

8 novembre, 2019

COMMENTAIRES SUR LA NOUVELLE VISION MARITIME : FAIRE DU SAINT-LAURENT UN PUISSANT VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL

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 et nous apprécions l'opportunité de proposer nos commentaires sur la modernisation de la stratégie maritime du Québec. Nous avons participé très activement aux discussions en 2000 et de nouveau en 2014 lors de la mise sur pied de la première politique maritime du Québec. Nous sommes convaincus que le Québec maritime est aujourd'hui plus que jamais un vecteur extraordinaire de développement économique pour la province.

Avant de débiter nos commentaires, il est important de bien situer l'industrie du transport maritime international. Cette dernière a une très grande capacité en termes de tonnage disponible et de type de navires, ainsi qu'une très grande flexibilité : en quelques heures, un donneur d'ordres peut trouver sur le marché international un navire disposé à venir charger une cargaison à quelques jours d'avis afin d'aller la livrer à l'autre bout du monde, ou à aller chercher une livraison à l'autre bout du monde pour venir la lui apporter. Si la marchandise peut être conteneurisée, elle peut être acheminée via les services réguliers des lignes de conteneurs, qui offrent de surcroît un service de transport de porte à porte, incluant les segments de transport terrestres avant et après le segment maritime.

FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA

Pour les fins de notre mémoire, nous avons axés nos commentaires sur les questions 3 et 4 du document de consultation.

3- Y a-t-il d'autres enjeux prioritaires pour lesquels le Québec devrait agir?

Développer un réseau portuaire efficace

Le réseau portuaire Canadien doit être bien structuré et capable de supporter le volume des échanges commerciaux présents et futurs de façon efficace et économique. La voie maritime du Saint-Laurent est considérée comme la porte d'entrée maritime de l'Amérique du nord, et le réseau portuaire devrait être en ligne avec son statut d'une des plus grandes artères navigables au monde. Un réseau portuaire efficace et compétitif dans le Saint-Laurent est essentiel afin de soutenir pleinement une l'économie québécoise.

Il est à noter qu'un des objectifs clés du gouvernement fédéral dans les dernières années était et continuera probablement d'être de poursuivre un agenda de commerce audacieux basé sur l'élimination des obstacles et l'identification de nouveaux marchés et d'opportunités pour les exportateurs, les producteurs et les manufacturiers canadiens. Quelques exemples de ceci incluent la mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global (AECG) et la signature de la version révisée de l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP), ainsi que les discussions qui sont en cours avec MERCOSUR (l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay) et l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE, nations de l'Asie sud-est). Une telle diversification axée sur des accords internationaux qui vont au-delà du commerce nordaméricain sera très positive pour les commerçants canadiens. Par contre, il est essentiel que cet agenda de commerce soit soutenu par une infrastructure portuaire capable de bien gérer une capacité accrue de façon efficace.

Tel que mentionné plus haut, l'industrie du transport maritime international a une très grande capacité en termes de tonnage et de types de navires. Les limites éventuelles à la capacité de transporter les volumes additionnels ne proviendront donc pas des transporteurs maritimes internationaux, mais des infrastructures terrestres destinées à les recevoir. Le gouvernement du Québec devrait donc faciliter le transport terrestre des marchandises en provenance ou à destination des ports, notamment en contribuant aux initiatives de portes d'entrée et de corridors de commerce, et en ayant une vision « logistique » de son territoire. Ceci pourrait être accompli notamment en améliorant l'infrastructure des systèmes de transport des marchandises qui sont reliés aux ports.

Infrastructure : renouvellement de la flotte de brise-glaces

Le gouvernement du Québec doit investir dans une infrastructure maritime solide et performante afin d'encourager la mise en œuvre efficace de sa stratégie maritime. Le renouvellement de l'infrastructure maritime canadienne inclut plus que les ports : notamment, celui-ci inclut aussi la flotte de brise-glaces. Le service de brise-glace du gouvernement Canadien est essentiel pour le commerce international, car il soutient la navigation sécuritaire et efficace dans les voies commerciales à l'année longue et facilite le commerce dans les eaux canadiennes.

Malgré son importance, la flotte de brise-glaces canadienne est dans un état précaire avec des navires plus que vieillissants et en nombre insuffisant. Devant une telle situation, l'industrie du transport maritime a, depuis plusieurs années, martelé l'importance de renouveler les brise-glaces de la Garde côtière afin d'assurer un service de déglacage efficace et une navigation fluide sur le corridor Saint-Laurent-Grand Lacs tout au long de l'année. Les risques sont bien réels : en effet, des situations se sont produites récemment dans lesquelles des navires chargés de matières premières nécessitant un transport rapide et efficace se sont trouvés coincés dans la glace pour plusieurs jours dû en partie à l'incapacité de la flotte existante de répondre aux demandes de service. Dans des tels cas, la viabilité et la réputation de la voie maritime commerciale du Saint-Laurent risquent d'être endommagées, ce qui peut entraîner des conséquences négatives pour l'économie québécoise autant que pour l'économie canadienne. Bien que le gouvernement canadien ait récemment reconnu cette situation en annonçant des investissements pour assurer la construction de six nouveaux brise-glaces, le gouvernement n'a pas encore établi un plan de construction avec des échéanciers concrets.

Nous encourageons donc le gouvernement du Québec à ajouter sa voix à celle de l'industrie maritime afin d'encourager le Canada à construire ces navires le plus rapidement et efficacement possible. Ceci devrait être une priorité pour le volet infrastructure de la nouvelle stratégie maritime.

