

TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE

DOCUMENT D'INFORMATION

Introduction

Selon le schéma d'orientation de Transports Canada, Droit devant – Une vision pour les transports au Canada¹, un système national de transport est supérieur à la somme de ses composantes. Il s'appuie aussi sur des synergies qui découlent de l'intégration des modes et de la concertation des efforts de plusieurs provinces et territoires. La correspondance harmonieuse entre les modes de transport est nécessaire. De plus en plus de gens reconnaissent que la position concurrentielle du Canada reposera sur l'amélioration continue de son système de transport. Le transport intermodal et les chaînes logistiques de portée mondiale exigent que les liaisons entre les systèmes modaux, à la fois physiques et électroniques, soient complètement intégrées afin d'utiliser le mode ou la combinaison de modes la plus efficace, d'accélérer la logistique et de réduire les coûts.

Toujours selon le schéma Droit devant, il faut établir un système de transport durable soutenu par des investissements stratégiques dans l'infrastructure, une orientation intermodale, la promotion de l'innovation et, bien entendu, une attention constante aux questions de sécurité et de sûreté. Un système de transport intégré efficace exige au départ, entre autres, des travaux de planification et des études de faisabilité afin d'évaluer convenablement les besoins en matière de transport et de les considérer d'un point de vue multimodal. La planification des transports exige dans la plupart des cas de longs délais et la collaboration des nombreux intervenants.

Le transport maritime à courte distance est une notion assez nouvelle à laquelle les planificateurs et les responsables nord-américains commencent à s'intéresser et c'est une notion abordée dans le document de stratégie Droit devant. Le transport maritime à courte distance peut contribuer à la vision du Ministère en matière de transports au Canada en soutenant ses orientations stratégiques liées aux infrastructures, à la durabilité de l'environnement et à l'innovation. Plus particulièrement, le document Droit devant précise que le Ministère étudiera à fond les occasions de promouvoir le transport maritime à courte distance. Les sections suivantes tentent d'expliquer en peu de mots la nature du transport maritime à courte distance et de démontrer qu'il mérite qu'on le considère sérieusement comme une composante du système de transport national.

Qu'est-ce que le transport maritime à courte distance?

Le transport maritime à courte distance fait généralement référence à l'acheminement de passagers et de marchandises par eau entre des points relativement rapprochés l'un de l'autre. La définition peut s'étendre au transport maritime national et international le long des côtes, aux

¹ Droit devant – Une vision pour les transports au Canada, Transports Canada, février 2003, p. 53-54.

allers-retours entre la terre ferme et des îles voisines ou aux lacs et réseaux fluviaux. Les termes national, de cabotage et intérieur servent parfois à définir le transport maritime à courte distance. En termes simples, il ne s'agit pas de transport maritime hauturier pratiqué dans un vaste océan. Il n'existe pas de définition ni d'application universelle de l'expression transport maritime à courte distance, ce qui peut avoir des avantages, en ce sens que les possibilités ne sont pas limitées.

La décongestion du transport routier et la réduction des embouteillages, une meilleure utilisation de la capacité des voies navigables, la promotion de la durabilité dans les transports et la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la promotion du transport intermodal et du commerce entre régions adjacentes, sont quelques-uns des objectifs du transport maritime à courte distance. On pourrait dire qu'en général, le transport maritime à courte distance est conçu pour accroître l'efficacité du système de transport global en vue de répondre à la demande actuelle et future née de la croissance économique et démographique, ainsi que de l'accroissement des échanges. La notion s'inscrit parfaitement dans la vision pour les transports au Canada énoncée dans Droit devant.

Les activités de transport maritime à courte distance peuvent s'appliquer au mouvement des conteneurs (à manutention verticale ou Lo-Lo en abrégé), aux ensembles articulés (rouliers ou Ro-Ro en abrégé), aux cargaisons en vrac sec ou humide, aux marchandises conventionnelles et diverses, au néo-vrac comme le papier, le bois ou l'acier, aux voitures de tourisme et aux passagers. Elles peuvent donner lieu à un service régulier à horaire fixe, au transport sous affrètement au moyen de contrats à terme ou ponctuels, sous forme de contrats à court terme prévoyant un certain nombre de voyages, de jours ou une quantité donnée de marchandises.

