



La mise en œuvre
du
Protocole de Kyoto au Québec

INVERSER LA TENDANCE

Mémoire
de la
*Société de développement
économique du Saint-Laurent
(Sodes)*

à la
*Commission des Transports et de l'Environnement
du
Gouvernement du Québec*

12 février 2003

Une occasion unique

L'objet de ce mémoire est de souligner le rôle clé que devrait jouer l'industrie maritime dans le cadre de la mise en action du Protocole de Kyoto au Québec. Notre conviction à cet égard est fondée, d'une part, sur les avantages indéniables du transport maritime en comparaison des autres modes de transport en matière de gaz à effet de serre et, d'autre part, sur le fait que le Québec dispose de conditions très favorables au développement de ce secteur.

Le secteur des transports occupe une place de premier ordre dans l'ensemble de l'économie. Ceci n'est un secret pour personne et c'est vrai dans la plupart des pays du monde. On ne s'étonnera donc pas de constater qu'il constitue aussi une activité qui laisse des traces significatives dans l'environnement. En matière des gaz à effet de serre, ces traces sont particulièrement prononcées. Au Québec, c'est presque 40% de l'ensemble des émissions atmosphériques contribuant à l'effet de serre qui provient des véhicules commerciaux et privés, tous modes confondus. Ce pourcentage est plus élevé que pour tout autre province canadienne (27% au Canada).

La part de GES produite par notre secteur énergétique est beaucoup moindre qu'ailleurs en raison de sa très forte composante hydro-électrique. Par conséquent, la part relative du secteur des transports est forcément plus élevée. À l'opposé, une province comme l'Alberta, dont l'économie repose sur le pétrole, produit cinq fois plus de GES par habitant que le Québec.

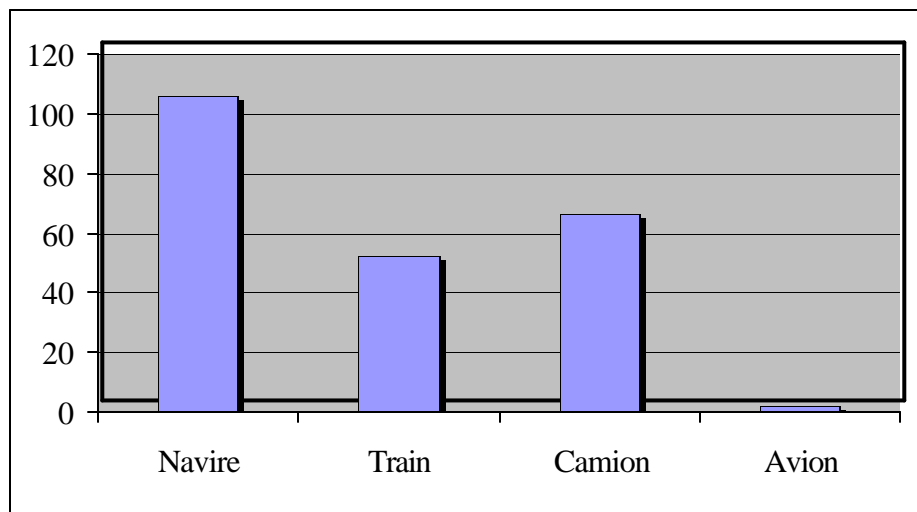
Le Québec a une occasion unique d'agir sur sa production de GES en s'attaquant prioritairement au secteur des transports. Compte tenu de son importance relative, les gains qui pourront être générés par des mesures efficaces dans ce domaine, en se conjuguant aux avantages dont nous disposons déjà en matière énergétique, auront un effet significatif sur l'ensemble de la performance québécoise. Nous croyons fermement qu'une intervention musclée dans le secteur des transports s'impose et nous sommes aussi persuadés que le transport maritime peut y jouer un rôle de premier plan, compte tenu de ses avantages indéniables au plan économique et au plan environnemental. Le caractère discret des navires et une méconnaissance généralisée de leur rôle font en sorte que l'attention ne se porte guère de leur côté lorsqu'on recherche des solutions de transport économiques et sécuritaires. Pourtant, le transport maritime a beaucoup à offrir.

L'activité maritime au Québec

Le Québec dispose d'une voie de navigation, le Saint-Laurent, qui fait l'envie du monde entier. Route maritime d'envergure nationale et internationale, le Saint-Laurent recèle un potentiel encore largement sous-exploité au plan du transport. Bien que méconnu de la population et des élus, il n'en représente pas moins un secteur d'intense activité économique et vient au premier rang des moyens de transport pour le volume d'activité. En effet, si l'on exclut le camionnage intra-urbain, c'est par navire que l'on transporte la plus grande quantité de marchandises au Québec.

Marchandises transportées au Québec par mode

En millions de tonnes, 1997



Source : Étude sur le transport de marchandises au Québec, Agra Monenco, 1999

La méconnaissance dont fait l'objet le transport maritime a été abondamment démontrée par le *Groupe de travail sur la valorisation* dans le cadre du *Forum de concertation sur le transport maritime*, lui-même créé dans le foulée de l'adoption de la *Politique de transport maritime et fluvial du Québec* (août 2001). C'est pourquoi la communauté maritime du Saint-Laurent, en collaboration avec le gouvernement du Québec, élabore présentement une stratégie de valorisation du Saint-Laurent et de l'activité maritime en vue de mieux faire connaître à la population et aux élus, les avantages que présente ce mode de transport pour l'ensemble de la société. Cette stratégie de valorisation est d'autant plus importante que le transport maritime est

pratiquement ignoré par le gouvernement fédéral, de qui relève pourtant la juridiction de la quasi-totalité de l'activité maritime au Canada, sauf pour les aspects touchant la sécurité nationale.

