



Sujet : Le Québec comme chef de file dans la lutte aux changements climatiques – Commentaires sur le document de consultation «*Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?*»

Par :  
Les Armateurs du Saint-Laurent  
La Fédération maritime du Canada  
La Société de développement économique du Saint-Laurent

Remis à : M. Dany Henley  
Commission des transports et de l'environnement de  
l'Assemblée nationale du Québec

Novembre 2009



## Introduction

Nous soumettons pour considération par la Commission des transports et de l'environnement ce mémoire conjoint entre la Fédération maritime du Canada (la Fédération), la Société de développement économique du Saint-Laurent (la SODES) et les Armateurs du Saint-Laurent (les Armateurs). En effet, les trois organisations représentent des acteurs différents, mais complémentaires du secteur maritime; il nous semblait d'autant plus pertinent qu'ils soient associés dans les commentaires sur le document de consultation «*Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?*»

La Fédération maritime du Canada (la Fédération) représente depuis 1903 la quasi-totalité des navires océaniques faisant escale dans les ports de l'Atlantique, du Saint-Laurent, et des Grands Lacs. Ses 85 membres sont des armateurs et des agents maritimes qui opèrent, gèrent ou agissent pour plus de 300 lignes maritimes engagés dans le commerce international du Canada. Environ 75% du trafic maritime de marchandises en provenance ou à destination des ports du Québec est transporté par les navires représentés par la Fédération. La Fédération est engagée en faveur du développement et de la promotion d'un système de transport maritime durable et responsable sur le plan environnemental.

La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) est un organisme sans but lucratif fondé en 1985 avec le mandat de protéger et promouvoir les intérêts économiques du Saint-Laurent. Elle agit comme porte-parole de l'ensemble des intervenants privés et publics de la communauté maritime du Saint-Laurent et représente leurs intérêts dans tous les forums et devant toutes les instances où l'avenir économique y est en jeu. À travers ses quelque 100 membres, la Sodes travaille au développement du Saint-Laurent, tout en respectant les principes du développement durable. Les enjeux environnementaux constituent une priorité pour la Sodes, celle-ci ayant été à l'origine de l'Alliance verte et de la *Politique environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs*.

Les Armateurs du Saint-Laurent (les Armateurs) ont pour mission de veiller à la défense et à la promotion des intérêts des armateurs domestiques. Fondée à Québec en 1936, l'Association suit avec attention les dossiers ayant des impacts sur les compagnies qu'elle réunit. Ses membres actifs, qui possèdent plus de 170 navires, sont des entreprises exploitant tous types de navires sous pavillon canadien. Tous n'emploient que des marins canadiens. Les activités des membres s'effectuent essentiellement sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, en plus de desservir le Nouveau-Québec, l'Arctique canadien, Terre-Neuve, les Îles-de-la-Madeleine, la Basse Côte-Nord, Anticosti, les provinces maritimes et des ports étrangers.

## Place du maritime dans les rejets de GES au Québec

La question des gaz à effet de serre (GES) est en voie de devenir le plus important problème environnemental à l'échelle planétaire. L'intensification des activités économiques et de la consommation d'énergie font en sorte que les quantités rejetées de gaz à effet de serre sont en progression constante depuis le début de la révolution industrielle. En février 2007, un rapport des Nations Unies a établi avec une certitude de 90 % l'impact des activités humaines sur le réchauffement de la planète<sup>1</sup>. Selon ce rapport, la hausse des températures pourrait varier entre 1,8° et 6,4° d'ici 2100 en fonction des efforts qui seront entrepris pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre.

Au Québec, le secteur des transports est à l'origine de 40 % des émissions de GES. De tous les modes, le transport maritime est un de ceux qui émet la plus faible proportion de GES, soit 3,3 % de ce total, ce qui correspond à 1,4% du bilan de la province<sup>2</sup>.

