



L'Observatoire d'information économique
pour la coopération régionale entre
le **Canada atlantique** et **Saint-Pierre et Miquelon, France**

Transport maritime de marchandises



Canada atlantique (p.1-4)

Saint-Pierre et Miquelon / France (p. 5-8)



Transport maritime de marchandises

Dans ce numéro :

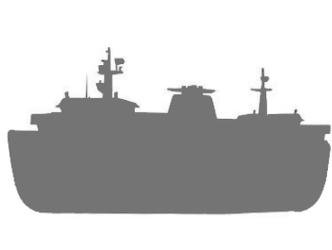
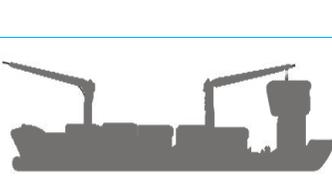
Le transport maritime en chiffres 2-3

Les APC du Canada atlantique 4

Un bulletin d'information thématique a déjà été consacré aux infrastructures portuaires au Canada atlantique; consulter à ce sujet l'*Intell-Écho*, 1, 8, 2014. Voir aussi *Focus*, 5, 9, 2018.

Dans l'**économie intégrée** d'aujourd'hui, le **transport maritime de marchandises** représente la **colonne vertébrale du commerce**, à la fois au Canada et dans le monde. En effet, le transport maritime participe à 80 % du commerce mondial, selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). En 2016, son volume a connu une croissance de 2,6 %, alors que l'on estime à 10,3 milliards de tonnes les marchandises qui ont été transportées par voie maritime dans le monde en 2016. En l'espace de 40 ans, le tonnage transporté est passé de 2,5 milliards de tonnes à 8,4 milliards et le secteur mondial du transport maritime a connu sa meilleure année en 2017. Ainsi, le transport par conteneur a augmenté de 6,4 %, au-delà de la progression moyenne qui était de 2,3 %, tandis qu'une croissance du secteur a été observée pour tous les types de transport (marchandises diverses et en vrac, produits pétroliers et non pétroliers, conteneurs). Le Canada mise sur des **corridors commerciaux** de plus en plus efficaces au niveau des marchés mondiaux. Sur le plan national, le transport maritime des marchandises fait partie d'un **réseau performant** qui assure le **transit des biens** de façon sécuritaire et responsable. Par ailleurs, quand il s'agit de la souveraineté canadienne en Arctique, le transport maritime constitue un élément de poids. En 2016, le gouvernement canadien s'était engagé à revoir la Loi sur les transports au Canada afin qu'elle réponde aux besoins de la population en matière de **sécurité**, de **croissance économique** et de **responsabilité environnementale** tout en se conformant aux **normes mondiales**; en mai 2018, les modifications avancées par le gouvernement canadien ont été sanctionnées dans la Loi sur la modernisation des transports.

Principaux types de navires pour le transport de marchandises

	Pétrolier <ul style="list-style-type: none"> ▶ Navire transportant des hydrocarbures sous forme de pétrole brut ou raffiné ▶ Tuyautage visible sur le pont ▶ Absence de grandes grues
	Porte-conteneur <ul style="list-style-type: none"> ▶ Transporteur de conteneurs d'expédition (taille standard) ▶ Conteneurs visibles et empilés sur le pont ▶ Présence de grues sur le pont
	Roulier (navire RO/RO) <ul style="list-style-type: none"> ▶ Navire transporteur de cargaisons motorisées sur roues pouvant rouler lors de l'embarquement et du débarquement ▶ Exemples: voitures, camions, wagons ▶ Navire disposant de plusieurs ponts (étages) destinés à charger des véhicules ▶ Plus élevé que les autres types de navires à partir de la surface de l'eau
	Vraquier <ul style="list-style-type: none"> ▶ Navire adapté au transport de produits en vrac ▶ Exemple: charbon, grains, minerais, gaz ▶ Présence de grandes écoutilles sur le pont ▶ Dispose de plusieurs grandes grues sur le pont

Source: ClearSeas

La flotte commerciale immatriculée au Canada en 2017

- ▶ 189 navires (jauge brute totale de 2,3 millions de tonneaux)
- ▶ les vraquiers de cargaison sèche représentent 30 % de la flotte et 50 % de la jauge brute totale
- ▶ la flotte active compte 510 remorqueurs et 2031 barges (jauge brute de 15 tonneaux et plus)
- ▶ en 2016, 362 navires océaniques menaient des activités commerciales internationales sous pavillon étranger au pays

Les navires pétroliers

De tailles et de capacités diverses, les pétroliers assurent au plan mondial 60 % des transports des hydrocarbures, pétrole brut ou raffiné (30 % du commerce maritime mondial). Au Canada, le pétrole brut et les produits pétroliers représentent 20 % du tonnage total manutentionné (régions Atlantique et Pacifique).