Voici quelques exemples d'activités et de techniques de transport maritime à courte distance : le service de chaland porte-conteneurs du port de New York/New Jersey à Albany, au nord de l'État New York sur la rivière Hudson, les services de remorquage de chaland sur le réseau Columbia – Snake River dans l'État de Washington et les services de transport sur le Rhin entre le port de Rotterdam et le centre de l'Europe. Au Canada, le traversier pour camions entre Windsor et Détroit, qui sert principalement à faire franchir la rivière Détroit aux camions qui transportent des marchandises dangereuses et aux cargaisons hors-format, le projet de traversier rapide entre Rochester et Toronto, de même que le service de chalands Seaspan Coastal Marine, qui sert au transport de camions et de wagons jusqu'à l'île de Vancouver, constituent des exemples d'activités de transport maritime à courte distance.

Le transport maritime à courte distance dans l'Union européenne

L'Union européenne (UE) a réalisé d'importants progrès à cet égard depuis le début des années 1990, si bien que le transport maritime à courte distance est devenu une priorité clé de la politique des transports de l'UE. Des institutions et des industries de l'UE ont lancé en 1992 une approche conjointe de mise en valeur du transport maritime à courte distance comme mode de transport différent et écologique. L'Europe fait principalement la promotion du transport

maritime à courte distance comme moyen de décongestionner les routes européennes et d'éviter les embouteillages naturels comme dans les tunnels qui traversent les chaînes de montagnes. La densité de la population et la présence de réseaux fluviaux importants permettent au transport maritime à courte distance d'apporter une autre solution de transport pratique.

En Europe, on fait une place importante au passage des marchandises de la route à l'eau et à la création d'un "réseau routier des mers" conçu principalement pour le transport de conteneurs et le trafic Ro-Ro. Voici la définition de transport maritime à courte distance dont se servent les ministres des transports de l'Union européenne :

“ Par transport maritime à courte distance, on entend l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe. ”

Pour soutenir le transport maritime à courte distance, diverses initiatives ont été examinées dans l'UE, y compris l'intégration du transport maritime à courte distance à la chaîne logistique de transport point à point, l'élimination des goulots d'étranglement administratifs tels que les formulaires des douanes provenant des différents pays de l'Union, l'amélioration de la performance environnementale, l'identification de corridors convenables et l'étude de la question de l'élargissement de la normalisation à la manutention des conteneurs utilisés en transport océanique. La réalisation de *Marco Polo*, un programme d'aide financière destiné aux projets qui améliorent la performance environnementale du système européen de transport des marchandises est un autre exemple. Promouvoir le transport maritime à courte distance comme solution de rechange aux modes de transport traditionnels est aussi une mesure importante. L'ouverture de centres de promotion du transport maritime à courte distance dans la plupart des pays de l'UE et la création du site Web du *European Shortsea Network* (réseau européen de transport maritime à courte distance) (www.shortsea.info) sont donc utilisées à cette fin. De plus, les conférences et réunions d'experts du gouvernement et de l'industrie sont utilisées pour les besoins de l'examen et de la promotion de possibilités en matière de transport maritime à courte distance.

Le transport maritime à courte distance aux États-Unis

Les États-Unis se sont penchés dernièrement sur le transport maritime à courte distance. La *Maritime Administration* ou administration maritime des États-Unis (MARAD – entité faisant partie du ministère des transports des É.-U.) a parrainé sa première conférence annuelle sur le transport maritime à courte distance à New York en novembre 2002. Les participants ont discuté de façons d'utiliser plus efficacement le système de transport maritime pour gérer la croissance du transport des marchandises et fournir une solution de rechange concrète à un réseau routier interétatique déjà congestionné le long des côtes Ouest et Est de même qu'en zone urbaine.