Des retombées économiques remarquables... et méconnues

Les retombées économiques totales des entreprises oeuvrant dans le secteur du transport maritime au Québec s'établissent à plus de 3,1 milliards de dollars. Ces entreprises génèrent plus de 26 000 emplois directs et indirects et se partagent une masse salariale annuelle d'un milliard de dollars. Le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada tirent de ces activités des revenus fiscaux et parafiscaux annuels qui se chiffraient respectivement à 204,6 millions de dollars et 140,4 millions de dollars en 1998. Avec ses 350 millions de dollars de retombées économiques annuelles, le Port de Québec constitue la principale activité industrielle de la région de la capitale. Quant au Port de Montréal, il génère pour la région métropolitaine des retombées économiques dépassant 1,6 milliard de dollars par année.

Importance de l'industrie maritime au Québec

Retombées économiques	3,1 MM\$
Création d'emplois (directs et indirects)	26 000
Revenus fiscaux – gouvernement du Québec	204,6 M\$
Revenus fiscaux – gouvernement du Canada	140,4 M\$

Source : Impact économique des activités maritimes et portuaires au Québec, Ministère des Transports du Québec, 1998

À cet apport direct du maritime, il convient d'ajouter les «externalités» que représentent les coûts sociaux évités, du fait de l'utilisation du mode maritime plutôt que d'autres modes (accidents, pollution, détérioration de la chaussée, bruit, congestion routière).

Au Québec, le transport maritime de passagers occupe également une place importante. Chaque année, au delà de 5 millions de personnes utilisent les services de traversiers et de dessertes, lesquels transportent aussi plus d'un million de véhicules. Les croisières et excursions, présentes sur tous les grands cours d'eau et lacs de la province, transportent plus d'un million de touristes.

Leur impact économique se chiffre à plus de 100 millions de dollars chaque année. Quant aux croisières internationales, elles amènent sur le Saint-Laurent entre 60 000 et 80 000 voyageurs à chaque saison touristique.

Soulignons enfin l'impact important du mode maritime en termes de développement régional et de désenclavement du territoire : certaines régions, notamment la Basse-Côte-Nord et le Nunavik, sont étroitement tributaires du transport maritime.

Un environnement hautement concurrentiel

Le transport maritime évolue dans un environnement économique très compétitif, où la concurrence par les prix et la qualité du service s'exerce à la fois entre transporteurs, entre routes maritimes, entre ports et entre les divers modes de transport disponibles. Comme route maritime, le Saint-Laurent est en concurrence avec le Mississippi, avec les ports de la région du Pacifique du Canada, ceux de la région de l'Atlantique ainsi qu'avec les ports de la Côte Est des États-Unis.

Malgré une augmentation des exportations québécoises, un contexte économique favorable et l'immense potentiel économique du Saint-Laurent, le volume transbordé dans les ports laurentiens a connu une diminution importante durant les 20 dernières années. De 120 millions de tonnes qu'il était au début des années quatre-vingts, ce volume est passé à une moyenne annuelle de 100 millions de tonnes aujourd'hui. Les ports du Saint-Laurent n'arrivent pas à suivre la croissance du commerce international et à préserver leurs marchés dits «naturels». Le Saint-Laurent soutient difficilement la concurrence avec les transporteurs ferroviaires et routiers. L'Ultratrain et l'approvisionnement en pétrole du Saguenay-Lac-Saint-Jean par camion sont des exemples récents de transferts modaux du maritime au terrestre. Les causes de ce déclin sont nombreuses; l'érosion de certains marchés traditionnels (céréales) et la hausse du coût des services maritimes, sans compter le fait que le transport maritime ne fait pas partie des secteurs prioritaires au Canada.

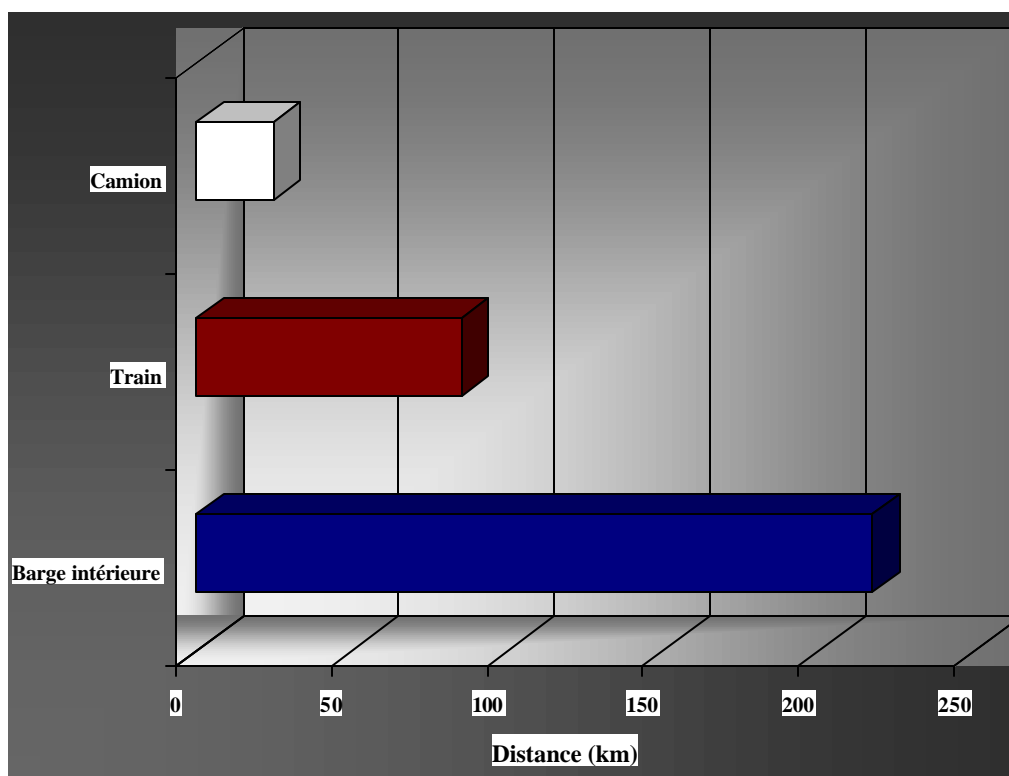
Cette situation est une aberration quand on considère les avantages que présente ce mode de transport pour l'ensemble de la société et par rapport aux autres modes de transport. On ne doit jamais perdre de vue que ce qui n'est pas ou plus transporté par navire, faute de politiques

adéquates pour en favoriser l'utilisation, sera nécessairement transporté par route ou par train, avec toutes les conséquences qu'une telle situation implique, notamment au chapitre de l'augmentation des émissions atmosphériques.

