

CONSOMMATION D'ÉNERGIES FOSSILES DANS LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Résumé

Mémoire déposé par l'Administration portuaire de Montréal
Dans le cadre de la consultation menée par l'Office de Consultation publique de Montréal
sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles

Table des matières

- Introduction
 - L'Administration portuaire de Montréal
 - Présentation Page 2
 - Quelques statistiques sur l'APM Page 2
 - Constats Page 3

- Les énergies fossiles et les émissions de GES :
La part relative du Port de Montréal
 - Nos émissions Page 4
 - Nos efforts, initiatives et projets Page 4

- Enjeux et contraintes dans le secteur du transport des
marchandises : L'impact sur la consommation
d'énergies fossiles et les émissions de GES Page 5

- Recommandations et pistes de solutions Page 7

- Conclusion Page 8

Introduction

L'Administration portuaire de Montréal (APM) apprécie l'occasion qui lui est offerte de participer à la consultation en cours portant sur la *réduction de la dépendance aux énergies fossiles*. Nous remercions les commissaires en devoir et l'*Office de consultation publique de Montréal* pour cette opportunité.

L'Administration portuaire de Montréal (APM)

Présentation

L'APM est une agence fédérale autonome, créée en vertu de la Loi Maritime du Canada. Elle doit s'autofinancer et selon les objectifs de la Loi, a pour mandat de contribuer à la compétitivité, la croissance et la prospérité économique du Canada. À cet égard, l'APM construit et entretient des infrastructures qu'elle loue à des entreprises privées de manutention.

La région montréalaise a la chance de pouvoir bénéficier de la présence d'un port océanique nord-américain au cœur du continent, qui est une plaque tournante de commerce mondial. La **mission** du Port de Montréal est de contribuer à la prospérité de ses clients et partenaires, ainsi qu'au développement économique du Grand Montréal, du Québec et du Canada, et ce, dans le respect de l'environnement.

La **vision** de l'APM est de faire en sorte que le Port de Montréal soit performant et innovateur, exerçant un leadership mobilisateur et offrant des services à valeur ajoutée compétitifs qui en font un partenaire de choix dans la chaîne logistique. Ses **valeurs** fondamentales sont : l'**Engagement**, l'**Innovation** et la **Responsabilité**.

Quelques statistiques sur l'APM (2015)

- 41 milliards \$ en valeur de marchandises transitent annuellement par le Port de Montréal
- 2,1 milliards \$ de retombées économiques annuelles pour l'ensemble du Canada, dont 1,6 au Québec
 - Plus de 32 millions de tonnes de marchandises manutentionnées (augmentation de plus de 5 %) dans les proportions suivantes :
 - Conteneurs - 41 %
 - Vrac liquide – 31 %
 - Vrac solide – 28 %
- 16 000 emplois directs et indirects pour l'ensemble du Canada, dont 7 000 qui sont directement liés aux activités maritimes et portuaires du Québec
- 91 000 passagers et membres d'équipage de navires de croisières
 - Augmentation de près de 30 %
- Un emploi est généré pour chaque 130 conteneurs manutentionnés
- Des recettes fiscales de plus de 250 millions \$ pour les différents paliers de gouvernement

Statistiques (suite)

- L'APM c'est près de 26 km de terrains et d'installations le long du Saint-Laurent sur l'Île de Montréal et 4 km le long du littoral de Contrecoeur. Tous les secteurs de l'économie de l'est du Canada sont desservis au moyen des infrastructures suivantes:
 - 5 terminaux à conteneurs;
 - 6 terminaux de vrac liquide;
 - 3 terminaux de vrac solide;
 - 5 terminaux de marchandises non-conteneurisées;
 - 1 terminal céréalier;
 - 1 installation de conteneurisation du grain;
 - 1 terminal de croisières.
- L'APM c'est aussi un réseau privé de près de 100 Km de voies ferrées.

