

Commentaires sur le renouvellement de la Vision maritime Avantage Saint-Laurent

Juin 28, 2024

Madame Sophie Beauchemin
Directrice, Direction du transport et de la stratégie maritime,
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
renouvellement.strategie.maritime@transports.gouv.qc.ca.

INTRODUCTION

La Fédération maritime du Canada est le porte-parole des armateurs, des opérateurs et des agents maritimes engagés dans le commerce international du Canada opérant dans tous les segments de l'industrie (vraquiers, pétroliers, porte-conteneurs et croisières internationales). Il est important de noter que nos membres représentent la quasi-totalité des navires sous pavillon étranger qui desservent la province, soit environ les trois quarts du volume du transport maritime sur le Saint-Laurent. Les navires de nos membres jouent donc un rôle vital dans la participation du Québec et du Canada au commerce international, assurant aux Québécois et aux Canadiens un accès efficace aux marchés internationaux. De plus, un grand nombre de ces compagnies ont des bureaux au Québec.

Le fleuve Saint-Laurent est sans contredit une voie maritime essentielle au mouvement fluide des importations et des exportations du Québec et du Canada. Nous avons participé très activement aux discussions en 2000, 2014 et de nouveau en 2019 lors de la mise sur pied de la dernière politique maritime du Québec. et nous apprécions l'opportunité de proposer les commentaires suivants sur le renouvellement de la vision maritime Avantage Saint-Laurent.

ENJEUX-ENVIRONNEMENTAUX DANS LE SECTEUR MARITIME

LA CARBONEUTRALITÉ ET LA DÉCARBONISATION

Nous sommes convaincus que le pilier central de la stratégie en matière de transport maritime doit être la carboneutralité et la décarbonisation du secteur maritime. Réduire les émissions de gaz à effet de serre dans ce domaine est crucial pour atteindre les objectifs climatiques mondiaux fixés par *l'Organisation Maritime Internationale* (OMI). Cela nécessite

des investissements significatifs dans la recherche et le développement de technologies maritimes propres telles que les carburants alternatifs comme l'hydrogène vert, les systèmes de propulsion électrique et l'optimisation des itinéraires maritimes pour minimiser la consommation d'énergie.

À l'échelle internationale, plusieurs propositions à l'OMI concernent une norme de carburant et un mécanisme de tarification des gaz à effet de serre, similaires à la tarification du carbone existante au Canada. Au niveau national et provincial, **une adoption cohérente et uniforme de ces mesures sera cruciale pour décarboniser le secteur du transport maritime international**. Le Québec, avec son potentiel en carburants à faible teneur en carbone, pourrait devenir un exportateur majeur de ces carburants futurs.

L'ADAPTATION AUX CHANGEMENT CLIMATIQUES

L'adaptation aux changements climatiques est également cruciale pour renforcer la résilience des infrastructures portuaires et des voies navigables face aux événements climatiques extrêmes et à l'élévation du niveau de la mer. Cela nécessite des mesures d'ingénierie adaptative telles que la modernisation des ports pour faire face à ces défis. Les ports jouent un rôle crucial en tant qu'interface physique entre les communautés locales et le commerce maritime, et il est impératif que le gouvernement du Québec promeuve des initiatives environnementales dans les ports pour maintenir l'acceptabilité sociale de l'industrie maritime et préserver la compétitivité internationale du Québec.

Une initiative nécessaire serait **la réduction des émissions atmosphériques des navires à quai en les connectant à l'alimentation électrique**. Compte tenu que coûts initiaux élevés représentent un obstacle majeur à leur adoption dans les ports du fleuve Saint-Laurent, le **gouvernement québécois, avec son approche en énergie verte, devrait jouer un rôle crucial en facilitant l'installation de ces systèmes par le cofinancement de projets portuaires**.

Nous croyons également que le MTMDQ devrait jouer un rôle actif dans le développement d'incitatifs pour les "*navires verts*" qui font escale dans les ports du Québec. Il est essentiel d'harmoniser les programmes d'incitation portuaire pour assurer une cohérence et une efficacité maximales, à l'instar des pratiques européennes. En plus de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de l'utilisation de carburants plus propres, la promotion de la biodiversité marine et la protection des écosystèmes côtiers doivent également être des critères clés pour ces incitatifs portuaires. Le gouvernement du Québec pourrait faciliter l'harmonisation de ces programmes incitatifs dans les ports tant au Québec que le long du Fleuve Saint-Laurent, et financer leur communication pour en promouvoir l'adoption.

