

# LETTRE OUVERTE À MONSIEUR PIERRE ARCAND, MINISTRE DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES NATURELLES, SOUMISE DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS SUR LA NOUVELLE POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE 2016-2025

Le 12 juillet 2015

## **Objet : Transition énergétique : une politique pour assurer la sécurité de l'approvisionnement et la prospérité du Québec**

Monsieur le Ministre,

Le 15 juin dernier, lors de la table d'experts sur les hydrocarbures, vous avez indiqué que le but d'une politique énergétique est d'assurer la sécurité de l'approvisionnement et de promouvoir la prospérité économique du Québec. C'est donc dans l'optique de ces deux critères que je vous transmets ci-dessous mes commentaires et recommandations touchant la nouvelle politique énergétique du Québec, en ce qui concerne l'analyse des risques, le transit du pétrole de l'Ouest via le Québec et l'exploration d'hydrocarbures en sol québécois.

### **ANALYSE DES RISQUES**

Il va sans dire qu'une analyse objective et exhaustive des risques est un préalable incontournable à toute politique économique de grande envergure – *a fortiori* d'une politique énergétique présentant des risques évidents pour l'ensemble de la portion la plus densément peuplée du Québec et des sources d'eau potable de la quasi-totalité de sa population – considérant, entre autres, les risques auxquels le transport d'hydrocarbures expose le Saint-Laurent et les risques auxquels l'exploitation d'hydrocarbures expose le sous-sol du territoire.

Étant issue du monde des affaires et notamment du secteur de l'assurance de dommages, je suis particulièrement sensible à cet aspect du dossier – qui semble faire défaut dans la démarche du ministère. Deux remarques s'imposent à ce sujet.

Premièrement, tout en oscillant entre jovialisme (une catastrophe est peu probable) et alarmisme (une catastrophe est certaine), les études des promoteurs et des observateurs des divers projets ont toutes une chose en commun : aucune n'exclut totalement la possibilité qu'une catastrophe survienne. En gestion des risques, quand le risque est trop grand, à moins que la probabilité soit nulle, on s'abstient. (L'explosion de la plate-forme Deepwater Horizon était très peu probable. On connaît la suite.) Sachant que le risque existe, les conséquences associées au pire scénario doivent donc être quantifiées et diffusées, pour chaque projet.

Deuxièmement, compte tenu de la multiplicité et de l'envergure des activités en cours et projetées, des études à la pièce ne suffisent pas : il est impératif de réaliser et de fournir à la population une analyse complète des risques cumulatifs liés aux activités existantes et envisagées de transport des hydrocarbures – par trains, par navires et par oléoducs – ainsi qu'aux activités actuelles et envisagées d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures. À première vue, ces risques cumulatifs semblent d'une ampleur telle – notamment en ce qui concerne la contamination de l'eau potable, la perte de valeurs

des propriétés et la dégradation des écosystèmes – qu’aucun réassureur n’accepterait même d’envisager de les couvrir, si ce type de couverture existait. Il est primordial de soumettre cette impression à un examen indépendant et rigoureux car dans les faits, c’est le Québec et sa population qui jouent et joueront le rôle de réassureur.

### **TRANSIT DU PÉTROLE DE L’OUEST VIA LE QUÉBEC**

En ce qui a trait à la sécurité de l’approvisionnement, trois faits doivent être pris en compte.

- D’abord, le Canada produit déjà deux fois plus de pétrole qu’il n’en consomme et en exporte même plus qu’il n’en consomme.
- Ensuite, il circule déjà au Québec beaucoup plus de pétrole brut que les 350 000 barils qu’il consomme ou les 402 000 barils qu’il raffine chaque jour car la province sert de voie de passage à du pétrole brut destiné au Nouveau-Brunswick ou en partance vers les marchés étrangers.
- Et finalement, les raffineries du Québec œuvrent sur un marché libre : un suivi des données trimestrielles de la raffinerie Valero de Lévis, par exemple, révèle qu’elle s’approvisionnait autrefois principalement outre-mer, qu’elle achetait 80 % de son brut sur le continent au deuxième trimestre de 2014 et que la part de ses approvisionnements outre-mer a brusquement remonté en 2015, après que les prix internationaux aient brusquement chuté. À l’évidence, les prix et les capacités des équipements conditionnent les décisions d’achat, et non le nationalisme économique; rien ne garantit que nos raffineries s’approvisionneraient au Canada même si le Québec était couvert de pipelines!

À la lumière de ces trois considérations, il est clair que la sécurité de l’approvisionnement du Canada et du Québec n’est nullement menacée et que cet argument ne saurait d’aucune manière justifier la construction de nouvelles infrastructures de transport du pétrole de l’Ouest en sol québécois.

