

**MÉMOIRE COMPLÉMENTAIRE PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE  
RELATIVE À LA FUTURE POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE DU QUÉBEC**

**POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE DU QUÉBEC : RETOUR VERS LE FUTUR OU LE PASSÉ ?**



Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique  
484, route 277, Saint-Léon-de-Standon, Québec, G0R 4L0  
[www.aqlpa.com](http://www.aqlpa.com)

15 juillet 2015

## À propos de l'AQLPA

Fondée en 1982, l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) regroupe aujourd'hui plus de 27 000 membres et sympathisants issus de toutes les régions du Québec. L'AQLPA s'est donnée pour mission de contribuer à la protection de l'air et de l'atmosphère, pour améliorer la santé des humains et celle des écosystèmes.

L'AQLPA a pour objectifs de favoriser et promouvoir des actions, des aménagements et des idées conformes aux principes du développement durable. Elle vise notamment à regrouper les associations environnementales et para-environnementales afin de lutter contre les pollutions atmosphériques, leurs sources et leurs conséquences.

Au fil des ans, elle a développé au Québec des approches novatrices dans l'atteinte d'objectifs environnementaux par des instruments incitatifs, fondés sur le partenariat à travers différents projets et programmes. Entre autres, le projet *Un air d'avenir* favorisant l'inspection, l'entretien et l'efficacité énergétique des véhicules routiers au Québec; le projet *Faites de l'air*, le programme de recyclage de vieux véhicules, financé par le gouvernement du Québec, qu'elle a initié et géré visant à réduire la pollution émise par les véhicules âgés et à encourager l'utilisation de modes de transports plus durables. Ainsi que le programme *Changez d'air*, le programme provincial de retrait et remplacement d'appareils de chauffage au bois polluants dans toutes les régions du Québec, sauf l'île de Montréal.

Elle est également intervenue sur plusieurs projets énergétiques devant divers forums pour renforcer les instruments de régulation et de planification afin de favoriser une stratégie de gestion à long terme des choix énergétiques incluant le développement de sources d'énergie moins polluantes, la conservation et l'efficacité énergétique.

## POUR INFORMATION

Alain Brunel, directeur climat énergie AQLPA  
T 514 835-3402 / alain.brunel@aqipa.com

Bernard Roy, directeur général AQLPA  
T 418 642-1322 poste 235 / bernard.roy@aqipa.com



Association québécoise de  
lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)  
484, Route 277  
Saint-Léon-de-Standon (Qc) G0R 4L0  
Téléphone : 418 642-1322  
Courriel : info@aqipa.com

## La politique énergétique du Québec : retour vers le futur ou le passé ?

Pour l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), la future politique énergétique du Québec doit clairement se caler sur les exigences scientifiques du dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)<sup>1</sup>, regarder en face l'impasse de civilisation dans laquelle notre carbo-dépendance nous a entraînés et agir en conséquence. Une politique énergétique à la hauteur des défis actuels ne peut que planifier la décroissance des énergies du passé et soutenir résolument les énergies propres et la sobriété énergétique. C'est une exigence morale de notre temps et un impératif politique pour un « développement réellement durable ».

La commission sur les enjeux énergétiques du Québec avait rendu un rapport audacieux avec des propositions fortes allant dans ce sens. L'AQLPA avait accueilli favorablement plusieurs de ses recommandations, notamment en matière d'intégration de la maîtrise de l'énergie à l'aménagement du territoire et de sensibilisation de la population aux effets de l'entrée en vigueur du Système de plafonnement et d'échange des droits d'émissions (SPEDE). Dans le cadre de cette précédente consultation sur la politique énergétique du Québec, l'AQLPA avait soumis [un mémoire](#), conjointement avec Stratégies Énergétiques, comportant 54 recommandations. Ces recommandations sont encore valables et le mémoire AQLPA/SÉ sera déposé concomitamment au présent mémoire complémentaire qui est signé uniquement par l'AQLPA.

