



MÉMOIRE

Présenté au
Secrétariat à l'implantation de la stratégie maritime

Consultation sur les axes de la stratégie maritime

Par :
Jean Simard
Président et chef de la direction

Le 15 septembre 2014

Table des matières

1.	Contexte	2
2.	Présentation de l'industrie de l'aluminium primaire	2
3.	Positionnement général de notre industrie face au projet de Stratégie maritime	4
4.	Réponses aux questions du document de consultation	5
4.1.	En fonction de votre secteur d'activité, de quelle façon pouvez-vous contribuer au développement du potentiel maritime du Québec?	5
4.2.	Existe-t-il un potentiel de développement dans votre secteur d'activité? Dans l'affirmative, pouvez-vous l'expliquer?	7
4.3.	Y a-t-il des bonifications à apporter à la stratégie maritime? Dans l'affirmative, pouvez-vous les développer?	8
5.	Commentaires spécifiques aux différents axes de la stratégie maritime	9
6.	Conclusion et recommandations	10



1. Contexte

Le mémoire de l'Association de l'aluminium du Canada est présenté en réponse à l'invitation du ministre délégué au Transport et à l'implantation de la stratégie maritime.

L'Association de l'aluminium du Canada est favorable à la mise en place d'une Stratégie maritime du Saint-Laurent. Elle est persuadée que celle-ci aura potentiellement un impact significatif sur le maintien et le développement de la position concurrentielle de l'industrie de l'aluminium primaire. Par ailleurs, voici en réponse à vos questions, divers commentaires susceptibles d'apporter une bonification à l'approche qu'élabore le gouvernement du Québec.

2

Ce mémoire donne la position de l'industrie de l'aluminium primaire au Québec quant aux axes de la stratégie maritime et vise à répondre aux questions suivantes soulevées dans le cadre de la consultation :

1. En fonction de votre secteur d'activité, de quelle façon pouvez-vous contribuer au développement du potentiel maritime du Québec?
2. Existe-t-il un potentiel de développement dans votre secteur d'activité? Dans l'affirmative, pouvez-vous l'expliquer?
3. Y a-t-il des bonifications à apporter à la stratégie maritime? Dans l'affirmative, pouvez-vous les développer?

2. Présentation de l'industrie de l'aluminium primaire

L'Association de l'aluminium du Canada (AAC)

L'AAC a pour mission de représenter l'industrie canadienne de la production primaire d'aluminium auprès de la population, des pouvoirs publics, des utilisateurs actuels et potentiels d'aluminium, ainsi que des autres intervenants du monde économique. Ses membres sont Alcoa Canada, Aluminerie Alouette et Rio Tinto Alcan.

Elle a pour vision de développer au Québec une culture de l'aluminium afin de contribuer à la création de richesse dans une perspective de développement durable. L'AAC a notamment pour mandat de contribuer à accroître la transformation de l'aluminium produit au Québec.

L'industrie québécoise de l'aluminium, aujourd'hui....

Quelques chiffres sur l'industrie de l'aluminium primaire, présente au Québec depuis 1901, année de la coulée du premier lingot.

S'ajoutent aux **10 000 emplois directs** parmi les mieux rémunérés du secteur manufacturier, près de 20,000 emplois indirects, sans oublier les 10 000 retraités de l'industrie qui bénéficient de régimes de pensions au-dessus de la moyenne canadienne. Elle est à l'origine du troisième plus important volume de livraisons manufacturières du Québec. Industrie de classe mondiale, elle est en tête de liste des exportations avec près de 11% de la balance commerciale du Québec, rapportant annuellement



