

Montréal, le 28 mai 2015

M. Pierre Arcand  
Ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Ministre responsable du Plan Nord  
Ministère de l'Énergie et des Ressources Naturelles  
5700, 4e Avenue Ouest  
Québec (QC)  
G1H 6R1

01 JUN 2015

OBJET : Commentaires du CPEQ portant sur le cinquième fascicule d'information déposé dans le cadre de la révision de la Politique énergétique du Québec

Monsieur le Ministre,

Le Conseil patronal de l'environnement du Québec (CPEQ) a pris connaissance du cinquième fascicule d'information publié (La décarbonisation du transport routier) et nous vous transmettons nos commentaires à l'égard de ce document.

## 1. Commentaires généraux

D'entrée de jeu, le CPEQ souligne que le document de réflexion présente un portrait juste et fidèle de la situation. De plus, nous estimons que l'approche préconisée – Éviter – Transférer – Améliorer – est la plus adéquate afin de déterminer les alternatives à l'utilisation des hydrocarbures dans le domaine du transport.

Toutefois, nous déplorons que le document ne préconise pas le recours à l'approche de l'évaluation coûts-bénéfices. Bien que le Québec doive mettre en œuvre des moyens afin d'atteindre sa cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES), il demeure important, à notre avis, d'être en mesure de quantifier les sommes associées aux mesures visant à « décarboniser » le transport routier. À ce sujet, nous considérons qu'il est nécessaire d'établir le coût associé à la réduction d'émissions de GES afin d'être en mesure de prioriser les mesures à mettre en place.

Nous rappelons par ailleurs que la nouvelle Politique énergétique ne doit pas tendre uniquement vers l'objectif de réduction des émissions de GES et que les choix du gouvernement doivent également favoriser, par exemple, le développement économique et la mobilité de la main d'œuvre.

## 2. Commentaires particuliers

### *Chapitre 5 – Les carburants de remplacement*

Avant d'examiner les carburants de remplacement, il nous apparaît important de rappeler la nécessité d'établir pour le Québec des objectifs réalistes. À ce sujet, nous estimons que l'horizon 2025 constitue une date d'échéance beaucoup trop rapprochée et qu'il sera impossible, d'ici là, de renouveler complètement le parc de véhicules automobiles de façon à éliminer la consommation d'hydrocarbures. Bien que nous encourageons l'utilisation des carburants de remplacement et la bonification de l'offre aux consommateurs, nous sommes d'avis que, d'ici 2025, ils ne pourront pas complètement remplacer les hydrocarbures, lesquels ne sont pas uniquement utilisés pour les transports.

Non insistons également sur l'importance de procéder à une évaluation complète et rigoureuse des coûts et des bénéfices de l'utilisation des carburants de remplacement. À ce sujet, nous soumettons que l'évaluation doit porter sur l'ensemble des coûts liés à chaque filière, incluant le coût de l'implantation des infrastructures.

Nous rappelons, par ailleurs, que, dans le cas des carburants provenant des hydrocarbures, 40% du prix payé à la pompe par le consommateur est perçu à titre de taxe et est utilisé afin de maintenir différents programmes. Afin d'établir les bénéfices réels de l'utilisation des carburants de remplacement, le gouvernement doit, dans son évaluation, considérer ce facteur.

Après avoir procédé à une étude du fascicule d'information, le CPEQ remarque qu'il possède que très peu d'informations concernant les carburants de remplacement et qu'il serait intéressant d'accorder à ce type de carburant une importance accrue lors de la rédaction de la Politique énergétique. Nous soumettons, par exemple, qu'il serait pertinent de développer la filière des biocarburants produits à partir de gras animal usé. À ce sujet, nous rappelons que le Québec possède une certaine expertise en ce qui a trait à la fabrication de ce type de biocarburant.

Nous constatons également que le document n'aborde qu'en surface l'utilisation du gaz naturel comme carburant. À ce sujet, nous rappelons que, pour le transport lourd, l'utilisation de combustibles gazeux, tels que le gaz naturel liquéfié, présente de nombreux avantages et nous encourageons le gouvernement à proposer des incitatifs financiers afin d'encourager les entreprises à convertir leur flotte de camions au gaz naturel liquéfié.