Activités de nos partenaires des divers secteurs du transport associés aux opérations portuaires

- Jusqu'à 2 500 camions par jour chargent ou déchargent des marchandises au Port de Montréal;
- Entre 60 et 80 trains circulent chaque semaine sur le territoire du Port de Montréal
- Plus de 2 000 navires, toutes catégories confondues, accostent annuellement au Port de Montréal;

Constats sur une problématique nécessitant des actions conjointes et concertées

- Le nombre de camions desservis par le Port de Montréal augmente d'année et année. En 10 ans, l'APM a constaté une inversion dans les proportions que représentent les deux moyens assurant l'intermodalité dans le transport des marchandises avec les navires :
 - 2006 : 42% camion et 58% rail
 - 2015 : 56% camion et 44% rail
- Le phénomène de congestion routière urbaine va en s'accroissant;
- Il y a nécessité pour l'État et la Ville de procéder à la réfection de plusieurs infrastructures critiques

Conséquence : Les pressions s'exerçant sur l'accès au Port de Montréal vont en s'accroissant.

Les énergies fossiles et les émissions de GES

La part relative du Port de Montréal

Nos émissions

- Opérations propres de l'APM : 3 500 tonnes GES/ an (CO₂ éq)
 - Les réductions d'émissions de GES de l'APM de 2007 à 2015 :
 - Locomotives (diesel): -24 %
 - Véhicules routiers (essence et diesel): -31 %
 - Chauffage des immeubles (gaz naturel) : -20 %

Réduction de 28,4 % des émissions de GES propres à l'APM entre 2007 et 2015 (CO₂ Éq) par tonne de marchandise manutentionnée;

Objectif de l'APM : Réduction de 1% / an des émissions de GES (en moyenne > 2% / an depuis 2013).

Nos efforts, initiatives et projets

- **Initiative de réduction des GES dans le secteur du camionnage**
 - Initiative sur 3 ans (sera complétée en 2016) visant à faciliter les accès et la circulation des camions transportant les conteneurs sur le territoire du Port de Montréal et passant par :
 - Installation de technologies de contrôle des accès (complété)
 - Acquisition et analyse des informations et création d'une base de données (complété)
 - Installation de panneau à affichage variable (en cours)
 - Utilisation d'un amalgame de mesures présentement en déploiement ou en évaluation (portail web, médias sociaux, SMS, etc...) afin de relayer l'information aux compagnies de transport et aux camionneurs

Objectif : Usage d'informations en temps réel afin d'optimiser les déplacements et réduire les temps d'attente et de circulation, résultant en une diminution de la consommation d'énergie et des émissions de GES. Seuls les ports de Hambourg (Allemagne) et de Vancouver (Colombie Britannique) sont à ce jour dotés de tels systèmes.

- **Autres efforts et projets de l'APM et de ses partenaires**
 - Conversion de la flotte de véhicules légers (100 % hybrides depuis 2015);
 - Remplacement des locomotives par modèles multi-génératrices (depuis 2014);
 - Projet – Technologie « Stop and Go » sur flotte de véhicules de service (à l'essai en 2016);
 - Électrification des dispositifs à quai pour conteneurs réfrigérés (début en 2013);
 - Électrification de l'alimentation à quai pour navires hivernant (1 quai en 2015 et 3 prévus en 2016)
 - Électrification de l'alimentation à quai pour navires de croisière à la Jetée Alexandra (2016)

Note : Les émissions annuelles québécoises de GES sont au total de l'ordre de 78 mégatonnes, dont 35 mégatonnes dans le secteur des transports (*référence : inventaire québécois 2012 des émissions de GES*).

