

# TABLE SUR LE TRANSPORT MARITIME COURTE DISTANCE DU QUÉBEC

Bulletin no.2, automne 2005

## Mot de la Présidente

Ce deuxième numéro du bulletin de la *Table sur le TMCD du Québec* vous donnera un aperçu des dossiers ayant alimenté nos travaux dans les derniers mois, mais aussi ceux auxquels nous continuerons à accorder une attention particulière. À cet égard, il importe de mentionner que la question environnementale occupe une place prépondérante dans l'analyse que nous faisons des programmes, politiques et règlements en place au pays ou ayant servi ailleurs dans le monde à accroître le recours au transport maritime.



Je m'en voudrais de ne pas souligner le fait que les médias s'intéressent de plus en plus au TMCD. Jamais auparavant je n'ai eu autant de contacts avec des journalistes qui souhaitent en savoir plus sur les possibilités offertes par le transport maritime. Les hausses récentes du prix des carburants jouent également en faveur d'une révision des acheminements par les expéditeurs. Quelques-uns ayant découvert l'existence de la *Table* demandent à obtenir davantage d'information pour évaluer les solutions qu'offre le mode maritime.

Nous avons toutes les raisons de nous réjouir de l'intérêt grandissant envers le TMCD et des retombées des travaux de la *Table* au Québec. N'hésitez donc pas à communiquer avec nous. Bonne lecture !

Nicole Trépanier

## Un partenaire à l'étranger



Nous sommes heureux d'annoncer qu'une entente a été conclue avec l'Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche (IPER), situé à Le Havre en France, afin d'obtenir la collaboration de Yann Alix, chercheur et professeur en gestion portuaire et transport maritime. Ainsi, tel que la *Table* le souhaitait au départ, nous disposons désormais d'une « antenne » en Europe pour nous communiquer en continu les développements, recherches et projets liés au TMCD sur l'autre continent.

## Quoi de neuf en TMCD !

- ✘ Grande nouvelle pour le TMCD et la construction de navires au Canada : des navires « multi-usages » dédiés spécifiquement au TMCD seront construits au Port Weller Dry Docks, St.Catharines (Ontario). Un contrat a été signé avec la firme *Peters Kampen Shipyards* (Pays-Bas) pour la construction de 2 coques et 2 navires 6500 Jumbo, Classe 1A, avec une option pour 4 autres. Ces navires sont destinés au marché européen... mais l'expertise et la capacité de construire des navires de TMCD adaptés aux besoins des armateurs s'offrent désormais au pays.
- ✘ Les entités canadienne et américaine de la Voie maritime ont récemment dirigé une mission commerciale en Europe en faisant la promotion du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent en tant que route sûre, fiable et compétitive pour l'exportation et l'importation de biens. Le TMCD a aussi été un important sujet de discussion afin d'en savoir plus sur leurs activités et leurs meilleures pratiques. Pour de plus amples renseignements, consultez le [www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/news/press\\_releases.html](http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/news/press_releases.html)
- ✘ La conférence *Highway H<sub>2</sub>O* organisée à Toronto les 29 et 30 septembre 2005 par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a porté sur le développement des services de transport maritime conteneurisé dans le système Saint-Laurent - Grands Lacs. Dans une région où la congestion frontalière entraîne des pertes financières estimées à 5,3 milliards \$ par an et où les infrastructures maritimes sont sous-utilisées, les expéditeurs et les entreprises de services logistiques se tournent vers le TMCD.
- ✘ Transports Canada a rafraîchi et bonifié son site Internet sur le TMCD, notamment avec un nouveau portail donnant accès directement au site. Allez-y ! [www.tc.gc.ca/courtedistance](http://www.tc.gc.ca/courtedistance) ou [www.tc.gc.ca/shortsea](http://www.tc.gc.ca/shortsea)

# TABLE SUR LE TRANSPORT MARITIME COURTE DISTANCE DU QUÉBEC

Bulletin no.2, automne 2005

## Le TMCD en Europe : un enjeu environnemental ?

Le réseau européen de *Short Sea Shipping* (SSS) a été fondé en 2000 et compte maintenant seize pays ayant chacun leur propre *Short Sea Promotion Centre* (SPC). Avec le soutien de la Commission européenne, qui a aidé à financer le démarrage des SPC et via des programmes tel que Marco Polo, le réseau européen de SSS vise à contribuer à l'essor de ce type de transport. Son rôle d'échange d'information a pris un nouvel élan avec la mise en ligne récente d'un site Internet ([www.shortsea.info](http://www.shortsea.info)) témoignant des activités du réseau et fournissant des informations générales sur le SSS européen. Depuis juillet 2005, c'est le SPC du Royaume-Uni qui assure la présidence du ESN (European Shortsea Network).

Selon des données provenant de la Commission européenne, le SSS a connu une très forte progression en Europe entre 1995 et 2002 avec un taux de croissance des tonnes/km parcourus d'environ 25 %, similaire à celui du camionnage et très supérieur à celui du rail. Globalement, le SSS comptait en 2003 pour 43 % des marchandises transportées à l'intérieur de l'Europe.

L'effort concerté des nations européennes en faveur du développement du SSS s'appuie sur ses avantages incontestés, parmi lesquels son *coût sociétal*, généralement inférieur au transport sur route, *l'allègement de la congestion routière* et *l'empreinte environnementale réduite* laissée par les navires par rapport aux autres moyens de transport de marchandises. Les données européennes comparant les performances environnementales des modes de transport corroborent celles de récentes études nord-américaines. Des données publiées par le SPC de Hollande montrent que, en grammes par tonne-kilomètre :

- ✂ les émissions de carbone (CO) du SSS sont 2,4 fois inférieures au chemin de fer et 5,5 fois inférieures au transport routier
- ✂ les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) du SSS sont 3,4 fois inférieures au chemin de fer et 6,3 fois inférieures au transport routier
- ✂ la quantité de matières particulaires (MP) émises par le SSS est 2,8 fois inférieure au chemin de fer et 13 fois inférieures au transport routier
- ✂ les émissions d'oxyde nitreux (NO<sub>x</sub>) du SSS sont 2 fois inférieures au chemin de fer et 3,1 fois inférieures au transport routier
- ✂ par contre, les émissions de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) du SSS sont 8 fois supérieures au chemin de fer et 9,3 fois supérieures au transport routier

## La Table vous offre un calculateur de GES



Puisque les bénéfices environnementaux du transport maritime semblent fournir un créneau de promotion intéressant en regard des émissions de gaz à effet de serre (GES), la *Table* vous offre un *calculateur de GES*. Cet outil pourrait s'avérer utile pour quiconque désire calculer le nombre de tonnes de GES associé à un service de transport. Dans la foulée des initiatives liées au Protocole de Kyoto, il pourrait s'avérer avantageux de pouvoir calculer la valeur des GES « émis » ou « retranchés », selon le cas, par un nouveau service ou une réorganisation logistique en matière de transport de marchandises. Si vous désirez vous procurer ce calculateur pratique et aisé à utiliser... contactez-nous !

Pour nous joindre : (418) 648-4378 ou [nicole.trepanier@armateurs-du-st-laurent.org](mailto:nicole.trepanier@armateurs-du-st-laurent.org)