Nous soulignons également que le Québec aurait tout avantage à développer les biocarburants de seconde et de troisième génération, tels que les carburants cellulosiques produits à partir de résidus agricoles ou forestiers. En produisant des carburants cellulosiques plutôt que du carburant de première génération fait à base de maïs, l'enjeu entourant la disponibilité de la nourriture est neutralisé.

Toujours en ce qui concerne les carburants de remplacement, le CPEQ remarque que le fascicule d'information expose de façon exhaustive les bénéfices liés à l'utilisation de l'hydrogène. Bien que nous ne contestions pas ces affirmations, nous soulignons qu'il existe des problématiques opérationnelles importantes et qu'il est prématuré, pour l'instant, d'explorer la possibilité de convertir des véhicules à l'hydrogène. En effet, il s'agit d'une matière que l'on pourrait qualifier d'instable et qui est de nature à causer un risque pour la sécurité des utilisateurs. De plus, les stations-service actuelles ne sont pas adaptées pour l'entreposage ou l'entretien de véhicules propulsés à l'hydrogène.

Pour ce qui est de l'électrification des transports, le CPEQ constate que le gouvernement s'est fixé des cibles extrêmement ambitieuses pour le transport collectif. Toutefois, nous remarquons que très peu de mesures de financement destinées à l'électrification du transport collectif ont été proposées. Si l'intention du gouvernement consiste effectivement à s'engager dans la voie de l'électrification des transports, il est impératif, à notre avis, que des programmes d'aide financière soient mis en place. Nous sommes également d'avis que, afin de favoriser l'atteinte de ses objectifs en matière d'électrification des transports, le gouvernement ne devrait pas travailler en vase clos et consulter les manufacturiers automobiles.

En plus du transport collectif, le gouvernement semble accorder une grande importance à l'électrification du transport individuel. Toutefois, nous remarquons des lacunes importantes sur le plan de l'information et de la communication, si bien que le consommateur ne dispose que de très peu d'informations et n'est pas en mesure de comprendre pleinement les bénéfices associés à l'achat d'un véhicule électrique. Ainsi, nous recommandons au gouvernement d'intensifier ses campagnes de sensibilisation et d'information à l'intention des consommateurs.

### *Chapitre 6 – Éviter les déplacements motorisés*

Le CPEQ est d'avis que, bien que le fascicule présente un portrait fidèle de la situation, il ne propose aucune piste de solution. En effet, la majorité des mesures envisagées ont déjà été étudiées il y a plus de 10 ans et aucune nouvelle innovation n'est suggérée. À ce sujet, nous soumettons que le gouvernement devrait attribuer des sommes provenant du Fonds vert afin de stimuler les innovations dans le cadre de la nouvelle Politique énergétique.

Nous soumettons, de plus, que la signification du terme « éviter » dans ce chapitre doit être interprétée de façon large afin qu'elle traite de la gestion de la demande et des priorités. Une telle interprétation est à notre avis nécessaire afin d'éviter les incongruités et les messages contradictoires. À titre d'exemple, il nous semble difficile de réconcilier l'idée d'élargir le réseau autoroutier tout en espérant diminuer les émissions de GES.

Nous estimons par ailleurs que, malgré la bonne volonté des utilisateurs du réseau routier, il n'est pas nécessairement possible d'éviter les déplacements motorisés, et ce, particulièrement pour les livraisons nécessitant le transport lourd. En effet, il peut être extrêmement difficile d'élaborer des stratégies de transport, puisque la principale préoccupation des clients est le délai de livraison. Comme le transport routier constitue un moyen de transport rapide et flexible, il est souvent exigé comme mode de livraison.

### *Chapitre 7 – Transférer vers de meilleurs modes de déplacement*

Le CPEQ déplore qu'il n'existe aucun incitatif afin d'encourager les entreprises assujetties au Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre du Québec (SPEDE) à transférer vers de meilleurs modes de déplacement. Dans ce contexte, il devient difficile de croire que ces entreprises opéreront un changement si elles n'y voient aucun bénéfice. Le CPEQ est d'avis qu'une partie des sommes provenant du Fonds vert pourrait être utilisée afin d'élaborer des programmes incitant les entreprises assujetties au SPEDE à transférer vers de meilleurs modes de déplacement.