### Il est minuit moins une

Force est d'admettre aujourd'hui que nous n'avons pas avoir pris la mesure de ce fait majeur : il est presque minuit avant que la porte ne se referme à jamais sur l'option d'une limitation des dégâts climatiques annoncés par la science. En effet, le cours actuel des émissions de gaz à effet de serre nous mène droit vers l'emballement climatique avec un réchauffement planétaire moyen de 3-4°C, et son cortège de conséquences catastrophiques qui rendent cette trajectoire économiquement totalement insoutenable. Ces conséquences délétères pour l'activité humaine se font déjà sentir aujourd'hui avec une augmentation planétaire moyenne d'un petit degré Celsius depuis le début de l'industrialisation.

Quelques exemples : après 5 ans de sécheresse extrême dans une grande partie de la Californie, le plus important État producteur de fruits et légumes des États-Unis ne dispose plus que d'un an de réserve en eau dans ses réservoirs. Cette année plusieurs milliers de personnes sont mortes de chaleur dans le sous-continent indien où le thermomètre a dépassé les 45°C et même atteint les 50° C en Inde! Dans l'autre hémisphère des Amériques, le [Brésil](#) connaît sa pire sécheresse depuis 80 ans. Dans le nord-est des États-Unis et dans les provinces maritimes, des précipitations neigeuses très importantes et récurrentes sont tombées l'hiver dernier, tandis que des inondations historiques ont frappé le Texas ce printemps; l'ouest canadien lui est actuellement en feu, ce qui libère davantage de carbone.

En Antarctique ouest, la [plateforme glaciaire Larsen B](#) s'amenuise rapidement et devrait être complètement désintégrée d'ici la fin de la décennie selon la NASA. Cette plateforme glaciaire disparue, les glaciers qu'elle retient en leur faisant barrage, glisseront dans l'océan plus vite et contribueront à accélérer la hausse du niveau de la mer. Mauvaise nouvelle aussi du côté de l'Antarctique est : le [glacier Totten](#) fond rapidement. Il contient à lui seul assez de glace pour hausser le niveau de la mer de 3,5m, autant que les glaciers de l'Antarctique ouest. Il est plus sensible qu'on le croyait au réchauffement des océans en raison de la structure géologique sous-marine qu'il chevauche, laquelle permet aux eaux chaudes de l'océan de le gruger par en dessous sur une vase surface.

Bienvenue dans notre nouveau régime climatique... où tous les signaux virent au rouge...

### Des mesures insuffisantes

---

<sup>1</sup> [..\..\Climat\GIEC 2014 Synthèse\SYR AR5\\_SPM.pdf](#)

Les mesures envisagées jusqu'à présent par les pays du monde sont nettement insuffisantes pour ramener la hausse du thermomètre mondial vers 2°C – seuil adopté lors de la Conférence de Copenhague en 2009 et officiellement acté par celle de Cancun de 2010. Nous sommes donc encore plus éloigné du seuil de réchauffement planétaire à 1,5°C, seuil que les petits États insulaires et de plus en plus de scientifiques, dont le renommé James Hansen - jugent nécessaire de ne pas franchir afin d'éviter les interférences dangereuses avec le système climatique. [James Hansen et al](#), dans un article publié en 2013 dans la revue PLOS One, affirment, à partir de l'étude de données paléo-climatiques, que le seuil de 2°C va provoquer de lentes rétroactions positives dans le système climatique qui amplifieront inévitablement le réchauffement et nous mèneront au final à une augmentation moyenne de 3 ou 4°C.

Pour avoir une chance de limiter la hausse de température à deux degrés, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) estime qu'il faut diminuer les gaz à effet de serre mondiaux de 40 à 70% d'ici 2050, avec l'objectif long terme de zéro gigatonne de dioxyde de carbone équivalent, ou moins, avant la fin de 2100. Un objectif apparemment ambitieux mais qui risque fort, en fait, d'entraîner le dépassement de la cible des deux degrés. La trajectoire balisée par la science est donc claire. Il faut aller vers 100% d'énergie à émissions nulle de GES et ce, le plus vite possible. Les objectifs intermédiaires ne font sens que rapportés à cet objectif ultime.