Pétrole transporté comme cargaison dans les eaux canadiennes

Côte du Pacifique	Côte de l'Atlantique
Circulation maritime canadienne : 6 MT	Grands Lacs et Voie maritime du Saint-Laurent : 24 MT
Circulation de navires américains dans les eaux canadiennes : 37 MT	Estuaire et golfe du Saint-Laurent : 67 MT
MT = millions de tonnes	Côte de l'Atlantique : 192 MT

- ▶ **Circulation de pétroliers (eaux canadiennes):** 20.000 mouvements par an; 85 % de ces activités (i.e. 17.000 mouvements) se déroulent sur la côte de l'Atlantique. Plus de 82,5 millions de tonnes de produits pétroliers/combustibles transitent par une vingtaine de ports du Canada atlantique.

Pour aller plus loin: Transports Canada <<http://www.tc.gc.ca/>>; Conseil des académies canadiennes <<http://www.scienceadvice.ca/>>; Exportation et développement Canada <<https://www.edc.ca/>>; Société de développement économique du Saint-Laurent <<http://www.st-laurent.org/>>; Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement <<https://unctad.org/>>; Clear Seas Center for Responsible Marine Shipping <<https://clearseas.org/>>; Alliance Verte <<https://allianceverte.org/>>; Seafarers' International Union of Canada <<https://www.seafarers.ca/>>; Shipping Federation of Canada <<http://www.shipfed.ca/>>; Chamber of Marine Commerce <<http://www.marinedelivers.com/>>; Association of Canadian Port Authorities <<http://www.acpa-ports.net/>>; Navy League of Canada <<https://navyleague.ca/>>; Institut Maritime du Québec <<http://www.img.qc.ca/>>; Fisheries and Marine Institute of Memorial University of Newfoundland <<https://www.mi.mun.ca/>>.

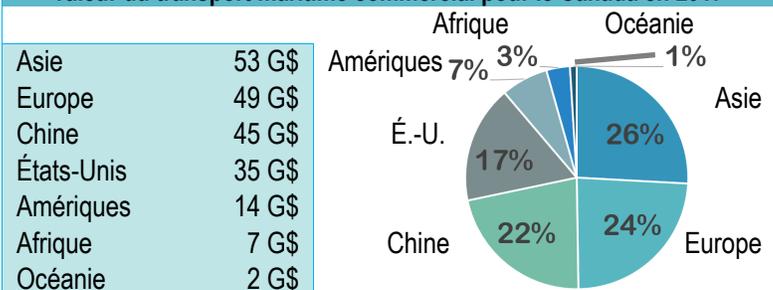
Le transport maritime en chiffres

Au Canada, le commerce maritime total (importations et exportations) est évalué à 205 milliards de dollars, selon les chiffres de 2015, représentant 20 % de la valeur de l'ensemble import-export, et 80 % de ce commerce se fait à l'extérieur de l'Amérique du Nord. Le transport maritime fournit une contribution de 3 milliards de dollars au PIB, tandis que les répercussions économiques nationales du transport maritime commercial sont évaluées à 30 milliards de dollars (ce qui équivaut à 1,8 % du PIB).

L'indicateur de la circulation des marchandises révèle la performance de la chaîne d'approvisionnement dans les ports, en établissant un rapport entre le nombre total de conteneurs (équivalent vingt pieds - EVP) manutentionnés au cours d'une période et la quantité moyenne d'EVP relevée lors des trois années précédentes : cela est un indice du niveau d'activité ainsi que de la croissance du port en question. Pour sa part, le temps d'arrêt au port jumelé à la quantité de marchandises manutentionnées permet d'établir la durée de leur transit et le temps nécessaire pour en faire l'acheminement.

- ◇ Les navires immatriculés au Canada assurent 98 % du tonnage transporté au pays;
- ◇ La principale activité du secteur maritime intérieur réside dans le transport des marchandises en vrac.

Principaux flux commerciaux internationaux maritimes du Canada et valeur du transport maritime commercial pour le Canada en 2017



Comparatif du volume du fret conteneurisé manipulé en 2009 et en 2017 par principal port au Canada atlantique

Principaux ports au Canada atlantique	2009	2017
Halifax	Milliers EVP	Milliers EVP
Total des conteneurs	346,5	559,2
Conteneurs vides	56,8	85,8
Saint John		
Total des conteneurs	44,4	57,4
Conteneurs vides	21,6	25,0

Indicateurs sur le fret manutentionné

Total d'unités équivalent vingt pieds (EVP) manutentionnés à quatre terminaux portuaires à conteneurs importants (Halifax, Montréal, Prince Rupert, Vancouver)

Jun 2018 : 564,2 milliers, une variation sur 12 mois qui représente une augmentation de 4,5 %.