Nous nous interrogeons de plus sur le financement du transport collectif, qui devait être financé, à parts égales, par le gouvernement et par les municipalités. Or, nous avons été avisés que les municipalités ne semblent pas respecter cet engagement, si bien que les différentes sociétés de transport ne peuvent pas utiliser l'argent provenant du gouvernement et doivent rembourser les sommes reçues au Fonds vert. Nous sommes d'avis que ce financement est impératif afin de réaliser l'objectif de transfert vers de meilleurs modes de déplacement et qu'il est primordial de sensibiliser les municipalités à l'importance du financement des initiatives dans le domaine du transport en commun.

### *Chapitre 8 – Améliorer la performance des véhicules à moteur*

Le CPEQ reconnaît que, bien qu'elle s'améliore constamment, la technologie du moteur à combustion n'est pas très efficace. Pour cette raison, nous sommes d'avis que l'utilisation de l'éthanol devrait être favorisée puisque l'indice d'octane plus élevé de ce carburant permet une combustion plus efficace pour la nouvelle génération de moteurs.

Le CPEQ est également favorable à l'instauration d'un système d'inspection obligatoire des véhicules. Toutefois, un programme d'aide financière devrait être mis sur pied afin de permettre aux conducteurs moins fortunés, qui sont souvent propriétaires de voitures plus anciennes ou en moins bon état, de se conformer à cette obligation.

### *Chapitre 9 – La contribution de la décarbonisation du transport routier au développement du Québec*

La décarbonisation du transport routier peut être bénéfique pour le Québec pour différents aspects. En effet, outre la réduction des émissions de GES, l'électrification des transports peut apporter un bénéfice énergétique important. Toutefois, malgré les bénéfices possibles, nous craignons que, dans le secteur du transport des marchandises, il sera difficile de modifier les habitudes puisque les transporteurs sont tributaires des installations de recharge et de ravitaillement à l'extérieur du Québec.

Le CPEQ remarque, par ailleurs, que ce chapitre suggère surtout que la décarbonisation du transport routier ne peut s'opérer que par l'électrification des transports. Nous rappelons que l'utilisation des carburants de remplacement et du gaz naturel liquéfié devraient également être encouragées.

#### *Questions*

*1. Considérant son contexte particulier (climat, disponibilité énergétique, contexte, possibilités économiques, etc.), quelles sources d'énergie le Québec devrait-il privilégier pour le transport des personnes et celui des marchandises à l'horizon 2025?*

Le CPEQ constate que, pour ce qui est du transport collectif, les choix semblent déjà arrêtés. Ainsi, l'utilisation des carburants de remplacement doit être privilégiée durant la transition vers l'électrification. En ce qui concerne le transport individuel, nous sommes d'avis que le Québec ne devrait pas se limiter à une seule source. Ainsi, même si le gouvernement tend vers l'électrification, il ne faudrait pas, à notre avis, négliger l'utilisation des carburants de remplacement. Finalement, en ce qui concerne les transports lourds, le CPEQ privilégie l'utilisation du gaz naturel liquéfié.

*2. En matière d'efficacité énergétique, comment le Québec pourrait-il favoriser une plus grande appropriation des nombreuses possibilités de réduction de la consommation de carburants et d'émissions de GES par les propriétaires de véhicules?*

Puisque les citoyens ne semblent pas connaître les moyens mis à leur disposition pour réduire leurs émissions de GES, le CPEQ estime qu'il est essentiel, pour le gouvernement, de mettre en place un plan

de communication efficace. Le gouvernement devrait, par exemple, expliquer aux consommateurs les différences entre les différents types de carburants disponibles sur le marché.

Il serait également pertinent d'évaluer la possibilité d'offrir des incitatifs financiers pour les entreprises assujetties au SPEDE. De tels incitatifs permettraient aux entreprises assujetties au SPEDE d'élaborer, avec leur transporteur, des plans de transport efficace permettant la réduction d'émissions de GES.