La corrélation forte constatée entre les quantités de dioxyde carbone crachées dans l'atmosphère et l'élévation des températures globales entraîne que, selon le dernier rapport du GIEC, il y a une limite au carbone pouvant être émis dans l'atmosphère d'ici 2100 pour rester sous la barre des 2°C. Ce budget carbone restant d'ici 2100 pour toute l'humanité était estimé à 1000 GtCO<sub>2</sub> en 2011.<sup>2</sup> Mais pour respecter le seuil de 1,5°C, Hansen et al suggèrent pour leur part qu'il faudrait plutôt viser la moitié de ce volume d'émission.<sup>3</sup>

Une conséquence implacable de cette mathématique du carbone est qu'il faut laisser dans le sol la majeure partie des réserves de combustibles fossiles pour atteindre l'objectif du 2°C et à plus forte raison si on cible 1,5°C. Les *réserves* totales de combustible fossiles disponibles en 2011 étaient estimées de 3,7 à 7 fois plus importantes que le budget de 1000 GtCO<sub>2</sub> et les *ressources* de carbone fossile potentiellement exploitables avec de nouvelles technologies de 30 à 50 fois le budget carbone total alloué pour limiter la hausse à deux degrés. Par conséquent, la plus grande partie des combustibles fossiles restant dans le sol ne doit pas être exploitée si l'on veut respecter l'objectif du 2°C.

Des [chercheurs britanniques](#) ont tenté de répartir les réserves fossiles inexploitées en fonction de leur contenu carbone et de leurs paramètres économiques d'exploitation. Résultat : le Canada devrait laisser dans le sol 75% de ces réserves totales de pétrole... et 85% de ces réserves de sables bitumineux.

Les émissions ont continué à croître depuis 2011 et le budget carbone restant en 2015 n'est plus que de 892GtCO<sub>2</sub>. Autre point à prendre en compte : les émissions qui sont commises dans le système par les technologies déjà en fonction (centrales thermiques et moteurs à combustion). Il y en aurait pour 729GtCO<sub>2</sub> selon [Raupach et al](#). Solde net de nouvelles émissions pour toute l'humanité = 163GtCO<sub>2</sub> ou l'équivalent de 4 d'émissions mondiales de 2015...

### Les contradictions de Québec

Philippe Couillard a annoncé le 8 juillet, au Sommet des Amériques de Toronto, qu'il souscrivait à un objectif de réduction d'ici 2050 de 80 à 95% de ses émissions par rapport à 1990. L'AQLPA a salué l'adoption de cet objectif ambitieux, cohérent avec les constats scientifiques, mais a questionné la contradiction flagrante du gouvernement qui veut promouvoir dans le même temps l'exploitation du pétrole québécois, « pour diminuer la dépendance à l'égard du pétrole importé » dit le ministre Arcand, et qui a témoigné son soutien à l'implantation de l'oléoduc Énergie Est. La position du Québec semble avoir changée depuis l'abandon par TransCanada du port pétrolier de Cacoua. Québec juge maintenant qu'il n'y a plus assez de retombées économiques pour justifier son appui au projet. Mais le fait que les émissions de GES liées à la

<sup>2</sup> Voir le tableau 2.2 du IPCC Fifth Assessment Synthesis Report repris dans [ce blogue](#) de l'AQLPA.

<sup>3</sup> Attention aux différentes unités : le GIEC parle de dioxyde de carbone tandis que Hansen et al parlent dans leur article de quantités de carbone. Pour convertir le CO<sub>2</sub> en C il faut diviser par 3,67.

production et à la consommation du pétrole qui transiterait par l'oléoduc ne soient pas prises en compte dans les impacts environnementaux du projet ne semble pas gêner le gouvernement.