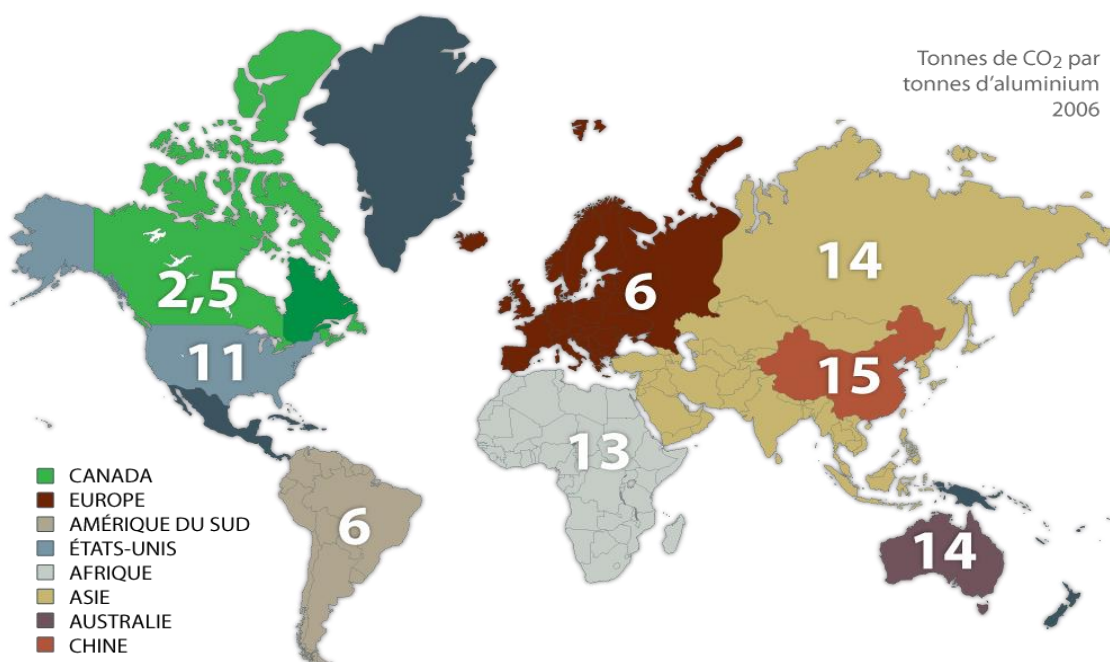
plus de 4,7 milliards\$ (Institut de la Statistique du Québec septembre 2014). L'industrie contribue directement à un niveau de vie élevé dans plusieurs régions québécoises.

L'industrie de l'aluminium au Québec, c'est aussi plus de **1 500 utilisateurs industriels** d'aluminium qui le traitent, le transforment, l'assemblent; c'est aussi plus de **4 000 fournisseurs** qui vendent directement leurs produits et services à nos alumineries et qui comprennent tant des fournisseurs de proximité que des fournisseurs spécialisés, aussi bien situés en région que dans les grands centres. Rappelons ici l'émergence d'équipementiers qui ont fait leurs premières armes auprès des alumineries québécoises, et qui, forts de leur succès, sont désormais actifs sur les marchés d'exportation.

... Et dans l'avenir

Une production plus « verte » parce que les émissions de GES par tonne d'aluminium produite au Québec sont inférieures par rapport à la moyenne mondiale et très inférieures par rapport aux alumineries en Chine et aux États-Unis. Le Québec, grâce à l'hydroélectricité et à la bonne performance de ses alumineries, produit l'aluminium le plus vert au monde : l'empreinte carbone de notre aluminium est inférieure à 2,5 tonnes équivalent CO² pour chaque tonne d'aluminium produite, alors que la Chine en émet plus de 15 tonnes ^{Figure 1}. Cette performance supérieure de l'aluminium « vert » québécois est attribuable à l'amélioration des procédés de nos alumineries modernes, à l'efficacité opérationnelle de nos travailleurs et, surtout, grâce à la provenance de l'énergie utilisée : on peut parler d'une alliance réussie entre notre grande société d'état, Hydro-Québec, et une des plus anciennes industries québécoises.

Figure 1 : Empreinte carbone de la production d'aluminium dans le monde, 2006



Source : International Aluminium Institute

Le bien-fondé de la création d'une grappe industrielle de l'aluminium : AluQuébec

L'industrie de l'aluminium primaire a initié la mise en place d'AluQuébec, la grappe industrielle de l'aluminium afin de favoriser le développement de la transformation au Québec. C'est en regroupant ses forces que notre industrie parviendra à se doter de tous les atouts nécessaires à son positionnement concurrentiel dans le marché québécois, et à se maintenir à l'échelle mondiale.

La mise sur pied d'AluQuébec permettra aux parties prenantes de consolider leurs actions, de cibler les secteurs à développer et de combler les failles technologiques créant des embûches au développement de l'industrie de la transformation de l'aluminium. Ainsi, des entreprises pourront être démarchées pour venir s'installer au Québec et y apporter connaissances et contributions technologiques. Les efforts concertés et ciblés de l'industrie via les actions de la grappe accroîtront les chances de développement de nouveaux marchés et seront un incitatif déterminant dans la décision de nos industriels de procéder à des investissements stratégiques en capital.

