

Le Québec, une nation phare pour le monde

D'une politique énergétique
audacieuse vers une réelle
indépendance face aux
énergies fossiles

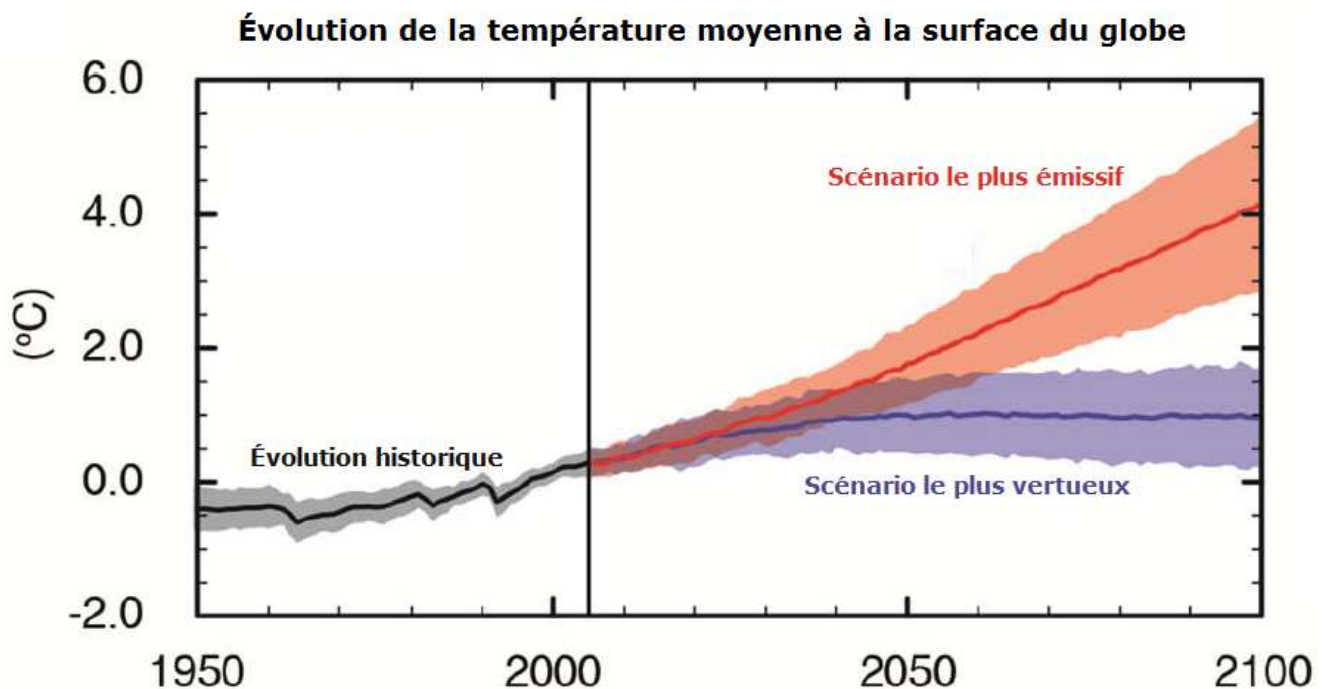
Mémoire de la Commission *Environnement
et énergie* de Québec solidaire présenté
à la Commission sur les enjeux
énergétiques du Québec

11 octobre 2013



Il est encore temps de sauver la planète par une action rapide et forte contre les complexes finance-pétrole et auto-bungalow

Le cinquième rapport du Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat des Nations unies (GIEC) confirme que depuis 1901, la température à la surface du globe a grimpé en moyenne de presque un degré centigrade. Sur l'horizon 2100, le scénario qui fait l'hypothèse d'un interventionnisme drastique prédit une hausse de température de 0,3°C à 1,7°C par rapport à la moyenne mesurée entre 1986 et 2005 et une hausse du niveau de la mer de 26 à 55 cm. Par contre, le scénario qui correspond à l'inaction actuelle annonce une hausse entre 2.6°C et 4.8°C et 45 à 82 cm pour celle des océans¹. Entre les deux scénarios, l'un « émissif », l'autre « vertueux », l'humanité doit choisir (voir la figure ci-dessous).