Or, selon des calculs effectués [l'Institut Pembina](#), complétés par [l'AQLPA](#), l'oléoduc Énergie Est ajouterait dans l'atmosphère l'équivalent des émissions de gaz à effet de serre de 7,6 millions de voitures par année ou 304 millions de véhicules sur sa durée opérationnelle de 40 ans, et ce, en calculant uniquement les émissions liées à la production. Si l'on comptabilisait les émissions liées à la combustion du pétrole Énergie Est, qui sont 5 fois plus importantes que les émissions liées à la production, ce projet à lui seul émettrait en 40 ans, 5,2 milliards de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>, soit autant de gaz à effet de serre que 1,3 milliard de voitures sur une année, ou 63 fois les émissions du Québec de 2011! En ajoutant les émissions liées au pipeline de la ligne 9B d'Enbridge, le total atteint 6,6 milliards de tonnes de CO<sub>2</sub> sur 40 ans !

Le Québec est en position géostratégique idéale pour empêcher la construction d'un projet de pipeline comme Énergie Est, qui serait le plus gros d'Amérique du nord avec une capacité de transport de 1,1 million de barils par jour ou 401 millions par année. Il est en position de démultiplier ses réductions de GES cumulées au moins par un facteur 63 ! Mais le gouvernement du Québec a décidé de limiter le mandat du BAPE sur l'oléoduc Énergie Est en excluant de son mandat les émissions de GES amont et aval liées au projet...

Des signaux contradictoires ont été envoyés par le gouvernement actuel - et le précédent - dans le domaine de l'énergie. Les investissements dans l'exploration du pétrole de schiste à Anticosti, la tentation d'exploiter le gaz de schiste de la vallée du Saint-Laurent, ou dans le Golfe Saint-Laurent en témoignent. La perspective d'aller chercher des redevances pétrolières, semble faire tourner les yeux de tous les gouvernants dans un contexte de déficit chronique du budget de l'État.

Le fascicule no 6 du MERN sur les hydrocarbures évoque les GES de manière presque accessoire comme si les projets de développement pétrolier du Québec n'auraient qu'une incidence marginale sur les émissions du Québec. La bourse carbone est en place, les mécanismes du marché feront leur œuvre semble-t-on penser. Faut-il comprendre ici que les automobilistes québécois paieront une surtaxe sur le litre d'essence pour financer les émissions du développement pétrolier ?

D'autre part, l'AQLPA a été déçue d'entendre que le projet du ministère relativement aux hydrocarbures ne semble pas être de réduire la dépendance à leur égard, mais bien de réduire la dépendance envers le pétrole importé. C'est étonnant d'entendre un ministre fédéraliste parler de la nécessité d'une diminution de pétrole importé alors que l'inversion vraisemblablement imminente de la ligne 9B d'Enbridge, qui a été approuvée sous conditions par l'Office national de l'énergie, devrait permettre d'approvisionner d'ici la fin de l'année la totalité du marché québécois avec du pétrole canadien. Faut-il comprendre que le pétrole canadien est considéré comme du pétrole étranger ?

### **Quelle évaluation du rendement énergétique des projets ?**

Le gouvernement est très intéressé de connaître le potentiel en hydrocarbures exploitables que le territoire du Québec pourrait receler. Mais, constat surprenant, l'évaluation du rendement énergétique net ou du taux de retour énergétique sur l'énergie investie des projets est absente du document de consultation. C'est pourtant une question d'une certaine importance lorsqu'on veut comparer les retours énergétiques des différentes filières énergétiques ou selon l'évolution des prix de l'énergie. Le géologue Marc Durand dans sa lettre déposée le 13 mars 2015 sur le site du MERN doute fortement de la rentabilité de l'exploitation du pétrole de shale d'Anticosti aux conditions actuelles compte tenu de l'économie général de l'exploitation du pétrole de shale et des conditions d'exploitation sur un site aussi isolé. Et dans sa lettre de mai 2015, qui évalue les taux de retour énergétiques sur l'énergie investie (Energy Return On Energy Invested), il montre que même avec des prix du pétrole beaucoup plus élevés, la rentabilité ne serait pas au rendez-vous car justement, des prix élevés font en sorte d'augmenter également le prix de l'énergie nécessaire à l'exploitation et donc induisent un EROEI déficitaire.

