



**GASTON DÉRY  
CONSEILLER STRATÉGIQUE  
BIOÉNERGIE AE CÔTE-NORD**

**Question 1 : Rétabec souhaite relancer l'usine de Bioénergie AE Côte-Nord en privilégiant le secteur maritime comme consommateur du biocarburant qui pourrait y être produit. Pourquoi miser sur le secteur maritime du Québec dans le cadre de cette reprise des activités à Port-Cartier?**

**Réponse 1 :** D'entrée de jeu, je rappelle que le réchauffement climatique n'est plus une prévision, mais une réalité à l'échelle mondiale.

Le Québec et le Canada ont pris des engagements afin de diminuer les gaz à effets de serre et de mettre en place une relance économique verte. Les biocarburants issus de la biomasse forestière constituent un atout pour que le Québec devienne un leader pour les bioénergies. Dans sa phase actuelle, le biocarburant produit à Port-Cartier peut facilement devenir, à moyen terme, une solution pour diminuer les volumes de mazout lourd.

L'industrie maritime est une grande industrie qui se fixe comme objectif d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050 et l'utilisation de biocarburants dans les navires constitue l'un des moyens à fort potentiel pour atteindre cet objectif. D'ailleurs, lors d'une rencontre sous la formule d'un webinaire organisée par l'atelier Merlin au mois de mai dernier, il a été possible de mettre en perspective

cette avenue, qui de plus a aussi été abordée lors des Assises québécoises du secteur maritime et Greentech.

**Question 2 : Plusieurs défis attendent l'industrie maritime dans sa quête de la carboneutralité. En quoi le biocarburant produit à l'usine de Bioénergie AE Côte-Nord pourrait aider l'industrie à atteindre cet objectif?**

**Réponse 2 :** Depuis quelques années, certaines entreprises maritimes ont amorcé des tests pour utiliser des biodiésels et les résultats sont concluants. Cependant, la principale problématique en est une, d'approvisionnement.

Cependant, précisons que l'huile pyrolytique (RFO) produite à Port-Cartier a fait l'objet de tests chez Arcelor Mittal (2015). Ces essais ont nécessité des investissements de près de 2 millions de dollars, ce qui a permis la substitution d'un des neuf brûleurs d'une fournaise. 1,373 ML de RFO furent brûlés dans cette zone, ce qui a permis le remplacement de 0, 688 ML de mazout lourd (HFO) et ainsi réduire les GES de 2 166 TM.

Les tests actuellement en cours concluent que le RFO peut substituer le HFO dans ces zones sans risque.

sans risque. De plus, l'ingénierie de procédé chez Arcelor (Port-Cartier) accepte le RFO comme substitut. D'ailleurs, Bioénergie AE Côte-Nord a signé un important contrat d'approvisionnement d'huile pyrolytique avec Arcelor Mittal en avril dernier.

Spécifiquement au secteur maritime, des tests effectués par un laboratoire américain et par le Serex d'Amqui pour évaluer une utilisation du biocarburant de l'usine de Port-Cartier à bord de navires arrivent aussi à des résultats intéressants.

En poursuivant la phase de test, nous pourrions poursuivre le développement et devenir une solution aux problèmes d'approvisionnement en biocarburants au Québec pour l'industrie maritime.

**Question 3 : Avant d'arriver à un partenariat permettant l'utilisation de biocarburant à bord de certains navires, plusieurs étapes restent à franchir. Quelles sont-elles?**

**Réponse 3 :** Il faut en premier lieu poursuivre les recherches opérationnelles afin de pouvoir bien cerner les conditions d'utilisation et la performance des huiles pyrolytiques avec le mazout lourd.

Un protocole de recherche est en cours avec le SYREX, l'IMAR, Bioénergie AE Côte-Nord et l'industrie maritime du Québec a tout avantage à y participer afin de développer ce fort potentiel. Ce protocole de recherche permet ainsi d'amorcer des tests afin d'en arriver à une utilisation concrète et efficace du biocarburant pour les navires. Cette situation est porteuse d'espoir pour l'avenir en lien avec les objectifs de l'industrie maritime.

**Question 4 : La foresterie et le secteur maritime sont deux pans importants de l'économie québécoise. Croyez-vous que ce projet a le potentiel de devenir un modèle de collaboration et ainsi permettre de créer, via la valorisation des rebuts de bois, une certaine forme d'économie circulaire?**

**Réponse 4 :** Le Québec est riche de son secteur industriel. L'industrie forestière est partout au Québec et génère des retombées économiques substantielles pour le Québec. Elle assure la survie de plus de 145 municipalités au Québec.

De son côté, l'industrie maritime assure une logistique d'approvisionnement indispensable pour de nombreux produits essentiels importants pour les citoyens, les entreprises, etc.

En ayant comme débouché l'industrie maritime pour le biocarburant, on redonne un nouveau souffle à l'industrie forestière qui doit se diriger vers de nouveaux marchés dans le contexte mondial actuel.

Sur le plan environnemental, on attribue aux sous-produits forestiers une nouvelle vocation, favorisant une utilisation locale de ces produits, un exemple probant d'économie circulaire. Quant à l'industrie maritime, cette avenue lui donne accès à un produit québécois de qualité.

Il demeure certain qu'une collaboration entre ces deux industries importantes au Québec demeure un signal significatif de la volonté de contribuer aux objectifs gouvernementaux de diminution des GES et au bénéfice de toute la société.

Cette collaboration peut permettre au secteur forestier de valoriser ses rebuts

et faciliter la transition énergétique du secteur maritime. Cela démontre le grand sens des responsabilités de ces deux grandes industries québécoises tout en mettant à l'avant-scène le concept d'économie circulaire.

### **À propos de Bioénergie AE Côte-Nord**

L'usine Bioénergie AE Côte-Nord (AECN), membre de la Sodes, est le résultat d'un partenariat entre Arbec Bois D'Œuvre, le Groupe Rémabec et Ensyn Technologie. Une usine de classe mondiale, adjacente à la scierie d'ARBEC Inc. à Port-Cartier, qui est la première du genre à utiliser la technologie du procédé de pyrolyse RTPMC pour convertir des restes de la récolte de billes de résineux ou des sous-produits de la scierie d'ARBEC en biocombustibles renouvelables. Ce procédé de pyrolyse (RTPMC) est le fruit de près de 20 ans de recherches et d'améliorations constantes. Soulignons que l'usine a nécessité des investissements de plus de 110 M\$.

Gaston Déry qui était conférencier lors de la Journée maritime québécoise d'octobre 2021, agit présentement comme conseiller stratégique auprès de l'entreprise BIOÉNERGIE AE Côte-Nord afin de mettre en valeur leur usine de production de biocarburants à partir de sous-produits forestiers et de tisser des liens avec l'industrie maritime qui se fixe comme objectif la carboneutralité en 2050 en utilisant notamment les biocarburants.