Importation

Jun 2018 : 285,6 milliers, une variation sur 12 mois qui représente une augmentation de 3,3 %.

Exportation

Jun 2018 : 278,5 milliers, une variation sur 12 mois qui représente une augmentation de 5,8 %.

Commerce de marchandises

Jun 2018 (variation sur 12 mois)

Mode de transport	destination	Exportation		provenance	Importation	
		Millions de \$	Variation sur 12 mois en %		Millions de \$	Variation sur 12 mois en %
Maritime	⇒ USA	2 079	27,7	⇐ USA	1 365	98,6
	⇒ rdm*	8 280	16,6	⇐ rdm*	10 714	13,7
Ferroviaire	⇒ USA	7 885	13,0	⇐ USA	3 781	-4,9
	⇒ rdm*	248	5,1	⇐ rdm*	1 134	10,8
Aérien	⇒ USA	1 915	-2,7	⇐ USA	1 830	3,8
	⇒ rdm*	4 139	13,9	⇐ rdm*	4 745	6,5
Routier	⇒ USA	19 242	-1,7	⇐ USA	19 016	1,9
	⇒ rdm*	511	9,6	⇐ rdm*	8 747	-7,2
Total**	⇒ USA	39 155	6,7	⇐ USA	27 176	2,7
	⇒ rdm*	13 183	15,2	⇐ rdm*	25 499	3,7
Total (USA+rdm)		52 338	8,7		52 675	3,2

* Reste du monde / ** total (y compris les autres modes de transport)

Trafic maritime manutentionné, 2017

Ports de la région atlantique	Tonnes manutentionnées (millions)
Saint John (NB)	30,5*
Halifax (NÉ)	8,9*
Belledune (NB)	2,0*
St-John's (TNL)	1,7*
*données préliminaires	

Performance de la chaîne d'approvisionnement

Indicateurs sur la circulation des marchandises (août 2018)

Conteneurs aux ports d'Halifax et de Montréal	
Halifax	1,08
Montréal	1,15
Temps d'arrêt au port	3,8 jours / 42,9 %
(variation/12 mois)	

Le transport maritime en chiffres (suite)

Principales marchandises transportées dans les échanges maritimes internationaux du Canada, par marché, 2017

Amériques	(millions de dollars)			(part en pourcentage)		
	Exportations maritimes	Importations maritimes	Total maritime	Exportations maritimes	Importations maritimes	Total maritime
Canada/États-Unis						
Produits pétroliers, GNL* et autres carburants	14 689	7 083	21 772	75,7	69,9	73,7
Métaux communs et articles en métal	2 283	15	2 298	11,8	0,1	7,8
Minerais métalliques	139	1 226	1 365	0,7	12,1	4,6
Minerais non métalliques, charbon et produits en pierre	624	728	1 352	3,2	7,2	4,6
Produits chimiques, plastique et caoutchouc	270	606	877	1,4	6,0	3,0
Produits agricoles et alimentaires	522	233	756	2,7	2,3	2,6
Machines et équipements électriques	284	80	364	1,5	0,8	1,2
Déchets et débris	251	16	267	1,3	0,2	0,9
Produits du bois et du papier	208	20	228	1,1	0,2	0,8
Automobiles, pièces et autres équipements de transport	36	92	127	0,2	0,9	0,4
Autres produits manufacturés et produits divers	95	32	127	0,5	0,3	0,4
Total du commerce maritime Canada/États-Unis	19 402	10 130	29 532	100,0	100,0	100,0

Reste du monde	(millions de dollars)			(part en pourcentage)		
	Exportations maritimes	Importations maritimes	Total maritime	Exportations maritimes	Importations maritimes	Total maritime
Canada/Autres pays						
Produits agricoles et alimentaires	27 823	12 110	39 933	33,9	11,4	21,2
Machines et équipements électriques	4 181	16 893	21 074	5,1	15,9	11,2
Autres produits manufacturés et produits divers	1 854	18 315	20 170	2,3	17,2	10,7
Automobiles, pièces et autres équipements de transport	4 441	15 306	19 746	5,4	14,4	10,5
Produits chimiques, plastique et caoutchouc	6 298	13 364	19 662	7,7	12,6	10,4
Produits pétroliers, GNL et autres carburants	3 060	13 201	16 261	3,7	12,4	8,6
Métaux communs et articles en métal	5 566	10 255	15 862	6,8	9,6	8,4
Produits du bois et du papier	11 129	2 044	13 174	13,6	1,9	7,0
Minerais métalliques	8 183	1 864	10 048	10,0	1,8	5,3
Minerais non métalliques, charbon et produits en pierre	7 078	2 512	9 590	8,6	2,4	5,1
Déchets et débris	2 454	436	2 890	3,0	0,4	1,5
Total du commerce maritime Canada/Autres pays	82 066	106 302	188 368	100,0	100,0	100,0

