



**Mémoire de la
Société de développement économique du Saint-Laurent
(Sodes)**

**sur l'élaboration du plan directeur gouvernemental en transition,
innovation et efficacité énergétiques du Québec**

**présenté à
Transition énergétique Québec (TEQ)**

Le 15 décembre 2017

Sodes
271, rue de l'Estuaire
Québec (Québec) G1K 8S8
T.: (418) 648-4572 F.: (418) 648-4627
sodes@st-laurent.org

La Sodes, voix de la communauté maritime du Saint-Laurent

Fondée en 1985, la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) s'est établie au fil des ans comme un acteur crédible auprès des différents paliers de gouvernement. Par ses actions, la Sodes vise constamment la défense des intérêts de la communauté maritime du Saint-Laurent lorsque son avenir économique est en jeu.

Avec ses nombreux membres provenant d'horizons variés, la Sodes travaille au développement du Saint-Laurent, tout en respectant les principes du développement durable. www.st-laurent.org

Mission

Protéger et promouvoir les intérêts économiques de la communauté maritime du Saint-Laurent dans une optique de développement durable

Vision

Être l'incontournable en matière de développement économique maritime responsable.

L'industrie maritime au Québec

Au Québec, le Saint-Laurent et son réseau portuaire composent le principal système de transport desservant le commerce outremer du Québec et du Canada et représentaient, en 2015, plus de 60 % du commerce international de l'ensemble du Canada (810 milliards de dollars pour le Québec et l'Ontario¹).

¹ Tableau statistique canadien. http://www.bdso.gouv.qc.ca/docs-ken/multimedia/PB01662FR_TSC2017M07F00.pdf

En premier lieu, la Sodes tient à souligner les efforts faits par le gouvernement du Québec en matière de questions énergétiques et de mobilité durable. Depuis plusieurs années, notre organisation insiste pour que ces politiques et programmes mis de l'avant par le gouvernement ne s'adressent pas essentiellement au transport de personnes par voie terrestre et pour qu'une approche intégrée soit privilégiée. En tant que membre du Comité consultatif sur l'élaboration de la Politique de mobilité durable, nous constatons que les mesures qui y sont envisagées concerneront autant le transport de personnes que celui des marchandises, ce qui répond à certaines de nos préoccupations. De même, nous misons beaucoup sur la création de Transition énergétique Québec (TEQ) puisque cette nouvelle organisation a pour mission de soutenir, de stimuler et de promouvoir la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques et **d'en assurer une gouvernance intégrée.**

Ce mémoire est déposé dans le cadre de consultations menées par TEQ pour discuter des mesures qui seront les plus susceptibles de permettre au Québec d'atteindre les objectifs de la Politique énergétique 2030. Aussi, dans un premier temps, les commentaires présentés ici seront d'ordre général. Dans un second temps, ils concerneront particulièrement trois des cinq grandes orientations qui serviront de guide pour la mise en place des objectifs et des mesures présentés dans le plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques pour atteindre les cibles gouvernementales de 2030 :

1. Prioriser l'efficacité énergétique comme première filière de l'offre d'énergie.
2. Réduire la consommation des produits pétroliers.
3. Favoriser la production et la consommation des énergies renouvelables.

Commentaires d'ordre général :