Le transport maritime : le mode le moins polluant

Le transport maritime est le mode qui présente la meilleure performance énergétique et environnementale en termes de tonne/kilomètre de marchandises transportées.

Distance parcourue par une tonne de marchandise avec un litre de carburant

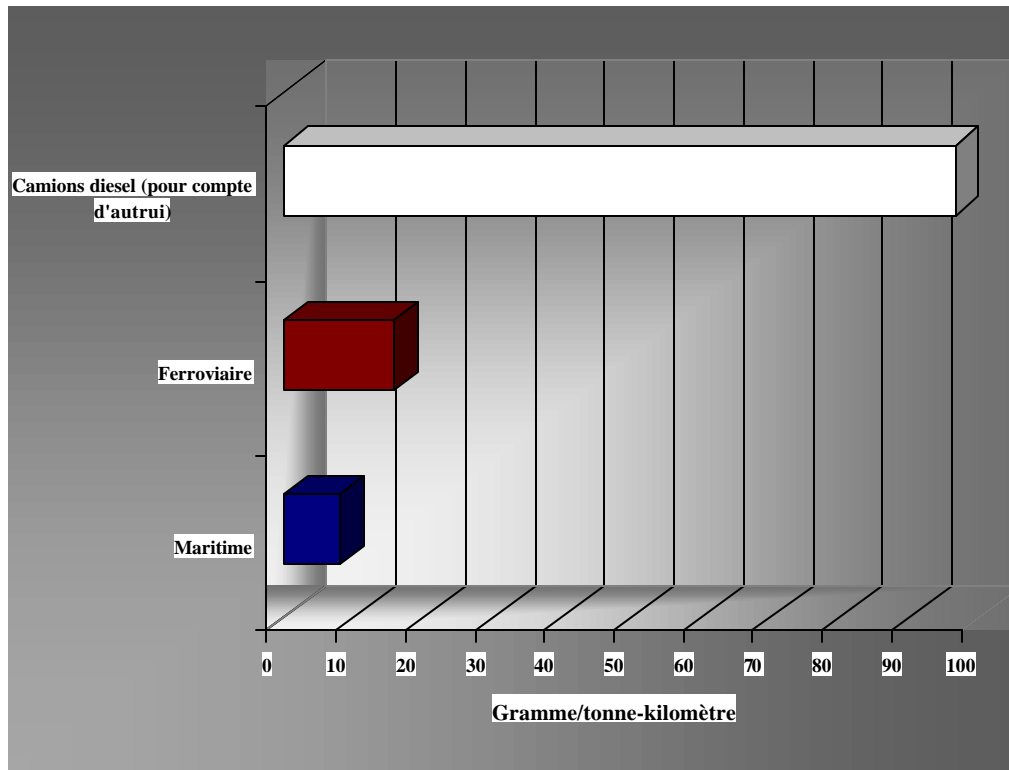


Source: U.S. Department of transportation, 2002

Le navire l'emporte également sur les autres modes de transport en termes d'émission de polluants, d'impact sonore, et de sécurité. Une étude récente dirigée par la SODES en collaboration avec d'autres partenaires de l'industrie et le Plan d'action Saint-Laurent Vision 2000 a modélisé différents scénarios (actuels et alternatifs) de transport de marchandises au Québec. Les résultats sont éloquentes : dans la quasi-totalité des cas, le mode maritime est sans conteste le plus avantageux d'un point de vue environnemental, même sur des distances

relativement courtes. C'est sans contredit au chapitre des gaz à effet de serre (GES) que les écarts de performance sont les plus marqués en faveur du navire.

Émission des GES liées au transport des marchandises
par tonne-kilomètre par mode, 1997.



Source, Table des transports et du changement climatique, 1999.

Cet avantage énergétique est étroitement relié à la capacité de transport des navires. En effet, une barge intérieure peut transporter 15 fois plus de tonnage de marchandises qu'un wagon et 60 fois plus qu'un camion (U.S. Department of transportation, 2002). Conséquemment, les polluants atmosphériques, dont les gaz à effet de serre, émis par le transport maritime sont inférieurs aux autres modes.

Un recours accru au transport maritime, lorsque possible, permettrait au Québec de combler ses besoins croissants en matière de transport de marchandises, tout en réduisant la pression sur les infrastructures routières, la sécurité de ses utilisateurs et sur l'environnement. Ce pourrait être

également un outil stratégique dans le cadre du contrôle des émissions de gaz à effet de serre, afin d'atteindre les objectifs visés dans le Protocole de Kyoto.

Selon une étude réalisée pour le compte de Transports Canada en 1992 à partir de différents scénarios de transport de marchandises dans le système Saint-Laurent Grands Lacs, le transport maritime produit, par tonne de marchandises transportées, entre 4 et 5 fois moins d'oxyde d'azote (NO_x) que le rail et près de 20 fois moins que le camion. En ce qui a trait aux composés organiques volatiles, le navire en produit 2,5 fois moins que le train et 5 fois moins que le camion. Pour ce qui est du monoxyde de carbone, le maritime en produit 5,2 fois moins que le ferroviaire et 270 fois moins que le transport routier. Enfin, au niveau du dioxyde de carbone: c'est 2,4 fois moins que le ferroviaire et 18 fois moins que le transport routier.