On sait, au demeurant, que les nouveaux projets de transport n’ont aucunement pour but de remplacer le transport ferroviaire, estimé plus dangereux pour les personnes. D’une part, les deux raffineries du Québec et la raffinerie Irving de Saint-Jean ont toutes investi des centaines de millions de dollars dans leurs terminaux ferroviaires et confirmé leur intention de continuer à utiliser ce mode de transport. D’autre part, un simple calcul démontre que s’il veut atteindre ses cibles de production et donc d’exportation, l’Ouest aura besoin de tous les modes transport auquel il aura accès pour amener son brut aux ports maritimes. Tant que le Québec demeurera « province ouverte », ses rails, son fleuve, son golfe et ses terres seront sillonnés au maximum par une industrie désespérément résolue à se désenclaver.

Sur le plan économique, il faut souligner que le transit de pétrole crée un nombre infime d’emplois et aurait dans le meilleur des cas des retombées négligeables pour le Québec par rapport aux inconvénients qui lui sont inhérents – même si la stratégie du gouvernement portait fruit et si les promoteurs consentaient quelques prix de consolation à la province. Par ailleurs, le secteur de l’énergie représentait 23 % de l’indice S&P/TSX en 2014, un pourcentage élevé pour un secteur aussi volatil. Le Québec n’a aucune raison de fournir à l’industrie pétrolière canadienne l’un des couloirs de transit qui lui permettrait d’augmenter sa production de près de 50 % d’ici 15 ans et

de rendre ainsi l'économie canadienne encore plus vulnérable au genre de soubresauts dont elle est présentement victime. Tout au contraire, le gouvernement du Québec devrait exiger le pouvoir de limiter le transit de pétrole par chemin de fer, par navire et par oléoduc sur son territoire, en se fondant sur les conclusions de l'analyse des risques cumulatifs lorsqu'elle sera disponible.

### **EXPLORATION ET EXPLOITATION DES HYDROCARBURES AU QUÉBEC**

Permettez-moi d'utiliser un parallèle pour exposer mon point de vue à ce sujet : celui de la « souveraineté alimentaire », en ce qui touche plus particulièrement les fruits.

Tout en reconnaissant que la consommation occasionnelle de fruits exotiques apporte couleur et variété au menu, plusieurs Québécois estiment qu'il serait contreproductif de délaissier les produits locaux pour privilégier uniquement les ananas d'Hawaï, les bananes d'Amérique centrale, les oranges de Floride, les clémentines du Maroc, les mangues du Mexique ou les kiwis de Nouvelle-Zélande...

Grâce au travail de sensibilisation des environnementalistes et des scientifiques, et à leur simple bon sens, ils savent que les fraises, les framboises, les bleuets, le cassis, les pommes, les prunes, les cerises et la rhubarbe de chez nous sont des choix plus intelligents : ils laissent une empreinte écologique plus légère, n'ayant pas franchi la moitié de la planète avant d'arriver dans nos assiettes; plusieurs sont meilleurs pour la santé car ils sont moins sucrés, plus antioxydants – et moins saturés de pesticides si choisis bios; étant produits localement, ils sont meilleurs pour la balance commerciale du Québec et pour la création d'emplois chez nous. Ainsi, les consommateurs québécois semblent de plus en plus nombreux à acheter ces produits locaux en saison, au marché public ou chez le producteur, et à en congeler une bonne provision pour l'hiver. Pour le plus grand bonheur de leurs papilles et de leurs portefeuilles.

Je crois que le virage énergétique du Québec doit ressembler à celui que je viens de décrire. Vouloir améliorer la balance commerciale du Québec et créer des emplois en produisant des hydrocarbures chez nous serait aussi illogique que de vouloir atteindre les mêmes fins en se lançant dans la culture des fruits tropicaux. Les deux seraient certes possibles, mais dans les deux cas, opter pour des produits de substitution locaux est à l'évidence infiniment plus efficace et plus rentable, quel que soit l'angle retenu : économie, santé publique, protection des écosystèmes.

En d'autres termes, pour diminuer la dépendance du Québec aux énergies importées et promouvoir la création d'emplois au Québec (ce qui est éminemment souhaitable), on ne doit pas viser à produire localement une portion des énergies fossiles qui répondent à 53 % des besoins d'énergie des Québécois, mais bien à diminuer rapidement ce pourcentage. Pour ce, il faut remplacer immédiatement une part substantielle des énergies fossiles par de l'efficacité énergétique et par des énergies propres produites au Québec, déjà disponibles.

À cette fin, il existe déjà une abondance de solutions responsables et rentables que le ministre doit saisir – sans même songer à permettre la destruction de notre terre nourricière et de notre eau potable sous prétexte de créer des emplois.

