



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

**sur l'élaboration d'une nouvelle politique énergétique
pour le Québec**

**présenté à la
Commission sur les enjeux énergétiques**

Le 11 octobre 2013

Sodes
271, rue de l'Estuaire
Québec (Québec) G1K 8S8
T.: (418) 648-4572 F.: (418) 648-4627
sodes@st-laurent.org

La Sodes

La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) est une organisation à but non lucratif dont le mandat est de représenter et promouvoir les intérêts de l'industrie maritime du Saint-Laurent. Ses membres œuvrent dans tous les segments de l'industrie maritime : transporteurs, ports et terminaux, expéditeurs, compagnies d'arrimage, villes portuaires et bien d'autres. La Sodes agit comme rassembleur et porte-parole de la communauté maritime du Saint-Laurent.

L'industrie maritime au Québec

L'industrie maritime et portuaire joue un rôle essentiel dans l'économie du Québec. Elle constitue une composante essentielle d'une chaîne logistique de transport qui dessert les entreprises du Québec et du Canada tout autant que de l'Amérique du Nord :

- Le Saint-Laurent et son réseau portuaire composent le principal système de transport desservant le commerce outre-mer du Québec et du Canada et représentent près de 70 % du commerce international de l'ensemble du Canada (575 milliards de dollars pour le Québec et l'Ontario).

Ce mémoire est déposé dans le cadre de la consultation publique sur les enjeux énergétiques du Québec. Nous considérons que cette consultation présente une occasion privilégiée pour soulever un certain nombre de préoccupations concernant le secteur des transports, particulièrement celui du transport de marchandises. Il nous apparaît primordial, compte tenu des objectifs poursuivis par l'adoption de cette politique, d'attirer votre attention sur certains éléments. Pour ce faire, nous vous suggérons quelques pistes de solution visant à atteindre ces objectifs ainsi qu'à déterminer l'origine et la répartition des importants investissements requis.

Aussi, les commentaires présentés ici concernent spécifiquement les activités économiques en lien avec le transport de marchandises et traiteront des objectifs de la politique visant à :

1. Réduire les émissions de gaz à effet de serre;
2. Favoriser l'efficacité énergétique dans tous les secteurs et pour toutes les sources d'énergie pour le développement des régions;
3. Assurer à long terme la sécurité et la diversité des approvisionnements énergétiques du Québec.

1. Réduire les émissions de gaz à effet de serre

La future politique énergétique du Québec vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Selon l'inventaire des GES produit depuis 1990 par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, le secteur qui produisait le plus d'émissions de GES au Québec, en 2010, était celui du transport. Il est reconnu que le transport des marchandises doit faire l'objet d'une transformation au cours des prochaines années compte qu'il produit 40 % des émissions de GES du secteur des transports.

Nous tenons ici à préciser que ce 40 % concerne essentiellement le transport routier de marchandises. En effet, l'analyse des émissions entre 1990 et 2010 révèle que les plus importantes augmentations se situent du côté des camions légers (+ 105,6 %) et des véhicules lourds (+ 87,7 %).

La catégorie des camions légers comprend les minifourgonnettes, les véhicules utilitaires sport, les minicamionnettes et peuvent donc être associés au transport de personnes. Par contre, lorsque l'on décompose cette catégorie par type d'utilisation, on constate qu'environ 25 % de la flotte de camions est utilisée à des fins commerciales et représente alors 7,3 % des émissions du secteur du transport routier. En additionnant la part du secteur attribuable aux émissions produites par les camions lourds (31,1 %), nous pouvons affirmer que les émissions de GES associés au transport routier de marchandises s'élèvent à près de 40 % de l'ensemble des émissions du secteur.

Si le Québec veut atteindre sa cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre et diminuer sa dépendance à l'égard du pétrole, nous pensons que les façons de faire et la chaîne d'approvisionnement dans le secteur du transport de marchandises doivent être revues dans leur entièreté. Le document de consultation produit dans le cadre de la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec soutient que « *les nouvelles stratégies de distribution, telles que l'approche juste-à-temps (JAT), ont engendré une hausse marquée du nombre de camions lourds sur les routes* »¹. Le recours à cette stratégie comporte des risques multiples et peut avoir des conséquences négatives, surtout des risques pour l'environnement, puisque livrer en JAT suppose en effet le recours à des moyens de transports rapides et flexibles (camions) et restreint les moyens de transport moins "énergivores" tels que le navire ou le train².