**Fourchette des coefficients d'émission atmosphérique des camions,
des trains et des navires, en gramme/tonne par km.**

Polluant	Camion	Train	Navire
CO	0,25 – 2,4	0,02 – 0,15	0,018 – 0,20
CO ₂	127 - 451	41 - 102	30 - 40
HC	0,3 – 1,57	0,01 – 0,07	0,04 – 0,08
NO _x	1,85 – 5,65	0,2 – 1,01	0,26 – 0,58
SO ₂	0,10 – 0,43	0,07 – 0,18	0,02 – 0,05
Particules	0,04 – 0,90	0,01 – 0,08	0,02 – 0,04
COV*	1,1	0,08	0,04 – 0,1

COV = composés organiques volatiles.

Source, OCDE (1997).

La structure actuelle du transport de marchandises au Québec alliée à la croissance des échanges commerciaux avec les États-Unis et à l'exigence des entreprises pour avoir un service «just in time» a contribué à accroître considérablement les activités du transport routier. Paradoxalement, c'est le mode de transport qui présente le plus de défis pour la réduction des GES (Table des transports et du changement climatique, 1999) et les prévisions de croissance d'ici 2020 pour ce secteur d'activité, sont les plus élevées après le transport aérien.

Activité de transport des marchandises par mode (millions de tonne-km).

	1990	1995	2010	2020	Changement total du % 1990-2020
Camionnage	149 000	180 000	240 000	289 000	94%
Aérien	544,5	584,8	859,5	1 111	104%
Ferroviaire	250 100	282 400	342 800	390 000	56%
Maritime	50 900	42 500	42 500	42 500	-16,5%
Total	450 544.5	505 484.8	626 159.5	722 611	60%

Source, Table des transports et du changement climatique (1999)

Ce scénario de doublement des activités du transport routier d'ici 2020 amène à réfléchir sur l'organisation du transport et les possibilités de substituer un mode à l'autre pour réduire les émissions atmosphériques. Une étude a été conduite à cet égard dans l'axe du Saint-Laurent et a proposé de comparer des scénarios de transport actuels avec des scénarios fictifs, c'est-à-dire transposer au terrestre (routier et ferroviaire) des marchandises présentement transportées par les navires et procéder également dans l'autre sens (du terrestre vers le maritime), pour mesurer les bénéfices environnementaux de chaque mode (SLV 2000 - SODES, 2000). Cette analyse démontre que le transport maritime offre un rendement supérieur à ceux de la route et du rail notamment en termes d'émissions atmosphériques et de sécurité. Et cela, même si les tronçons maritimes considérés sont à l'échelle du Saint-Laurent et donc relativement courts, contrairement à la croyance populaire voulant que le navire ne démontre de gains réels que sur de très longues distances.

Un niveau de sécurité répondant aux standards les plus élevés

L'industrie du transport maritime fait l'objet d'une très importante réglementation fédérale et internationale sur le plan de la sécurité et de la prévention de la pollution. Par ailleurs, une partie importante de la flotte fréquentant les eaux du Saint-Laurent est certifiée conforme au code ISM (*International Safety Management*), établi par l'Organisation Maritime Internationale. Ce code certifie que les propriétaires ou exploitants adoptent à bord de leurs navires des pratiques de gestion garantissant le plus haut degré de sécurité et de protection environnementale.

Pour assurer son efficacité, l'industrie maritime du Saint-Laurent investit de façon intensive dans les plus récentes technologies, dans l'installation de nouveaux systèmes de manutention de la

cargaison, d'aides électroniques à la navigation ou de logiciels de gestion à bord des navires. De plus, elle compte sur un service de pilotage maritime qui contribue à la sécurité de la navigation. Enfin, l'industrie recourt très largement aux nouvelles technologies de communication qui améliorent la fluidité et l'efficacité du trafic. Ces acquisitions ont aussi pour résultat que le dossier du transport maritime sur le Saint-Laurent, en termes de sécurité, est plus qu'éloquent.

Risques d'accidents

Si l'on compare les principaux modes de transport sous l'angle des risques d'accidents, on arrive à des résultats tout aussi intéressants. Par 100 millions de tonnes-km de marchandises dangereuses transportées, le transport maritime a été impliqué dans 0,008 incidents dangereux contre 0,08 pour le ferroviaire, c'est-à-dire 10 fois plus, et 30,0 pour le routier soit 37,5 fois plus.

Taux d'accidents et de déversements par mode de transport

	Routier	Ferroviaire	Maritime
Accidents (/100M t km)	1.943	0.357	0.026
Déversements (/100M t km)	0.30	0.08	0.008