Le fait que le thème « transport de marchandises » ait été retenu pour élaborer le plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques pour le Québec semble prometteur. Toutefois, déjà, à la lecture du diagnostic du secteur présenté dans le Cahier des participants, nous sommes étonnés de constater que ce dernier ne propose pas une vue d'ensemble. Pour bien comprendre le fonctionnement du secteur et cibler adéquatement les actions prioritaires pour faire progresser le Québec dans la transition énergétique, un portrait complet s'avérerait essentiel. Comment se répartit le transport de marchandises par mode (part modale), quels sont les impacts sociaux et environnementaux de chacun d'eux, quels sont les coûts (sociaux et environnementaux) associés à leur entretien, etc. Tous ces éléments doivent être documentés afin d'éclairer une meilleure prise de décision. À l'heure actuelle, un certain nombre de données sur le transport des marchandises est disponible. Par contre, elles sont pour la plupart incomplètes, dispersées, difficiles à obtenir, obsolètes et varient bien souvent d'une source à l'autre. Bien que certaines initiatives aient vu le jour récemment, dont celle mise en œuvre par la Sodes et Innovation maritime visant à rendre accessibles des statistiques sur le transport maritime², il n'existe aucune banque de données permettant de dresser un portrait exhaustif et systématique du secteur et d'offrir une compréhension fine de son fonctionnement, de ses retombées et de ses impacts.

Aussi, il nous apparaît incongru que la question de l'exemplarité de l'État soit un sujet abordé uniquement à travers les thèmes « bâtiment commercial et institutionnel » et « transport de personnes ». Par le passé, des projets majeurs du gouvernement du Québec (La Romaine par exemple) ont opté pour le transport routier pour l'approvisionnement de leurs chantiers. Or, il est reconnu que le transport maritime reste le mode de transport le plus respectueux de l'environnement puisqu'il est notamment celui qui émet le moins de gaz à effet de serre³ et celui qui présente la meilleure efficacité énergétique⁴. Le gouvernement du Québec aurait donc tout intérêt à faire du transport maritime le choix

² La Sodes et Innovation maritime ont annoncé le 7 décembre dernier que la phase d'implantation du Système d'information maritime (SIM) était complétée. De nombreuses informations touchant l'industrie maritime sont maintenant accessibles via un portail Web : <https://www.statsmaritimes.com/>

³ Au Québec, le transport maritime ne compte que pour 0,9 % des émissions de GES du secteur des transports et ses émissions ont même baissé de 46 % depuis 1990 (source : MDELCC, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre, 2014 et évolution depuis 1990*).

⁴ Avec 1 litre de carburant, pour une tonne métrique de marchandises transportées, le navire (aux dimensions de la Voie maritime) parcourt 394 km, le train 226 km et le camion 49 km (Source : *Environmental and Social Impacts of Marine Transport in the Great Lakes-St. Lawrence Seaway Region* (janvier 2013)).

prépondérant pour ses projets majeurs, donnant ainsi l'exemple en recourant au mode le plus efficace.

RECOMMANDATION 1 :

DÉVELOPPER UNE BANQUE DE DONNÉES

Que le gouvernement du Québec, en concertation avec l'industrie et le gouvernement fédéral, s'assure que soit développée une banque de données – en complémentarité avec celles déjà existantes pour éviter la duplication – permettant de dresser un portrait exhaustif et systématique des chaînes logistiques de transport des marchandises et d'acquérir une connaissance fine de son fonctionnement, de ses retombées et de ses impacts.

RECOMMANDATION 2 :

EXEMPLARITÉ DE L'ÉTAT EN TRANSPORT DES MARCHANDISES

Faire du transport maritime le choix prépondérant pour les projets majeurs du gouvernement du Québec en imposant le recours au mode le plus efficace dans l'octroi des contrats.

Commentaires concernant trois des cinq grandes orientations qui serviront de guide pour la mise en place des objectifs et des mesures présentés dans le plan directeur

1. Prioriser l'efficacité énergétique comme première filière de l'offre d'énergie.

L'industrie maritime fait très bonne figure dans l'atteinte des objectifs d'efficacité énergétique⁵. Depuis quelques années déjà, les armateurs procèdent au renouvellement de leur flotte afin de mettre en service des unités plus performantes et plus efficaces. À ce jour, l'industrie a investi plus d'un milliard de dollars pour atteindre ses objectifs d'économie d'énergie. Pour y arriver, elle bénéficie entre autres de programmes d'aide financière octroyée par le gouvernement du Québec. En effet, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2020), le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a notamment pour mandat de mettre en œuvre la priorité 16, soit d'« Améliorer l'efficacité du transport maritime, aérien, ferroviaire et hors route »⁶. Ce mandat

⁵ Ressources naturelles Canada. *Guide de données sur la consommation d'énergie, 1990 à 2014*, p. 124 et *Environmental and Social Impacts of Marine Transport in the Great Lakes-St. Lawrence Seaway Region* (janvier 2013)).