*GNL: gaz naturel liquéfié
Source: Statistiques Canada

Événements passés et à venir

Colloque Courants 2018 : Intelligence artificielle et navires autonomes

<https://www.st-laurent.org/evenements/colloque-courants-2018-intelligence-artificielle-et-navires-autonomes/>

2 octobre 2018

Montréal (Québec)

Journée de réflexion sur l'intelligence artificielle au service du transport maritime : les navires autonomes, un des enjeux de l'industrie. Plus de 100 personnes étaient présentes à Montréal afin de discuter et de prendre en compte les apports et les défis pressentis de l'intelligence artificielle et ses technologies de pointe pour l'industrie maritime.

Journée maritime québécoise

<http://www.st-laurent.org/evenements/journee-maritime-quebecoise-2018/>

23 octobre 2018

(Réservée aux membres des deux associations)
La 18e édition de la Journée maritime québécoise, dont le thème cette année était « Prendre part au mouvement », s'adressait principalement aux parlementaires et hauts-fonctionnaires québécois. L'événement, conjointement organisé par les Armateurs du Saint-Laurent et la Société de développement du Saint-Laurent (Sodes), avait pour but de les sensibiliser aux défis rencontrés par l'industrie maritime, et ce, afin d'améliorer sa compétitivité et d'assurer sa croissance et sa pérennité. La 19e édition se tiendra le 22 oct. 2019.

CCMC national automne 2018

<https://www.eventbrite.ca/e/national-cmac-fall-2018-ccmc-national-automne-2018-registrati-48696949888>

Du 13 au 15 novembre 2018

Ottawa (Ontario)

Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) est l'organisme de consultation principal de Transports Canada quant aux questions de transport maritime, de navigation et de pollution du milieu marin; il conseille le Ministère à ce sujet. Lors de la rencontre, des réunions de comités permanents nationaux étaient prévues, en plus de la constitution de groupes de travail. Des séances plénières d'ouverture et de fermeture encadraient la réunion nationale.

61e Conférence annuelle de l'AAPC

<http://www.acpa-ports.net/>

Du 9 au 12 septembre 2019

Saguenay (Québec)

Programme à venir. En 2018, la réunion annuelle s'est tenue du 10 au 13 septembre à Saint John, NB: ateliers, exposés, tables rondes autour du thème « Bâtir pour l'avenir ».

Administrations portuaires du Canada atlantique

Des 18 administrations portuaires canadiennes (APC), quatre se trouvent dans la région atlantique

[Note: Il y a déjà une description des installations des quatre APC en Atlantique dans l'*Intell-Écho*, vol. 1 no 8.]

Le port de Saint John (N.-B.)

<https://www.sjport.com/marchandises/?lang=fr>

Le port de Saint John traite en moyenne 28 millions de tonnes métriques par année, ce qui en fait le plus grand port sur le plan du volume à l'Est du Canada et le troisième port en importance au pays. Son emplacement permet aux utilisateurs d'atteindre les marchés intérieurs canadiens, tout comme les clients peuvent également profiter des réseaux maritimes internationaux donnant accès à plus de 500 ports. Les marchandises traitées au port sont variées (le vrac solide et liquide, les marchandises diverses, les conteneurs).

Fait saillant: En 2017, sur une période de douze mois, le port a vu son tonnage de marchandises augmenter de 15 % : 30 458 422 tonnes métriques de marchandises ont été manutentionnées.

- Vrac sec : 1 932 868 TM	- EVP : 57 402 EVP	- Conteneurs : 390 237 TM	- Total portuaire : 30 458 422
- Vrac liquide : 28 101 794 TM	- Divers : 33 519 TM	- Nombre de navires : 927	

Le port d'Halifax (N.-É.)

<https://www.portofhalifax.ca/?lang=fr>

Grâce à ses liens avec plus de 150 pays, le port d'Halifax apparaît comme la porte d'entrée naturelle au Canada atlantique. Situé en eau profonde et disposant d'une infrastructure enviable, il accueille d'importants volumes de fret conteneurisé, de marchandises en vrac ainsi que des cargaisons spéciales.