Durant le processus de création d'AluQuébec, les membres de la table de travail avaient ciblé, à titre d'étude de cas la Stratégie nationale du Canada d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN). Le Québec bénéficiant d'une expertise importante dans le secteur de la construction navale aurait pu se positionner avantageusement face à cet important programme. La démarche a permis de confirmer la pertinence de la mise en place d'une grappe au Québec afin de maximiser les synergies à travers la chaîne de valeur. Les contrats ayant été octroyés à des entreprises de l'extérieur du Québec, aucune suite n'a été donnée dans le cadre de la démarche nationale.

Nous observons dans le contexte de la poursuite de la réduction des coûts d'énergie de l'industrie maritime, une tendance accrue à l'utilisation de l'aluminium dans la construction navale. Cette tendance se confirme dans les marchés tels que la construction de ferry, de navires de croisière, de yacht de luxe, de plateformes de forage et même de navires de la défense nationale.

Quant aux infrastructures portuaires, la construction de quais flottant en aluminium constitue un débouché important.

3. Positionnement général de notre industrie face au projet de Stratégie maritime

Les besoins de développement opérationnels et logistiques de nos membres sont à l'origine des positions qui suivent.

Questions du Secrétariat à l'implantation de la stratégie maritime

Question 1 : En fonction de votre secteur d'activité, de quelle façon pouvez-vous contribuer au développement du potentiel maritime du Québec?

Question 2 : Existe-t-il un potentiel de développement dans votre secteur d'activité? Dans l'affirmative, pouvez-vous l'expliquer?

Question 3 : Y a-t-il des bonifications à apporter à la stratégie maritime? Dans l'affirmative, pouvez-vous les développer?

Le transport maritime et portuaire a toujours été un outil névralgique des opérations et de la compétitivité de l'industrie de la production primaire de l'aluminium sur les marchés internationaux. Nos opérations, à partir de l'arrivée de nos intrants jusqu'à et incluant l'exportation de nos lingots vers les marchés, sont directement tributaires du transport et des infrastructures maritimes.

Depuis 2004, lorsque la barge Alouette Spirit a effectué son voyage inaugural sur la « Route bleue », plus de 1 500 000 tonnes d'aluminium sous forme de lingots et de gueuses ont été expédiées à différentes destinations, notamment vers les Grands Lacs. Le transport de ce volume de métal a permis d'éviter 50 000 chargements par camion. De plus, près de 200 000 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre ont été éliminées. C'est 60% des volumes expédiés vers l'Amérique du Nord.

Un lien maritime vers l'Europe permet à Alouette d'y expédier 100% de ses volumes dédiés à cette région.

Le transport maritime est un maillon important de la chaîne logistique de l'industrie de la production d'aluminium primaire québécoise.

La stratégie maritime doit préserver, à l'industrie de l'aluminium primaire la souplesse requise pour s'adapter aux changements de la chaîne d'approvisionnement, sans compromettre, ses bases d'affaires existantes, sa croissance et l'acceptabilité sociale des communautés dans lesquelles elle opère.

4. Réponses aux questions du document de consultation

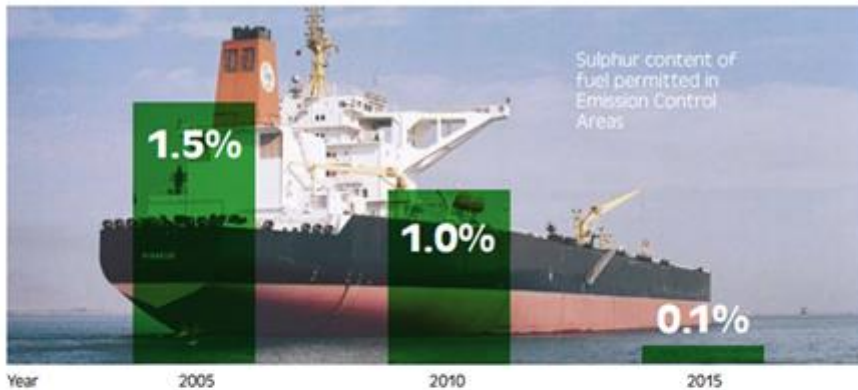
4.1. En fonction de votre secteur d'activité, de quelle façon pouvez-vous contribuer au développement du potentiel maritime du Québec?

