

---

# Politiques de soutien au transport maritime de courte distance au Québec : représentations divergentes des acteurs

Sofiane Laribi<sup>1</sup>, Emmanuel Guy<sup>2</sup> et Bruno Urly<sup>3</sup>  
Université du Québec à Rimouski

---

## INTRODUCTION

**Depuis plus d'une décennie, le transport maritime de courte distance (TMCD) attire l'attention des pouvoirs publics tant en Europe qu'en Amérique du Nord où c'est sans doute au Québec que l'on observe les initiatives les plus soutenues en faveur de ce secteur. Il est vrai que ce mode de transport répond aux objectifs de ces derniers en matière de développement durable (DD).**

Depuis plus d'une décennie, le transport maritime de courte distance (TMCD) attire l'attention des pouvoirs publics tant en Europe qu'en Amérique du Nord où c'est sans doute au Québec que l'on observe les initiatives les plus soutenues en faveur de ce secteur. Il est vrai que ce mode de transport répond aux objectifs de ces derniers en matière de développement durable (DD). En effet, la pression qu'exerce la croissance des échanges sur la demande de transport rend la configuration des systèmes de transport actuels « insoutenable ». Cependant, malgré la volonté affichée des pouvoirs publics dont attestent les nombreux discours politiques et les programmes d'aide à la mise en place de services de TMCD, l'ensemble de ces initiatives se sont soldées par un bilan mitigé jusqu'à présent. Il semble intéressant dans ces circonstances de s'interroger sur les raisons d'un tel manque d'efficacité des politiques publiques de soutien au TMCD.

La présente réflexion s'amorce autour de l'hypothèse selon laquelle les politiques publiques échouent en partie à cause des écarts de perception entre les différents acteurs im-

pliqués. Ces écarts seraient d'autant plus importants lorsque la mise en place de ces politiques publiques est justifiée par leur aptitude à s'inscrire en harmonie avec le développement durable, attestant *a priori* de leur caractère consensuel. Or, la difficulté même de circonscrire de manière précise la notion de DD laisse entrevoir la possibilité d'une multitude d'interprétations de ces politiques, tant les parties prenantes et les enjeux engagés sont divers. C'est dans cet élan que nous nous proposons d'appliquer au domaine des politiques publiques de soutien au TMCD des outils d'aide à la représentation de problèmes telle que la carte cognitive.

Dans cet article, nous dressons dans une première partie un panorama d'ensemble de la situation du TMCD au Québec ainsi qu'une revue de la littérature en matière de conceptualisation de la notion de DD. Une seconde partie décrit la méthodologie élaborée, comprenant la présentation de l'échantillon sélectionné, la méthode de collecte de l'information et l'outil de représentation, à savoir la carte cognitive. Enfin, un aperçu des différentes analyses effectuées et des résultats obtenus fait l'objet de la dernière partie.

**Malgré la volonté affichée des pouvoirs publics dont attestent les nombreux discours politiques et les programmes d'aide à la mise en place de services de TMCD, l'ensemble de ces initiatives se sont soldées par un bilan mitigé jusqu'à présent.**

---

## 1. UN MODE DE TRANSPORT RÉPONDANT AUX EXIGENCES DE DURABILITÉ

Le TMCD est souvent qualifié de mode répondant aux exigences du DD par ses promoteurs. En effet, comme le note Ressources Naturelles Canada<sup>4</sup>, le transport maritime enregistre une efficacité énergétique meilleure que celle du transport routier, avec une diminution de 5,8 % de la consommation énergétique pour la période 1990-2008. Ensuite, le développement des réseaux de transport routiers et ferroviaires nécessite des surfaces importantes, alors que les ports sont la seule surface d'espace physique requise pour le TMCD. De plus, selon Transport Canada<sup>5</sup> moins de 3 % de l'ensemble des émissions de GES proviennent de l'expédition maritime. Enfin, le TMCD constitue une solution de transport permettant d'atténuer certaines pressions qui pèsent sur les réseaux de transport terrestres. En effet, à plusieurs endroits du réseau Saint-Laurent-Grands-Lacs et aux postes frontières Canada-U.S.A., les infrastructures routières ont presque atteint leur pleine capacité<sup>6</sup>. Sans oublier que le TMCD peut aider à diminuer de façon substantielle le nombre d'accidents de la route enregistré chaque année<sup>7</sup>.