*3. Devrait-on réduire les coûts des péages sur les routes et les ponts du Québec ou offrir des rabais sur les taux des parcomètres pour les véhicules tout électriques?*

Le CPEQ estime que l'ajout de parcomètres à tarif plus bas pour les voitures tout électrique peut s'avérer un incitatif intéressant pour l'achat de tels véhicules. Cependant, en ce qui concerne le coût des péages, nous sommes d'avis que cette mesure risque d'être difficile à appliquer et nécessiterait un système administratif complexe pour en justifier l'instauration.

*4. Devrait-on encourager les exploitants de stations-services à installer des infrastructures qui permettraient de faire le plein avec son véhicule — peu importe la nature de l'énergie qu'il consomme (essence, gaz naturel, électricité, hydrogène, etc.) comme cela est la norme en Californie?*

Puisqu'il s'agit d'une question de libre marché, le CPEQ préfère ne pas se prononcer sur cette question. Nous rappelons toutefois que l'hydrogène et le gaz naturel sont des composés plus volatiles que l'essence automobile et que, par conséquent, les stations-services désireuses d'offrir ce type de carburants devront entreprendre les démarches nécessaires afin d'adapter leurs installations pour offrir un service de ravitaillement sécuritaire.

*5. En intensifiant les mesures pour le transport collectif, le Québec pourrait-il du même coup appuyer la croissance de sa filière industrielle de construction d'autobus et de wagons de métro, créer plus d'emplois, réduire la congestion et la pollution urbaines et, ainsi, améliorer la qualité des milieux de vie?*

Le CPEQ est d'avis qu'il est important de favoriser le libre-marché. Ainsi, nous favorisons un processus d'appel d'offre élargi pour la construction des différents équipements roulants plutôt que de favoriser systématiquement les filières québécoises.

*6. Le Québec devrait-il mettre en œuvre un plan d'action pour stopper l'étalement urbain et ainsi protéger les terres agricoles, réduire la consommation d'énergie et optimiser les investissements publics?*

Le CPEQ estime que le gouvernement devrait élaborer un tel plan, lequel devrait également prévoir des mesures visant à favoriser la densification du territoire.

*7. Quel est le rôle de l'intermodalité et de la logistique du transport des marchandises considérant que les meilleures avenues impliquent des déplacements en provenance de régions ou vers des régions situées à l'extérieur du Québec, soit l'Ontario et les États-Unis?*

Le CPEQ rappelle que, pour ce qui est du transport lourd, le Québec demeure tributaire de l'existence d'infrastructures de recharge ou de ravitaillement à l'extérieur de son territoire. Ainsi, dans ce contexte, plusieurs entreprises doivent faire face à un défi de taille, puisque les infrastructures pour le ravitaillement des camions propulsés au gaz naturel liquéfié ne sont pas présentes partout.

*8. Quelles mesures seraient susceptibles d'influencer le comportement des automobilistes et des entreprises et de favoriser l'utilisation efficace et économe de l'énergie pour les déplacements et le transport des marchandises?*

Le CPEQ remarque que, comparativement aux autres marchés nord-américains, le parc automobile québécois est composé de plus petits véhicules. Il semble que le signal de prix, à l'achat du véhicule ou à la pompe, soit le critère le plus important au Québec. Ainsi, la création d'incitatifs financiers à l'achat de véhicules offrant une meilleure efficacité énergétique représente, à notre avis, la mesure la plus efficace afin d'amener les automobilistes et les entreprises à modifier leur comportement.

*9. Compte tenu de leurs retombées positives et du fort potentiel offert par les transports collectifs et actifs, le Québec devrait-il accentuer son soutien aux transports collectifs et à l'aménagement, par les municipalités, de voies cyclables utilitaires dans les centres urbains?*

Il semble que 50% des sommes provenant de la vente des titres de transport collectif sont déjà alloués à la bonification de l'offre de service. Nous sommes d'avis que cette politique devrait être maintenue.