### **Québec subventionne l'industrie pétrolière**

Le gouvernement du Québec – le précédent - a investi des dizaines de millions de dollars d'argent public en prenant une participation dans Hydrocarbures Anticosti, hypnotisé par un éventuel klondike. Québec offre aussi un crédit d'impôt de 12 à 31% pour soutenir le risque des investisseurs dans les ressources naturelles. Cela peut représenter le financement du tiers des dépenses pour une petite entreprise n'ayant aucun revenu selon le fascicule du MERN. Il est également étonnant de lire que le gouvernement devise les possibilités de participation et d'investissement dans le secteur.

Un fonds capital mines hydrocarbure sera mis en place qui serait doté d'un montant de 1 milliard de dollars pour investir en partenariat avec le privé dans des projets « qui ont de bonnes perspectives de rendement et qui sont structurants pour l'économie du Québec. » Ainsi, au moment où toutes les instances internationales comme la Banque mondiale ou l'Agence internationale de l'énergie disent que les gouvernements doivent cesser de subventionner l'industrie pétrolière pour accélérer la réduction des émissions de GES, le Québec fait le choix inverse...

L'AQLPA pense qu'il s'agit d'un choix inconséquent et incohérent, un retour vers le passé. Québec doit prendre la voie de la nouvelle révolution industrielle.

### **Une nouvelle révolution industrielle**

Le changement semble titanesque. Il s'agit rien de moins que d'impulser et de soutenir une nouvelle révolution industrielle en misant sur des énergies, des technologies et des comportements à émissions de carbone basses sinon nulles ! C'est réalisable pour peu que la volonté politique y soit et que les actions soient toutes tendues de façon cohérente vers ce même but. Dans une étude princeps sur la transition énergétique mondiale Mark Z. Jacobson et Mark A. Delucchi, respectivement de Stanford et de l'université de Californie ont montré en 2009 comment il était possible d'aller vers 100% d'énergie renouvelable sur l'ensemble de la planète d'ici 2030.<sup>4</sup> Le soleil distribue en une heure autant d'énergie que l'humanité en consomme en un an...

Cette révolution énergétique est amorcée. Les investissements dans les énergies propres et renouvelables ont atteint \$207 milliards de dollars US à travers le monde en 2013. Et c'est la Chine qui mène le bal avec \$55GUSD, suivis des États-Unis et du Japon, avec respectivement des investissements de \$36GUSD et \$30GUSD en 2013.

Plusieurs gouvernements ont annoncé leur volonté de développer les énergies renouvelables : L'Uruguay veut atteindre 100% en 2020, le Danemark le fera en 2050; l'Écosse vise 100% d'électricité verte d'ici 2020 et la Norvège 68%. Nombre d'autres pays ont fixé des objectifs pour augmenter la part des énergies renouvelables dans leur portefeuille énergétique.<sup>5</sup>

Il faut dire que les technologies solaires et éoliennes deviennent de plus en plus compétitives. Un courtier financier comme Kepler Cheuvreux a mis en évidence l'intérêt croissant des énergies renouvelables comme le soleil et le vent en comparant leur retour énergétique net sur le capital investi.<sup>6</sup> L'idée est de comparer l'énergie nette rendue par les moteurs à essence, qui convertissent en travail utile au mieux 30% de l'énergie thermique injectée, avec l'énergie nette des moteurs électriques, beaucoup plus efficaces, qui convertissent au moins 75% de l'énergie fournie en travail utile (et ce, en comptant les pertes dues au transport de l'électricité!). La question posée : quelle quantité d'énergie nette est fournie par \$100 milliards US investis dans le pétrole par rapport à un investissement identique en solaire photovoltaïque, éolien terrestre ou éolien marin, alimentant un parc de véhicules électriques?