Face aux nombreux avantages qu'offre le TMCD, les pouvoirs publics ont entrepris un certain nombre d'initiatives afin de promouvoir ce mode de transport. Parmi ces initiatives, le programme d'aide à l'intégration modale (P.A.I.M) vise une meilleure intégration des modes à l'intérieur du système de transport au Québec dans un souci de compétitivité, de réduction des coûts sociaux et de protection de l'environnement (M.T.Q, 2006). Le Programme d'aide à la réduction ou l'évitement des émissions de GES (P.A.G.E.R.E.S) ambitionne quant à lui, à travers l'implantation de projets intermodaux, de réduire les émissions de GES générées par le transport de marchandises (M.T.Q, 2008). Enfin, le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (P.E.T.M.A.F) en matière de réduction de GES projette de couvrir la période 2014-2017 (M.T.Q, 2013). À cela s'ajoutent des campagnes de valorisation de l'image publique du transport maritime de tout type qui ont été financées durant la même période par les acteurs publics et privés. En plus de ces

programmes, nous incluons aussi dans notre notion d'initiative de soutien la volonté concertée de mettre de l'avant les atouts du TMCD dans le discours des acteurs tant privés que publics du secteur maritime. Cela est observable par exemple dans les notes aux participants à la journée maritime québécoise lors de laquelle les acteurs de l'industrie rencontrent annuellement les parlementaires à l'Assemblée nationale.

**La part du transport par voie d'eau à l'intérieur du Canada est passée à un peu moins de 16 % en 1990 à 8,5 % en 2005, soit une diminution de presque 88 % en une quinzaine d'années. Pour la même période, la part du transport routier est passée de 39 % en 1990 à 63 % en 2005, soit une augmentation de 35 %.**

L'étude de Dignard<sup>8</sup> dresse un bilan environnemental et économique de quelques exemples de services de TMCD opérationnels ou interrompus. Cependant, hormis certaines dessertes qui concernent des marchandises spécifiques tels les copeaux de bois, les lingots d'aluminium et les matériels surdimensionnés, le nombre de nouvelles lignes de TMCD reste relativement faible. Cette insuffisance est éloquentes au vu des nombreux marchés potentiels, tels que le transport de déchets traités, de produits agricoles, de produits d'horticulture ou le transport de la tourbe. L'autre fait notable concerne la tendance à la baisse de la part modale du TMCD comparée aux autres modes de transport. En effet, comme le constatent Guy et Lapointe<sup>9</sup>, la part du transport par voie d'eau à l'intérieur du Canada est passée à un peu moins de 16 % en 1990 à 8,5 % en 2005, soit une diminution de presque 88 % en une quinzaine d'années. Pour la même période, la part du transport routier est passée de 39 % en 1990 à 63 % en 2005, soit une augmentation de 35 %. Un tel constat soulève de nombreuses interrogations quant à l'efficacité des politiques publiques de soutien au TMCD, tant sur les intentions réelles qui ont présidé à leur mise en place que sur la nature des objectifs ciblés.

---

## 2. UNE DURABILITÉ FAÇONNÉE ESSENTIELLEMENT PAR LES ACTEURS

Au travers la littérature, le DD est à l'origine d'un débat d'idées fort intéressant entre ceux qui considèrent le concept comme trop « vague » et « flou » quant au domaine qu'il englobe et ceux qui entrevoient à travers celui-ci une opportunité de se défaire d'une vision restrictive de la réalité. Pour Huybens et Villeneuve<sup>10</sup>, l'objet du DD est indéfiniment à reconstruire. Il se redéfinit au fil du temps et à travers des allers-retours constants entre les politiques publiques, les penseurs, les acteurs et les porteurs d'initiatives dans ce domaine. De même, Janic<sup>11</sup> rappelle que les considérations de durabilité dépendent des perceptions, des préférences et des objectifs des acteurs impliqués. Cependant, les objectifs, les valeurs et visions du monde diffèrent d'une personne à une autre, d'une communauté à une autre<sup>12</sup>, laissant ainsi entrevoir une vaste mosaïque de représentations et d'interprétations. Enfin, Redclift<sup>13</sup> appuie cette idée en évoquant les différentes perceptions de l'environnement qu'il considère comme « *construites socialement et portées par des groupes ayant des degrés divers de pouvoirs et des intérêts économiques conflictuels* ». Cette vision trouve d'autant plus d'écho en matière de politiques publiques, où la mise en place de ces dernières fait appel à de nombreux acteurs poursuivant le plus souvent des objectifs différents.

Selon Gudmundsson et Hojer<sup>14</sup>, les difficultés à opérationnaliser le DD sont davantage liées à la complexité de la question et à l'imprécision inhérente à la notion elle-même. Cela tient en partie au large éventail de préoccupations englobant les différentes dimensions du DD qui ne sont pas toujours faciles à délimiter ou à quantifier. Il devient alors difficile de considérer

ce dernier comme un objectif à atteindre, lors de la mise en place des politiques publiques. En d'autres termes, comme le note Beckerman<sup>15</sup>, « *il existe une distinction entre la durabilité, définie comme un concept purement technique, et l'optimalité, un concept normatif qui correspond davantage à un objectif à atteindre* ». Par conséquent, si la durabilité relève d'une construction réalisée par les acteurs, elle ne peut être considérée comme un objectif « *a priori* », mais plutôt « *a posteriori* ».