Enjeux et contraintes dans le secteur du transport des marchandises : l'impact sur la consommation d'énergie fossiles et les émissions de GES

- **Réalité vs fiction : technologies actuelles et de demain - Application à court / moyen / long terme**

Ayant nous-mêmes mis en place une série d'initiatives afin de réduire notre propre consommation d'énergies fossiles, nous sommes favorables aux mesures visant à terme la réduction des émissions de GES. Des progrès réguliers sont faits dans des secteurs tels l'électrification et la conversion des véhicules et équipements lourds vers des formes de carburants à moins grande intensité carbonique. Un exemple : la conversion de véhicules (camions ou navires) du mazout ou du carburant diesel vers le gaz naturel liquéfié (GNL). Ce type de percée n'est toutefois possible pour le moment que pour certains types d'applications bien précises, telles les flottes de véhicules opérant dans des corridors déterminés, en raison de la rareté des postes de distribution de GNL et des enjeux d'autonomie. La récente baisse marquée des prix mondiaux du pétrole risque également de freiner certains projets en ce sens, les coûts de conversion étant en ce moment plus difficile, voire impossible à récupérer. L'expérience de nos partenaires qui opèrent ces équipements nous démontre qu'un changement significatif dans ce domaine ne s'opérera que sur une période de temps prolongée.

- **Croissance des échanges commerciaux et du marché du transport des marchandises**

Plusieurs données démontrent de façon récurrente que le transport des marchandises (maritime, ferroviaire et routier) est un secteur où les émissions de GES ont cru de façon régulière au cours des dernières décennies. Malgré l'amélioration constante de l'efficacité des technologies de motorisation et de l'aérodynamisme des véhicules (c'est vrai pour les tracteurs et remorques dans le secteur routier, mais également pour moteurs et les coques de navires), le nombre de kilomètres parcourus et la quantité de marchandises transportées ne cessent de croître. Si l'on ne veut pas freiner l'élan de l'économie locale et nationale, de plus en plus basée sur les achats en ligne et la livraison à domicile, il faut trouver des alternatives à court et moyen terme, d'ici à ce que les changements technologiques majeurs permettent d'atteindre les réductions visées.

- **Solution à moyen terme : Réduire la consommation par l'amélioration de la fluidité et des accès**

Même si des percées technologiques entraînant des modifications *radicales* quant aux formes d'énergies consommées dans les transports sont appelées à se produire seulement sur un horizon allant au-delà de la décennie en cours (*changements de paradigmes*), d'autres moyens, moins spectaculaires peuvent toutefois être mis en œuvre afin d'atteindre, du moins de façon transitoire, des réductions substantielles de consommation de carburant. Ici prennent toute leur importance les projets et initiatives conjointes des gouvernements et municipalités, en partenariat avec les administrations portuaires, leurs partenaires opérateurs de terminaux et les transporteurs routiers et ferroviaires. L'objectif est d'optimiser viaducs, signalisation, aménagement d'accès, etc....

Solution à moyen terme : Réduire la consommation par l'amélioration de la fluidité et des accès (suite)

Citons en exemple les projets concertés en cours impliquant l'APM, la Ville de Montréal et le MTQ et visant l'optimisation des accès routiers dans les secteurs de l'autoroute 25 et du Boulevard l'Assomption dans l'est de Montréal:

1^{er} élément

- Aménagement par le MTQ de deux bretelles d'accès à l'autoroute 25, pour simplifier l'accès au Port de Montréal.
- Ces bretelles (une vers le nord et une vers le sud) permettront aux camionneurs qui entrent au Port d'éviter de zigzaguer comme ils le font actuellement de la Place Versailles, à la SAQ, jusqu'au Port.
- D'autre part, pour regagner l'autoroute 25 vers le nord, les camions pourront emprunter une bretelle directe à la hauteur de la rue Curatteau.
- Les camions en direction Sud bénéficieront d'une bretelle d'accès à la hauteur de la rue de Boucherville qui les mènera directement au Port.

Objectif : Permettre aux camions un accès simplifié au Port de Montréal.

2^e élément

- Le MTQ a d'autre part prévu à son budget les montants nécessaires pour le réaménagement des accès au Port sur ses voies routières (bretelle Sherbrooke de l'Autoroute 25 et prolongement de l'avenue Souigny dans l'axe du boulevard de l'Assomption);
- La ville de Montréal a quant à elle prévu une somme nécessaire à son Programme triennal d'immobilisation pour le prolongement de l'avenue Souigny et du boulevard de l'Assomption.