- L'accès aux marchés nord-américains des matières premières et des produits issus de la transformation de l'aluminium pourrait être valorisé par le cabotage. Il s'agirait là d'un axe favorisant le développement de la performance opérationnelle de la chaîne logistique de l'aluminium québécois.
- Le cabotage constituerait également un levier environnemental puissant puisque le transport par navire amène une plus faible consommation de carburant et production de GES par tonne transportée. À titre d'exemple : la figure 2 illustre le potentiel de contribution du transport maritime à la réduction des GES en comparaison aux autres modes; les émissions du ferroviaire sont estimées à environ 35-40 g/MT/km.
- Depuis quelques années, les technologies de l'industrie maritime et de la logistique ont beaucoup évolué; sans compter la taille des navires eux-mêmes. Nos opérations maritimes et portuaires futures devront s'adapter à l'évolution des technologies pour demeurer compétitives et accroître leur productivité. À titre d'exemple : la valorisation des activités de transbordement, d'auto-déchargement, ou toute autre technologie, principalement pour les commodités telles que l'alumine et la bauxite.

- Par ailleurs, la modernisation des systèmes de manutention et la mise à niveau des installations portuaires existantes est incontournable. Le nouveau centre de logistique de manutention des lingots d'aluminium mis en place par Alouette, récemment inauguré, permet d'augmenter significativement l'efficacité des opérations de manutention lors des opérations de chargement via barges ou navires, l'objectif étant d'accroître les expéditions via la voie maritime pour le marché Nord-Américain.

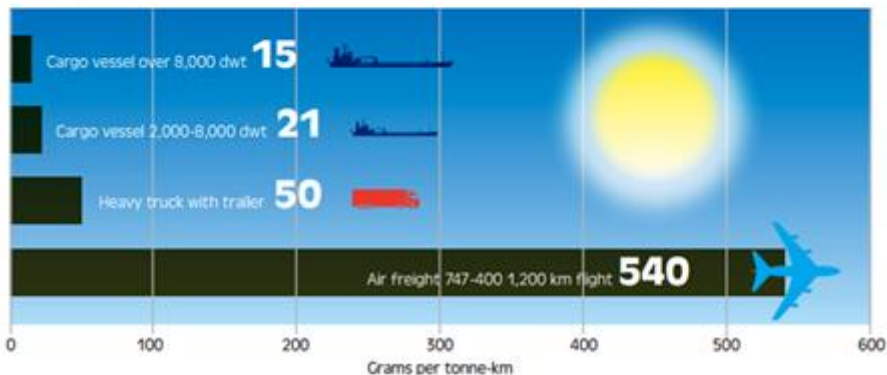
Figure 2 : potentiel de contribution du transport maritime à la réduction des GES en comparaison aux autres modes.

IMO agreement to reduce atmospheric pollution from ships



Comparison of CO₂ emissions between different modes of transport

Source: NTM, Sweden



- Les infrastructures des installations portuaires nécessaires aux opérations de l'industrie de l'aluminium nécessiteront des investissements majeurs. La valorisation des installations portuaires et ferroviaires que possède l'industrie de l'aluminium devrait être en soi un axe de développement.
- La capacité des quais et leur accès, le dragage, sont aussi des maillons stratégiques de la chaîne qu'il faudra supporter.
- Du côté matières premières, le transport maritime est présent et est mis à l'avant plan lors de l'établissement de la logistique de transport :
 - La totalité des matières premières produites à l'extérieur du Canada (alumine, coke de pétrole, brai, etc.) est acheminée par navire jusqu'aux installations; ce qui représente des millions de tonnes par année.
 - Toutefois certains produits pétroliers et matières premières produits au Québec

sont acheminés par transport routier et ferroviaire. L'objectif serait d'explorer les avenues possibles au transfert de ces volumes vers le maritime.

- La création d'un ou de plusieurs pôles logistiques sur le Saint-Laurent ainsi que l'ajout d'infrastructures qui permettrait de favoriser le transport maritime pour l'acheminement de marchandises diverses, produits pétroliers et matières premières traditionnellement expédiés par remorques ou citernes, serait un élément qui permettrait de favoriser l'utilisation de la voie maritime.

4.2. Existe-t-il un potentiel de développement dans votre secteur d'activité? Dans l'affirmative, pouvez-vous l'expliquer?

Les projets de développement de l'industrie de l'aluminium primaire sont bien connus du gouvernement du Québec. Plusieurs conditions gagnantes doivent être présentes dans la prise de décision d'aller de l'avant :

- que le gouvernement du Québec convienne avec notre industrie de tarifs d'électricité à des conditions compétitives pour l'avenir et des blocs d'énergie requis pour une expansion éventuelle d'usines québécoises;
- l'évolution du prix de la commodité, qui est coté en bourse à Londres, à un prix qui permettra à notre industrie de prendre des décisions d'affaires à moindre risque.