**Le caractère parfois « mouvant » de la notion de DD exprimée à travers les représentations des différents acteurs impliqués pourrait fragiliser à terme les intentions réelles de ces politiques en donnant l'illusion d'un consensus superficiel.**

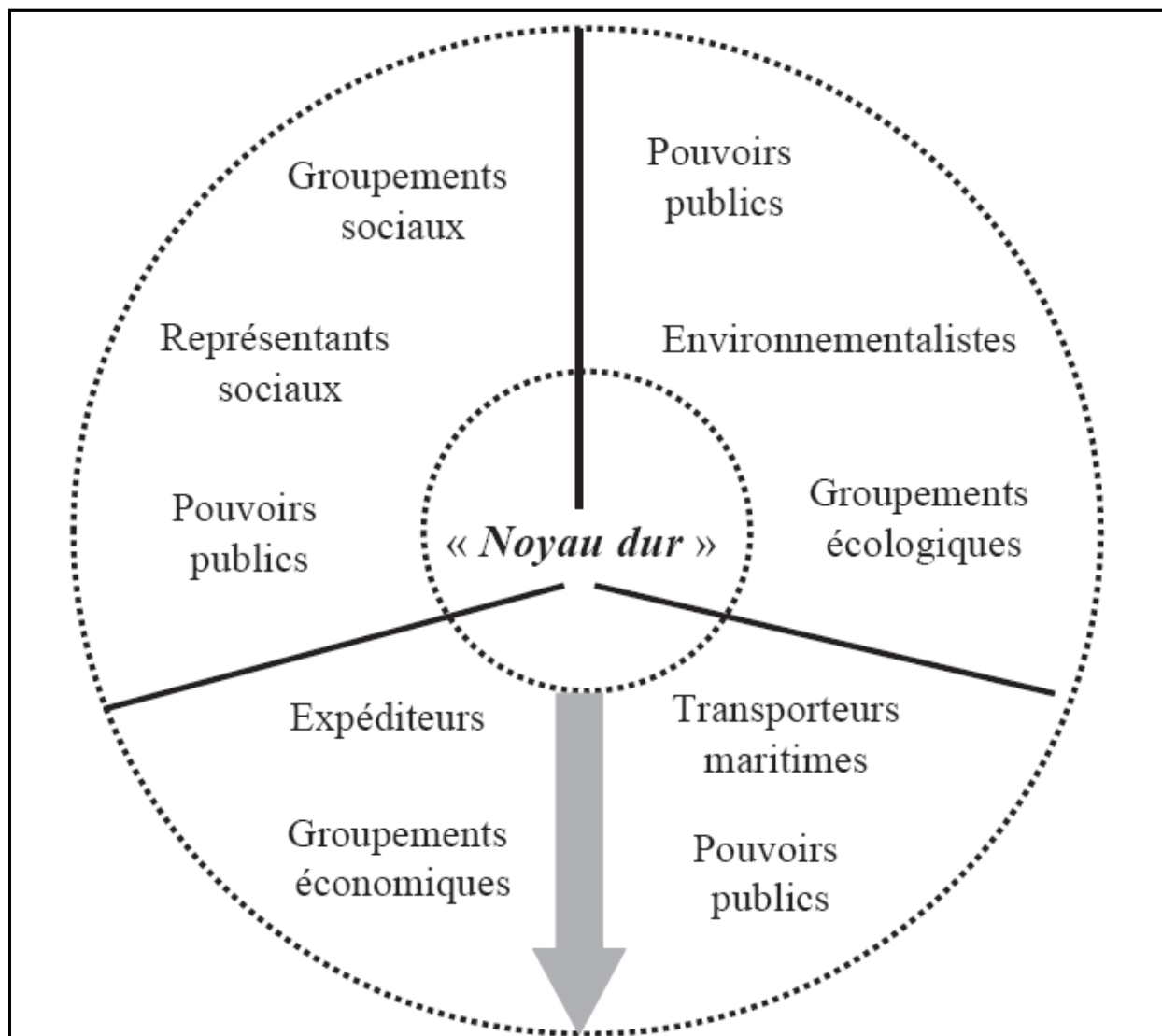
Ainsi, les politiques publiques élaborées dans le cadre du DD, telles que les initiatives publiques de soutien au TMCD, laissent entrevoir une double difficulté. En effet, même s'il y a un consensus parmi les acteurs à considérer ces dernières comme répondant aux exigences du DD, il n'y a en revanche pas de consensus sur la notion de DD, car celle-ci relève d'une construction propre à chaque acteur. Par conséquent, ce qui est souligné est la manière dont chaque acteur perçoit ces mêmes politiques. L'hypothèse avancée appuie l'idée selon laquelle le caractère parfois « mouvant » de la notion de DD exprimée à travers les représentations des différents acteurs impliqués pourrait fragiliser à terme les intentions réelles de ces politiques en donnant l'illusion d'un consensus superficiel.

