



La Fédération Maritime du Canada
The Shipping Federation of Canada

Mémoire soumis à la Commission de l'aménagement du territoire
Dans le cadre des consultations sur l'Avant-projet de loi sur
l'aménagement durable du territoire et de l'urbanisme

25 avril 2011

300 St.-Sacrement, Suite 326
Montréal, QC H2Y 1X4

Tel: (514) 849-2325
Fax : (514) 849-8774
www.shipfed.ca

I - PRÉSENTATION DE LA FÉDÉRATION

La Fédération Maritime du Canada (La Fédération) a été incorporée par une loi du Parlement canadien en 1903. Elle représente les navires océaniques qui font escale dans les ports des provinces Atlantiques, du Saint - Laurent, des Grands Lacs et de la Colombie -Britannique et qui transportent le commerce international canadien.

Nos membres sont des compagnies canadiennes qui possèdent, opèrent, ou agissent comme agents locaux pour le compte de ces navires. Au Québec, la quasi-totalité du trafic maritime de marchandise provenant, ou à destinations, des ports étrangers passe par nos membres. Nos membres représentent également la quasi-totalité des navires de croisière internationale faisant escale dans les ports du Québec.

La Fédération est ainsi le représentant incontestable et très respecté de l'industrie du transport maritime international, lequel représente lui-même 75% du trafic maritime québécois.

Bien que le transport maritime international soit de compétence fédérale, les provinces ont un rôle clé à jouer dans le développement des corridors de commerce intermodaux, ce qui a des implications directes en matière d'aménagement du territoire.

La Fédération a participé en 2000 aux consultations qui ont mené à l'élaboration de la *Politique du transport maritime et fluvial du Québec*¹ (une politique qui fait consensus et qui a survécu avec succès aux changements de gouvernements); elle suit également de près le développement de la Porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec, un partenariat Canada-Québec-Ontario axé sur le commerce et sur le transport multimodal².

¹ <http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/maritime/politique.pdf>

² <http://www.portecontinentale.ca>

II - LE TRANSPORT COMME ENJEU CLÉ DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME

Le transport de marchandises est un élément indissociable de l'activité économique et il croît à un rythme supérieur à celle-ci. Traditionnellement, l'activité économique s'est développée le long des axes de transport, et les études récentes démontrent le lien étroit entre le PIB et la distance d'un axe de commerce.

L'aménagement du territoire doit donc prendre en compte la nécessité de relier ce territoire aux réseaux de transport de façon efficace. En d'autres termes, **l'aménagement du réseau de transport est l'échine dorsale de l'aménagement du territoire**. *A contrario*, si une portion du territoire est identifiée comme sanctuaire, on évitera de la strier et de la morceler par des corridors de transports.

L'expérience nous a appris que, trop souvent, le manque d'aménagement du territoire a conduit au développement de zones résidentielles à proximité immédiate de maillons-clés des corridors de commerce (terminaux portuaires, voies ferrées ou cours de triage ferroviaire par exemple), conduisant tôt ou tard les résidents à s'indigner des désagréments de ce voisinage, et à faire pression pour que ces maillons-clés du corridor se relocalisent "ailleurs". Pour éviter les importants coûts économiques et sociaux de ce type de situation, il faudrait que l'aménagement du territoire protège l'espace nécessaire au passage des corridors de commerce et prévoie dans la mesure du possible des zones tampons (commerciales ou institutionnelles par exemple) entre le corridor et les zones résidentielles les plus proches.

Par ailleurs, le plus récent inventaire annuel du Québec sur les gaz à effet de serre (GES) montre que les transports (passagers et marchandises) contribuent pour 43% des émissions de GES au Québec. Le mode routier (passagers et marchandises) représente à lui seul 33% des émissions totales de GES au Québec, les autres modes se partageant le 10% restant. On notera que **le mode maritime ne représente que 1.8% des émissions totales du Québec, même s'il transporte à lui seul chaque année presque autant de tonnes de marchandises que tous les autres modes combinés**. Il n'est donc pas surprenant que le gouvernement du Québec voie dans la promotion

de l'usage du mode maritime un moyen de lutter contre l'accroissement des émissions de GES. Encore faut-il que les plans d'aménagement du territoire favorisent le raccordement des ports et terminaux portuaires aux réseaux terrestres de transport.

III – LE PROJET DE LOI SUR L'AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE ET L'URBANISME

Le projet de loi décrit essentiellement un ensemble de processus. Les autorités locales ont une grande latitude dans l'aménagement de leur territoire dans la mesure où elles respectent les processus prévus à la loi.

Bien que le projet de loi contienne quelques dispositions en matière de transport (notamment aux articles 16, 19 et 20) ainsi qu'un examen de conformité aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (art. 28 et suivants), **la lecture du projet de loi nous laisse craindre un manque d'arrimage entre cette loi et d'autres politiques gouvernementales ayant une incidence sur l'aménagement du territoire** (telles que la politique maritime du Québec ou la politique Canada-Québec-Ontario sur la Porte d'entrée et le corridor de commerce Québec-Ontario, pour citer deux exemples qui sont d'intérêt immédiat pour notre industrie). Les mécanismes assurant un tel arrimage ne sont pas apparents -s'ils existent-.

Plus concrètement, nous craignons que le concept de corridor multimodal de transport et de commerce reste étranger au processus d'aménagement du territoire, alors qu'il devrait en être une partie intégrante, et ce, de façon explicite.

IV - CONCLUSION

Nous recommandons donc de :

- Clarifier l'arrimage entre cette loi et les politiques gouvernementales ayant une incidence sur l'aménagement du territoire;

- Prévoir que la planification régionale prend en compte et intègre l’empreinte de la chaîne logistique –et du corridor de commerce, le cas échéant-.

Respectueusement soumis,

LA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA

Par :

Anne Legars

Vice-présidente