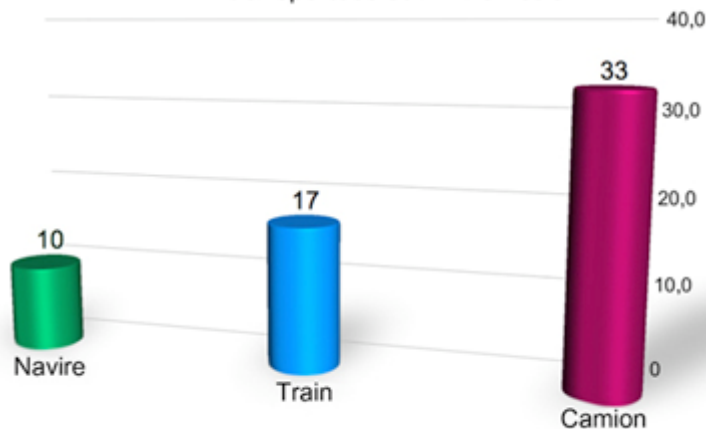
En raison de sa plus grande efficacité énergétique, les quantités de GES émises par le mode maritime sont inférieures à celles produites par les autres modes lorsqu'elles sont exprimées en tonne-kilomètre, une réalité méconnue du grand public et peu reconnue des gouvernements. Nous souhaitons voir un plus grand nombre d'initiatives gouvernementales visant à favoriser un recours accru au mode maritime dans le but d'améliorer le bilan de GES du Québec.

<sup>1</sup> <http://ipcc-wg1.ucar.edu/wg1/wg1-report.html>

<sup>2</sup> <http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2006/inventaire2006.pdf>

## Émissions de gaz à effet de serre

Grammes de CO<sub>2</sub> par tonne de marchandises  
transportées sur 1 kilomètre



Source: *The Environmental Footprint of Surface Freight Transportation*, Lawson Economics Research Inc., 2007<sup>3</sup>.

## Commentaires sur le document de consultation

Le document intitulé «*Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?*» sur les changements climatiques met de l'avant un certain nombre de mesures visant à réduire les émissions de GES en provenance du secteur des transports.

Nous notons avec intérêt les points suivants :

- Maximisation du rendement énergétique du transport des marchandises pour chaque mode de transport afin de réduire significativement la consommation actuelle de carburant des équipements de transport;
- Amélioration de la logistique afin de réduire le kilométrage parcouru par les camions notamment en utilisant de façon accrue le transport maritime à courte distance et le transport ferroviaire;
- Un soutien accru au développement des infrastructures et à l'efficacité dans le transport maritime et ferroviaire intermodal.

En effet, nous croyons que ces actions s'insèrent dans le cadre de la *Politique de transport maritime et fluvial* du Québec, mais sont aussi partie intégrante du

<sup>3</sup> <http://www.greatlakes-seaway.com/fr/voie-maritime/ecologie/index.html#R%C3%A9duction>

développement du corridor de commerce Québec-Ontario et en ligne directe avec les engagements pris par les participants de l'Alliance verte.

## Politique québécoise du transport maritime

Tel que mentionné plus haut, près de 40% des émissions de GES proviennent du secteur des transports : ce sera donc un secteur prioritaire dans la stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, le gouvernement a déjà reconnu l'importance du transport maritime pour le Québec en adoptant sa *Politique de transport maritime et fluvial* du Québec en août 2001. Il y a donc un arrimage à faire entre cette politique maritime et fluviale et la future politique de mise en oeuvre du protocole de Kyoto. Cet arrimage devrait être d'autant plus aisé (notamment en ce qui a trait à la promotion du transport maritime, à l'optimisation du multimodalisme, et à l'identification des infrastructures stratégiques) que ces éléments font partie du plan d'action du Forum de concertation sur le transport maritime, une instance de concertation public-privé.

## Transport maritime courte distance (TMCD)

Un point particulier de la *Politique de transport maritime et fluvial* concerne le transport maritime courte distance. Le transport maritime courte distance se définit comme étant le transport de marchandises et de passagers par voie d'eau sur des distances relativement courtes, qui peut s'effectuer sur les lacs et dans les réseaux de rivières ou les réseaux fluviaux mais également le long des côtes. Il s'agit principalement de transport maritime intérieur mais il peut également comprendre du trafic transfrontalier (Canada - États-Unis - Mexique); en résumé, il ne s'agit pas de transport maritime visant la traversée des grands océans du monde.