Quelques marchandises exportées : produits de la mer préparés et emballés; pâte de bois; fruits et légumes en conserve, aliments congelés; matériel de manutention; camions légers, fourgonnettes et VUS.

Principaux pays recevant des exportations : Chine, Finlande, Japon, États-Unis, Royaume-Uni.

Quelques marchandises importées : voitures particulières; camions légers, fourgonnettes et VUS; pièces pour autre matériel de transport; essence à moteur; transactions spéciales commerciales.

Principaux pays d'où proviennent des importations : Allemagne, Belgique, Royaume-Uni, Cuba, États-Unis.

Fait saillant : Maersk et IBM ont créé une plateforme mondiale pour le transport maritime et ont offert à l'Administration portuaire d'Halifax de collaborer au projet TradeLens. En réunissant de nombreux acteurs de l'industrie (transporteurs, transitaires, ports...), cette plateforme permettra de réduire les coûts, d'améliorer la productivité et le temps de livraison des marchandises. La chaîne de blocs mise en place rassemblera toutes les opérations de la chaîne d'approvisionnement.

Le port de Belledune (N.-B.)

<http://www.portofbelledune.ca/news.php?lang=1&id=87>

Le port traite 24 produits différents, dont : charbon, coke de pétrole, coke métallurgique, concentré de plomb, granules de bois, copeaux de bois, biomasse, perlite, granulats, pierres armées, carburant diesel à très faible teneur en soufre, acide sulfurique. Plus de 25 pays peuvent être desservis grâce aux voies de navigation offertes par le port. En juillet 2018, le port a affiché un record de tonnage traité en un mois.

Fait saillant : Considéré comme un important port d'entrée au Canada atlantique, le port de Belledune présente l'avantage d'être situé en eau profonde et ouvert pendant toute l'année. En 2018, le port célèbre son 50e anniversaire d'existence. Au fil des ans, le port de Belledune s'est spécialisé dans la manutention de produits en vrac.

Exemples d'importation : perlite de la Grèce, sel du Maroc, charbon de l'Amérique latine.

Exemple d'exportation : granules de bois vers le Royaume-Uni.

Le port de St. John's (T.-N.-L.)

<https://sjpa.com/fr/administration-portuaire/>

Le port de St. John's est un important employeur à Terre-Neuve-et-Labrador; en 2016, il a fourni près de 4 000 emplois et a contribué à l'économie de la province en injectant 397 millions de dollars à son PIB. La même année, il a accueilli 1 436 navires commerciaux qui transportaient 1 723 625 tonnes de marchandises.

Quelques-unes des industries desservies : transport maritime de conteneurs, approvisionnement en énergie extracôtière et prestation des services connexes, réparation et entretien maritime



Dans ce numéro:

Chiffres clés

5

Transport maritime à voile

6

Conventions internationales/ AECG et loi sur le cabotage

7

Salon/ Formations/ Associations

8

Chiffres clés

La Commission des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED) a publié son étude annuelle dressant un panorama du transport maritime en 2017. L'organisme onusien note que **la croissance des échanges par voie maritime a été de 4%**, soit la plus forte croissance enregistrée depuis 2012, tirée notamment par les échanges de vrac sec. Au total, ce sont **10.7 milliards de tonnes** qui ont été échangées par la mer, avec une progression du transport conteneurisé (+6.4%), du transport de vrac sec (+5.1%) et du transport de produits raffinés et de gaz (+3.9%).

Commerce de marchandises conteneurisées sur les principales routes Est-Ouest, 2014-2018 (En millions d'EVP)

	Amérique du Nord vers nord de l'Europe et Méditerranée	Nord de l'Europe et Méditerranée vers Amérique du Nord
2014	2,8	3,9
2015	2,7	4,1
2016	2,7	4,3
2017	2,9	4,5
2018*	3,2	4,9

* Les données pour 2018 sont des projections

Source : Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir des données tirées de MDS Transmodal, 2018

Traffic 2017 des ports français

Rang	Port français	Trafic global (en Mt)	Vracs liquides (en Mt)	Vracs solides (en Mt)	Marchandises diverses (en Mt)	Conteneurs (EVP)
1	Marseille	80,36	46,33	13,6	20,43	1 362 204
2	Le Havre	72,04	40,05	2,24	29,75	2 858 555
3	Calais	50,55	0	1,16	49,39	0
5	Dunkerque	50,2	5,05	24,58	20,57	373 424
5	Nantes-Saint-Nazaire	29,87	20,05	7,06	2,76	195 297
6	Rouen	20,06	9,83	8,89	1,34	87 758
7	La Rochelle	8,56	2,8	4,92	0,84	6 235
8	Bordeaux	7,26	4,79	1,82	0,65	53 711
Total ports français		359,31	137,43	74,3	147,58	5 683 495