Adapté de IPCC, Working Group I Contribution to the IPCC Fifth Assessment Report. *Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Summary for Policymakers*, Intergovernmental Panel on Climate Change, Genève, septembre 2013.

Les très prudentes prédictions du nouveau rapport du GIEC prennent en compte la fonte des glaciers du Groenland et de l'Antarctique, contrairement au rapport de 2007, mais laissent de côté « le relâchement du méthane du pergélisol dans ses prévisions de hausses des températures mondiales » alors que celui-ci commence « ...à fondre à partir d'un réchauffement du globe de 1.5°C... » et qu'il contient « environ le double du CO₂ déjà présent dans l'atmosphère. »² Le nouveau rapport du GIEC constate pourtant « ...avec un niveau de confiance élevé, que les températures du pergélisol ont augmenté dans la plupart des régions depuis les

¹ IPCC, Working Group I Contribution to the IPCC Fifth Assessment Report. *Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Summary for Policymakers*, Intergovernmental Panel on Climate Change, Genève, septembre 2013.

² Alexandre Shields, « Rapport du GIEC - L'Arctique menacé d'un réchauffement de 7°C à 11°C d'ici la fin du siècle », *Le Devoir*, 1^{er} octobre 2013.

années 80. » Le Nord québécois et canadien, y inclus sa biodiversité, sera davantage frappé que le Sud. Reste que le Sud québécois verra sa température moyenne s'élever un peu plus rapidement que celle mondiale et connaîtra des vagues de chaleur qui « *augmenteront en intensité et en durée* ». S'y ajouteront « *une baisse marquée* » du niveau des Grands Lacs avec ses conséquences sur le St-Laurent et sa voie navigable sans compter « *l'érosion accélérée* » des régions côtières de son estuaire et du Golfe « *...en plus d'une augmentation du nombre et de l'intensité des tempêtes.* »

Il est minuit moins cinq

Selon le président du GIEC, il est « *minuit moins cinq* » c'est-à-dire qu'il est encore temps « *de contenir l'augmentation à 2°C* » que s'est fixée la *communauté internationale*... sans se donner les moyens de l'atteindre. Une augmentation au-delà rend très probable le déclenchement d'un engrenage de rétroactions incontrôlables (albédo accru de l'océan Arctique, fonte des glaciers et du pergélisol, limites de la capacité des océans de capter le gaz carbonique et la chaleur). « "Les changements climatiques sont un défi de long terme, mais qui exigent une action urgente, non pas demain, mais aujourd'hui et maintenant, étant donné le rythme et l'échelle avec lesquels les gaz à effet de serre s'accumulent dans l'atmosphère et les risques croissants de dépassement des 2°C d'augmentation de température", a déclaré pour sa part le directeur exécutif du Programme des Nations unies pour l'environnement, Achim Steiner. »³

La démission des gouvernements canadien et québécois

On sait d'entrée de jeu qu'on ne peut pas compter sur le gouvernement canadien qui « *a reçu en décembre 2012 à Doha un sixième prix Fossile de l'année parce qu'il représenterait une nuisance pour les négociations en cours, selon les groupes environnementaux.* »⁴ Ce gouvernement, quelque soit le parti au pouvoir, reflète le basculement de l'économie canadienne autour de l'axe finance-pétrole Toronto-Calgary aux dépens du défunt axe finance-industrie Ontario-Québec. Sa politique étrangère en appuie proactif aux guerres du pétrole étasuniennes en est le corollaire. Le gouvernement du Québec a beau s'être illustré en se proposant d'atteindre la borne inférieure de la fourchette du rapport du GIEC de 2007, soit une réduction en 2020 de 25% des gaz à effet de serre (GES) par rapport au niveau de 1990, les bottines ne suivent pas les babines. De dire la Commission sur les enjeux énergétiques : « *À sept ans se la date butoir, des programmes permettant ces cibles sont encore à définir. [...] Il doit absolument instaurer des mesures d'envergure pour y parvenir.* »⁵

La réduction de 40% des GES d'ici 2020 est possible si on est audacieux

La Commission suggère quelques cibles pour y arriver : conversion de 100 000 logements du mazout ou gaz naturel à l'électricité sur une possibilité de 650 000 ; convertir à l'électricité 31 000 bâtiments mais sans pointer du doigt le sous-secteur commercial et institutionnel, pourtant le plus mauvais élève avec une hausse de près de 20% des émanations de GES sur 20

³ Alexandre Shields, « Le péril climatique s'accroît », *Le Devoir*, 28 septembre 2013.

