



Bioénergie : Renforcer le positionnement stratégique du Québec et faire du Saint-Laurent un corridor vert!

Par la
Société de développement économique du Saint-Laurent

Janvier 2022

Québec, le 21 janvier 2022

Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
5700, 4e Avenue Ouest
Québec (Québec) G1H 6R1

Objet : Mémoire dans le cadre des consultations sur l'hydrogène vert et les bioénergies

Madame, Monsieur,

La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) représente l'industrie maritime et a comme mission de protéger et promouvoir les intérêts économiques de la communauté maritime du Saint-Laurent dans une optique de développement durable.

Au Québec, l'industrie maritime représente près de 400 entreprises, 25 000 emplois et plus d'un milliard versé en salaire annuellement. C'est également un réseau stratégique de 20 ports sur l'ensemble du territoire transbordant annuellement en moyenne 110 millions de tonnes de marchandises.

Jumelé aux Grands Lacs, le Saint-Laurent se caractérise par son système de transport intermodal très développé. Il offre ainsi de multiples combinaisons que ce soit par navire, rail ou camion pour faciliter le transport des marchandises entre les ports, les consommateurs et les différentes industries du continent nord-américain.

Plus particulièrement et en complémentarité au réseau portuaire, le Québec offre un réseau routier connecté directement aux systèmes autoroutiers ontarien et américain, cinq (5) postes frontaliers par lesquels transite la majorité du camionnage vers les États-Unis, plusieurs réseaux ferroviaires, et trois (3) aéroports internationaux, dont un, dédié exclusivement au fret.

Ce réseau est considéré d'une importance stratégique pour le maintien et le développement des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis et le reste du monde, éléments qui deviennent d'autant plus importants dans un contexte de reprise économique post-Covid-19.

De plus, l'industrie maritime favorise non seulement les emplois directement dans le secteur riverain - débardeurs, employés des terminaux, opérateurs de navire, pilotes et camionneurs, mais près de 50% des emplois directs sont occupés par des métallurgistes, des mineurs et d'autres industries qui dépendent des marchandises et qui seraient probablement voués à disparaître si le réseau de navigation n'existait pas.

L'emplacement des aciéries, des alumineries, ainsi que des mines de minerai de fer, de sel et d'alumine à proximité des ports et des terminaux maritimes vient souligner l'importance de ce système de transport en acheminant les matières premières dans l'économie industrielle des régions canadiennes.

Avec les objectifs fixés par l'Organisation maritime internationale (OMI) de réduire, d'ici 2050, les émissions mondiales de 50 % par rapport aux données de 2008, l'enjeu est de taille, mais les opportunités nombreuses.

Un seul navire aux dimensions de ceux qui naviguent sur la Voie maritime du Saint-Laurent peut transporter la même quantité de marchandise que plus de 300 wagons ferroviaires ou près de 1000 camions. Avec un litre de carburant pour une tonne de marchandise transportée, un navire parcourt 358 km ; un train, 225 km ; et un camion, 41 km.

Bien que le transport maritime soit le mode le moins polluant comparativement aux autres, il demeure responsable de 1,3 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports québécois.

Dans ce contexte, la proximité des industries dites plus lourdes et les ports apportent des opportunités en termes d'utilisateurs potentiels de bioénergies tout en permettant de renforcer le positionnement stratégique du Québec via son corridor fluvial.

En améliorant son bilan carbone grâce à diverses initiatives visant l'utilisation des bioénergies auprès des industries qui émettent le plus, le Québec pourrait profiter de la rencontre, en zone portuaire, des trois modes de transports pour assurer une décarbonation complète du secteur.

De plus, si les surplus de bioénergies sont entreposés à quai à la suite, entre autres, de la reconversion des sites d'entrepôts actuels, il serait permis de croire que le Québec puisse devenir une source d'approvisionnement pour les navires internationaux naviguant près des côtes nord-américaines ou qui empruntent le corridor Saint-Laurent- Grands Lacs.

Cependant, pour arriver à cette fin, il faut prendre en compte les tendances maritimes internationales en matière de bioénergies et de carburants écoresponsables.

Plusieurs avenues sont explorées par les armateurs internationaux afin d'assurer la transition des carburants actuels vers des énergies plus vertes. Parmi celles-ci, on retrouve :

- Ammoniac;
- Biodiesel;
- Bio-GNL;
- Éthanol;
- Hydrogène;
- Et le méthanol.

Afin d'être considérés comme un carburant du futur, les armateurs doivent s'assurer que cette bioénergie utilisée produise de l'électricité pour alimenter le navire tout en permettant d'assurer une propulsion adéquate.

Pour la plupart, ces sources potentielles d'énergie peuvent être produites au Québec sous une forme beaucoup plus verte. Cet atout concurrentiel offre au gouvernement et à l'industrie maritime des possibilités de développement énergétique, économique et régional.

Comme association représentant l'industrie maritime au Québec, nous serions très heureux de vous fournir davantage d'information quant à notre mémoire ainsi que la vision de développement que nous vous proposons.

En annexe à ce mémoire, nous vous suggérons différentes pistes d'actions pouvant être incluses dans la prochaine stratégie concernant l'hydrogène verte et les bioénergies au Québec.

En espérant que les informations fournies répondent à vos attentes et besoins, veuillez agréer, Madame, Monsieur, mes salutations les plus distinguées.



Mathieu St-Pierre
Président-directeur général

Annexe – Actions et recommandations

Recommandation 1 : Actualiser, réduire et harmoniser les lois et règlements en vigueur tant au niveau provincial que fédéral concernant, entre autres la production, la distribution, l'entreposage et l'utilisation des bioénergies dans le secteur des transports.

Recommandation 2 : Accélérer les initiatives en recherche et développement pour rattraper le retard par rapport à l'Europe et ainsi tirer rapidement profit des opportunités offertes par l'hydrogène et les bioénergies.

Recommandation 3 : Soutenir la requalification, les infrastructures et les équipements existants afin qu'ils puissent bénéficier à la distribution et à l'entreposage de l'hydrogène et des bioénergies.

Recommandation 4 : Assurer un approvisionnement et une disponibilité sur l'ensemble du territoire québécois en misant sur les sites portuaires et les zones industrialo-portuaires.

Recommandation 5 : Tirer profit de la proximité entre les industries dites lourdes et les ports pour aider à créer une demande en bioénergie suffisante pour permettre la rentabilité des projets ainsi que l'approvisionnement en continu des différentes sources de bioénergies.

Recommandation 6 : Favoriser le concept d'économie circulaire dans la production, la distribution de l'hydrogène et des bioénergies.

Recommandation 7 : Faire du Québec un hub en hydrogène et en bioénergie afin qu'il puisse décarboner les différents secteurs de son économie, mais également devenir un fournisseur d'hydrogène et de bioénergies d'envergure mondiale.