Source : SLV 2000 - SODES, 2000

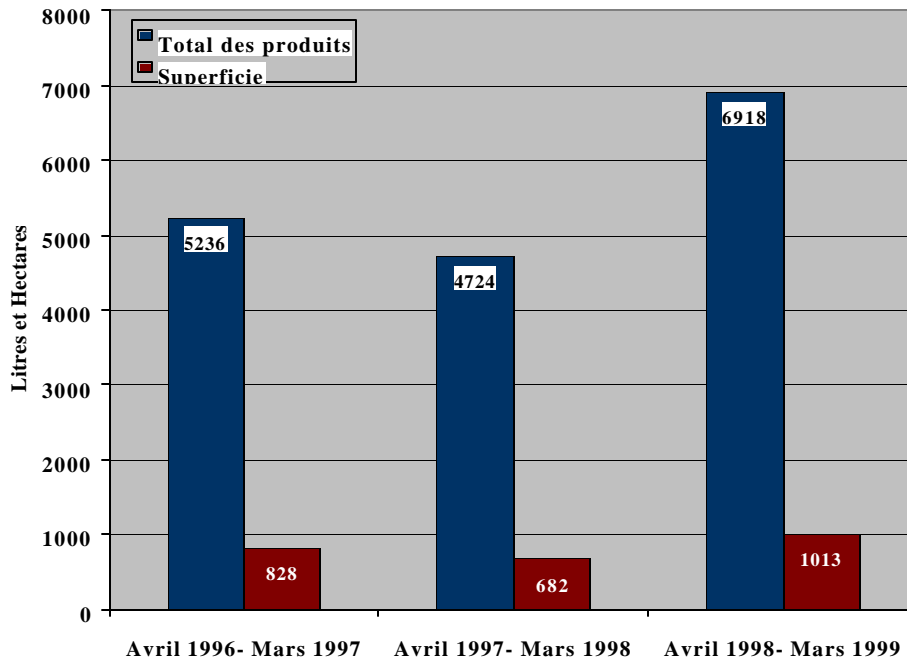
Si l'on porte la comparaison à l'ensemble des marchandises, le navire demeure le mode de transport le plus sécuritaire avec un nombre d'accidents environ 14 fois inférieur à celui des trains et 73 fois moins élevé que celui des camions. Le caractère spectaculaire de certains déversements maritimes vient assombrir les performances de ce secteur en laissant croire que ce mode de transport est plus à risque que les deux autres.

En plus de l'augmentation des polluants atmosphériques, qui est facilement prévisible par le doublement des activités du transport routier d'ici 2020, des conséquences sociales (congestion routière dans les villes, impatience au volant, entretien coûteux du réseau routier, accidents, etc.) et environnementales (smog urbain, bruit diurne et nocturne, perturbation des écosystèmes

terrestres, utilisation de défoliants, etc.) s'ajoutent à cette perspective. La réduction de la pollution atmosphérique n'est donc pas le seul avantage environnemental relié au transport maritime.

La faible utilisation du sol en terme de superficie occupée constitue également un élément de comparaison non négligeable. Au Québec seulement, les réseaux routiers et ferroviaires s'étendent sur 185 000 km et 6 554 km respectivement (site internet du ministère des transports du Québec) alors que le réseau portuaire occupe environ 50 km de territoire (Villeneuve et Quilliam, 2000). De plus, l'entretien des réseaux de transport terrestre exige l'utilisation de substances chimiques nocives, comme les herbicides et défoliants servant à contrôler l'envahissement de la végétation sur les voies ferrées, dont les incidences environnementales sont encore mal évaluées. Des normes environnementales encadrent l'application de ces substances mais ne peuvent rendre nuls les impacts qu'elles peuvent causer sur la santé humaine, les récoltes, le bétail, les espèces animales et végétales environnantes ainsi que les plans d'eau et la nappe phréatique.

Défoliants utilisés dans les corridors ferroviaires et superficies touchées



source: SLV 2000 - SODES, 2000

Le bruit (pollution sonore) généré par les différents modes de transport est un autre facteur qui met en lumière les avantages environnementaux du transport maritime. Bien que des études soient en cours pour déterminer l'impact des sons émis par les navires sur le comportement de mammifères marins, il semble que la pollution sonore ne soit pas considérée comme un problème sérieux dans le domaine maritime par les organisations internationales telles que l'OMI (Organisation Maritime Internationale) et l'OCDE. À l'inverse, la fréquence des passages routiers et ferroviaires, les caractéristiques des zones traversées (ouvertes ou fermées), la proximité des habitations et la période à laquelle le transport des marchandises a lieu (jour, nuit, continu) sont autant d'impondérables pour l'environnement humain, la santé (stress) et la sécurité de la population.

Si la nuisance sonore du ferroviaire apparaît moins gênante que celle des poids lourds, c'est à cause du caractère intermittent (fréquence des passages) du bruit émis par les trains relativement aux camions (OCDE, 1997). Mais en fait, le volume sonore produit par un train fonctionnant au diesel s'élève à 100 décibels (dB), comparativement à 90/95 pour un camion (OCDE, 1997). Cette problématique n'est pas mineure quand on sait qu'une douleur est ressentie dans l'oreille à 120 dB et qu'une lésion peut se produire à 150 dB.

Quand on pense aux risques de la navigation, l'exemple qui vient à l'esprit est celui de l'Exxon Valdez. Ce genre de catastrophe persiste longtemps dans l'imagerie populaire et malheureusement déforme la réalité. La plupart des gens pensent que les navires sont les grands responsables de la pollution des océans. Or, selon le Journal de la marine marchande, le transport maritime est loin d'être responsable de tous les torts qu'on lui attribue en matière de pollution des mers. En effet, des études du GESAMP (Group of experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution) montrent que 77% du taux de pollution des mers provient d'activités industrielles terrestres. Plus précisément, 44% viendrait des rejets industriels, urbains et fluviaux et 33% des émanations nocives de source atmosphérique. La part de pollution océanique attribuable aux navires est donc de 12%.

Ce que le public ignore très souvent, c'est qu'il y a de nos jours considérablement moins d'impacts de la navigation sur l'environnement que par le passé parce que les méthodes d'opération se sont considérablement améliorées. Les règles, édictées par Transports Canada,

Sécurité maritime, touchant à la fois la construction, l'opération et l'entretien des navires sont sévères et établies en fonction de conventions internationales de protection de l'environnement dont le Canada est l'un des plus ardents défenseurs et parmi les premiers signataires.

Nous ne prétendons pas que l'activité maritime et le mouvement des navires sur le fleuve et dans les ports n'ont aucun impact. Ce que nous affirmons c'est que parmi les choix dont nous disposons en matière de transport, la navigation demeure un créneau méconnu et sous-exploité, alors qu'il offre une option non seulement économique mais avantageuse au plan de la protection de l'environnement si on la compare aux autres modes de transport.