⁴ Alexandre Shields, « Le Canada, un cancre environnemental ? », *Le Devoir*, 28 septembre 2013.

⁵ Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, *De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique. Document de consultation*, Québec, ministère des Ressources naturelles, 2013, pages 34 et 49.

ans⁶ car il « *utilise largement les combustibles fossiles pour le chauffage des bâtiments* »⁷ ; retirer de la route ou convertir à l'électricité 2.1 millions d'autos ou de camions légers (près de 50% du parc) mais sans rien proposer pour le transport collectif ; et réduire des deux tiers les émissions des alumineries.⁸

L'urgence climatique réitérée par le cinquième rapport du GIEC commande plutôt d'atteindre non pas la borne inférieure de la fourchette de 25% pour les anciens pays industrialisés, responsable historique de la catastrophe appréhendée, mais la borne supérieure, soit « *de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à 1990 d'au moins 40 % d'ici 2020, et de 95% d'ici 2050 [et] d'abandonner l'utilisation des diverses formes d'énergie fossile d'ici 2030* » comme le propose Québec solidaire dans sa plate-forme électorale de 2012 et aussi dans son programme.

Comme notre parti le propose, il suffirait de parachever les propositions de la Commission par un programme de rénovation écoénergétique de tous les bâtiments résidentiels, institutionnels et commerciaux, d'un virage à 180 degrés vers le transport collectif électrifié des personnes et vers celui des marchandises par rail et par cabotage aux dépens de l'automobile et des camions lourds. Il faudrait aussi être plus exigeant envers les entreprises car « *les analyses d'efficacité énergétique démontrent l'existence d'un fort potentiel de gains énergétiques à réaliser dans le secteur industriel [...] En mars 2013, 2057 sites industriels avaient obtenu une certification ISO 50001 [performance énergétique], alors qu'on ne compte qu'un seul site certifié au Québec.* »⁹ Comme le rappelle la Commission : « *...au début des années 1980, le Québec a réussi à changer ses habitudes de consommation de pétrole de façon radicale [...] soit une chute de 41 % en neuf ans.* »

De puissants obstacles à vaincre

Pour ce faire, cependant, il faudra d'abord affronter le complexe finance-pétrole canadien. On reste étonné qu'un gouvernement se réclamant de l'indépendance ne soit même pas capable de dire non à ce complexe en proclamant un Québec libre de toute exploitation pétrolière et gazière et de tout transport et transformation de pétrole bitumineux et schisteux sur son sol. Il faudra aussi dompter la très corrompue industrie de la construction québécoise qui baigne dans le jus énergivore du paradigme auto-bungalow et de son corollaire d'autoroutes et de barrages, et aux transnationales des ressources naturelles, dont la Bourse de Toronto est l'accommodant centre mondial, en les nationalisant en tout ou en partie.

L'indépendance en devient incontournable pour s'assurer le contrôle du secteur financier afin de disposer des fonds importants pour financer les économies d'énergie et le transport collectif et par rail sans subir la fuite des capitaux et le boycott des investissements privés. L'existence d'une monnaie québécoise et de son corollaire, le contrôle des changes, rendra possible d'imposer davantage le capital sous toutes ses formes, de bloquer l'accès aux paradis

⁶ Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2010 et leur évolution depuis 1990*, Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, 2013, tableau 1.

⁷ Ibid., page 17.

⁸ Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, *De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique. Document de consultation*, Québec, ministère des Ressources naturelles, 2013, page 56.

⁹ Ibid., pages 34 et 57.

fiscaux et d'orienter l'épargne québécoise vers une révolution des systèmes de l'énergie, des transports et de la trame urbaine. La fin de l'étalement urbain en faveur d'une ville conviviale, dont l'auto ne serait plus la reine, et une agriculture biologique supplantant une polluante agro-industrie sont les buts à atteindre pour éviter le grand dérapage climatique.