Source: Ministère des Transports

Les grands armateurs mondiaux du transport conteneurisé sont, par ordre d'importance, Maersk (Danemark), MSC (Suisse), CMA CGM (France). Au total, la flotte mondiale de porte-conteneurs est passée de 3 000 à plus de 5 000 unités entre 2004 et 2017. Aujourd'hui, pour faire face à la crise, le secteur s'est consolidé avec de nombreuses fusions et acquisitions entre opérateurs

En juillet 2018, on comptait **trois alliances contrôlant 80,7% des capacités globales de transport conteneurisé** :

- **2M**, regroupant les deux premiers armements mondiaux Maersk et MSC
- **Ocean Alliance**, regroupant CMA CGM, Cosco, Evergreen et OOCL
- **The Alliance**, regroupant Hapag Lloyd, One et Yang Ming.

Retour du transport maritime à voile

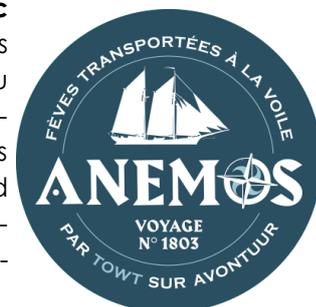


Pour réduire la pollution

La consommation mondiale de pétrole représente 97,4 millions de barils par jour (mbj) en 2017, soit l'équivalent de 1 127 barils ou 179 000 litres par seconde. Si le transport maritime ne représente aujourd'hui que 3 % des émissions de GES mondiales (gaz à effet de serre), son **empreinte environnementale devrait passer à 17 % d'ici 2050** si rien n'est fait, selon une étude du Parlement européen. L'urgence environnementale va sans doute ressusciter tous les projets de cargos marchands à énergie vélique, que la crise de 2008 et la chute du prix du pétrole avaient mis entre parenthèses. Neoline et TransOceanic Wind Transport (Towt) sont deux entreprises bretonnes qui misent chacune sur le transport de marchandises à la voile.

Pour labelliser les produits et devenir un argument marketing

Créée par Guillaume Le Grand, un jeune Breton, l'entreprise **TransOceanic Wind Transport (Towt)** affrète de vieux gréements qui sillonnent des routes maritimes trans-régionales et transatlantiques pour livrer des produits biologiques, naturels ou équitables, tels que du café, du thé, du rhum, du chocolat ou du vin. Les marchandises transportées dans les cales de ces voiliers traditionnels sont estampillées **«ANEMOS, Transporté à la voile»**, un label délivré par la société TransOceanic Wind Transport (Towt). ANEMOS est un label garantissant au consommateur que le produit a été acheminé par un transport décarboné grâce aux voiliers de travail traditionnels.



Un numéro présent sur l'étiquette du label donne accès à des informations sur le voyage du produit: trace GPS, distance parcourue à la voile et journal de bord avec des photos et des anecdotes. **Le label ANEMOS permet d'utiliser le mode de transport du produit en argument marketing.**

Pour plus d'information: <https://www.towt.eu/>

L'offre de transport de marchandises sur de vieux gréements a généralement un coût unitaire par produit acheminé plus élevé. En revanche, avec la construction d'unités modernes de « cargos-voiliers » aujourd'hui envisagée en France et ailleurs dans le monde, le transport maritime à voile de demain se veut compétitif en prix.

Pour réduire les coûts en carburant et proposer des prix compétitifs

L'entreprise nantaise **Neoline** a lancé un appel d'offre pour construire deux cargos à voile de 136 mètres de long. Les réponses des chantiers sont en cours d'analyse par Néoline. Le cargo à voile Neoliner, capable de transporter 5500 tonnes de marchandises, n'émettra que 10% de gaz à effet de serre par rapport à un navire marchand utilisant du fioul. Neoline compte faire une boucle partant de Saint-Nazaire, passant par le Portugal, les Etats-Unis, puis Saint-Pierre et Miquelon avant de rejoindre son port de départ.



Ce navire roulier est donc prévu passer deux fois par mois sur l'archipel de SPM à partir de 2020. Il constitue une aubaine pour stimuler les exportations des produits de l'archipel vers la métropole, et viendra compléter l'offre de desserte maritime en fret de l'archipel. L'offre pourra satisfaire tous les besoins de transport, autant les colis hors normes que des conteneurs (20' ou 40') en passant par des conditionnements divers (palettes, big bags ...).