Diversité des usages

Depuis quelques années, la qualité de l'eau du Saint-Laurent va en s'améliorant. Les eaux usées de près de 97% de la population québécoise sont maintenant traitées et les principaux secteurs industriels ont consenti des efforts imposants, en particulier celui des pâtes et papiers, ce qui a contribué à l'atteinte de ce résultat. C'est un point extrêmement positif et il y a de quoi être fier parce qu'à l'échelle mondiale, il y a très peu d'endroits où l'activité maritime fluviale, les autres usages économiques et récréatifs ainsi que la protection des écosystèmes peuvent vivre en aussi bon entendement. Ce changement vers le mieux est bien la preuve que les différents usages peuvent non seulement exister côte à côte mais aussi prospérer. La clef est, bien sûr, dans le respect mutuel de ces usages. La situation particulière du Saint-Laurent à cet égard a été reconnue par l'Unesco qui a fait du Lac Saint-Pierre une réserve écologique mondiale en reconnaissant notamment la cohabitation harmonieuse d'une importante activité économique et maritime avec un milieu naturel d'une grande richesse.

Des outils pour améliorer la situation

Avec d'autres représentants de l'industrie maritime, la Sodes participe activement aux instances créées ces dernières années pour dresser le portrait de la navigation en matière d'environnement et trouver des solutions aux problèmes les plus importants. C'est précisément le mandat du Comité de concertation Navigation instauré avec la Phase III du Plan d'action Saint-Laurent. Ce groupe, composé d'experts gouvernementaux, de représentants de la navigation commerciale et des milieux environnementaux et communautaires prépare le bilan des dossiers comme le dragage et la contamination des sédiments, l'érosion des berges et l'introduction d'espèces non

indigènes. Son but ultime est de définir une stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent, ce qui passera inévitablement par l'introduction de changements dans les pratiques actuelles de navigation visant à éliminer ou atténuer au maximum les effets sur l'environnement et les autres usages. Ces changements ont d'ailleurs déjà commencé avec la mise en place d'une mesure de réduction de la vitesse des navires entre Montréal et le lac Saint-Pierre pour contrôler l'érosion des berges due au batillage.

Nous croyons que la collaboration de l'industrie maritime à de telles initiatives est une condition essentielle de succès et que nous avons tout à gagner en y participant activement. Nous espérons que les améliorations qui en découleront toucheront non seulement la qualité de l'eau et des milieux aquatiques mais modifieront aussi la perception qu'ont les citoyens des activités économiques reliées à l'eau et, en particulier, celle du transport maritime.

Des choix politiques et sociaux

Jusqu'à présent, les différentes initiatives, tant fédérales que provinciales, qui se sont penchées sur les moyens de réduire les GES au Canada n'ont pas ou très peu retenu les transferts modaux comme une solution prioritaire permettant de faire des gains à ce chapitre.

Pourtant, tel que démontré par toutes les études à ce sujet, la tendance dominante au Canada est l'augmentation considérable du transport routier interurbain qui prend ainsi une part grandissante du transport total de marchandises. Inversement, la quantité de marchandises transportées par le secteur maritime a diminué au cours des 15 ou 20 dernières années, en grande partie au profit de la route. En d'autres termes, ce à quoi nous assistons, c'est une situation de transfert du mode le moins polluant vers le plus polluant.

Nous pouvons comprendre que le potentiel de transfert modal vers le maritime paraisse peu important sur les façades océaniques du Canada. Toutefois, il existe à notre avis un potentiel réel au niveau des itinéraires maritimes intérieurs comme le système Saint-Laurent Grands Lacs. Ce potentiel devrait être analysé de façon beaucoup plus approfondie en tenant compte, entre autres, d'éventuelles mesures incitatives qui pourraient être adoptées pour le développer.

Les transferts modaux doivent désormais être considérés comme un outil prioritaire. Nous avons des routes et des autoroutes où le nombre de camions est devenu un problème extrêmement

sérieux non seulement à cause de la pollution atmosphérique mais aussi au point de vue de la sécurité. Ce développement a été favorisé par la déréglementation du camionnage qui a entraîné une surabondance de l'offre avec toutes les conséquences que cela entraîne pour l'environnement et la sécurité.

À l'inverse, en ne créant pas, comme l'ont fait d'autres pays, des conditions plus favorables pour le transport maritime, le Canada a laissé se dégrader considérablement sa position pour ce type de transport, tant au plan domestique qu'international. La flotte canadienne n'est plus que l'ombre d'elle-même et le nombre de compagnies maritimes canadiennes n'a fait que périliter au cours des vingt dernières années. Cela constitue une réelle aberration quant on sait que par la longueur de ses côtes océaniques et intérieures, le Canada se place aisément parmi les plus grands territoires maritimes au monde et que la quasi-totalité de son commerce extérieur non américain dépend des échanges maritimes. Si le Canada avait appuyé son industrie maritime comme l'ont fait d'autres pays, le problème des GES dus au transport des marchandises ne serait peut-être pas aussi criant aujourd'hui.

L'industrie maritime dans le Saint-Laurent est à l'heure actuelle l'objet d'un examen approfondi de ses impacts environnementaux dans le cadre du Plan d'action Saint-Laurent Vision 2000. Nous croyons que les autres modes devraient aussi faire l'objet d'examen tout aussi approfondis de manière à pouvoir disposer d'un portrait global et être par-là en mesure de comparer les impacts réels de tous les modes de transport de marchandises sur l'environnement.