⁶ <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/programmes-aide/Pages/Programme-aide-amelioration-efficacite-maritime-aerien-ferroviaire.aspx>

s'est traduit par la création du Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF) en matière de réduction des émissions de GES. Très apprécié du secteur maritime, ce programme est financé par le Fonds vert et il nous apparaît essentiel qu'il soit reconduit dans le prochain Plan d'action sur les changements climatiques du gouvernement du Québec.

Par ailleurs, à l'heure actuelle, plusieurs avenues sont explorées afin d'accroître l'efficacité énergétique dans le secteur du transport de marchandises. L'électrification en est une mais, compte tenu de l'immensité du territoire du Québec, sa portée nous semble limitée. Il est impératif d'innover en matière de solution énergétique et d'élargir nos horizons sur les options qui s'offrent à nous.

Sur son site Web, TEQ donne la définition suivante de l'efficacité énergétique :

« Domaine de la gestion de l'énergie qui vise l'obtention d'un meilleur rendement énergétique par le choix des sources d'énergie, par le recours aux innovations technologiques les plus appropriées, par le choix des équipements et des procédés les plus performants (...) ».

Autrement dit, l'un des principes fondamentaux de l'efficacité énergétique est d'utiliser la source d'énergie la plus appropriée et la plus performante. Ce principe devrait aussi s'appliquer au secteur du transport de marchandises. Il suffit d'utiliser le bon mode de transport au bon endroit. La complémentarité des différents modes de transport prend ici tout son sens. Il est reconnu qu'une révision en profondeur de nos modes de transport des personnes et des marchandises s'impose⁷. Le transport de marchandises produit à lui seul 40 % des émissions de GES du secteur des transports. Ces émissions sont en croissance et, si la tendance se maintient, devraient dépasser celles du transport de passagers d'ici 2030. Du total des émissions de GES de ce secteur, soulignons qu'environ 80 % proviennent du transport par camion.

Par conséquent, les mesures et objectifs inclus dans le plan directeur de TEQ et relevant de l'efficacité énergétique doivent prendre en compte cette réalité et revoir le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement dans son entièreté. Pour ce faire, il est facile de s'inspirer des bonnes pratiques mises en place à l'international. En France, par exemple, *le développement d'autoroutes ferroviaires, notamment au départ des principaux ports, doit permettre de supprimer les trajets routiers, longue distance, supérieurs à 500 km, conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement, voire pour des*

⁷ Gouvernement du Québec, 2012. Le Québec en action vert 2020. Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, p. 24.

distances inférieures lorsque le niveau de trafic est important. Le mode combiné est l'un des instruments facilitant un report modal massif qui doit être privilégié⁸.

Le mode maritime étant le plus efficace pour le transport d'une grande quantité de marchandises ou de marchandises surdimensionnées, sur de grandes distances, celui-ci devrait être privilégié selon ces paramètres. Il serait par exemple beaucoup plus efficace d'avoir recours au transport maritime lorsqu'il s'agit de transport d'éoliennes ou de celui de produits pétroliers vers le Saguenay.

RECOMMANDATION 3 :

RENOUVELER LES PROGRAMMES D'AIDE ISSUS DU FONDS VERT

Que le gouvernement du Québec, dans son prochain plan d'action sur les changements climatiques, renouvelle le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF) en matière de réduction ou d'évitement des émissions de gaz à effet de serre (GES).