Neoline assure **être compétitif par rapport aux autres modes de transport**. Le coût de construction plus élevé de leur cargo à voile par rapport aux autres navires de transport devrait être compensé par **les économies sur la consommation de fuel à hauteur de 90%**.

Pour plus d'information: <https://www.neoline.eu/>

Conventions internationales



L'**Organisation Maritime Internationale (OMI)**, institution spécialisée des Nations Unies créée par la convention de Genève de 1948, est à la source de **plus de 70 conventions internationales** depuis 50 ans. Ses conventions ont pour objectif de mettre en œuvre une **réglementation maritime commune à tous les États membres de l'OMI**, afin de favoriser la **coopération internationale** et l'harmonisation vers le haut des normes. En voici quelques unes ci-dessous:

Thématique	Convention	Description
La sécurité de la navigation maritime :	SOLAS (Safety of Life at Sea)	La Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer permet de réguler le contrôle des différents types de navires ainsi que les documents à bord en matière de sécurité
	COLREG	Convention sur la prévention des abordages en mer qui fixe des règles de priorité et réglemente la vitesse et la conduite des navires dans de véritables « routes maritimes ».
	SAR (Search and Rescue)	Permet de coordonner l'action des Etats en cas d'accident en mer. Aucun texte avant cette Convention n'organisait les opérations de recherche et de sauvetage.
La formation des marins :	STCW (Standard of Training Certification and Watchkeeping)	C'est le premier texte à avoir établi des normes internationales de compétence des gens de mer sur les normes de formation des gens de mer et de délivrance des brevets de veille.
La sûreté des ports et des navires :	ISPS (International Ship and Port Security)	Il s'agit d'un code en vigueur depuis 2004 qui est applicable à bord des navires et dans les ports. Il impose notamment un plan de sûreté pour chaque navire et chaque infrastructure portuaire, afin d'empêcher l'introduction à bord d'armes, substances ou engins dangereux, d'établir des procédures d'intervention en cas de menace contre la sûreté, comme des procédures d'évacuation.

AECG et loi sur le cabotage

L'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne, **modifie les règles de cabotage régissant l'utilisation des navires étrangers**.

La Loi sur le cabotage énonce les règles concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés dans le marché de cabotage au Canada.

Aux termes de l'AECG, les propriétaires de navires admissibles de l'Union Européenne **peuvent dorénavant fournir les services de cabotage suivant sans licence** :

- [Les services d'apports entre les ports d'Halifax et de Montréal](#)
- [Le repositionnement des conteneurs vides entre divers endroits au Canada](#)
- [Les Services de dragage*](#)

* Une licence de cabotage continuera d'être exigée pour les services de dragage fournis au gouvernement fédéral et dont la valeur contractuelle est inférieure à 8,5 millions de dollars, quand des navires étrangers ou canadiens non dédouanés sont exploités. L'AECG change les pratiques d'approvisionnement aux seuils égaux ou supérieur à ceux des marchés publics de 8,5 millions de dollars canadiens pour les services de construction, notamment les exigences en matière de licence de cabotage pour les services de dragage et les services de dragages liés à des services de construction.

Salon Navexpo



La 4ème édition de NAVEXPO, le **salon international de l'industrie maritime**, se tiendra **à Lorient du Jeudi 28 au Samedi 30 Mars 2019**. NAVEXPO attire des exposants du secteur maritime international: Chantiers navals, architectes, motoristes, équipementiers, ateliers, pôles de réparation navale, armateurs... Ce s'adresse aux décideurs Français et internationaux, armateurs, opérateurs, administrations, collectivités, autorités portuaires, porteurs de projets... .

Pour plus d'information: <https://www.navexpo.com/index.php/fr/>

Formations

L'**Institut Maritime Transport Logistique (IMTL)** propose des formations diplômantes et qualifiantes, par la voie de l'apprentissage, de la formation initiale et de la formation professionnelle continue. Depuis plus de 20 ans, l'IMTL est au service des professionnels des secteurs maritime, douane, transport et logistique.