## 3. LA CARTE COGNITIVE COMME MIROIR DES REPRÉSENTATIONS

Notre étude a porté sur 15 participants sélectionnés autour de 2 axes majeurs. L'échantillon sélectionné comprend, d'une part, des participants directement liés à la question des initiatives publiques de soutien au TMCD, formant un ensemble/groupe qualifié de « noyau dur »; d'autre part, des participants indirectement

liés à la question des initiatives publiques de soutien au TMCD, mais dont la participation est jugée utile. Il s'agit des participants associés à chacune des trois dimensions classiques du DD : économique, environnementale et sociale. La figure 1 offre un aperçu de la composition de notre échantillon.

Figure 1 – Participants à l'étude



Nous avons entrepris 15 entrevues en « face à face » avec des questions ouvertes. Cette technique de questions encourage les participants à s'exprimer aisément sur le sujet, sans interruption et utilisant leurs propres mots. Quatre séries de questions ont été posées à chaque participant. Il s'agissait de questionner les participants sur les enjeux clefs et sur leur importance, mais également de repérer les enjeux secondaires. Les participants étaient également invités à se prononcer sur la présence ou non de relations entre les différents enjeux et sur la nature de ces relations. Enfin, nous avons

interrogé les participants sur les mesures qu'ils jugeaient nécessaires d'entreprendre en réponse aux enjeux mentionnés.

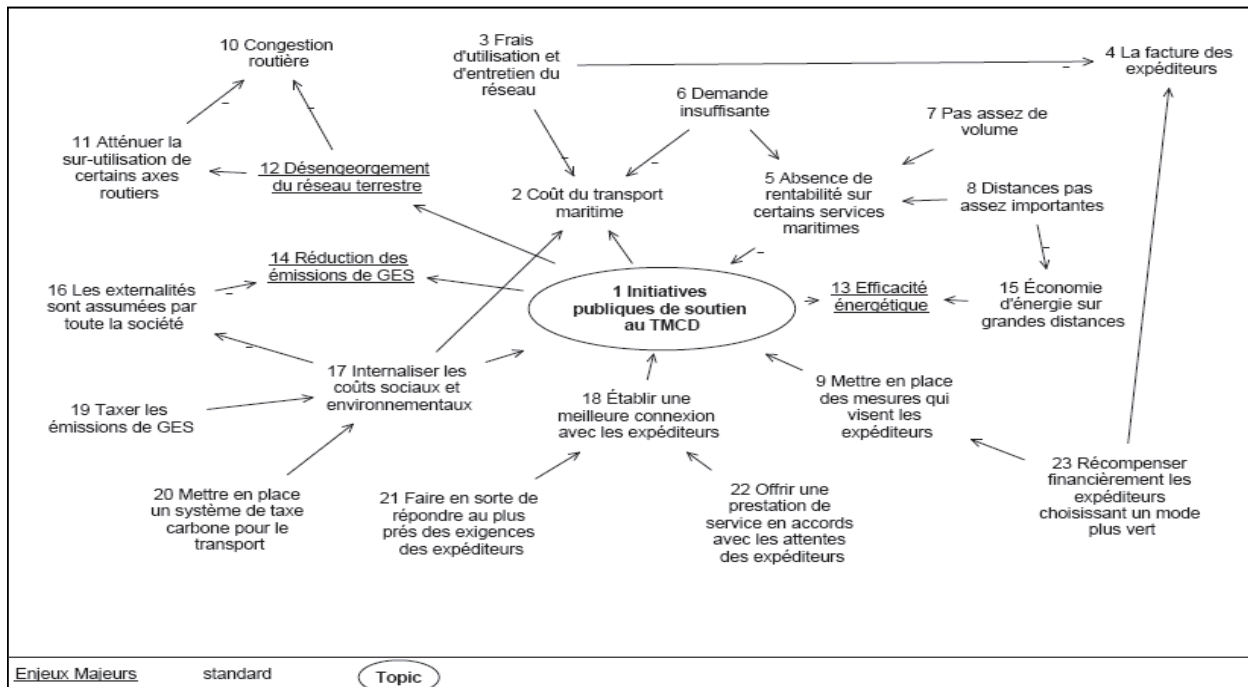
Dans notre étude, nous avons eu recours à la carte cognitive (CC) comme outil de représentation de l'information. Axelrold<sup>16</sup> fournit une définition précise de cet outil : « Les concepts qu'une personne utilise sont représentés comme des points, et les liens de causalité entre ces concepts sont représentés par des flèches. Cela donne une représentation graphique des assertions causales sous forme de points et de flèches. Cette