Trois exemples :

- 1) Le gouvernement doit rapidement prendre les mesures incitatives et coercitives nécessaires pour remplacer entièrement le chauffage au mazout de l'air et de l'eau dans les secteurs résidentiel, commercial et institutionnel par des sources d'énergie locales, propres et renouvelables : géothermie, biomasse, hydroélectricité. Plutôt que d'investir dans la destruction de la vallée du Saint-Laurent, de la Gaspésie, de l'Île d'Anticosti et du Golfe, plutôt que d'encourager la filière gazière à fond la caisse, le gouvernement doit soutenir le développement d'un savoir-faire en géothermie et d'une industrie de la biomasse forestière résiduelle. Il assurera ainsi la création d'emplois durables dans les régions – et peut-être même le développement d'expertises exportables qui pourraient faire l'objet d'une forte demande au cours des prochaines décennies (contrairement aux hydrocarbures).
- 2) Les transports représentent à eux seuls environ 75 % des produits pétroliers consommés au Québec et l'expérience a démontré à répétition que les prix élevés à la pompe découragent la surconsommation d'essence alors que l'essence à bas prix propulse les ventes de véhicules énergivores. Un moyen évident d'induire des comportements individuels qui amélioreront la balance commerciale du Québec est d'accroître la taxe sur l'essence de manière à maintenir les revenus gouvernementaux tout en provoquant une baisse de la consommation d'essence. Une manière peut-être plus pédagogique et plus acceptable socialement est l'imposition d'un « malus » qui frapperait sérieusement l'achat des véhicules plus gourmands que nécessaire. (Un « crédit de transport » devrait être créé, sous une forme ou sous une autre, pour éviter de pénaliser les familles nombreuses.) Le gouvernement du Québec ne peut pas tout à la fois se priver de ce genre de moyens d'améliorer la balance commerciale du Québec tout en utilisant l'argument du déficit commercial pour justifier l'exploitation d'hydrocarbures sur son territoire.
- 3) À l'échelle collective, le gouvernement doit reconnaître que si le déficit commercial dû à l'importation des combustibles fossiles représente 15 milliards \$ par an (avant la baisse des prix observée depuis la fin de 2014), l'achat de véhicules de plaisance neufs représente pour sa part 12 milliards \$ par an (largement acheminés à l'étranger), la subvention aux infrastructures routières non couvertes par les taxes sur l'essence totalise 15 milliards \$ par an et la subvention aux infrastructures de transport de marchandises non couvertes par les taxes sur l'essence ajoute 3 milliards \$ à ce fardeau. Il doit aussi reconnaître que la prééminence de l'auto occasionne des coûts exorbitants en pertes de productivité (embouteillages) et en santé publique (sédentarité, pollution atmosphérique et maladies conséquentes), et que l'étalement urbain rendu possible par la construction d'autoroutes continue à gruger le patrimoine agricole du Québec.

Au vu de ces chiffres et de ces faits, il est clair que le budget annuel de dépenses et d'investissement de 4 milliards \$ accordé au transport en commun est risible pour une société qui prétend vouloir assainir ses finances publiques (à commencer par un contrôle des coûts de son système de santé), s'affranchir de sa dépendance aux énergies fossiles et diminuer ses émissions de GES, stimuler son économie et créer des emplois locaux. Le Québec doit cesser de mettre tous ses œufs dans le panier d'infrastructures produisant les effets contraires à ceux qui sont recherchés et divertir au moins 50 % de la subvention aux infrastructures routières vers le transport collectif électrique, en milieux urbains. Il doit aussi se pencher sur l'aberration que constitue le transport massif de marchandises par camions sur les longues distances, avec les coûts que l'on sait pour les infrastructures routières. L'heure est

venue d'entreprendre un vaste chantier pour doter le Québec d'infrastructures de transport du XXI<sup>e</sup> siècle et revitaliser, ce faisant, Montréal – la métropole qui devrait être le fer de lance de l'économie québécoise. De tous les virages que la nouvelle politique énergétique doit déclencher, celui-ci est sans aucun doute celui qui recèle le plus grand potentiel de rentabilité à tous égards.

## **CONCLUSION**

Il existe certainement d'autres solutions du XXI<sup>e</sup> siècle pour permettre au Québec d'investir dans une prospérité durable plutôt que dans un secteur révolu dont l'avenir financier ne s'annonce pas plus reluisant que sa feuille de route écologique passée. Somme toute, pour que la nouvelle politique énergétique fasse rimer énergie et économie, le gouvernement du Québec ne doit absolument pas se contenter de vœux pieux en attendant les percées technologiques « éventuelles » qui servent actuellement de paravent à son immobilisme en matière de virage énergétique et de prétexte à son soutien enthousiaste, sonnante et trébuchant, au secteur des hydrocarbures. Il doit tourner le dos aux énergies fossiles et investir immédiatement sa créativité, ses compétences ainsi que ses marges de manœuvre financières dans l'efficacité énergétique, dans les énergies locales, propres et renouvelables, ainsi que dans les infrastructures de transport qui nous éloignent le plus des hydrocarbures, soit les infrastructures de transport collectif électrique. Il sera toujours temps de profiter des innovations technologiques à venir pour faire les pas supplémentaires qui s'imposeront, le moment venu.

Carole Dupuis