Les conférenciers ont notamment examiné des façons de favoriser le transport intermodal des marchandises par eau, la façon dont les barges et les techniques du transport maritime rapide peuvent augmenter la capacité du système de transport intermodal, la façon dont ces progrès peuvent atténuer les problèmes de qualité de l'air et stimuler la croissance économique, la question des incitations publiques, la construction et le financement des navires et la demande de transport maritime à courte distance. Pour obtenir le compte rendu des travaux de la conférence, consultez le site suivant :

<http://www.marad.dot.gov/Programs/shortseashipping.html>.

Durant la conférence, la Maritime Administration (MARAD) a invité le Canada et l'Union européenne à travailler de concert au partage d'information et au progrès du transport maritime à courte distance comme moyen d'accroître l'efficacité dans les transports. Depuis la clôture de la conférence, la MARAD a suggéré à l'administration des États-Unis de soutenir les initiatives commerciales en matière de transport maritime à courte distance en participant avec l'industrie à des démonstrations de l'efficacité du transport maritime à courte distance, en soutenant les entreprises en démarrage, en accordant des concessions pour la construction de navires et en éliminant la Harbour Maintenance Tax (taxe pour l'entretien des ports) appliquée au commerce intérieur. La MARAD propose également l'établissement d'une collaboration nord-américaine axée sur la mise en commun des renseignements et de l'expérience technologique en matière de transport maritime à courte distance, entre le Canada, les États-Unis et le Mexique.

Congestion et goulots d'étranglement

Le Canada, les É.-U. et le Mexique sont liés par un réseau de transport continental multimodal grâce au transport par camion qui domine le commerce Nord-Sud. Ces échanges commerciaux sont bien adaptés au camionnage, car les infrastructures ont été construites pour les voitures et les camions. Les autoroutes de la série 400 qui traversent l'Ontario, notamment la 401 et la QEW (Queen Elizabeth Way), sont des artères principales canadiennes. La région de loin la plus achalandée du pays est le corridor Québec – Windsor, qui inclut la région de Niagara – Golden Horseshoe. Ces tronçons d'autoroute qui comportent plusieurs voies font l'objet d'un débit de circulation quotidien qui compte parmi les plus élevés et peuvent être congestionnés en période de pointe. L'encombrement des voies de circulation commence à en préoccuper plusieurs et est appelé à augmenter compte tenu du nombre croissants de voitures de tourisme et de camions qui se trouvent sur nos routes chaque année. Une circulation aussi dense exerce beaucoup de pression sur la capacité des autoroutes de même que sur les postes frontaliers, l'environnement et le déroulement harmonieux des activités dans les villes. Afin de régler le problème de la congestion des routes de l'Ontario, le gouvernement de l'Ontario et ses partenaires prévoient investir, au cours de la prochaine décennie, 10 milliards \$ dans l'infrastructure routière; une bonne partie de cette somme sera destinée à l'agglomération urbaine de Toronto.

En ce qui concerne la congestion à la frontière, presque 90 % du trafic de camions au Canada passe par les vingt postes frontaliers les plus achalandés. Sur 20 postes, huit sur vingt dont les

quatre premiers se trouvent en Ontario. Ils ont accueilli 7,1 millions de camions en 2001, soit 54 % du nombre total de camions qui ont franchi la frontière. La Colombie-Britannique et le Québec disposent en tout de sept des 20 principaux postes frontaliers, dont Pacific Highway/Douglas en C.-B. et Lacolle au Québec. Le Nouveau-Brunswick en compte deux.