représentation est appelée carte cognitive (...) ». Une carte cognitive offre une représentation des perceptions d'une personne sur une question donnée en canalisant ses points de vue et ses opinions sur un même support visuel. Suivant le protocole élaboré, l'entrevue individuelle constitue la première étape du processus de cartographie cognitive. Selon les réponses obtenues, le chercheur trace une première carte « brute » à la main. Celle-ci est alors présentée au participant afin d'obtenir ses corrections, commentaires et sa validation. L'obtention de la CC finale s'opère une fois la réception de la CC corrigée ou validée par les participants. La CC individuelle fournit la représentation d'un seul

participant. Cette opération est reproduite avec tous les participants. La figure 2 illustre une CC individuelle finale.

**Une carte cognitive offre une représentation des perceptions d'une personne sur une question donnée en canalisant ses points de vue et ses opinions sur un même support visuel. Suivant le protocole élaboré, l'entrevue individuelle constitue la première étape du processus de cartographie cognitive.**

**Figure 2 – Exemple d'une carte cognitive**




#### 4. NUANCES ARGUMENTAIRES ET LIENS DE CAUSALITÉ

Dans notre étude, différentes analyses ont été menées à l'aide du logiciel « *Decision Explorer* » (DE) développé spécifiquement pour l'analyse des CC. Nous avons analysé chaque CC séparément avec le logiciel afin d'en étudier de façon approfondie le réseau sémantique. Dans un premier niveau d'analyse, nous avons cherché à contraster les liens causaux établis par les participants. Nous avons d'abord isolé les

« conséquences<sup>17</sup> » : ce sont des enjeux identifiés individuellement par les participants comme des facteurs justifiant la mise en place des initiatives publiques de soutien au TMCD. On distingue ces enjeux en amont des raisonnements exposés par les interviewés aux « explications » : il s'agit de concepts démontrant les raisons du manque d'efficacité des initiatives publiques considérées.

**Tableau 1 – Exemples de variabilités et de divergences dans les liens causaux établis**

	<b>Carte 6</b>	<b>Carte 9</b>
<b>« Explanations »</b>	<b>+1 Initiatives Publiques de soutien au TMCD</b> <i>pourraient être expliqués par</i> -28 ... Inexistence d'infrastructures dans certains cas <i>qui pourraient être expliqués par</i> -30 ... <b>Pas assez de ressources pour mettre en état</b>	<b>+1 Initiatives publiques de soutien au TMCD</b> <i>pourraient être expliqués par</i> +26 Considérer la limite des gouvernements au financement des infrastructures <i>qui pourraient être expliqués par</i> +28 <b>Encourager l'investissement privé dans les infrastructures régionales</b>
	<b>Carte 5</b>	<b>Carte 7</b>
	<b>+1 Initiatives publiques de soutien au TMCD</b> <i>pourraient être expliqués par</i> -2 ... Volume de trafic pas assez fort <i>qui pourraient être expliqués par</i> -15 ... <b>Importance d'avoir des pôles industriels</b>	<b>+1 Initiatives publiques de soutien au TMCD</b> <i>pourraient être expliqués par</i> -5 ... <b>Contrainte du juste à temps</b> <i>qui pourraient être expliqués par</i> -3 ... Souvent absence de cargaison de retour
<b>« Conséquences »</b>	<b>Carte 1</b>	<b>Carte 2</b>
	<b>+1 Initiatives Publiques de soutien au TMCD</b> <i>pourraient conduire à</i> +37 Coût en carburant <i>qui pourraient conduire à</i> +38 <b>Gain de coûts</b> <i>qui pourraient conduire à</i> +39 Consommation énergétique	<b>+1 Initiatives Publiques de soutien au TMCD</b> <i>pourraient conduire à</i> +6 Consommation énergétique <i>qui pourraient conduire à</i> +5 <b>Changements Climatiques</b>
	<b>Carte 7</b>	<b>Carte 10</b>
	<b>+1 Initiatives publiques de soutien au TMCD</b> <i>pourraient conduire à</i> -8 ... Diminution de la congestion routière <i>qui pourraient conduire à</i> +10 <b>Réduction des émissions de GES</b> <i>qui pourraient conduire à</i> +9 Avantages environnementaux du maritime	<b>+1 Initiatives publiques de soutien au TMCD</b> <i>pourraient conduire à</i> +16 Congestion routière <i>qui pourraient conduire à</i> +17 <b>Diminue la saturation du réseau</b>

 : Signale la présence d'arguments différents en direction d'un même enjeu.