LA BIODIVERSITÉ ET LA SANTÉ DES ÉCOSYSTÈMES MARINS

Il est aussi important de prendre en note qu'à l'heure actuelle la communauté maritime s'engage activement avec les autorités locales et les acteurs de l'industrie pour développer des pratiques de transport maritime plus respectueuses de l'environnement, tout en sensibilisant à l'importance de la biodiversité et de la santé des écosystèmes marins. La préservation des

zones de reproduction et d'alimentation des espèces marines ainsi que la protection des baleines en voie d'extinction, sont également une priorité pour atténuer l'impact du transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent.

De ce fait, les gouvernements du Québec et du Canada ont déjà entrepris des actions pour réduire **le bruit sous-marin et protéger les baleines menacées**, mais il reste des défis techniques à surmonter. L'un des enjeux est que les armateurs ne savent pas actuellement la signature acoustique de leur navire. De plus, l'accès à ce type d'information n'est pas facilement disponible. Nous croyons donc que le soutien à des initiatives comme le Projet Marine Acoustic Research Station (MARS) à Rimouski, qui vise **à améliorer la mesure des émissions sonores des navires dans le Saint-Laurent**, est essentiel pour progresser dans ce domaine.

En conclusion, nous croyons qu'une stratégie qui met l'accent sur la carboneutralité, l'adaptation aux changements climatiques et la protection des écosystèmes marins garantira un avenir durable pour notre communauté riveraine, tout en contribuant à la lutte mondiale contre le changement climatique et la perte de biodiversité.

TRANSFORMATION NUMÉRIQUE ET FLUIDITÉ DU TRANSPORT MARITIME

Au cours des dernières décennies, la transformation numérique a considérablement enrichi le secteur maritime en améliorant l'efficacité opérationnelle, la sécurité et la gestion des ressources. Les technologies numériques telles que les capteurs embarqués permettent désormais aux entreprises maritimes de surveiller en temps réel l'état des navires et de leurs cargaisons. Ces données sont collectées et analysées pour optimiser les opérations, assurant ainsi le respect des normes de sécurité et de qualité pour les marchandises périssables transportées. Les systèmes modernes intègrent des algorithmes prédictifs pour planifier les entretiens et minimiser les interruptions non planifiées, contribuant ainsi à réduire les coûts d'exploitation et à accroître la fiabilité des services.

SYSTÈMES DE COMMUNAUTÉ PORTUAIRE

Nous croyons que les ports sont situés de façon idéale pour exploiter pleinement les avantages des nouvelles technologies susceptibles d'ajouter de la valeur au processus logistique portuaire en améliorant la visibilité de la chaîne logistique, en intégrant les flux logistiques et en améliorant la performance du système de transport dans son ensemble. Le concept de « système de communauté portuaire », qui a été mis en œuvre dans plusieurs ports européens, y compris Rotterdam, Anvers, Hambourg et Le Havre, constitue un excellent modèle pour tirer davantage parti des avantages de la collecte de données, projets d'analyse et de visibilité en cours. Ce modèle repose sur le développement d'une plate-forme numérique facilitant la transmission d'informations commerciales et logistiques entre différents partenaires de la chaîne de transport multimodal. L'intention n'est pas de construire un nouveau système, mais de connecter plusieurs systèmes de transmission de données déjà exploités par les différents intervenants en un seul centre d'information, ce qui élimine la nécessité pour les intervenants de maintenir des canaux de transmission de données bilatéraux entre eux. Par conséquent,

des activités telles que la déclaration des navires avant leur arrivée, la documentation d'exportation, la commande de remorqueurs et d'autres services, la coordination des opérations de chargement et de déchargement, etc., pourraient être réalisées électroniquement par la guise d'un guichet unique (moyennant des frais par transaction) menant ainsi à un processus de logistique portuaire simplifié et d'une fluidité accrue.

CONCEPT DE « GUICHET UNIQUE »

Un tel modèle pourrait également servir de passerelle vers la mise en œuvre d'un concept de « guichet unique » (Maritime Single Window) au Canada et Québec, auquel les processus portuaires (et leurs processus de transmission de données) pourraient également être intégrés au système. Cela permettrait aux partenaires de la chaîne commerciale tels que les transporteurs maritimes de soumettre des éléments de données individuels une seule fois à travers le même portail numérique, avec des autorités publiques telles que Transports Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Agence canadienne d'inspection des aliments (pour en nommer quelques-uns) puis accéder à ce portail pour extraire les données spécifiques dont ils ont besoin. Il est à noter que l'Organisation maritime internationale (OMI) s'emploie depuis plusieurs années à mettre au point un modèle de guichet unique pour le mode maritime. Ce concept est à divers stades de mise en œuvre dans plusieurs pays de l'Union Européenne, en tant que partie intégrante des systèmes de communauté portuaire qui sont déjà en place.