*10. Le Québec devrait-il s'inspirer d'autres États et obliger la vente de véhicules zéro émission sur son territoire? Vers une politique énergétique pour le Québec Décarbonisation du transport routier?*

Le CPEQ note que le Québec s'est déjà doté d'une politique d'électrification, qui, d'ailleurs, représente le poste budgétaire le plus important du Fonds vert. Ainsi, à notre avis, il n'y aurait pas lieu, pour l'instant, d'élaborer un règlement obligeant la vente de véhicules zéro émission sur le territoire québécois. Cette option pourrait cependant devenir pertinente si les politiques existantes n'apportent pas les résultats escomptés.

*11. À l'instar de l'Oregon et du Minnesota (États-Unis), de la Suisse et des Pays-Bas qui expérimentent la tarification dissuasive, devrions-nous imposer la pose d'une puce électronique permettant de tarifier les automobilistes en fonction du kilométrage parcouru à l'intérieur des périmètres urbains et du moment de la journée?*

Bien que, en comparaison avec le péage, la taxe kilométrique nous apparaît comporter moins d'effets négatifs pour les entreprises, nous craignons que la création d'une telle taxe impose à l'État un fardeau administratif difficile à gérer. Nous sommes d'avis qu'il est nécessaire, avant d'envisager la création d'une taxe kilométrique, de réaliser une analyse coût-bénéfices.

*12. Le Québec devrait-il, à l'instar d'autres États, viser à devenir carboneutre vers le milieu du présent siècle?*

Le CPEQ estime que l'horizon 2050 est trop éloigné et qu'il est impossible d'établir, pour l'instant, de tels objectifs. Par ailleurs, des études tendent à démontrer que l'utilisation du pétrole dans le domaine du transport routier sera encore nécessaire à cette époque.

*13. Le Québec devrait-il inclure des mesures incitatives ou réglementaires pour baliser la conversion de véhicules routiers (commerciaux et industriels) aux carburants gazeux à plus faible empreinte carbone, aux biocarburants, à l'électricité ou à l'hydrogène?*

Le CPEQ est d'avis que, même avec l'instauration d'incitatifs financiers pour la conversion des véhicules routiers aux carburants gazeux, le manque d'infrastructures de ravitaillement risque de ralentir la conversion des véhicules. À ce sujet, nous estimons que l'implantation de ces infrastructures et des infrastructures connexes risque d'être très coûteuse.

De plus, avant d'élaborer des mesures incitatives, le gouvernement du Québec doit s'aligner sur les normes concernant l'éthanol et les carburants de remplacement qu'Environnement Canada adoptera.

*14. Le Québec devrait-il obliger ses sociétés d'État à utiliser des véhicules équipés de moteurs autres qu'à essence?*

Il semble qu'il y ait déjà une politique en ce sens et nous encourageons le gouvernement à la maintenir.

*15. La Société du Plan Nord devrait-elle être impliquée dans la décarbonisation des transports en réduisant l'utilisation d'énergies fossiles pour ses déplacements sur le territoire du Plan Nord?*

Le CPEQ est d'avis que la mise en œuvre du Plan Nord constitue une excellente occasion de faire du Québec un modèle dans le domaine du développement durable. Dans ce contexte, nous estimons que la Société du Plan Nord pourrait être mise à contribution dans la décarbonisation des transports.

En espérant que ces commentaires vous seront utiles, je vous prie de recevoir, monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments respectueux.



Hélène Lauzon  
Présidente  
Conseil patronal de l'environnement du Québec

Québec, le 3 juin 2015

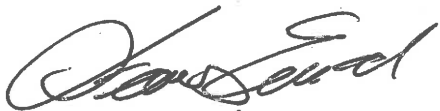
Madame Hélène Lauzon  
Présidente  
Conseil patronal de l'environnement du Québec  
640, rue St-Paul Ouest, bureau 504  
Montréal (Québec) H3C 1L9

Madame la Présidente, 

Au nom du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, ministre responsable du Plan Nord, M. Pierre Arcand, nous accusons réception de votre lettre du 28 mai dernier concernant le cinquième fascicule d'information déposé dans le cadre de la révision de la Politique énergétique du Québec.

Nous avons pris bonne note du contenu de votre envoi et nous vous assurons qu'il recevra toute la considération requise.

Veillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



François Émond  
Directeur de cabinet