**Source** : Tableau réalisé avec « *Decision Explorer* » à partir des données contenues dans les cartes.

Le tableau 1 démontre que les arguments développés par certains participants peuvent être totalement différents de ceux développés par d'autres participants, soit pour justifier la mise en place des « Initiatives publiques de soutien au TMCD », soit pour expliquer les difficultés rencontrées par ces dernières. Par exemple, le participant 1 explique l'« *Inexistence d'infrastructures dans certains cas* » par le fait qu'il n'y a « *Pas assez de ressources pour mettre en état* » en termes d'investissements publics. Alors que le participant 9 pense plutôt qu'il faut « *Considérer la limite des gouvernements au financement des infrastructures* » et que la disposition d'infrastructures portuaires passe par « *Encourager l'investissement privé dans les infrastructures régionales* ». Concernant l'enjeu de l'insuffisance du volume transporté, le participant 5 estime que cela doit passer par l'« *Importance*

*d'avoir des pôles industriels* », alors que le participant 7 pense que c'est la contrainte du « *Juste à temps* » qui empêche d'avoir un gros volume d'échange et qu'il y a « *Souvent absence de cargaison de retour* ».

Pour illustrer les conséquences, c'est-à-dire la manière de justifier certains états de fait observés, l'exemple de l'enjeu de la consommation énergétique est assez éloquent. Dans la carte 1, cet enjeu est placé en fin d'argumentaire et est consécutif à la question du « *Coût en carburant* ». Pour le participant 1, le coût en carburant explique une meilleure consommation énergétique. Il s'agit d'un argumentaire essentiellement économique. Dans la carte 2, l'enjeu de la consommation énergétique est lié à la question des « *Changements Climatiques* ». Le participant 2 estime ainsi qu'une meilleure

consommation énergétique peut conduire à une réduction des risques liés aux changements climatiques. Il s'agit ici d'une chaîne argumentaire tournant autour d'arguments environnementaux. Un autre exemple notable est celui de l'enjeu de la congestion routière. Le participant 7 lie cet enjeu à la « *Réduction des émissions de GES* »; il l'associe à une amélioration environnementale, à savoir la réduction des émissions de GES. Le même enjeu est perçu différemment par le participant 10 qui estime que la congestion routière « *Diminue la saturation*

*du réseau* ». Il s'agit ici d'une conséquence sociale à la question de la congestion routière.

Regardons maintenant la structure argumentaire. Lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur d'une chaîne argumentaire, certains concepts peuvent être considérés de manière différente en fonction des participants. Il en est ainsi de l'enjeu du « *Coût de transport maritime* », tel qu'illustré dans le tableau 2.

**Tableau 2 – Perception de l'enjeu « Coût de transport maritime »**

	Carte 3	Carte 6	Carte 8	Carte 10	Carte 11	Carte 12	Carte 13	Carte 14	Carte 15
« <i>Explications</i> »				√			√	√	√
« <i>Conséquences</i> »	√	√	√		√	√			

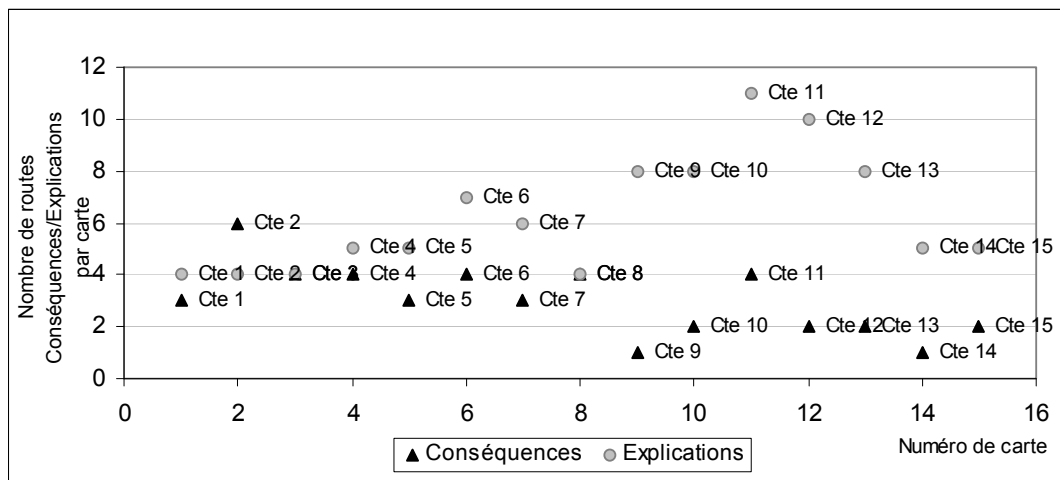
**Source :** Tableau réalisé avec « *Decision Explorer* » à partir des données contenues dans les cartes.