### **Rendement net : le pétrole déclassé par le soleil et le vent !**

Selon Kepler Cheuvreux, sur une durée cumulée de 20 ans, l'énergie éolienne terrestre produirait déjà aujourd'hui plus d'énergie nette pour le transport que le pétrole à \$50 le baril, l'éolien marin plus d'énergie nette que le pétrole à \$75 le baril et le solaire plus d'énergie nette que le pétrole à \$100 le baril. Et les résultats sont proprement stupéfiants quand l'effet de ciseau des coûts d'opération croissants pour le pétrole et décroissants pour les renouvelables est anticipé. À

<sup>4</sup> <http://www.scientificamerican.com/article/a-path-to-sustainable-energy-by-2030/>

<sup>5</sup> <http://www.blogueaqlpa.com/2014/12/14/une-revolution-100-renouvelable-a-notre-portee/>

<sup>6</sup> <http://www.blogueaqlpa.com/2014/12/08/avis-de-gros-temps-pour-le-petrole-extreme/>

l'horizon 2020, un investissement dans l'énergie éolienne terrestre pourrait générer près de 5 fois plus d'énergie nette en transport qu'un investissement équivalent dans le pétrole à \$125US le baril! Le solaire dépasserait même de 65% les rendements énergétiques nets du pétrole à 125 dollars... Soulignons que les externalités liées à l'usage du pétrole (pollution de l'air, effet de serre, déversements, accidents, etc.) ne sont même pas comptabilisées dans ces calculs.

### **Atouts et faiblesses du Québec**

La conjugaison de l'émergence des technologies propres et renouvelables et l'obligation morale de réduire radicalement les gaz à effet de serre fait que de nombreux analystes financiers du secteur de l'énergie estiment désormais que les investissements dans le secteur pétrolier sont en passe de devenir des actifs échoués. Des milliers de milliards de dollars d'investissements sont en jeu.<sup>7</sup>

Avec 99% de son électricité et 45% de son énergie totale provenant de sources renouvelables, le Québec partirait avec une longueur d'avance pour atteindre l'objectif d'éradiquer les émissions de GES de son bilan énergétique. Pour l'AQLPA, il ne fait aucun doute que favoriser l'exploration et l'exploitation du pétrole à un moment charnière de l'histoire où il faut clairement tourner le dos aux énergies fossiles constitue une grave erreur. L'enrichissement des Québécois et du Québec ne peut se faire avec une énergie associée avec la pollution locale et globale. D'autant que la base industrielle du Québec comporte des points forts dans les domaines de l'électricité et des technologies de l'information.

Mais elle comporte des points faibles aussi. L'industrie pétrochimique a un rôle économique important au Québec et ses emplois sont bien payés. La réduction des émissions de GES commande de réduire la consommation des produits de cette industrie. Elle devra donc à terme réduire sa voilure et se transformer. Mais pour l'instant, les politiques de Québec et Ottawa cherchent à inciter sa croissance.

Autre élément : la déferlante d'énergies renouvelables qui a commencé de transformer le monde se caractérise par la multiplication et la décentralisation des sources d'énergie. Les améliorations dans le domaine du stockage d'énergie électrique – par exemple le PowerWall de Tesla – prépare un environnement où l'autonomie énergétique des foyers et la déconnection à l'égard des réseaux est désormais possible et prévisible. C'est un environnement économique et social où le monopole énergétique Hydro-Québec fait figure de dinosaure.

### **Répartition du fardeau et des avantages**

Selon [l'étude du RNCREQ sur l'économie du pétrole](#), le Québec dépense 17\$ milliards par an en produits pétroliers et 9\$ milliards pour les véhicules, soit un total de 27\$ milliards par an ou 5% de son PIB. Une réduction d'à peine 12% de la consommation de pétrole en 6 ans injecterait 20\$ milliards de plus dans l'économie québécoise et générerait 130 000 emplois directs et indirects en 6 ans. Cela donnerait des économies de l'ordre de 2 000 à 4 000 dollars annuellement pour chaque foyer québécois soit suffisamment pour presque doubler le budget loisirs des ménages.

