

ENTREVUE DU MOIS PRÉSENTÉE PAR



**DAVID MARTIN
PROPRIÉTAIRE
GROUPE CSL**



David Martin croit fermement que les grandes entreprises ne se limitent pas uniquement à leur bilan financier, mais qu'elles doivent être mesurées en fonction des actions positives qu'elles prennent. C'est la philosophie qu'il a mise en place en tant que propriétaire du Groupe CSL. Il a utilisé son rôle pour aider à transformer l'entreprise, qui possède la plus grande flotte de vraquiers autodéchargeurs du monde, en une voix de premier plan dans le transport maritime écoresponsable. En outre, la passion de David pour le développement durable l'a amené à s'impliquer auprès de World Wildlife Fund (WWF) Canada, où il a notamment été président du conseil d'administration de 2017 à 2020.

Questions 1: À l'occasion de l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, le Groupe CSL a annoncé poursuivre son engagement vers un transport maritime plus vert en testant l'utilisation du biodiésel sur la moitié de la flotte canadienne. Pourquoi avoir opté pour ce type de carburant?

Réponse 1 : Nous croyons fermement que les entreprises de transport maritime comme la nôtre ont un rôle à jouer dans l'atteinte des cibles de réduction en CO2 mises de l'avant par le gouvernement du Canada. Chez CSL, l'exploitation écoresponsable de nos navires fait partie de nos valeurs. C'est pourquoi nous sommes fiers de lancer ces tests, les

plus importants jamais effectués sur l'utilisation du biodiésel dans le secteur maritime.

Nous en sommes arrivés là en explorant plusieurs types de carburants alternatifs pour déterminer lequel conviendrait le mieux à notre flotte. Alors que plusieurs options de carburant sont prometteuses, elles ne sont pas nécessairement assez développées pour être utilisées sur nos navires. Nos critères principaux étaient que ce projet contribue à une réduction majeure de nos émissions de GES, que le carburant soit disponible en quantité suffisante et qu'il soit simple de convertir nos moteurs. Le biodiésel répondait parfaitement à ces conditions en nous permettant de réduire nos émissions de



SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT

de modifications majeures aux moteurs. C'est ce qui en a fait l'option la plus intéressante pour nous.

Nous avons donc entamé des premiers tests l'an dernier sur deux navires, tout d'abord en utilisant un mélange qui contient un faible pourcentage de biocarburant pour vérifier si les moteurs allaient bien réagir. Lorsque ces tests se sont avérés concluants, nous avons augmenté progressivement la concentration de biodiésel, jusqu'à utiliser un carburant composé à 100% de biodiésel. Cette année, nous effectuons des tests sur huit navires, soit la moitié de notre flotte canadienne. Nous espérons que ces tests ouvriront la voie à une utilisation accrue de biodiésel dans le secteur maritime, autant au Canada qu'ailleurs au monde.

Question 2 : À quoi visent les tests effectués avec ce carburant fait entièrement de matières organiques non-comestibles?

Réponse 2 : Le biocarburant que nous utiliserons est effectivement un biodiésel de deuxième génération, c'est-à-dire qu'il est fait entièrement de sous-produits alimentaires non comestibles. C'est un carburant qui n'a jamais été testé dans le secteur maritime à une échelle aussi importante que ce que nous nous apprêtons à en faire. Donc, la première utilité de ces tests est de vérifier les paramètres d'utilisation de ce nouveau carburant. Nous allons tester comment le biodiésel réagit dans différentes conditions, la quantité d'énergie qu'il produit et comment il interagit avec les moteurs des navires. D'ailleurs, nous avons choisi huit navires qui sont représentatifs de notre flotte au Canada en matière de marque, type et puissance de moteur.

Le but ultime de ces tests est de démontrer que l'utilisation de carburants alternatifs et peu polluants dans le secteur maritime est possible et réalisable. Nous prenons les devants pour inspirer et ouvrir la voie aux autres armateurs à explorer l'utilisation de ces carburants et à lancer d'autres projets de réduction de pollution. Bref, nous espérons que ces tests marquent un important pas vers la décarbonisation du transport maritime au Canada. Bien entendu, il reste plusieurs défis à relever. La structure de prix du biodiésel est bien différente de celle du carburant diesel fossile, et la chaîne d'approvisionnement est moins bien développée. Par contre, nous sommes d'avis qu'en démontrant que c'est possible d'utiliser du biodiésel à grande échelle dans le secteur maritime, des solutions à ces défis sont possibles. Nous comptons sur la participation des autres acteurs du secteur et des instances gouvernementales, notamment par le biais d'incitatifs, pour y arriver.

Question 3 : Cette démarche s'ajoute à votre éventail d'initiatives environnementales, quelle importance occupe l'environnement dans la prise de décision stratégique chez CSL?

Réponse 3 : Je crois fondamentalement que les entreprises les mieux positionnées pour faire face aux défis d'avenir sont celles qui mettent l'innovation environnementale au cœur de leur modèle d'affaires. La protection de l'environnement et la responsabilité sociale sont des valeurs très importantes pour moi et ma famille, et c'est pourquoi je me suis longtemps impliqué au sein de World Wildlife Fund.



SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT

Je suis donc très fier que ces mêmes valeurs se soient transmises dans tous les volets de notre entreprise, ce qui a engendré la mise en place d'initiatives et démarches en développement durable. Qu'il s'agisse de l'utilisation d'outils technologiques pour mesurer et optimiser nos opérations ou encore d'efforts pour construire des navires toujours plus efficaces, CSL se fait une fierté de toujours pousser plus loin avec nos mesures environnementales.

D'ailleurs, nous sommes engagés à être transparent sur nos activités et nous publions chaque année, un rapport de développement durable détaillé. Ce rapport permet à nos clients, nos partenaires et au public de suivre l'évolution de nos initiatives, comme notre programme SafePartners, qui vise à protéger les trois « P » : les personnes, la planète et la propriété.

Question 4 : Selon vous, quel est le principal défi pour l'industrie maritime dans un contexte de relance économique post-pandémie?

Réponse 4 : Le risque qui devrait préoccuper le plus le milieu maritime canadien est la complaisance. La pandémie a démontré à quel point le transport par navire est névralgique pour l'économie du Canada et du Québec. On ose espérer que tout « revienne à la normale » dans les prochains mois, mais ce que nous considérons « normal » n'est plus suffisant.

Nous devons saisir cette occasion pour repousser les limites qui désavantagent notre secteur. Tout d'abord, nous devons travailler avec les différents paliers gouvernementaux pour assurer une industrie du transport maritime sécuritaire, sûre, durable

et concurrentielle. La pandémie nous a démontré à quel point nos chaînes d'approvisionnement sont fragiles. Nous devons donc mettre en place des mesures visant à les renforcer avec des structures et des normes qui protègent nos marins, particulièrement en situation de crise.

Ensuite, le deuxième défi ne concerne pas le secteur maritime, mais bien les gouvernements qui nous encadrent. Ils ne doivent pas négliger l'apport vital du transport maritime dans la gestion de la pandémie et la reprise économique. Ce sont des navires qui ont transporté des centaines de milliers d'unités d'équipement de protection personnelle, essentielles aux soins de première ligne. Ce sont nos navires qui ont transporté le blé qui a été utilisé pour toutes ces recettes de pain que les gens à la maison ont cuisiné. Et ce sont nos navires qui vont continuer de transporter les matériaux de construction nécessaires pour construire les infrastructures qui vont relancer notre économie.

Enfin, la reprise économique est une opportunité pour améliorer notre bilan environnemental. Le transport maritime est déjà le moyen de transport le plus écoénergétique qui existe, mais nous pouvons en faire plus. Alors que la demande pour les biens et les nouvelles infrastructures sera au rendez-vous, nous pouvons répondre à l'appel tout en réduisant notre empreinte sur la planète. C'est le défi qu'on se donne chez CSL.