Un nouveau printemps érable pour se mettre en mouvement

Pour se mettre en mouvement, il nous faut un printemps érable au cube. La revendication de la gratuité scolaire, portée par l'ASSE mais aussi par notre parti, en a été la bougie d'allumage. On ne voit pas pourquoi notre revendication de la gratuité du transport collectif étalé sur dix ans ne pourrait pas devenir cette bougie pour cette révolution écologique afin de sauver notre planète. Si le Québec fut le fer de lance de la Marche mondiale des femmes, il pourrait aussi l'être pour cette révolution.

Sortir du pétrole

Québec solidaire a clairement affirmé dans son programme en décembre 2011 «...que la souveraineté énergétique du Québec doit être prise en charge par le secteur public et la transition vers un autre système énergétique doit comprendre en priorité les économies d'énergie et les énergies renouvelables.»

Pour le faire, il est urgent d'œuvrer dans deux avenues. Une première qui vise à rompre avec notre dépendance aux énergies fossiles polluantes et avec le nucléaire, tandis que la deuxième vise à développer les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique. Ces deux dernières mesures énergétiques sont créatrices d'emplois verts et durables.

Présentement, Le Québec a une occasion en « **or** » de prendre un virage énergétique. Il peut réduire sa dépendance au pétrole et à ses gaz à effet de serre en développant ses «**propres**» énergies propres. Faut-il la laisser échapper?

Énergies fossiles polluantes

Au niveau des énergies fossiles polluantes qu'on retrouve, entre autres, dans les trains de la mort, Québec solidaire propose de:

- «Créer Énergie-Québec pour chapeauter la totalité de la production et de la distribution d'énergie sur le territoire québécois de même que la recherche effectuée dans le domaine et placera les entreprises du domaine de l'énergie sous contrôle public (participation majoritaire de l'État ou nationalisation complète au besoin)
- Mettre en place une stratégie pour abandonner l'utilisation des diverses formes d'énergie fossiles (pétrole, pétrole de schiste, gaz de schiste et charbon) d'ici 2030
- Interdire l'exploration et la production d'énergie fossiles et nucléaire sur le sol québécois»

Énergies renouvelables

L'une des voies à emprunter pour assurer l'avenir énergétique du Québec est le développement des énergies renouvelables.

Québec solidaire met de l'avant la priorisation de l'utilisation des énergies renouvelables propres comme l'éolien, la géothermie et le solaire « afin de limiter au maximum tout recours supplémentaire à l'hydroélectricité et aux énergies fossiles.»

Réduire notre consommation hydroélectrique vise, à court terme, de rompre avec notre recours à harnacher des rivières pour construire des barrages hydroélectriques et vise à long terme le démantèlement d'un premier barrage hydroélectrique pour redonner à nos rivières leurs libertés.

Énergie Éolienne

Le Québec profite d'un potentiel éolien dépassant de plusieurs fois sa production actuelle d'électricité.¹⁰ Par ailleurs, le développement actuel de la filière éolienne est à revoir. Le choix de laisser à l'entreprise privée le développement des parcs éoliens a entraîné beaucoup de critiques quant à la manière d'implanter les parcs en milieux habités. Ce choix a aussi fait en sorte qu'Hydro-Québec n'a pas développé l'expertise dans le développement et la gestion de ces parcs. Finalement, le coût à payer pour l'électricité ainsi produite s'en est trouvé accru.¹¹

Québec solidaire propose de placer les entreprises du domaine de l'énergie sous contrôle public et de nationaliser le développement de l'énergie éolienne au sein d'Éole-Québec. Ceci permettra de réglementer ce secteur et d'assurer un développement des économies et la création d'emplois dans les régions. Cependant, il est essentiel que l'implantation de parcs éoliens en milieux habités se fasse en concertation et en partenariat avec les autorités locales et autochtones.

Efficacité Énergétique

Québec solidaire met aussi de l'avant le recours aux mesures d'efficacité énergétique afin de réduire notre consommation nationale énergétique et augmenter nos économies d'énergie. Ces économies en plus de ceux provenant de l'utilisation des énergies renouvelables serviront à électrifier des secteurs de l'économie responsables des émissions des gaz à effet de serre, tels que le transport, tout en limitant tout recours supplémentaire à l'hydroélectricité.