L'AQLPA souscrit totalement à cet objectif qui pourrait être bien plus ambitieux.

Par ailleurs, [l'état de l'énergie au Québec](#) réalisé par la chaire du secteur de l'énergie de HEC montre que les quintiles de revenus 4 et 5 correspondant aux revenus des 40% les plus riches du Québec consomment proportionnellement à leurs revenus une part jusqu'à près de deux fois moins d'essence que les 40% des quintiles 1 et 2 mais pour un montant de 2 à 5 fois supérieur en valeur absolue.<sup>8</sup>

Cela signifie clairement que les populations les plus pauvres seraient les premières bénéficiaires d'une diminution de leur consommation d'essence et que les populations les plus riches sont celles qui ont le plus de moyens et de marges pour financer cette baisse et qu'ils en bénéficieraient aussi grandement.

<sup>7</sup> <http://www.bloomberg.com/news/2014-12-02/oil-investors-may-be-running-off-a-cliff-they-can-t-see.html>

<sup>8</sup> *État de l'énergie au Québec*, chaire du secteur de l'énergie, HEC décembre 2014. p. 6



Plusieurs mesures permettraient de réduire la consommation de carburants et donc des GES du parc automobile du Québec. En voici quelques-unes :

- Améliorer l'offre de transport en commun et diminuer leurs tarifs par des revenus pris dans l'un et /ou l'autre des moyens suivants, taxe sur les stationnements, masse salariale des entreprises et usage de la route des automobilistes au moyen de péages modulés sur le réseau supérieur en fonction du type de véhicules et des heures de passage ou, éventuellement, de taxes kilométriques avec un barème proportionnel à la cylindrée et au poids du véhicule.
- Ces revenus supplémentaires permettraient de financer un monorail électrique rapide entre Montréal et Québec. Il est incroyable de constater qu'en 2015, 40 ans après les premiers TGV français et 50 ans après les premiers trains rapides japonais, le trajet Montréal-Québec soit toujours plus rapide à faire en voiture... Ils pourraient financer aussi la prolongation du métro vers l'est sur la ligne bleue et l'accélération de la mise en place du SRB sur Pie IX. L'AQLPA ne favorise pas la tendance actuelle à la privatisation des péages (autoroutes 25 et 30) et des lignes ferroviaires (SLR pont Champlain et Aéroport par Caisse de dépôt). La balkanisation des systèmes de transports, comme des instances décisionnelles de transport en commun dans la grande région de Montréal, rend plus difficile leur harmonisation et nuira à leur efficacité.
- Favoriser partout où c'est possible le développement de transports collectifs, d'auto partage, de covoiturage et de transports actifs. La priorité accordée depuis des décennies par le ministère des Transports du Québec au véhicule individuel entraîne aujourd'hui des congestions quasi permanentes sur les grands axes de Montréal et Québec. Autoriser les covoiturés, à trois par véhicules minimum, à utiliser les voies réservées aux autobus. Dans un premier temps, donner l'accès à ces voies réservées aux véhicules propres.
- Mettre en place un programme obligatoire d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA) pour les véhicules de plus de 8 ans, ce qui concerne quelque 40% du parc de véhicules du Québec. Ce programme devrait inclure un volet vérification des émissions polluantes et des points critiques de sécurité du véhicule comme le suggère la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec (TCEVRQ) dans sa lettre ouverte datée du 23 mai 2015 déposée dans le cadre de la présente consultation. La diminution du nombre d'accidents ou d'incidents liée à des véhicules en bon état a en soi une valeur éminente en termes de santé préservée pour les individus et de coûts évités pour la société. Mais les nombreuses pannes de véhicules sur le réseau supérieur provoquent également des embouteillages cause de pertes de productivité et des émissions polluantes inutiles. L'AQLPA estime d'ailleurs que la récurrence des contrôles devrait être aux 2 ans, à partir des 8 ans d'âge du véhicule, et non seulement au moment de la revente du véhicule comme le propose la TCEVRQ.
- Continuer à soutenir l'électrification des transports individuels et collectifs et les véhicules hybrides branchables. Tout le monde s'entend pour dire que le remplacement de tous les véhicules à essence par des véhicules électriques ne réglerait pas les problèmes de circulation en milieux urbains. En revanche, la diminution de la pollution de l'air -dont il n'existe pas de seuil sans danger - et de la pollution par le bruit, dont les effets néfastes sont sous-estimés au Québec, n'aurait que des effets bénéfiques pour la santé des populations.
- Mettre en place un système de bonus-malus sur les véhicules en fonction de leur consommation de carburants. Un tel système s'autofinancerait et il a été démontré, en France notamment, qu'il influence directement les choix d'achat.
- Soutenir un programme de recyclage et de mise à la ferraille des vieux véhicules polluants afin d'assainir le parc des véhicules et diminuer les émissions polluantes.