Le transport maritime courte distance constitue un énorme potentiel au Québec<sup>4</sup>, qui n'est pas maximisé à l'heure actuelle. Favoriser le transport maritime courte distance comporte plusieurs avantages environnementaux et économiques:

- réduction de la pression sur les réseaux terrestres;
- diminution du nombre d'accidentés de la route;
- amélioration du bilan des gaz à effet de serre du secteur des transports;
- renforcement de la position des ports régionaux comme pôles de développement régional.

---

<sup>4</sup> Voir la carte du Réseau portuaire commercial stratégique au Québec :

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/maritime/ports\\_carte.pdf](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/maritime/ports_carte.pdf)



### **Actions proposées:**

Jusqu'à maintenant, le gouvernement du Québec a joué un rôle de pionnier dans le soutien au transport maritime, notamment par le biais du Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM) et du Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES). Cet effort mérite d'être souligné considérant que la principale instance de réglementation du transport maritime se trouve au niveau fédéral.

Cependant, nous souhaiterions que le gouvernement du Québec poursuive sa logique de réduction des GES jusqu'au bout et s'éloigne davantage du principe de neutralité modale pour soutenir plus activement les modes qui produisent moins d'émissions. Les programmes d'aide existants sont intéressants et représentent un pas dans la bonne direction, mais ont un impact marginal sur l'ensemble du système des transports au Québec. Les expéditeurs hésitent à faire la transition du transport terrestre vers le transport maritime notamment en raison des coûts souvent plus élevés de cette option, surtout lorsque les volumes à transporter sont peu élevés et sur de courtes distances.

Toute solution qui vise à favoriser le recours au transport maritime doit, pour être efficace, viser à réduire le coût relatif par rapport aux autres modes. L'objectif est de refléter dans le coût payé par l'expéditeur le coût environnemental de son choix de mode de transport et les autres coûts sociaux assumés par les contribuables plutôt que par les donneurs d'ordre en transport. Puisque le coût environnemental du transport maritime est plus bas que celui des autres modes, nous proposons que le gouvernement accorde un **crédit fiscal à l'expéditeur ayant recours au TMCD**.

Dans l'éventualité de la mise sur pied d'une bourse de carbone, une autre solution consisterait à inclure le volet transport dans le bilan d'émissions de GES des expéditeurs.

Au minimum, les programmes actuels de subvention pour favoriser l'utilisation du transport maritime devraient être bonifiés pour inciter un plus grand nombre d'expéditeurs à faire le choix le plus environnemental concernant leur logistique de transport.

Le gouvernement doit faire preuve de leadership en la matière en encourageant le recours au TMCD dans le cadre des contrats gouvernementaux et en incitant les sociétés d'État à recourir au TMCD. Les grands projets en région éloignée constituent une occasion à ne pas manquer à cet égard. Par exemple, il serait incompréhensible qu'Hydro-Québec, dans le cadre du projet de la Romaine et Petit-Mécatina, choisisse de s'approvisionner par camion alors que des installations portuaires se trouvent à proximité.

Finalement, nous souhaitons également que le gouvernement du Québec poursuive et intensifie ses interventions auprès du gouvernement fédéral afin que le cadre tarifaire et réglementaire du transport maritime soit amélioré pour permettre la croissance du TMCD.

## Corridor de commerce

Le Corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs constitue un système de transport essentiel pour l'économie du Québec, de l'Ontario et du Canada. La productivité et la compétitivité de nos entreprises dépendent de l'efficacité de ce Corridor qui constitue une artère vitale pour l'ensemble de la région Saint-Laurent—Grands Lacs qui regroupe près de 135 millions de personnes. Le Corridor est un système de transport qui relie le Canada aux marchés américains, ainsi que ceux de l'Europe, de l'Afrique, du Moyen-Orient et de l'Asie. Il dessert plus particulièrement le Québec et l'Ontario qui représentent à eux seuls près de 60 % du produit national brut et 70 % du commerce international de l'ensemble du Canada. Il constitue un atout stratégique en reliant les marchés internationaux, le cœur économique du Canada, ainsi que celui des États-Unis, notre principal partenaire commercial.

En 2007, plus de 7 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées à travers le monde. Selon les taux de croissance récents, on peut s'attendre à ce que les échanges mondiaux doublent tous les 15 à 20 ans. Cette croissance marquée sollicitera grandement les infrastructures de transport. Dans ce contexte, il est essentiel de pouvoir miser sur :

- Un réseau de transport sûr, fiable et respectueux de l'environnement;
- Des infrastructures maritimes de qualité, assurant un transit efficace des marchandises;
- Des liaisons intermodales qui permettent l'acheminement efficace des marchandises jusqu'à leurs destinations finales dans les grands marchés nord-américains ou leur expédition à partir des principaux centres de production;
- Un cadre réglementaire et tarifaire efficace et compétitif.

Pour améliorer la compétitivité des entreprises d'ici et ainsi contribuer à la croissance de notre économie, il nous faudra revoir les réglementations et les harmoniser là où cela s'avère nécessaire. Le marché de l'exportation est d'une grande importance et nous devons assurer le passage fluide des marchandises et décongestionner les points de transbordement entre le Canada et les États-Unis. Le développement du Corridor de commerce doit permettre au mode maritime de contribuer à son plein potentiel au commerce dans l'axe Saint-Laurent—Grands Lacs, avec les nombreux bénéfices environnementaux qui peuvent en découler entre autres au niveau de la réduction des GES.

## Arrimage avec l'Alliance verte

Le transport maritime demeure un des moyens de transport de marchandises les plus écologiques de la planète. Forte de cette performance, l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs va encore plus loin en matière d'environnement. Pour la première fois en Amérique du Nord, les composantes de l'industrie maritime s'unissent dans le but d'implanter une politique environnementale volontaire sur l'ensemble d'un corridor maritime majeur.

L'Alliance verte compte 45 compagnies participantes (armateurs, terminaux administratifs portuaires et Voie maritime) qui s'engagent à réduire leur empreinte environnementale à travers des actions concrètes.

La mise en œuvre d'une telle politique relève du défi pour l'industrie maritime. La diversité des secteurs ainsi que la nature internationale du transport maritime contribuent à la complexité de la tâche. L'Alliance verte se révèle une réussite importante, qui démontre toute la détermination de l'industrie maritime à renforcer sa performance environnementale de manière concrète et mesurable.

Les principaux objectifs de l'Alliance verte sont :

- Renforcer la performance environnementale de l'industrie maritime par un processus d'amélioration continue;
- Bâtir des relations fortes avec les intervenants de la voie navigable du Saint-Laurent et des Grands Lacs;
- Faire connaître les activités de l'industrie maritime et ses avantages environnementaux.

L'industrie maritime, qui réalise déjà de bonnes performances en matière de GES, est déterminée à aller plus loin et à améliorer son bilan. À l'instar de la plupart des secteurs industriels, le transport maritime produit des GES en brûlant des combustibles fossiles et la politique environnementale de l'Alliance verte cible plusieurs actions spécifiques qui doivent être mises en œuvre par les compagnies participantes afin de réduire leur consommation de carburant.

La grande majorité des ports et compagnies participant à l'Alliance verte ont entamé un processus d'amélioration de leur efficacité énergétique, ce qui requiert de leur part des investissements importants, que ce soit pour mesurer leur empreinte en réalisant des inventaires ou pour la réduire en introduisant de nouvelles technologies. Pourtant, très peu de programmes d'aide existants en efficacité énergétique ou en innovation technologique sont ciblés sur les besoins particuliers de l'industrie maritime. À cet effet, nous applaudissons la mise sur pied récente du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises (PEETM) pour son volet maritime. L'impact concret de ce programme pourra être évalué d'ici quelques mois lorsque les premiers projets auront été mis en œuvre.

Nous recommandons donc au gouvernement du Québec de poursuivre les investissements dans de tels programmes, qui viennent appuyer les efforts entrepris par l'industrie pour améliorer leur bilan énergétique et environnemental.

## Part des biocarburants

La Fédération, la Sodes et les Armateurs sont plus réservés par contre quant à l'intérêt pratique du point suivant pour le secteur du transport maritime :

- Augmentation de la part des biocarburants dans le bilan de consommation des carburants.

Les moteurs utilisés par les navires ne fonctionnent avec du diesel (susceptible de contenir à l'avenir un certain pourcentage de biocarburant) que pour les manœuvres portuaires. La plupart du temps, les moteurs fonctionnent avec du carburant marin pour lequel le peu d'essais avec des biocarburants a donné des résultats mitigés<sup>5</sup>. Il est à noter que les moteurs marins ont déjà amélioré leur rendement énergétique de façon exemplaire au cours de la dernière décennie, et la R & D se poursuit en ce sens.