Ainsi, pour éviter l'accumulation de stocks, qui sont coûteux en trésorerie et en espace de stockage, les expéditeurs misent maintenant sur le JAT. Or, cette méthode, en plus d'accroître les émissions de GES du secteur des transports, engendre des coûts supplémentaires pour l'ensemble de la population : réfection et entretien des routes, congestion urbaine, sécurité routière, ... Contrairement

¹ Gouvernement du Québec. 2013. *De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique du Québec, Document de consultation*, p. 32.

² http://fr.wikipedia.org/wiki/Juste-%C3%A0-temps_%28gestion%29. Site consulté le 9 octobre 2013.

au secteur maritime, qui compose avec une approche d'utilisateur-payeur pour l'usage de la voie navigable (balisage, dragage, déglacage, etc), le transport routier ne paie qu'une partie des frais d'entretien qu'il génère, laissant le contribuable défrayer la différence. Cette situation a pour effet d'avantager un mode de transport au détriment d'un autre, pourtant reconnu pour ses performances environnementales. En effet, les mérites du transport de marchandises par navires en ce qui a trait aux émissions de GES ne sont plus à démontrer. À titre d'exemple mentionnons que, pour une tonne métrique de marchandises transportées sur une même distance, le mode ferroviaire émet 64 % plus de GES que le maritime et, le mode routier, 708 % de plus³.

Plusieurs avenues sont explorées afin de réduire les émissions de GES du secteur des transports de marchandises. L'électrification en est une et, compte tenu de l'immensité du territoire du Québec, sa portée nous semble limitée. En ce sens, le transfert du diesel au gaz naturel nous apparaît une meilleure solution.

Il demeure toutefois que la solution la plus réaliste et la moins coûteuse s'avère être le transfert vers d'autres modes, tels que le mode maritime. Outre son bilan environnemental positif, la présence d'infrastructures portuaires et maritimes sur l'ensemble du territoire (allant de Valleyfield à Blanc-Sablon, en passant par Saguenay, Gaspé, Matane ou les Îles-de-la-Madeleine), nous semblent être des arguments massue pour miser davantage sur l'industrie du transport maritime au Québec.

Pour ce faire, nous pensons que le rétablissement du Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM) serait d'une grande utilité. Ce programme, mis en place en 2006 par le ministère des Transports du Québec, a pris fin en mars 2011. Il s'adressait aux expéditeurs et visait à favoriser l'implantation de projets intermodaux permettant le maintien ou le développement d'infrastructures ferroviaires et maritimes, en complémentarité avec le secteur du transport routier des marchandises. Il intégrait les deux programmes antérieurs visant les modes maritime (PATM) et ferroviaire (PATF) qui comportaient notamment un volet intermodal. Pour l'industrie maritime, ce programme revêtait une grande importance puisqu'il permettait dans une certaine mesure de rétablir l'équilibre entre les différents modes de transport.

³ Research and Traffic Group. Janvier 2013. *Impacts sociaux et environnementaux du transport maritime dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, Résumé.*

2. Favoriser l'efficacité énergétique dans tous les secteurs et pour toutes les sources d'énergie pour le développement des régions

Le document *De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique du Québec*, révèle que les gains d'efficacité énergétique atteints jusqu'à aujourd'hui sont bien en-deçà de la cible de réduction des GES escomptée.

L'efficacité énergétique est une pratique bien établie dans l'industrie maritime. Depuis quelques années déjà, les armateurs procèdent au renouvellement de leur flotte afin de mettre en service des unités plus performantes et plus efficaces. À ce jour, l'industrie a investi plus d'un milliard de dollars pour atteindre ses objectifs d'économie d'énergie. En plus de moderniser leur flotte, certains armateurs canadiens évaluent en ce moment la possibilité de recourir au gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant de remplacement. Ce type de carburant présente en effet certains avantages devant être pris en considération dont des économies en coûts, des réductions d'émissions de GES, de polluants atmosphériques et de particules fines. Il est important ici de mentionner que la Société des traversiers du Québec, bras maritime du gouvernement du Québec, a commandé trois navires hybrides qui seront en partie propulsés au GNL.

De son côté, le ministère des Transports du Québec (MTQ), en partenariat avec le secteur privé et par le biais de son programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique (PEET) a investi 7,2 M\$ dans les projets maritimes afin d'éviter l'émission de près de 20 000 tonnes de GES par année. De même, un engagement financier de 16,3 M\$ du MTQ, via le programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES), et des investissements privés de l'industrie maritime ont mené à une réduction de 66 600 tonnes de GES par année depuis 2008. Un résultat efficace considérant la répartition de l'enveloppe totale du programme entre les différents modes et leur rendement respectif.