Les transporteurs ont besoin de services de transport qui les gardent concurrentiels et croient que ce sont les services de transport concurrentiels qui répondront le mieux à leurs besoins et à ceux du marché. En règle générale, le rapport qualité-prix, la fiabilité, la rapidité et les délais de livraison et l'atténuation du risque de dommages/perte de marchandises sont des facteurs importants pour les armateurs lorsqu'ils prennent des décisions en matière de transport. Fait à retenir, il ne faut pas considérer le transport maritime à courte distance comme une menace pour le transport routier ou une tentative de changement de mode. Le transport routier joue un rôle indispensable, surtout à courte distance et au début et à la fin de la chaîne de transport. Le transport maritime à courte distance n'entraînera jamais de diminution appréciable du nombre de camions sur les routes, surtout si l'on tient compte de la croissance prévue des échanges commerciaux. En réalité, le mode de transport maritime peut offrir de nouvelles possibilités d'accroître l'efficacité du transport de marchandises dans les zones congestionnées, ou encore d'ouvrir de nouveaux marchés.

Développement durable/changement climatique

Le transport par eau est beaucoup plus écologique et durable que le transport par véhicule à moteur quand tous les facteurs sont pris en compte. Le transport routier produit environ 80 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport. Le débit d'émission par tonne-kilomètre de marchandise transportée par eau est intéressant au regard du changement climatique. Le transport maritime présente un avantage marqué sur le plan de l'économie d'énergie. Par exemple, il faudrait plus que doubler l'économie de carburant réalisée par les chemins de fer pour qu'elle équivale à l'économie réalisée par un vraquier navigant sur la Voie maritime du Saint-Laurent, capable de transporter une tonne de marchandises sur 800 km en ne consommant qu'un seul gallon de carburant.

La congestion réduit l'efficacité des véhicules et de ce fait augmente la quantité de polluants rejetés dans l'atmosphère. La construction et l'aménagement des routes et des ponts sont à la fois coûteux et soulèvent souvent la controverse, tandis que les voies navigables existent déjà et peuvent généralement accueillir le trafic sans qu'on ait à y ajouter d'infrastructure coûteuse. Par exemple, le corridor du Saint-Laurent et des Grands Lacs offre une capacité de transport supplémentaire parallèle à la route transcanadienne. Le transport maritime est aussi relativement plus sûr que le transport routier ou le transport ferroviaire.

Bien que le Canada ne produise qu'environ 2 % des émissions de gaz à effet de serre (GES), le pays subit les effets des 98 % qui restent. Le transport est la plus importante source d'émission de GES au Canada et représente 25 % du total. Si la tendance se maintient, les émissions de

GES provenant des transports pourraient dépasser le niveau de 1990 de 32 % en 2010 et de 53 % en 2020. Le secteur des transports présente donc un défi important à l'application du Protocole de Kyoto au Canada. Transports Canada travaille avec d'autres ministères fédéraux, les ministères des transports des provinces, les administrations municipales et le milieu des transports à l'application de mesures visant à réduire les GES. Le transfert d'une partie des marchandises de la route à l'eau est l'un des avantages du transport maritime à courte distance qui aurait une incidence favorable sur le changement climatique. L'un des avantages du transport maritime à courte distance a trait au fait qu'il peut avoir une incidence favorable sur le changement climatique, si une partie de la croissance prévue dans le secteur du transport de marchandises et de passagers peut être absorbée par le transport maritime.