Nous continuons de surveiller les développements en ce qui concerne les biocarburants. Par contre, nous ne croyons pas que ceux-ci puissent être utilisés à grande échelle sur les navires dans un futur rapproché. Cependant, l'utilisation des biocarburants pourrait être beaucoup plus avantageuse pour les installations portuaires, où plusieurs types de véhicules et même de locomotives seraient susceptibles d'être convertis. En conséquence, tout effort visant à encourager une utilisation accrue des biocarburants dans l'industrie maritime devrait en premier lieu s'adresser au secteur portuaire.

## Développement de cibles de réduction : reconnaissance des processus internationaux

De plus, la Fédération voudrait souligner que l'amélioration des cibles de rendement pour la navigation internationale devrait prendre en considération les enjeux uniques de ce mode de transport; pour ce faire, nous souhaitons la reconnaissance des cibles qui seront développées par l'Organisation maritime internationale (OMI). En effet, il est extrêmement difficile de développer des cibles régionales pour le transport maritime international; nous souhaitons souligner le travail accompli en ce sens par l'OMI et espérons que les particularités de ce secteur seront reconnues dans le plan développé

---

<sup>5</sup> L'expérience de Washington State Ferries est particulièrement éloquent, où des problèmes d'engorgement et de blocage ont été observés pour les filtres de carburant : <http://www.wsdot.wa.gov/ferries/environment/biodiesel.htm> .



par le gouvernement du Québec. Beaucoup de travail a été accompli par cette organisation à ce sujet : quelques exemples incluent le 2<sup>e</sup> inventaire des gaz à effet de serre, le développement de documents techniques afin d'optimiser le design des navires et les opérations afin de réduire les gaz à effet de serre. De plus, le Secrétaire-général de l'OMI, M. Efthimios E. Mitropoulos a à maintes reprises affirmé son engagement personnel afin que l'organisation apporte une contribution positive à la résolution du problème des changements climatiques. Il est attendu qu'un ensemble de mesures (à la fois techniques, opérationnelles et financières) afin de réduire les gaz à effet de serre sera développé d'ici la fin 2010. Certaines de ces mesures, notamment au niveau technique et opérationnel, sont déjà en voie d'implantation.



## Résumé

La Fédération maritime du Canada, la Société de développement économique du Saint-Laurent et les Armateurs du Saint-Laurent supportent les objectifs proposés dans le document de consultation intitulé «*Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?*». Nous croyons que ceux-ci s'inscrivent dans le même sens que la *Politique de transport maritime et fluvial* adoptée par l'Assemblée nationale en 2001, le développement du corridor de commerce Québec-Ontario et les engagements pris par les participants de l'Alliance verte. Cependant, pour que ces objectifs deviennent réalité, nous croyons que les actions suivantes doivent être mises de l'avant :

- Maintenir et bonifier les programmes de subvention en place du gouvernement du Québec pour favoriser l'utilisation du transport maritime;
- Accorder un crédit fiscal à l'expéditeur ayant recours au TMCD;
- Encourager le recours au TMCD dans le cadre des contrats gouvernementaux / Inciter les sociétés d'état à recourir au TMCD;
- Intervenir davantage auprès du gouvernement fédéral afin que le cadre tarifaire et réglementaire du transport maritime soit amélioré pour permettre la croissance du TMCD;
- Soutenir les initiatives de l'industrie visant à améliorer son bilan environnemental et à favoriser la croissance économique dans un contexte de développement durable telles que l'Alliance verte et le Corridor de commerce;
- Poursuivre les investissements dans des programmes incitatifs en efficacité énergétique adaptés au transport maritime.

Nous demeurons disponibles afin de répondre à toute question que ce mémoire pourrait susciter.

Respectueusement soumis,

David Bolduc  
Coordonnateur, économie et environnement  
Société de développement économique du Saint-Laurent  
Coordonnateur de l'Alliance verte

Caroline Gravel  
Directrice, affaires environnementales  
Fédération maritime du Canada

Nicole Trépanier  
Directrice générale  
Armateurs du Saint-Laurent