RECOMMANDATION 4:

TRANSFERT ET COMPLÉMENTARITÉ MODALE

Établir, par le biais de mesures et de politiques, une réorganisation complète de la chaîne d'approvisionnement en misant sur la complémentarité des modes.

⁸ La transition énergétique dans les transports. JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, Juillet 2013. http://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Avis/2013/2013_16_transition_energie_transport.pdf

2. Réduire la consommation des produits pétroliers

La réduction de la consommation des produits pétroliers est certes nécessaire dans le contexte climatique actuel. Cette option semble toutefois utopique considérant l'économie de marché dans laquelle nous évoluons. De plus, cette solution ne s'applique pas nécessairement à tous les modes de transport. Le transport maritime, par exemple, présente déjà un bilan positif en termes d'efficacité énergétique, et ce, bien qu'il soit un grand consommateur de produits pétroliers. Pour cette raison, nous insistons pour que les mesures envisagées par TEQ, dans le cadre de cette orientation-ci, ne se limitent pas uniquement à la réduction de la consommation des produits pétroliers mais englobent également la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Une transition énergétique réussie passe également par ce dernier aspect.

RECOMMANDATION 5 :

RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Que les mesures envisagées par TEQ, dans le cadre de l'orientation 2, ne se limitent pas uniquement à la réduction de la consommation des produits pétroliers mais englobent également la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

3. Favoriser la production et la consommation des énergies renouvelables.

Au même titre que la réduction de la consommation des produits pétroliers, la production et la consommation des énergies renouvelables s'avèrent aujourd'hui nécessaires. Une fois de plus, TEQ gagnerait à élargir sa vision en ce sens, en incluant notamment des énergies alternatives. Le meilleur exemple demeure le recours au gaz naturel liquéfié, une tendance de plus en plus en

forte dans le domaine des transports. Dans le secteur maritime, certains armateurs canadiens ont déjà commencé à acquérir des navires fonctionnant au gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant de remplacement. Ce type de carburant présente en effet certains avantages devant être pris en considération, dont des économies en coûts, des réductions d'émissions de GES, de polluants atmosphériques et de particules fines. Il est important ici de mentionner que la Société des traversiers du Québec, bras maritime du gouvernement du Québec, a commandé trois navires hybrides qui seront ou sont en partie propulsés au GNL. De plus, un système d'approvisionnement en GNL est offert depuis mai 2017 au Port de Montréal, constituant ainsi un premier pas pour encourager les armateurs à se tourner vers cette option appelée à jouer un rôle de premier plan dans les efforts de réduction des émissions polluantes. Des projets sont à l'étude pour étendre ce réseau d'approvisionnement dans d'autres ports sur le Saint-Laurent.

Le gouvernement du Québec doit donc continuer d'encourager ce genre d'initiatives par le biais de programmes d'aide financière mais aussi à

Le GNL, un carburant écologique pour le transport maritime

travers des mesures et politiques visant la transition énergétique. Pour ces raisons, nous pensons que les mesures envisagées par TEQ dans le cadre de cette orientation-ci, ne doivent pas se limiter à la production et la

L'utilisation du GNL comme carburant marin présente des avantages indéniables déjà reconnus ailleurs dans le monde, notamment en Europe. À l'heure actuelle, il constitue l'une des meilleures alternatives pour les armateurs : il n'émet pratiquement pas de polluants atmosphériques (NOx et SOx) ni de particules fines, tout en permettant de réduire jusqu'à 25 % les émissions de GES comparativement au diesel.

consommation des énergies renouvelables, mais doivent considérer l'utilisation de ressources alternatives, moins polluantes.

RECOMMANDATION 6 :

FAVORISER L'UTILISATION DE RESSOURCES ALTERNATIVES, MOINS POLLUANTES

Que les mesures envisagées par TEQ, dans le cadre de l'orientation 3, ne se limitent pas uniquement à la production et la consommation des énergies renouvelables, mais englobent également l'utilisation de ressources alternatives, moins polluantes.