Il n'en demeure pas moins que, tout comme le document de consultation l'indique, « *un des principes fondamentaux de l'efficacité énergétique est l'utilisation de la bonne source d'énergie au bon endroit* »⁴. Pour le transport de marchandises, le même principe s'applique. Il suffit d'utiliser le bon mode de transport au bon endroit. Ainsi, nous pensons que le mode maritime est le mieux adapté pour le transport d'une grande quantité de marchandises ou de marchandises surdimensionnées, sur de grandes distances. Il serait donc

⁴ Gouvernement du Québec.2013. De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique du Québec, Document de consultation, p. 73.

beaucoup plus efficace d'avoir recours au transport maritime lorsqu'il s'agit de transport d'éoliennes ou de celui de produits pétroliers vers le Saguenay, par exemple.

3. Assurer à long terme la sécurité et la diversité des approvisionnements énergétiques du Québec.

Les projets d'approvisionnement du Québec en pétrole provenant de l'Ouest canadiens sont une nouvelle réalité dont il faudra tenir compte dans la nouvelle politique énergétique. Que ce soit l'inversion de l'oléoduc d'Enbridge reliant Sarnia à Montréal ou le projet Énergie est de TransCanada Corporation, il apparaît clair que ces deux projets entraîneront des échanges accrus de produits pétroliers de l'Ouest vers l'Est.

Nous sommes toutefois d'avis que les retombées économiques pour le Québec et ses régions seront supérieures si ces nouveaux flux transitent par voie maritime plutôt que par oléoduc. Tout comme il est important d'assurer la diversité des sources d'approvisionnements énergétiques pour le Québec, il est primordial d'assurer la diversité des modes d'approvisionnements. Le recours au transport maritime dans ce cas précis nécessitera des installations connexes, soit des stations de pompage et des terminaux de réservoirs de stockage. La construction et la gestion de ces installations permettront de créer des emplois, soit des retombées directes et plus durables pour le Québec et sa population.

Enfin, nous tenons à préciser que le transport de produits pétroliers par navire est hautement sécuritaire et encadré, entre autres, par le *Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada*. Ce régime, actuellement en révision, demeure l'un des meilleurs à l'échelle mondiale. De plus, de nombreux efforts ont été déployés en termes de sécurité et de sûreté depuis les dernières années. La mise en place de nouvelles technologies de navigation, le raffinement des procédures de gestion de la sécurité et la formation du personnel ont connu une évolution importante et répondent aux exigences les plus strictes au niveau international. Qui plus est, il nous apparaît important de rappeler que près de 8 millions de tonnes de produits pétroliers entrent et sortent de Montréal par navires sur une base annuelle. Aucun incident majeur n'est survenu jusqu'à aujourd'hui, et ce, malgré un volume important de produits pétroliers transportés sur les eaux du Saint-Laurent. Enfin, l'industrie maritime participe à un Fonds d'indemnisation en cas d'incidents.

En conclusion, nous sommes d'avis qu'il faudra en effet « *aller au-delà des lieux communs et des recettes toutes faites afin de trouver une voie qui peut favoriser un consensus national et le virage attendu*⁵ ». En ce qui concerne le transport de marchandises et les questions énergétiques qui y sont associées, nous avons la possibilité de recourir à une voie toute naturelle, le Saint-Laurent, qui par son utilisation comme axe de transport offre une foule d'avantages environnementaux et une efficacité énergétique hors du commun. De plus, contrairement au réseau terrestre, il n'est toujours pas aujourd'hui utilisé à son plein potentiel.

Nous désirons donc présenter quelques recommandations dans ce sens et afin que les préoccupations soulevées dans ce document soient davantage prises en compte lors de l'élaboration de la politique énergétique du Québec.

Recommandations

- Accroître l'utilisation du Saint-Laurent comme voie de transport et de commerce en finançant un programme d'aide destiné aux expéditeurs afin de favoriser l'implantation de projets intermodaux permettant le maintien ou le développement d'infrastructures ferroviaires et maritimes, en complémentarité avec le secteur du transport routier des marchandises;
- Renouveler les programmes d'aide issus du Fonds vert (PETT et PAREGES);
- Favoriser l'implantation de zones d'interface privilégiées (hubs) à Québec et Montréal pour l'acheminement et la manutention du pétrole de l'Ouest canadien vers l'Est.

⁵ Gouvernement du Québec. 2013. De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique du Québec, Document de consultation, p. 73.