Accéder au catalogue en ligne des formations : <https://www.ccicaux-formation.com/catalogue-formations/maritime-transport-logistique-douane-3.html>

Pour rester informé (presse spécialisée):

- <http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/shipping>
- <https://www.meretmarine.com/fr>

Associations professionnelles françaises du transport maritime :

- ◆ **Armateurs de France** est l'organisation professionnelle des entreprises françaises de transport et de services maritimes
- ◆ **AMCF (Agents maritimes et consignataires de France)**
- ◆ **Union TLF Fédération des entreprises de Transport et logistique de France** promeut et défend les intérêts de l'ensemble du secteur d'activité Transport et Logistique
- ◆ **UNIM Union nationale des industries de la manutention** dans les ports français, syndicat patronal de la branche des entreprises privées de manutention portuaire depuis plus de 100 ans, représente 100 entreprises, fortes de plus de 6000 salariés (manutentionnaires, opérateurs de terminaux, acconiers...)
- ◆ **AUTF Association des utilisateurs de transport de fret** est la fédération représentative des chargeurs français. L'AUTF apporte à ses adhérents informations et conseils afin d'appréhender au mieux les évolutions de ce secteur. Ses domaines d'intervention s'étendent à l'ensemble des modes de transport ainsi qu'à toutes les activités connexes (juridique, douanes, commerce international...)

Sur Saint-Pierre et Miquelon :

Le **Cluster Maritime Saint-Pierre et Miquelon**, fondé en octobre 2016, rassemble les professionnels du maritime sur l'archipel. Il organise des groupes de travail sur les problématiques locales, et agit comme organe d'influence pour porter les préoccupations de leurs adhérents au plus haut niveau de décision.

Contact: contact@clustermaritime975.fr



**Cluster Maritime
Saint-Pierre-et-Miquelon**

*Le Faire-Savoir Maritime
The Maritime Voice*

INTELL-ECHO



Êtes-vous à la recherche d'opportunités d'affaires dans ce secteur?
La CACIMA et PROVIS peuvent faciliter vos démarches d'exploration et de partenariat
(informations ciblées et réseaux de contacts)

Intell-Écho est un bulletin périodique édité par l'Observatoire d'information économique, projet de la coopération régionale entre le Canada atlantique et Saint-Pierre et Miquelon. La publication de ce bulletin est rendue possible grâce au soutien de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique en faveur de la recherche, des minorités linguistiques et du développement des entreprises, ainsi qu'à celui de la Province du Nouveau-Brunswick et de l'Université de Moncton, campus de Shippagan, et de la Préfecture et du Conseil territorial de Saint-Pierre & Miquelon.

Réalisation : Chef de projet, Dr. Monica Mallowan, Observatoire PROVIS. Univ. de Moncton, campus de Shippagan, NB, Canada.
observatoirePROVIS@umoncton.ca
© Observatoire PROVIS 2018.

Politique d'information : L'objectif de ce périodique est de fournir l'information utile aux acteurs œuvrant pour la coopération régionale Canada atlantique — Saint-Pierre et Miquelon. L'information disponible dans ce bulletin peut être utilisée à condition de mentionner le bulletin **Intell-Écho** comme source.

Responsabilité : L'équipe de projet n'est pas responsable des ressources signalées (contenu, liens suggérés, changements, mises à jour, dernières statistiques disponibles) ni des résultats en découlant suite aux décisions prises après consultation.



Chambre d'Agriculture,
de Commerce, d'Industrie,
de Métiers et de l'Artisanat
(CACIMA)
4, boul. Constant Colmay,
BP 4207 97500
Saint-Pierre et Miquelon, France
contact@cacima.fr
www.cacima.fr/blog



PROVIS—UNIV. DE MONCTON,
CAMPUS DE SHIPPAGAN
218, J.-D.-Gauthier
Shippagan NB E8S 1P6
Canada
observatoirePROVIS@umoncton.ca
https://provis.umcs.ca

L'Observatoire d'information économique est un projet de coopération régionale entre le Canada atlantique et Saint-Pierre et Miquelon. La publication de ce bulletin est rendue possible grâce au soutien de la Préfecture et du Conseil territorial de Saint-Pierre & Miquelon, à l'appui des programmes de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique en faveur de la recherche, des minorités linguistiques et du développement des entreprises, ainsi qu'à celui de la Province du Nouveau-Brunswick et de l'Université de Moncton, campus de Shippagan.

Réalisation: Chef de projet, Mme Janick CORMIER, Chambre d'Agriculture, de Commerce, d'Industrie, de Métiers et de l'Artisanat.
contact@cacima.fr
© Observatoire CACIMA 2018.

Politique d'information: L'objectif du projet est de fournir l'information utile aux acteurs œuvrant pour la coopération régionale Canada atlantique — Saint-Pierre et Miquelon. L'information disponible dans ce bulletin peut être utilisée à condition de mentionner le bulletin **Intell-Echo** comme source.

Responsabilité: L'équipe de projet n'est pas responsable des ressources d'information signalées (contenu, liens suggérés, changements, mises à jour) ni des résultats en découlant suite aux décisions prises après consultation.