Objectif : Cet important volet du projet d'amélioration des accès routiers au Port mènera les camions plus efficacement vers le réseau routier supérieur et désengorgera le réseau routier local.

Recommandations et pistes de solutions

- **Initiatives d'amélioration de la fluidité de la circulation – Mise en place de la « ville intelligente »**
Il n'y a pas encore pour le moment d'alternative viable au transport routier des marchandises; Dans ces circonstances, des efforts doivent être déployés pour faire un usage plus efficace des ressources et des réseaux à notre disposition.

Dans le cadre de ses efforts visant à faire de Montréal une ville « intelligente », l'administration municipale a débuté l'implantation d'une méthode de *monitoring* des camions par le biais de la technologie *Bluetooth*. L'utilisation de tels outils doit être étendue, le Port de Montréal s'y arrimant d'ailleurs dans le cadre de son initiative visant la réduction des émissions de GES dans le secteur du camionnage.

Nous proposons les exemples suivants de moyens concrets à préconiser :

- Synchronisation des feux de circulation, particulièrement aux entrées et sorties du Port;
 - Priorité de circulation dans certains secteurs / à des moments désignés, basée sur l'achalandage en temps réel;
 - Bonification des systèmes de partage en continu de l'information sur l'état du réseau routier :
 - Utilisation en temps réel de « méga données », disponibles aux usagers du réseau routier;
 - Panneaux à messages variables où l'information est automatisée et mise à jour;
 - Accessibilité élargie de l'information sur les réseaux sociaux
- **Ouverture aux énergies de remplacement ou alternatives**

Le Port de Montréal est tout à fait disposé à ajuster son offre de services, en travaillant de concert avec ses partenaires et clients, dans l'objectif de favoriser l'émergence de nouveaux créneaux énergétiques, tel l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) afin d'alimenter les camions, les trains et les navires.

- **Améliorations des aménagements routiers et initiatives pour améliorer la cohabitation entre les usages et modes de transport (personnes vs marchandise)**

Il est nécessaire d'adopter une approche globale relativement à la gestion du transport des personnes et des marchandises; certaines mesures, souhaitables prises en isolation, peuvent se révéler contre-productives lorsque mises en perspective les unes par rapport aux autres en raison d'effets pervers comme l'augmentation de l'achalandage (ex. : plus de petits véhicules moins énergivores sur le même réseau routier).

Le Port de Montréal serait favorable à la création de corridors dédiés au transport des marchandises afin de préserver des accès fluides à ses installations. Éventuellement, les véhicules routiers moins énergivores ou utilisant des sources énergétiques moins émettrices de GES pourraient y être priorisés.

Conclusion

La recherche constante de l'amélioration de l'efficacité énergétique est un objectif auquel souscrit en principe l'APM. Dans un contexte de développement durable, la réduction de la consommation d'énergies fossiles, avec pour résultat la diminution des émissions de gaz à effet de serre est aussi souhaitable. Toutefois, les solutions technologiques actuellement à notre disposition ne nous permettent d'envisager, du moins à moyen terme, que des améliorations continues de la situation, et non des bouleversements majeurs. Avant que les progrès, entre autres, dans le domaine de la motorisation des véhicules lourds ne permettent d'envisager des changements de *paradigme*, il faudra en priorité voir à trouver des solutions aux inefficacités systémiques. Dans le secteur du transport des marchandises, on pense notamment aux enjeux de fluidité de la circulation routière et ferroviaire et d'accès aux installations de transbordement que sont les ports.

Nous espérons que les informations et perspectives de l'APM figurant au présent mémoire contribueront à alimenter la réflexion de la Commission. Nous demeurons disponibles afin de bonifier l'information et répondre à toute question.