Miser sur la capacité des voies navigables

Les voies navigables sous-utilisées comme le corridor Saint-Laurent – Grands Lacs peuvent offrir une solution de rechange aux voies de surface. Le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent s'étend sur plus de 3 700 kilomètres depuis le golfe du Saint-Laurent, qui se jette dans l'océan Atlantique, jusqu'à la pointe ouest du Lac Supérieur. Pendant la saison de navigation, plus de 4 000 navires de commerce, transportant 50 millions de tonnes de marchandises, traversent les écluses du réseau de la Voie maritime afin de rallier les principaux ports canadiens et américains. À ce niveau d'activité, le réseau fonctionne à un peu plus de 50 % de sa capacité. Le réseau de la Voie maritime se trouve au centre d'un réseau intermodal bien établi. Plus de 40 autoroutes interétatiques et provinciales relient les ports du réseau aux principales villes américaines et canadiennes et près de 30 compagnies de chemin de fer desservent les ports du réseau. Cette capacité disponible, en termes de voies navigables, pourrait servir à alléger le trafic routier existant et futur dans le corridor Montréal – Windsor – Niagara et à réduire la pollution qu'il génère. La fermeture du réseau pendant trois mois l'hiver constitue cependant une limite. La navigation maritime peut aussi compter sur la capacité des voies navigables côtières qui sont reliées avec le Pacifique et l'Atlantique et qui pourraient atténuer l'encombrement des routes des basses terres continentales de la C.-B. ou offrir, dans la région de l'Atlantique, un moyen plus rapide d'accéder au littoral de l'est des É.-U. Comme nous l'avons déjà mentionné, il est souvent possible d'accroître la capacité du système de transport maritime sans que cela n'entraîne d'investissement important dans l'infrastructure publique et à un coût réduit sur le plan de l'environnement et de la société, comparativement aux autres modes de transport.

Transports Canada

Conformément au document d'orientation Droit devant, Transports Canada a commencé à étudier à fond les occasions de faire valoir le transport maritime à courte distance comme moyen de décongestionner le réseau routier et de faciliter les échanges commerciaux, d'augmenter l'utilisation de la capacité des voies navigables et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le transport maritime à courte distance est en mesure d'offrir un service de

transport des marchandises fiable, économique, écologique, régulier et à horaire fixe servant de complément aux modes de transport de surface existants. Bien que les indicateurs de succès n'apparaissent pas aussi clairement au Canada qu'aux États-Unis et en Europe, on croit que le transport maritime à courte distance a de l'avenir et qu'il peut aider le Canada à progresser vers un système de transport plus intégré.

La politique relative au transport maritime à courte distance tant dans l'UE qu'aux É.-U. vise, d'un point de vue stratégique, à atténuer la congestion des routes et à réduire la pollution atmosphérique. Ce qui sous-entend qu'elle met l'accent sur le trafic de conteneurs routiers et maritimes. Mais l'application des solutions apportées par le transport maritime à courte distance peut sembler tout aussi utile pour les autres cargaisons et le transport des passagers si les circonstances le permettent. Il est naturel de commencer par les zones congestionnées suivant le corridor Montréal – Windsor – Niagara, la Région métropolitaine de Vancouver et les secteurs à proximité des principaux postes frontaliers, tels que Windsor et Fort Érié, mais il est aussi possible d'appliquer cette solution ailleurs.

Les trois derniers budgets affectaient d'importantes ressources aux projets d'infrastructure englobant un éventail d'objectifs comme l'amélioration des postes frontaliers, des projets de construction et d'intégration visant les autoroutes et le système intermodal, le déploiement de systèmes de transport intelligents, l'infrastructure municipale et les programmes environnementaux. Ces programmes sont, dans une proportion importante, conçus pour régler les problèmes liés à la capacité des transports et à l'environnement. Bien que Transports Canada n'ait pas expressément réalisé de programme consacré au financement de projets en matière de transport maritime à courte distance, un certain nombre de secteurs semblent en mesure de soutenir la promotion de ce type de transport.

Industrie Canada/Construction navale

En 2002, le ministre de l'Industrie a constitué le Comité consultatif de la construction navale et de la marine industrielle, formé de représentants de l'industrie et des syndicats. Le Comité a pour but de donner des conseils et de faire des recommandations au gouvernement sur des politiques et des initiatives en vue du développement d'une industrie de la construction navale et de la marine industrielle plus concurrentielle. La question du transport maritime à courte distance a été soumise au Comité lors de sa première réunion, en janvier 2003. Le Comité sera peut-être en mesure de faire des recommandations au gouvernement sur la façon dont l'industrie de la construction navale pourrait tirer avantage de nouveaux marchés et de nouveaux débouchés qui pourraient être offerts par le transport maritime à courte distance.