Gestion des données et la visibilité de la chaîne logistique

Un des rôles clés des ports est de servir d'interface entre les différents maillons de la chaîne logistique, des transporteurs maritimes aux terminaux, en passant par les modes ferroviaire et routier, les prestataires de services, et de nombreuses autorités de réglementation. Les ports sont ainsi particulièrement bien placés 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. L'engagement de ports tels que le Port de Montréal dans les essais de la plate-forme de la blockchain « TradeLens » développée par IBM et Maersk est un développement très positif, qui pourrait inciter d'autres acteurs de la chaîne de commerce à suivre la voie, ajoutant ainsi une partie de la « masse critique ». Cela déterminera en fin de compte le succès de ce projet ou de projets similaires.

Nous pensons également que 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 maximiser les avantages des nombreux projets de collecte de données, d'analyse et de visibilité/promotion 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 via un guichet unique (moyennant des frais par transaction) menant ainsi à un processus de logistique portuaire simplifié et d'une fluidité accrue.

Un tel modèle pourrait également servir de passerelle vers la mise en œuvre d'un concept de « guichet unique » 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.

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 d'accélération des flux de marchandises, mais également pour fournir une meilleure visibilité (et une prévisibilité potentielle) Des 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.

Développement du transport maritime durable

Développer un réseau portuaire vert

Dans leur rôle d'interface physique entre les collectivités et les navires, les ports sont souvent le sujet de préoccupations environnementales du publique en ce qui concerne les activités du transport maritime en général. Les ports jouent donc un rôle essentiel dans le maintien de l'acceptabilité sociale de l'industrie maritime. Le gouvernement du Québec doit jouer un rôle important dans la promotion d'initiatives environnementales dans les ports sur le territoire québécois afin de soutenir l'acceptabilité sociale du commerce maritime et assurer que le Québec demeure compétitif au niveau international.

De plus, le ministère des Transports devrait également jouer un rôle actif dans le développement d'incitatifs pour les « navires verts » qui font escale dans les ports au Québec. Présentement, seulement quatre ports canadiens offrent de tels incitatifs (dont deux au Québec). Nous recommandons donc que le ministère des Transports développe une approche proactive au niveau provincial afin de favoriser davantage le développement du transport maritime durable. Dans ce but, le gouvernement devrait soutenir les autorités portuaires guidant une approche commune du développement des frais portuaires verts dans tous les ports sur le territoire

québécois. Les critères pour les incitatifs portuaires pour « navires verts » devraient être assez large pour s'adresser aux priorités environnementales, incluant les émissions de gaz à effet de serre, l'utilisation de carburants propres et la protection des mammifères marins. Ces incitatifs devraient aussi reconnaître la participation du navire dans des programmes de navires verts bien connus (tel que l'Alliance verte) en plus des notations environnementales des sociétés de classification.

A titre d'exemple, un financement provenant du fonds vert pourrait aller vers le développement vert des ports québécois

Atténuer les effets du transport maritime sur les baleines en voie de disparition

L'industrie reconnaît l'importance de réduire les effets du transport maritime sur les espèces de baleines menacées d'extinction présentes dans la voie maritime du Saint-Laurent. Les gouvernements du Québec et du Canada ont mis l'accent sur la réduction du bruit sous-marin dans leurs documents de rétablissement de ces baleines. Malgré son engagement dans cette initiative, l'industrie maritime trouve la mise en œuvre des mesures d'atténuation difficile face à un manque de disponibilité de l'équipement nécessaire pour mesurer les émissions sonores dans la voie maritime du St-Laurent. Afin de progresser dans ce dossier, l'industrie doit avoir accès aux outils et aux moyens requis pour mesurer les émissions sonores. Dans cet optique, nous encourageons le ministère des Transports à s'engager dans un projet développé par un regroupement de partenaires scientifiques et industriels québécois - le Projet MARS (Marine Acoustic Research Station) - afin de remédier aux lacunes existantes au niveau de la prise de mesures de bruit provenant des navires dans le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Le Québec a un rôle essentiel à jouer afin de faire progresser ce dossier en prêtant son support à l'installation de stations de mesure dans le fleuve Saint-Laurent par le biais du Projet MARS.

4- Quels sont les moyens et le modèle de gouvernance qui devraient être utilisés pour la mise en œuvre de la nouvelle vision maritime?

Nous félicitons le présent gouvernement pour le développement d'une nouvelle vision maritime axée sur le développement économique du Québec et sur l'environnement. Nous nous devons cependant de souligner l'importance qui doit être accordée à l'harmonisation de cette vision avec les lois et règlements du gouvernement fédéral, ainsi qu'avec les conventions de l'OMI. En effet, le gouvernement fédéral a compétence en matière de transport maritime, et le Canada est signataire de l'OMI, qui adopte l'ensemble des conventions internationales définissant les normes réglementaires du transport maritime. Ces conventions internationales sont conséquemment adoptées dans les lois canadiennes. Une synchronisation avec les normes internationales est essentielle, car les navires traversent plusieurs frontières et multiples compétences à travers le monde afin de livrer le commerce. Sans avoir une synchronisation des différentes lois, les navires seraient assujettis à une mosaïque de règlements régionaux et internationaux contradictoires qui compromettrait l'efficacité du commerce maritime. Par conséquent, il est essentiel que le gouvernement du Québec travaille en concertation avec le gouvernement fédéral.

Conclusion

Nous remercions le ministère des Transports de nous avoir donné cette occasion pour présenter nos commentaires sur le développement d'une nouvelle vision stratégique pour le fleuve Saint-Laurent. Nous serons heureux de poursuivre notre contribution pour soutenir le développement et la mise en œuvre d'une stratégie maritime moderne et efficace.

Sincèrement,

A handwritten signature in blue ink that reads "M.H. Broad". The signature is fluid and cursive, with the first letters of the first and last names being capitalized and prominent.

Michael H. Broad
Président
Fédération Maritime du Canada