Certains participants considèrent l'enjeu du « *Coût de transport maritime* » comme un élément pouvant justifier la mise en place d'initiatives publiques de soutien au TMCD, le coût du transport maritime globalement inférieur à celui du transport routier constituant pour eux un argument favorable à l'utilisation du TMCD. Pour ces participants (cartes 3, 6, 8, 11 et 12) le « *Coût de transport maritime* » apparaît comme un élément justificatif de la compétitivité du transport maritime par rapport au routier. D'autres participants au contraire (cartes 10, 13, 14, 15), considèrent le « *Coût de transport maritime* » comme étant un élément d'explication

au manque d'efficacité des initiatives publiques de soutien au TMCD.

Une autre façon de distinguer les représentations proposées par chacun des participants consiste à identifier les chaînes argumentaires développées au sein de chaque CC. Ces chaînes sont nommées « *routes* » dans l'environnement du logiciel. Il s'agit d'une chaîne ayant un concept de départ (le concept central indiquant l'origine de l'argumentaire) et un ou plusieurs concepts d'arrivée. La chaîne argumentaire est principalement composée d'une succession de concepts agencés selon l'idée développée par le participant.

**Figure 3 – Nombre de conséquences-explications par carte**



**Source :** Tableau réalisé avec « *Decision Explorer* » à partir des données contenues dans les cartes.

---

La figure 3 offre une illustration succincte de la richesse argumentaire développée par les participants. Ainsi, plus le nombre de « routes » ou de chaînes argumentaires est important, plus le participant s'est exprimé sur le sujet. Il est à noter qu'une segmentation s'établit entre d'une part, les participants qui ont davantage expliqué les raisons de l'échec des initiatives publiques qu'ils n'ont fourni de conséquences ou de justifications à cela, et d'autre part, ceux qui ont énoncé presque autant d'explications que de conséquences. Le premier groupe comprend les participants qui vont apporter davantage d'explications que de conséquences dans leurs cartes (entre 8 et 12 routes explicatives contre 1 à 4 routes justificatives). Ce groupe inclut les participants 9 à 13. Dans ce groupe, les participants ont apporté plus d'explications que de conséquences concernant les « Initiatives publiques de soutien au TMCD ». Il s'agit des représentants du « noyau dur », c'est-à-dire les participants très proches du TMCD et qui ont davantage focalisé leur

discours sur les raisons de l'échec des initiatives publiques.

Le second groupe réunit dix participants qui énoncent presque autant d'explications que de conséquences (participants de 1 à 8), ou accordent un léger avantage aux explications (participants 14 et 15). Ce groupe comprend les acteurs moins proches de la question en termes décisionnels. Ce qui est notable, c'est que certains participants proches de la sphère environnementale ou sociale (cartes 2, 3 et 4) ont développé plus d'arguments en faveur de l'utilisation du TMCD que les participants plus proches de la question. Cette observation interpelle le discours des promoteurs des initiatives publiques de soutien au TMCD qui affichent ouvertement ses atouts en matière de DD. Or, à travers la représentation du discours de ces derniers, il apparaît que les arguments soulignant le caractère durable du TMCD sont peu nombreux.

## CONCLUSION

**Les résultats démontrent une diversité de perceptions notable à l'égard des différents enjeux identifiés par les acteurs en lien avec les initiatives de soutien au TMCD.**

Les liens de causalité exprimés dans les CC semblent être un excellent révélateur de la réalité plurielle des participants. Les résultats démontrent une diversité de perceptions notable à l'égard des différents enjeux identifiés par les acteurs en lien avec les initiatives de soutien au TMCD. Cette diversité des perceptions des enjeux s'est illustrée au travers essentiellement de deux prismes de représentation. Le premier est celui des trois dimensions du développement durable. Certains enjeux tels que la congestion routière ou les émissions de GES peuvent être appréhendés par les acteurs soit comme des enjeux environnementaux, soit comme des enjeux sociaux ou même comme des enjeux économiques. Ainsi, un même enjeu peut renvoyer à des préoccupations différentes en matière de développement durable et donc à des façons différentes d'évaluer et d'agir sur ce dernier. Le deuxième prisme de représentation porte davantage sur le sens donné par les participants à un enjeu spécifique. Dans notre étude, nous avons

illustré cela par le biais de l'enjeu du coût de transport. Ce dernier est certes unanimement associé à la dimension économique. Cependant, il sera identifié par les acteurs tant comme une cause que comme une conséquence des initiatives publiques de soutien au TMCD. Les acteurs qui attribuent un avantage concurrentiel au TMCD donnent plus d'importance aux coûts externes sociaux et environnementaux jugés plus faibles pour les navires, alors que les autres fondent leur calcul sur le coût de revient direct pour l'expéditeur. Dans l'approche des sciences de la décision, une telle divergence sur un enjeu a priori quantifiable suggère sans doute un débat relativement jeune qui n'a pas encore su construire une convergence des représentations du problème. Or, le soutien au TMCD s'étale déjà sur plus d'une décennie. Enfin, puisque le développement durable est identifié par les acteurs du TMCD comme une justification majeure des politiques de soutien pour ce secteur, nous avons testé l'hypothèse selon laquelle la diversité des représentations s'expliquerait par une affiliation plus grande d'un participant donné à l'une des trois dimensions du développement durable. Les résultats ne montrent pas de représentations typiques des acteurs a priori plus proches des intérêts économiques, sociaux ou