Un pas dans la bonne direction : la Politique de transport maritime et fluvial du Québec

En août 2001, le gouvernement du Québec adoptait sa Politique de transport maritime et fluvial. Elle statue sans équivoque que le transport maritime peut et doit jouer un rôle clé dans nos efforts vers un développement durable. Elle stipule notamment que «Le gouvernement, en considérant et en comptabilisant les coûts environnementaux et sociaux imputables à chacun des modes, devrait favoriser le recours à ceux qui s'avèrent les plus économiques et les moins dommageables pour la société. »

S'intéressant aux initiatives étrangères en cette matière, le document de présentation de la Politique cite les ministres de l'Environnement des pays membres de l'OCDE qui ont convenu :

« De la nécessité de prendre des mesures efficaces afin d'éviter les conséquences indésirables d'un accroissement permanent des modes de transport les plus polluants;

Que des mesures sont indispensables pour internaliser les coûts environnementaux et sociaux de tous les modes; »

Cette question de l'internalisation de l'ensemble des coûts entraînés par le choix d'un mode est cruciale. Nous n'avons toujours pas d'idées précises du coût réel que doit payer le citoyen, directement et indirectement, pour la construction et l'entretien du réseau routier et ceux entraînés par le bilan très lourd au niveau de la sécurité. Nous savons par contre que le passage d'un seul camion lourd peut endommager une route autant que celui de 40 000 voitures et même davantage dans des milieux fragiles soumis aux conditions hivernales comme celles que nous avons au Québec.

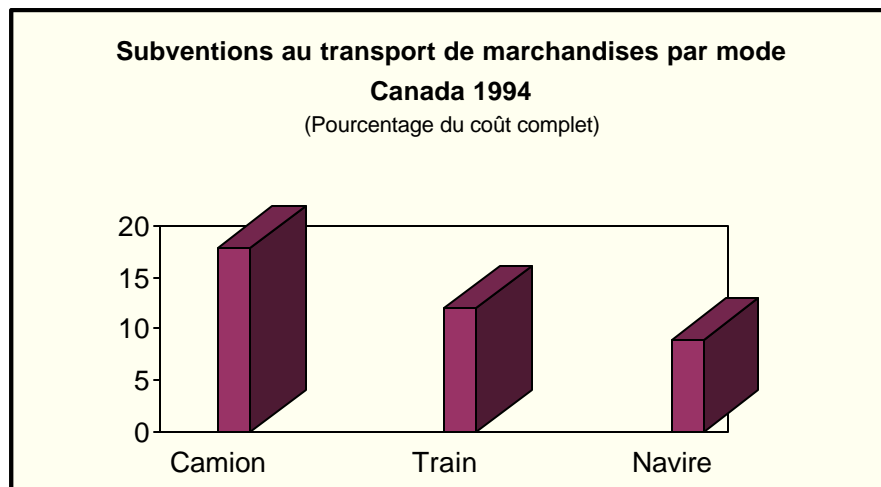
Il existe une vieille règle en transport voulant que les marchandises finissent toujours par suivre le chemin du moindre coût, indépendamment du moyen de transport. Si les expéditeurs ont si facilement tendance à se tourner vers le camion, c'est parce que les taux de transport routier sont extrêmement bas et qu'ils y ont vu un moyen d'éliminer une bonne part de leurs frais d'entreposage grâce à l'intensification du « just in time » qui transfère les entrepôts sur les routes. Si les taux de camionnage sont si bas, c'est que les externalités comme la construction et l'entretien des routes, la pollution, les accidents, le bruit, etc, ne sont tout simplement pas comptabilisées.

Pendant ce temps, le gouvernement du Canada a entrepris depuis 1996 un programme de recouvrement du coûts des services donnés à l'industrie maritimes qui n'a pas son équivalent dans les autres modes de transport. Cette nouvelle mesure qui s'ajoute au fardeau financier d'un secteur déjà lourdement réglementé au Canada, plus que tout autre mode en fait, a contribué à réduire la position concurrentielle du navire vis-à-vis les autres moyens de transport.

Utilisons une comparaison imagée pour illustrer ce phénomène. Les routes doivent être entretenues pour être praticables, tout comme le Saint-Laurent doit l'être par le dragage d'entretien annuel qu'y réalise la Garde côtière canadienne et qui permet de maintenir le chenal de navigation dans un état sécuritaire pour le passage des navires. Les camionneurs n'ont aucun frais direct à payer pour l'entretien des routes. Les armateurs eux doivent verser à la Garde

côtière un droit sur le dragage du chenal de navigation à chacun de leurs passages. Poursuivons la comparaison. Tous les véhicules, autos et camions, profitent de la présence sur les routes de feux de circulation, de panneaux de signalisation et d'un système complexe de gestion du trafic. Il n'y a aucun droit à payer pour l'utilisation de ce système. Sur le fleuve, le trafic est géré grâce aux aides à la navigation, bouées et communications électroniques, pour lequel les armateurs paient des droits, à chaque passage. Encore un exemple? Les routes ont besoin d'un service de déneigement en hiver. Personne, pas plus les camionneurs que les automobilistes, ne paie de frais directs pour ce service. Sur le fleuve, les brise-glaces assurent la circulation des navires en hiver. Ceux-ci doivent payer un droit direct, à chaque passage, pour ce service maritime.

On ne s'étonnera donc pas que le navire ait perdu du terrain au cours des dernières années et que le camion, bien qu'en tête de liste au plan des émanations, soit le moyen de transport le plus privilégié des gouvernements et celui qui connaîtra la plus forte croissance selon les prévisions d'évolution de trafic. Selon une étude réalisée en 1994, qui tient compte de l'ensemble des subventions gouvernementales de base et des coûts externes (émissions, accidents, santé, etc), le camionnage (18%) reçoit une aide gouvernementale deux fois plus élevée que celle du navire (9%).



Source : Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, 1997

Dans la cadre de la mise en œuvre de la Politique de transport maritime et fluvial du Québec, le *Groupe de travail sur le cabotage* issu du *Forum de concertation sur le transport maritime* a recensé un certain nombre de mesures prises par la Communauté européenne pour encourager le

TCMD (transport maritime sur courte distance). Les programmes *PACT* et *Marco Polo* ont été spécifiquement élaborés pour soutenir, à des fins environnementales et de lutte contre la congestion routière, le transfert modal de millions de tonnes de marchandises de la route vers la mer. Bien que critiqués parce que les fonds qui leur sont alloués sont insuffisants (23 millions d'euros par année pour le programme Marco Polo), il s'agit néanmoins d'efforts pionniers reconnaissant les avantages du navire sur les autres moyens de déplacement des marchandises pour des raisons de protection de l'environnement.