Par ailleurs, voici quelques éléments de réponses selon le contexte opérationnel actuel.

- Le transport maritime par navire ou par barge est déjà très présent pour desservir le marché Nord-Américain. Le volume actuel est limité par les besoins des clients de recevoir une partie de leur métal « juste à temps », ce qui explique la nécessité d'utiliser le transport routier ou ferroviaire pour une partie du volume.

L'ajout de pôles logistiques favoriserait une utilisation accrue du transport maritime sur le Saint-Laurent, et par conséquent, le nombre d'utilisateurs et de voyages. Ceci amènerait une plus grande flexibilité et rendrait possible le partage de cargaisons et par le fait même, une augmentation du volume transporté.

- Le développement de la filière du gaz naturel sur la Côte-Nord est un enjeu d'actualité. Seulement deux usines du parc de production québécois ne sont pas alimentées par ce combustible qui pourrait représenter une réduction de 40 % des GES générés en comparaison aux huiles lourdes traditionnellement utilisées dans les régions où le gaz naturel n'est pas disponible.

Le projet de desserte des alumineries de la Côte-Nord par pipeline a été analysé par Gaz Métro et le gouvernement du Québec et a été reporté indéfiniment. Il ne reste donc que deux solutions : le transport par camion ou par la voie maritime de gaz naturel liquide ou comprimé. La solution du gaz comprimé est moins intéressante étant donné les volumes en cause. Le transport par camion peut être une solution pour certains clients (Baie-Comeau et Sept-Îles) considérant que les volumes requis sont gérables par cette voie. Si les volumes requis devaient croître, la solution de transport de gaz naturel liquide (GNL) par voie maritime pourrait devenir plus intéressante autant techniquement que financièrement. Par contre, les investissements requis sont imposants, sans compter les délais de construction des installations d'accostage, de stockage et de vaporisation. L'éloignement des différents clients majeurs imposerait des installations à plusieurs endroits stratégiques et un modèle de distribution intermodal.

4.3. Y a-t-il des bonifications à apporter à la stratégie maritime? Dans l'affirmative, pouvez-vous les développer?

- Au même titre que nous le retrouvons pour les pêches, le tourisme et les traversiers (axes 7,8 et 9) dans le document de support à la consultation, la Stratégie devrait identifier clairement et plus précisément les secteurs des mines et de la métallurgie qui sont d'importants leviers économiques du Québec. Sinon, créer un axe en lien direct avec le développement de la filière aluminium du Ministère de l'Économie, l'Innovation et l'Exportation.
- Identifier, développer et Internaliser les mesures d'adaptation au réchauffement climatique en ce qui concerne les infrastructures côtières afin de prendre en compte les impacts potentiels sur la chaîne logistique, et les contributions possibles de l'Aluminium comme matériau.
- L'accord de libre-échange Canada-Europe apportera à coup sûr des opportunités pour notre industrie. Faire en sorte que la stratégie maritime puisse permettre à l'industrie de l'aluminium d'en profiter au maximum.
- La route du Nord-Ouest sera potentiellement une nouvelle voie prometteuse et naturelle pour la navigation et la desserte des marchés de l'Asie-Pacifique. L'industrie de l'aluminium québécois, de par son positionnement géographique, pourrait bénéficier de ce développement qui apporterait une route alternative aux besoins de sa chaîne logistique.

5. Commentaires spécifiques aux différents axes de la stratégie maritime

Voici une énumération de contraintes et opportunités que l'industrie de l'aluminium souhaiterait retrouver dans la stratégie maritime. Ces éléments ont été distribués parmi les axes existants, mais ils auraient avantage à être canalisés dans un axe spécifique dédié à l'industrie de l'aluminium ou à celle plus englobante des mines et de la métallurgie.

Axe 1 – Saisir les multiples occasions offertes par le transport maritime

9

Objectif : Contribuer au développement de l'activité portuaire du Québec et plus particulièrement celui du Nord du Québec

- Valoriser les technologies maritimes (navires auto déchargeurs, transbordement, etc...), via des programmes incitatifs à ces développements;
- Valoriser l'activité maritime et portuaire par une augmentation des accès par voie ferroviaire ou routière aux ports existants via des programmes incitatifs.
- Valoriser l'utilisation de l'aluminium dans le développement de la flotte et des infrastructures portuaires

Axe 3 – Transporter de manière plus sécuritaire et plus écologique

Objectif : Encourager le transport plus sécuritaire et plus écologique des marchandises.