- Mais selon de nombreux organismes internationaux dont la Banque mondiale et l'Agence internationale de l'énergie, la première chose à faire pour diminuer les gaz à effet de serre associés au secteur de l'énergie serait d'éliminer les subventions à une industrie globalement multimilliardaire.

## Conclusion

Le présent mémoire avait pour but de compléter et mettre à jour l'analyse effectuée dans le mémoire déposé par l'AQLPA et Stratégies Énergétiques dans la dernière consultation en septembre 2013. Il n'a cependant pas été endossé par Stratégies Énergétiques pour des raisons logistiques. Les recommandations contenues dans notre mémoire conjoint demeurent toujours valides aujourd'hui. On peut notamment penser à l'intérêt de développer le biométhane mais surtout à la nécessité d'assurer une cohérence d'action gouvernementale au regard de l'enjeu climatique, difficulté toujours présente.

Le gouvernement libéral actuel semble pris, lui aussi, entre le marteau des contraintes climatiques et l'enclume de la poursuite et même de l'approfondissement de la carbo-dépendance, sans doute bien briefé par le lobby pétrolier. Au prétexte qu'il faudra du temps pour se libérer de cette dépendance, il veut soutenir l'exploration et l'exploitation du potentiel de ressources en hydrocarbures que recèlerait le Québec. L'exemple de la Norvège est souvent évoqué par les tenants du « on peut marcher et mâcher de la gomme en même temps », autrement dit on peut décarboner notre économie tout en produisant du pétrole.

Le problème ici c'est qu'on oublie que la Norvège a commencé à exploiter ses puits offshore à la fin des années 1970 et au début des années 80, à une époque où la crise climatique n'avait pas atteint l'ampleur qui est la sienne aujourd'hui. On oublie que le pétrole de la Norvège est situé en mer ouverte, accessible 12 mois par année. On oublie les conditions climatiques du Québec. Et surtout on fait l'impasse sur l'incroyable accélération de la crise climatique et le fait incontournable que nous ne pourrions pas exploiter toutes les réserves de combustibles fossiles si nous voulons limiter la hausse du thermomètre et ses conséquences multiples et systémiques.

Le soutien aux oléoducs Énergie Est et à l'inversion de la Ligne 9B, l'acceptation tacite aux projets d'expansion du transport de pétrole par trains et navires sont de la même eau. Le Québec se targue d'être un leader dans la prise en compte des changements climatiques mais il est en train de se transformer en une plaque tournante de l'exportation du pétrole nord-américain, donc se faire complice de la hausse des émissions de GES du Canada. Il serait pourtant en position géopolitique de résister à cet envahissement, s'il prenait la réelle mesure des exigences requises pour faire face à la crise climatique.

Fixer un prix carbone c'est bien, mais ce n'est que le début du chemin; en autorisant par ailleurs la croissance des émissions, le Québec ne pourra pas aller au bout du chemin.