environnementaux. Nos résultats supportent plutôt les critiques de l'utilisation de la notion de DD comme guide décisionnel dans les politiques publiques. Tout en soulignant un certain détournement de sens de ces initiatives présentées comme des politiques environnementales alors qu'elles visent des objectifs de politiques industrielles sectorielles. ■

**Les acteurs qui attribuent un avantage concurrentiel au TMCD donnent plus d'importance aux coûts externes sociaux et environnementaux jugés plus faibles pour les navires, alors que les autres fondent leur calcul sur le coût de revient direct pour l'expéditeur.**

## BIBLIOGRAPHIE ET NOTES

<sup>1</sup>Doctorant au programme de gestion des ressources maritimes, Université du Québec à Rimouski.

<sup>2</sup>Professeur titulaire de la chaire de recherche en transport maritime, Université du Québec à Rimouski.

<sup>3</sup>Professeur au département des sciences de la gestion, Université du Québec à Rimouski.

<sup>4</sup>Ressources Naturelles Canada (2011). Guide de Données sur la Consommation Énergétique : 1990-2008, Ottawa (Canada), 175 p.

<sup>5</sup>Transport Canada et le Department of Transportation des États-Unis (2007). Étude des Grands Lacs et de la Voie Maritime du Saint-Laurent, Ottawa (Canada), 125 p.

<sup>6</sup>Brooks, Mary. R. (2005). « NAFTA and Short Sea Shipping Corridors », prepared for the Study Group on Transportation Logistics and Supply Chain Management, 4 p.

<sup>7</sup>Paixao, Ana. C. and Peter B. Marlow. (2002). « Strengths and Weaknesses of Short Sea Shipping », Marine Policy, vol 26, issue 3, pp. 167-178.

<sup>8</sup>Dignard, Michel (2006). « Le Québec : Un Leader Naturel en Transport Maritime de Courte Distance », Communication au Congrès de l'A.C.F.A.S 2006, MTQ.

<sup>9</sup>Guy, Emmanuel et Frédéric Lapointe (2010). Politiques Publiques pour le Transport Maritime sur le Saint-Laurent : Cohésion des objectifs et Mesures, Québec MTQ, 122 p.

<sup>10</sup>Huybens, N et Villeneuve, C. (2004). « La professionnalisation du développement durable : au delà du clivage ou de la réconciliation écologie-économie », La revue en Sciences de l'Environnement, vol 5, n° 2.

<sup>11</sup>Janic, Milan (2006). « Sustainable transport in the European Union: A Review of the Past Research and Future Ideas », Transport Reviews, vol. 26, n° 1, pp. 81-104.

<sup>12</sup>Lélé, S. M and R.B. Norgaard (1996). « Sustainability and The Scientist's Burden », Conservation Biology, vol 10, n° 2, pp. 354-365.

<sup>13</sup>Redclift, M. (1987). Sustainable Development : Exploring Contradictions, New York, Methuen Edition.

<sup>14</sup>Gudmundsson, Henrik and Mattias Hojer (1996). « Sustainable Development Principles and their Implications for Transport », Ecological Economics, vol 19, n°3, pp. 269-282.

<sup>15</sup>Beckerman, Wilfred (1994). « Sustainable Development: Is it a Useful Concept ? », Environmental Values, vol 3, n° 3, pp.191-209.

<sup>16</sup>Axelrod, R. (1976). Structure of Decision : The Cognitive Maps of Political Elites, Princeton : University of Princeton Press.

<sup>17</sup>Les noms des étiquettes désignant les différentes catégories d'enjeux identifiés dans les cartes des participants reflètent le vocabulaire utilisé par le logiciel « Decision Explorer ».

---



organisations  
& territoires  
RÉFLEXION SUR LA GESTION, L'INNOVATION ET LE DÉVELOPPEMENT

Site Web

[www.uqac.ca/revueot](http://www.uqac.ca/revueot)

[www.uqac.ca/revueot](http://www.uqac.ca/revueot)

[www.uqac.ca/revueot](http://www.uqac.ca/revueot)

[www.uqac.ca/revueot](http://www.uqac.ca/revueot)

Nous vous invitons à l'explorer et à nous faire parvenir vos commentaires  
et suggestions afin d'en améliorer le contenu et la présentation.