Possibilités/ défis liés au transport maritime à courte distance

Possibilités:

?? Coûts moindres liés à l'infrastructure;

- ?? Nécessite moins d'espace que les routes et les ponts;
- ?? Respectueux de l'environnement;
- ?? Consommation d'énergie moindre des navires;
- ?? Capacité presque illimitée, peu de problèmes liés à l'encombrement dans les voies navigables;
- ?? Relativement plus sûr que les autres modes de transport;
- ?? Peut offrir des prix concurrentiels spécialement sur de plus grandes distances et dans le cas de plus lourdes cargaisons;
- ?? Possibilité de temps de transit plus court en ce qui concerne certaines routes
- ?? Solution de rechange dans les zones congestionnées;
- ?? Pas de limites semblables à celles qui touchent les routiers;
- ?? Peut être aussi fiable que n'importe quel autre mode de transport;
- ?? Il en existe déjà de nombreuses applications en Europe, aux États-Unis et au Canada.

Défis:

- ?? N'est pas nécessairement concurrentiel en termes de coûts;
- ?? Constitue une solution de rechange relativement inconnue;
- ?? N'offre pas nécessairement un service fiable;
- ?? Il n'existe pas nécessairement de demande liée au trafic;
- ?? Activités hivernales et glace;
- ?? Insuffisance possible des interfaces navires/ports de même que de l'infrastructure et nécessité de financement;
- ?? Temps de transit plus long en ce qui concerne certaines routes;
- ?? Livraison porte à porte plus compliquée s'il faut transborder;
- ?? Profondeur de certains chenaux, cours d'eaux, ports et problèmes possibles liés à des obstacles;
- ?? Déséquilibre entre secteurs d'activités (transport de marchandises dans les deux sens)
- ?? Règles institutionnelles (recouvrement des coûts, cabotage, douane, etc.)

Les prochaines étapes:

Un des rôles du gouvernement consiste à élaborer des politiques, des programmes et des règlements qui concourent à créer un environnement favorable permettant à l'industrie de fonctionner d'une manière efficace, économique et en toute sécurité. Une autre fonction du gouvernement consiste à susciter et à soutenir des initiatives et des partenariats avec des gens qui ont des intérêts et des buts communs. On doit collaborer avec l'ensemble du secteur des transports et les autres niveaux de gouvernement, à titre de partenaires et non pas de rivaux, et élaborer des alliances et un système de transport intégré. Le transport maritime à courte distance doit être entièrement intégré à la chaîne de transport pour les livraisons porte à porte et à temps, sinon l'industrie n'aura aucun intérêt commercial à investir temps, efforts ou ressources pour le soutenir. Le succès définitif dépendra de la manière dont les expéditeurs et les

transporteurs relèveront le défi et d'une conjoncture économique favorable à l'établissement de telles entreprises; pour être viable, le plan doit connaître un succès commercial.

Par conséquent, afin de favoriser la création de possibilités en matière de transport maritime à courte distance, Transports Canada (TC) planifie toute une série d'étapes à suivre :

1. TC examinera les possibilités en matière de transport maritime à courte distance, de même que l'utilisation de ce mode de transport au Canada, par le truchement d'études régionales (p. ex., congestion, goulots d'étranglement, routes et corridors possibles et suggestions touchant le service).
2. TC organisera des ateliers régionaux au début de l'automne, afin de réunir les parties qui ont un intérêt à l'égard de l'examen des possibilités en matière de transport maritime à courte distance.
3. TC travaille de concert avec d'autres ministères (Industrie Canada – construction navale et Infrastructure Canada – financement de l'infrastructure), afin de promouvoir le mode de transport maritime.
4. TC mène des pourparlers avec les États-Unis relativement à la collaboration en ce qui a trait à la mise en commun des renseignements et de l'expérience technologique.
5. TC élabore un site Web et une source de renseignements consacrés au transport maritime à courte distance.

Transports Canada
Politiques maritimes
Le 23 mai 2003