- Favoriser une politique et une réglementation maritime qui incitera l'industrie de l'aluminium à effectuer l'intégration du transport maritime à ses opérations plus traditionnellement liées au ferroviaire et au routier.
- Dans le but de maintenir et d'accroître sa performance opérationnelle et sa compétitivité, l'industrie de l'aluminium devra adapter ces activités portuaires à la tendance du marché d'utiliser des navires de plus fort tonnage. La Stratégie maritime devra mettre en place des programmes visant à supporter les investissements de mise à niveau ou de croissance des installations portuaires existantes.
- L'emploi de GNL aurait un impact écologique potentiel plus grand que sa seule utilisation dans le transport. L'utilisation du GNL dans des activités associées à la production de l'aluminium primaire contribuerait à une réduction substantielle du coût d'achat de carburant fossile, tel que l'huile lourde, contribuant ainsi à la compétitivité de nos alumineries
- En saison hivernale, s'assurer de la disponibilité des navires brise-glace de la Garde-Côtière sur le Saint-Laurent et le Saguenay et ainsi diminuer l'impact sur les cargos en attente d'escorte.



Axe 4 – Favoriser le transport maritime des marchandises

Objectif : Obtenir le soutien du milieu maritime dans la mise en œuvre de la stratégie.

- Valoriser le cabotage sur le St-Laurent en effectuant une révision règlementaire de son cadre de fonctionnement :
 - simplifier les exigences de certification et de formation;
 - différencier les coûts opérationnels pour un utilisateur fréquent vs une réglementation générique comme actuellement en vigueur en eaux canadiennes (pilotes, etc...);
- Supporter financièrement les initiatives et les projets pilotes.

10

Axe 6 – Préserver les ports et les quais québécois

Objectif : Préserver les ports et les quais québécois.

- Valoriser, via des programmes incitatifs, les ports existants afin d'accroître leur productivité et leur rentabilité, l'augmentation du nombre de leurs usagers et des commodités qui y sont manutentionnées;
- Relier le service maritime de traversier-train COGEMA au réseau ferroviaire principal de la rive-nord du Saint-Laurent, ceci permettant d'accroître les synergies opérationnelles de l'industrie de l'aluminium au Québec.

6. Conclusion et recommandations

En guise de conclusion, voici des éléments de suggestion afin de bonifier les axes de la stratégie maritime.

- Améliorer et assurer la sécurité maritime du Saint-Laurent et de la voie maritime, principalement dans le contexte climatique hivernal et en lien avec les opérations de Transport Canada et de la Garde côtière canadienne.
- Supporter les améliorations portuaires et maritimes ayant un impact environnemental positif, principalement sur les GES, comme l'accès au GNL par les alumineries de la Côte-Nord.
- Valoriser l'aluminium (via le secteur des Mines et de la Métallurgie) en lui identifiant un axe spécifique de la stratégie maritime à titre de levier économique important au Québec, et qui pourrait inclure les éléments suivants:
 - Valoriser le cabotage et les opérations de dragage par une simplification de la réglementation existante et de son application;
 - Valoriser les infrastructures portuaires existantes pour l'accès ferroviaire et le développement de nouvelles activités maritimes connexes;
 - Valoriser l'adaptation technologique des opérations maritimes et portuaires existantes, notamment à la tendance à la hausse du tonnage des navires, ex : Chinamax;



- Développer la main-d'œuvre liée au secteur maritime et portuaire, mais aussi à son intégration à la chaîne logistique.
- Faire en sorte que la stratégie maritime du Québec saisisse les occasions de développement économique qui s'offrent au Québec :
 - Le passage du Nord-Ouest qui permettra une meilleure interrelation avec les marchés de l'Asie-Pacifique et une alternative au canal de Panama;
 - Tenir compte des accords de libre-marché que négocient le Canada et les provinces qui donneront accès à de nouveaux débouchés pour l'aluminium primaire canadien et ses sous-produits transformés.

Les producteurs québécois d'aluminium primaire sont des acteurs importants du succès économique du Québec. Ces acteurs évoluent dans un environnement mondial de plus en plus compétitif. La stratégie maritime du Québec a le potentiel de leur donner accès à des solutions technologiques et à des outils opérationnels stratégiques contribuant au maintien de leur positionnement concurrentiel.