LE RÔLE DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES DU QUÉBEC

Nous encourageons vivement les administrations portuaires du Québec à jouer un rôle de premier plan dans l'élaboration et la mise en œuvre de concepts tels que le « système de communauté portuaire » et le « guichet unique maritime », en vue de tirer parti des énormes avantages que ces plateformes offrent non seulement en termes de simplification des processus logistiques et accélérer les flux de marchandises, mais aussi pour fournir une meilleure visibilité (et une prévisibilité potentielle) sur les performances de chaînes d'approvisionnement et de corridors commerciaux spécifiques. Nous encourageons également le gouvernement du Québec à collaborer avec le gouvernement fédéral afin de mettre en œuvre ces concepts dans les ports du Québec et d'offrir éventuellement l'un de leurs ports comme projet pilote pour tester ces nouveaux concepts. Cela permettra au Québec de devenir un chef de file de ce type de technologie à travers le Canada.

En conclusion, nous croyons que la transformation numérique est essentielle pour moderniser le secteur maritime québécois, améliorant ainsi l'efficacité opérationnelle et renforçant la position du Québec dans le commerce maritime international. Il est impératif que le gouvernement québécois soutienne activement ces efforts pour assurer une transition réussie vers un avenir maritime plus innovant et durable.

PROJETS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Pour maximiser les retombées des projets de recherche et développement en transport maritime, voici quelques solutions gouvernementales potentielles :

1. *Augmentation des financements pour la R&D* : Accroître les budgets alloués à la recherche et au développement dans le domaine du transport maritime pour soutenir l'innovation technologique et la compétitivité.
2. *Création de partenariats public-privé* : Encourager les partenariats entre le gouvernement, les entreprises privées et les universités pour favoriser la collaboration dans la recherche maritime et la commercialisation des technologies développées.
3. *Incitations fiscales et subventions* : Offrir des incitations fiscales et des subventions spécifiques pour les entreprises investissant dans la recherche et l'innovation dans le secteur maritime.
4. *Facilitation de la commercialisation des technologies* : Mettre en place des programmes pour faciliter la commercialisation des technologies développées, notamment en simplifiant les procédures réglementaires et en fournissant un soutien pour l'accès aux marchés.

En combinant ces approches, le gouvernement pourrait renforcer l'efficacité et l'impact des projets de recherche et développement ainsi que des programmes d'aide dans le domaine du transport maritime.

CONCLUSION

Le renouvellement de la vision maritime Avantage Saint-Laurent se dessine comme une feuille de route ambitieuse et intégrée. La carboneutralité ou décarbonisation du secteur maritime doit être placée au cœur des priorités, nécessitant d'importants investissements dans la recherche de technologies propres. De plus, l'adaptation aux changements climatiques renforcera la résilience des infrastructures portuaires face aux défis environnementaux croissants, tout en cherchant à réduire la pollution, à protéger les espèces menacées et à restaurer les habitats côtiers.

La transformation numérique apparaît comme un levier essentiel pour améliorer l'efficacité opérationnelle et la durabilité environnementale du secteur. En développant des infrastructures numériques robustes et en favorisant l'adoption de technologies innovantes, le Québec peut optimiser la gestion logistique, renforcer la sécurité et répondre aux normes réglementaires tout en améliorant sa compétitivité économique.

Enfin, pour résoudre les défis de fluidité du transport maritime, des investissements dans les infrastructures maritimes, une coordination accrue entre les modes de transport ainsi que la mise en place d'initiatives telles que le **guichet unique** seront nécessaires. Ces mesures visent à renforcer la compétitivité économique du Québec. Nous sommes également convaincus que l'optimisation de la fluidité des transits maritimes sur le Saint-Laurent demeure un enjeu majeur auquel le gouvernement du Québec pourrait contribuer en participant au développement d'initiatives au sein de la *table du corridor économique intelligent*.

Nous exprimons notre gratitude envers le MTMDQ de nous avoir offert cette opportunité de partager nos réflexions concernant l'élaboration d'une nouvelle vision maritime pour l'initiative Avantage Saint-Laurent. Nous sommes impatients de continuer à contribuer activement au développement et à la mise en œuvre d'une stratégie maritime moderne et efficace.

Veuillez agréer l'expression de nos sentiments respectueux.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'CHH', is positioned above the typed name.

Chris Hall,
Président
FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA