



ARMATEURS DU SAINT-LAURENT

ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

Consultation sur l'hydrogène vert et les bioénergies

Vers une stratégie québécoise sur l'hydrogène vert et les bioénergies

Commentaires d'Armateurs du Saint-Laurent

En tant qu'acteur incontournable de l'industrie maritime québécoise et canadienne, Armateurs du Saint-Laurent regarde de près les avancés sur l'hydrogène vert et les biocarburants, partout sur la planète. Nous saluons la démarche du gouvernement du Québec dans l'élaboration de la première stratégie québécoise sur l'hydrogène vert et les bioénergies.

C'est dans un esprit de collaboration et pour exprimer certaines recommandations que nous vous transmettons ce document afin de vous permettre de bien comprendre les enjeux et les défis relatifs à l'industrie maritime sur les biocarburants.

Introduction de l'industrie maritime

D'un point de vue stratégique, le Québec est dans une position très enviable pour l'élaboration d'une stratégie sur l'hydrogène vert et les bioénergies, grâce à son fort potentiel en énergie renouvelable. Il nous apparaît qu'un tel vecteur est important dans le cadre d'une stratégie maritime cohérente, avec les engagements environnementaux du gouvernement du Québec.

L'industrie maritime étudie depuis quelques années plusieurs scénarios dans le but d'arriver à terme à la décarbonisation de ses activités et de rencontrer les normes nationales et internationales de plus en plus exigeantes.

L'Organisation maritime internationale (OMI) a d'ailleurs entrepris des discussions avec les pays membres afin d'atteindre les cibles visées. L'OMI a adopté, il y a près de 2 ans, un plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50 % d'ici à 2050 pour le transport maritime international. Plus récemment, des discussions ont eu lieu au sein de cette instance afin d'en arriver à une décarbonisation complète de l'industrie d'ici 2050. Un objectif ambitieux, réalisable avec l'industrie maritime, prête à répondre à l'appel et à travailler en collaboration avec les gouvernements.



ARMATEURS DU SAINT-LAURENT

ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

Pour les eaux territoriales du Canada, des normes de décarbonisation sont en discussion au sein du gouvernement fédéral. Il faut cependant comprendre que les normes internationales de l'OMI ne peuvent être appliquées telles au Canada, compte tenu des différences marquées entre les types de navigation, la vitesse maximale permise et la taille des navires, tous des paramètres importants pour le transport maritime de courte distance. En ce sens, une norme d'amélioration continue, appliquée sur la moyenne des émissions d'une flotte, serait bien accueillie par l'industrie québécoise, qui se positionne déjà en leader de la décarbonisation.

Exemples de l'utilisation des carburants alternatifs

Depuis plusieurs années, les armateurs québécois sont engagés dans la modernisation de leur flotte et la diminution de leur empreinte carbone. L'environnement est au cœur des préoccupations de nos membres et ceux-ci le démontrent avec de nombreuses actions concrètes. En effet, plusieurs optent pour des carburants alternatifs, des modalités d'efficacité énergétique, d'usage de biocarburants et de propulsion électrique afin de diminuer leurs émissions de GES. De nombreux tests ont été effectués au cours des dernières années et les résultats sont très encourageants. Ces nouvelles façons de faire servent de solutions de rechange, d'énergie de transition. L'évolution des technologies du futur et surtout de nouvelles filières intéressantes et plus écoresponsables comme l'hydrogène vert, l'électricité ou d'autres, doivent continuer à se développer. Compte tenu des délais pour concevoir et construire de nouveaux navires ainsi que leur vie utile, il faut rapidement pouvoir se tourner vers ces énergies de transition.

Le cas des biodiesels de Canada Steamship Lines (CSL) est intéressant dans le développement de la stratégie gouvernementale sur l'hydrogène vert et les bioénergies. Durant la dernière saison de navigation, la moitié de la flotte canadienne du Groupe CSL a été alimentée par du carburant 100% végétal. Avec 14 000 tonnes de biodiésel et près de 30 000 heures de fonctionnement-moteur, il s'agit d'une première au Canada et représente les plus importants tests de biocarburant maritime au monde. Ce biocarburant composé de rebuts végétaux, n'affectant pas la chaîne alimentaire, a permis à l'entreprise de réduire les émissions de GES de ses navires, lorsque calculé sur le cycle de vie (de la récolte à l'émission par les cheminées), de plus de 80% pendant l'utilisation de ce biocarburant. D'autres tests seront effectués lors de la prochaine saison de navigation avec la flotte canadienne des navires du Groupe CSL. De plus, CSL envisage faire des essais en Australie, où l'entreprise exploite une flotte de 14 navires, et sur la côte Ouest de l'Amérique du Nord.



ARMATEURS DU SAINT-LAURENT

ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

Du côté de Groupe Desgagnés, plusieurs navires de leur flotte sont des pétroliers/chimiquiers à bicarburant/GNL. En effet, le N/C Gaïa Desgagnés, construit en 2018 était le 5^e navire de l'entreprise à utiliser le GNL plutôt que d'autres types de carburants plus polluants (HFO : Heavy fuel oil et le MDO : Marine diesel oil). Ces navires rencontrent les normes environnementales internationales les plus strictes et ont permis au Groupe Desgagnés de réduire les émissions de plus de 22 000 tonnes métriques de CO2 sur 1 an.

Les membres d'Armateurs du Saint-Laurent sont engagés vers une navigation encore plus responsable, soucieux de l'environnement et afin d'assurer un avenir plus vert. Plusieurs autres initiatives sont en cours, en ce sens.

Explications et recommandations

Les biocarburants utilisés jusqu'à maintenant par nos membres ont servi à diminuer de façon substantielle les émissions de GES et autres polluants atmosphériques. L'hydrogène vert demeure une filière extrêmement prometteuse pour le Québec, mais sera développer à moyen/long terme si l'on regarde les prévisions. L'industrie maritime regarde attentivement les avancées technologiques par rapport à l'hydrogène. Plusieurs pays mettent beaucoup d'efforts et d'argent dans cette course à l'énergie et certains balbutiements voient le jour avec certains navires. Il y a toutefois beaucoup de travail de recherche à faire avant que les prochaines générations de navires puissent utiliser de l'hydrogène comme combustible.

Les entreprises maritimes québécoises continuent de moderniser leur flotte (l'une des plus récentes au monde). Les navires sont toujours plus modernes et consomment habituellement moins de carburant que les navires qu'ils remplacent. Cependant, avec une durée de vie moyenne d'environ 40 ans pour un navire opérant principalement en eau douce comme ceux qui représentent une grande partie de la flotte membre d'ASL, il n'est pas viable pour l'industrie maritime de changer une flotte complète en quelques années. Ainsi, nous ne verrons pas le premier navire canadien propulsé à l'hydrogène d'ici au moins une décennie. De plus, les navires existants, avec une motricité conçue pour des carburants traditionnels, doivent pouvoir recourir à une solution de transition pour réduire les émissions de GES. Il faut donc trouver des alternatives pour améliorer les navires existants, avant la fin de leur cycle. Les biocarburants et les carburants alternatifs sont des outils extrêmement efficaces pour concilier transition énergétique et le cycle de vie des navires.



ARMATEURS DU SAINT-LAURENT

ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

Recommandation 1 : Nous recommandons au gouvernement de mener des études de faisabilité techniques et de chaîne d'approvisionnement, le tout dans un contexte de transport maritime de courte distance.

Recommandation 2 : Nous recommandons au gouvernement de discuter avec le gouvernement fédéral afin que celui-ci approuve le biodiésel comme carburant maritime pouvant être utilisé sur les navires canadiens.

Malgré le grand nombre d'études et de preuves concrètes des bienfaits du biodiésel, ce carburant n'est actuellement pas autorisé pour l'usage maritime au Canada, les essais de Canada Steamship Lines ayant été effectués sous un protocole « test » autorisé par Transport Canada pour certains navires pendant une période donnée.

Il est impératif que le gouvernement fédéral envoie un message clair à l'industrie maritime quant au virage environnemental que le Canada entend prendre, de sorte que les acteurs puissent se préparer et effectuer les investissements nécessaires.

Recommandation 3 : Nous recommandons au gouvernement de contacter le fédéral afin de mettre en place des normes de décarbonisation maritime adaptées à la réalité de la navigation du transport maritime de courte distance et qui favorisent l'utilisation du biodiésel et/ou de carburants alternatifs et s'appliquent sur la moyenne de la flotte.

Tel que mentionné plus tôt, les normes internationales de l'OMI doivent être appliquées à la réalité de la navigation en eaux internes du pays. De plus, tant que les enjeux de logistique ne sont pas résolus, nous ne pouvons pas nous attendre à ce que chaque navire puisse rencontrer les mêmes normes. Il faudrait donc que ces normes puissent s'appliquer sur une flotte en entier, où un navire qui réduit ses émissions carbone de 20% compense pour le navire qui ne peut réduire ses émissions parce qu'aucun carburant alternatif n'est disponible sur sa route.

Recommandation 4 : Nous recommandons au gouvernement de soutenir financièrement les initiatives en place dans les différentes industries afin que celles-ci puissent développer des carburants alternatifs efficaces d'ici à ce que l'hydrogène vert ou d'autres filiales intéressantes puissent être distribués à grande échelle au Québec.



ARMATEURS DU SAINT-LAURENT

ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

Certains défis sont à prévoir pour l'utilisation des biocarburants et de l'hydrogène vert. Premièrement, il faut s'assurer d'avoir les infrastructures en place pour garantir une chaîne d'approvisionnement efficace. Les gouvernements doivent aider les entreprises à garantir que ces carburants alternatifs puissent être disponibles dans tous les ports québécois afin qu'il soit facile d'être réapprovisionnés rapidement. Les infrastructures de ravitaillement et l'approvisionnement ne sont pas au rendez-vous actuellement.

C'est le prochain défi auquel nos membres vont être confrontés. Autant le GNL que les biocarburants sont dispendieux et plus difficiles à trouver dans les différents ports. Le biodiesel de CSL, par exemple, coûte 1,5 fois plus cher que le gasoil marin et jusqu'à 2 fois plus cher que le *heavy fuel oil* utilisé par l'industrie maritime et est difficile à trouver actuellement dans les ports québécois.

Recommandation 5 : Le gouvernement du Québec devrait mettre en place des incitatifs pour développer les infrastructures nécessaires pour l'approvisionnement efficace et l'utilisation des biocarburants et des carburants alternatifs.

Également, il ne faut pas sous-estimer la complexité de ces nouvelles technologies et le niveau de connaissance nécessaire aux entreprises pour utiliser efficacement ces énergies. Le cadre de formation est donc un outil indispensable pour l'atteinte des résultats du gouvernement et des entreprises. Les formations doivent être adaptées régulièrement, dans plusieurs domaines, afin d'être à l'affût des technologies émergentes et du futur.

Recommandation 6 : Le gouvernement du Québec doit s'assurer que le cadre de formation est mis à jour régulièrement pour tenir compte de l'émergence des nouvelles technologies.

Nous suggérons que l'expertise acquise au sein du gouvernement du Québec concernant les bioénergies et les carburants alternatifs soit partagée dans tous les ministères participatifs. Le MTQ étant en contact régulier avec l'industrie, doit être en mesure de bien guider les entreprises afin de faciliter l'opérationnalisation des projets de développement de carburants alternatifs.

Recommandation 7 : Munir le MTQ d'une expertise ou d'un lien direct avec les experts des bioénergies et biocarburants des autres ministères afin de faciliter la mise en œuvre de projets pour l'industrie maritime.



ARMATEURS DU SAINT-LAURENT

ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

Conclusion

L'industrie maritime est déjà engagée dans une transition énergétique et a commencé à utiliser des carburants alternatifs. Les résultats sont déjà très concluants avec le GNL et les biodiesels. L'hydrogène vert est une filière qui peut être intéressante pour l'industrie maritime, mais qui prendra un certain temps à s'opérationnaliser. De nombreux travaux doivent s'effectuer avant de savoir s'il s'agit de l'énergie du futur pour les navires. D'ici là, les carburants alternatifs sont prometteurs pour atteindre les cibles de réduction des gaz à effet de serre du gouvernement et de l'OMI. Le soutien du gouvernement est nécessaire afin d'assurer un approvisionnement des infrastructures performantes et un approvisionnement efficace. Également, la formation est primordiale si le Québec souhaite devenir un leader dans ce domaine.

Armateurs du Saint-Laurent

Armateurs du Saint-Laurent (ASL) est un organisme à but non lucratif ayant pour mission de représenter et de promouvoir les intérêts des armateurs domestiques afin de soutenir leur croissance et d'assurer le développement du transport maritime sur le Saint-Laurent.

ASL compte treize membres actifs et près de 70 membres associés qui proviennent de différents secteurs de l'industrie économique du Québec. Les membres actifs sont des entreprises d'ici exploitant une flotte de plus de 130 navires sous pavillon canadien. Ces navires de tous types opèrent sur le Saint-Laurent, les Grands Lacs, la côte atlantique et dans l'Arctique. Nos membres génèrent des milliers d'emplois directs et d'importantes retombées économiques au Québec et au Canada.

Nous sommes intéressés et disponibles pour répondre à vos interrogations et pour élaborer sur nos expériences et nos recommandations.