Un plan, des objectifs, des moyens

Dans le cadre de la mise en œuvre du Protocole de Kyoto au Québec, le gouvernement a tout intérêt à travailler de concert avec le Forum de concertation sur le transport maritime pour définir un plan et identifier des objectifs et des moyens puissants et efficaces propres à revaloriser le transport maritime et à favoriser son utilisation. Ces objectifs doivent viser spécifiquement le transfert d'une quantité à déterminer de marchandises de la route vers le navire, laquelle découlera des réductions de GES visées.

L'atteinte de tels objectifs exigera un examen exhaustif des potentialités de transfert entre ces deux modes en tenant compte des contraintes économiques et logistiques. Cependant, une évaluation précise de ces contraintes ne pourra se faire sans disposer d'une connaissance très améliorée des coûts indirects, les externalités, des modes de transport.

La mise en œuvre exigera aussi l'adoption de moyens tels que la mise en place de mesures fiscales visant à la fois à restreindre l'usage des modes les plus polluants et à encourager celui des modes les moins polluants. Des exemples de telles mesures existent déjà dans plusieurs pays et particulièrement du côté de la CEE. Le Québec pourra s'en inspirer pour créer les siennes propres et inciter le Canada à en adopter de semblables. Dans un rare élan d'encouragement au développement du transport maritime, le ministre des Transports du Canada, David Collenette, annonçait récemment qu'il appuierait le concept de «short-sea shipping» en collaboration avec les États-Unis.

L'encouragement au transport maritime intérieur devra aussi s'appuyer sur l'innovation technologique visant le développement d'une flotte de navires ultra-modernes, économiques et

adaptés aux conditions de navigation du Saint-Laurent. Le développement de tels navires ne pourra se faire que grâce à une recherche de pointe que le gouvernement doit favoriser dans une perspective de renouvellement à long terme de la flotte de navires québécois. Ce n'est pas une utopie. Des pays comme la Norvège et l'Allemagne ont déjà fait des pas de géants dans ce domaine et l'on aura tout avantage à s'inspirer de leur expérience pour créer une dynamique locale dans cette direction. La chance que nous avons, c'est que le Saint-Laurent est déjà doté d'un réseau portuaire extensif, couvrant toutes les régions, et capable d'absorber un niveau de trafic beaucoup plus important avec un minimum de pressions sur la ressource. Les investissements requis en infrastructures ne seront donc pas un frein majeur à une croissance de l'utilisation du transport maritime.

Inverser la tendance

En matière de GES, nous savons déjà que le transport de marchandises par navire est de loin celui qui présente le meilleur bilan parmi les modes de transport. Il serait normal que dans le cadre d'un projet de réduction des GES on veuille envoyer un message clair à nos dirigeants et à la population. Il faut identifier les moyens qui nous permettront non seulement d'empêcher une aggravation de la situation actuelle en matière de transferts modaux mais peut-être même d'inverser la tendance. Il faut créer un environnement légal, fiscal et politique qui favorise des choix plus logiques et respectueux pour l'environnement dans le domaine des transports. Ce que nous préconisons, c'est une réorientation de nos choix collectifs en fonction de solutions de transport optimales qui tiennent compte de la dimension environnementale.

Le défi mondial que représente la réduction des GES ne pourra être relevé sans efforts majeurs. C'est, pour les signataires de l'Accord de Kyoto, l'occasion d'imaginer et d'implanter des changements en profondeur. N'oublions pas que l'échéancier Kyoto nous amène en 2010 et que, dès à présent, on peut prévoir que le Protocole actuel devra être suivi par un autre encore plus exigeant si les prédictions de réchauffement climatique actuelles se vérifient. Notre démarche collective actuelle aura été un échec si les mesures que nous mettons en place maintenant ne peuvent pas servir de base à une intensification de l'effort dans sept ou dix ans.

Globalement, c'est un changement de culture que nous proposons. Élargir les routes et améliorer la performance des moteurs et des carburants ne suffira pas. Il faut voir plus loin et ne pas craindre de s'engager dans des changements draconiens.

Le transport maritime est au cœur de notre histoire. Il fut une des pierres d'assise du développement du Québec. Après l'avoir oublié pendant de trop nombreuses décennies, il est grand temps de le remettre en tête de liste de nos priorités. Le constat est évident : d'une part le secteur des transports est celui où nous devons mettre le plus d'efforts pour obtenir des résultats concrets et, d'autre part, le navire est de loin le mode de transport de marchandises et de passagers qui présente le plus d'avantages au plan des émissions polluantes. C'est donc, au premier chef, un outil stratégique pour le Québec dans le cadre de la mise en œuvre du Protocole de Kyoto chez nous. Notre but est qu'il soit reconnu comme tel. La Sodes offre son entière collaboration au gouvernement du Québec dans la définition d'un plan complet de développement du transport maritime associé à des objectifs précis et des moyens concrets de réduction des GES.

En matière de transports, c'est le moyen le plus efficace que l'on puisse trouver pour inverser la tendance lourde actuelle qui fait que les marchandises sont de plus en plus transportées par les moyens de transport les plus polluants au détriment des moyens les moins polluants.

Terminons avec un élément de réflexion à partir d'une simple question: vers où convergent les solutions aux problèmes de pollution de l'air due à la congestion urbaine des voitures? Vers des mesures d'encouragement au développement et à l'utilisation du transport en commun des personnes. C'est assurément l'un des meilleurs sinon le meilleur moyen de faire des gains réels d'efficacité.

Eh bien, il serait grand temps qu'on réalise que, par rapport aux autres modes, la navigation c'est... le transport en commun des marchandises.

Claude Mailloux
Sodes
Février 2003