Avantages

- Réduction des gaz à effet de serre :
«Depuis 1990, les diverses actions réalisées au Québec dans le domaine de l'efficacité énergétique ont généré un total cumulatif de 1,2 Mtep d'économies d'énergie récurrentes...Les économies de combustibles ont eu pour effet de réduire les émissions cumulées de 1,4 Mt éq. CO₂.»¹²
- Avantages économiques concurrentiels, créations d'emplois et investissements :
«De 2002 à 2012, les subventions en efficacité énergétique et la part des clients ont représenté des investissements de 2 milliards de dollars qui ont généré, selon nos estimations, environ 40 000 emplois-années directs, indirects et induits. Sur une durée de vie moyenne de 10 à 15 ans, le coût moyen annualisé des mesures d'efficacité énergétique est :
 - *de 2,5 ¢/kWh économisé, inférieur au plus bas coût d'approvisionnement d'Hydro-Québec Distribution, soit 2,79 ¢/kWh d'électricité patrimoniale;*
 - *inférieur au coût d'approvisionnement des distributeurs de gaz naturel et de pétrole;*
 - *comparable à celui des États américains.»¹³*

¹⁰ Louis-Gilles Francoeur, « L'Arabie Saoudite de l'énergie verte », *Le Devoir*, 28 février 2004.

¹¹ Gabriel Ste-Marie, *Le développement de la filière éolienne au Québec et ses coûts*, rapport de la Chaire d'études socio-économiques de l'UQAM, Montréal, juin 2005.

¹² Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, *De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique. Document de consultation*, Québec, ministère des Ressources naturelles, 2013, page 24.

¹³ Ibid., pages 45 et 46.

- Des rénovations majeures et en profondeur dans les bâtiments au niveau de l'enveloppe, des systèmes mécanique et électriques, du contrôle et de la régulation, et autres, permettront des économies d'énergie d'au moins 25%. Ce chiffre est très conservateur lorsqu'on le compare avec ce que la Régie du Bâtiment avance suite à l'adoption du nouveau règlement modifiant le code de construction, entré en vigueur le 30 août 2012. Ce nouveau règlement vise à améliorer l'efficacité énergétique des nouvelles constructions d'habitation par l'entremise de nouvelles mesures. Ces dernières concernent l'enveloppe du bâtiment et la ventilation mécanique. *«Ces nouvelles mesures permettront d'améliorer de 20 à 25% la performance énergétique des constructions neuves par rapport à la réglementation précédente, tout en assurant, et même en améliorant le confort des personnes qui y résident. Comme on doit s'y attendre, ces nouvelles exigences engendreront un coût supplémentaire pour les nouveaux propriétaires, mais cette augmentation sera facilement récupérée sur une période d'à peine trois ou quatre ans, et cela, sans compter les économies qui seront réalisées à long terme»*¹⁴. Pour créer un engouement populaire, nous croyons qu'il serait nécessaire de permettre aux petits et moyens usagers qui rénoveront leur habitation de réduire leur charge financière énergétique totale, tant pour la consommation d'énergie que pour l'amortissement des coûts d'efficacité énergétique, dès la première année.

Défis

Il reste du chemin à faire avec les énergies polluantes. En effet, on constate que suite aux mesures d'efficacité énergétiques implantées par le Gouvernement du Québec et les distributeurs d'énergie *«...les économies d'énergie relatives au gaz naturel et au pétrole sont faibles par rapport à celles qui sont réalisées en énergie propre. En effet, ces dernières filières, qui satisfont 53 % des besoins d'énergie au Québec, ne totalisent que 35 % d'économies d'énergie, un déséquilibre qui ne peut se poursuivre dans le cadre d'un programme de lutte contre les changements climatiques.»*¹⁵

On est encore très loin de la cible du 25 % de réduction des gaz à effet de serre par rapport à 1990, fixait par le Gouvernement du Québec : *«les gains d'efficacité énergétique atteints jusqu'à aujourd'hui ne représentent que 1,5 Mt éq. CO₂...Ces réductions correspondent à 22 % de la cible de contribution de l'efficacité énergétique et à une réduction de seulement 1,8 % des émissions de GES par rapport à l'année 1990.»*¹⁶

¹⁴ Régie du bâtiment du Québec, « Survol du règlement sur l'efficacité énergétique », *rbq.gouv.qc.ca*, en ligne : < <https://www.rbq.gouv.qc.ca/salle-de-presse/les-grands-dossiers/efficacite-energetique/survol-du-reglement-sur-lefficacite-energetique.html> >, consulté le 11 octobre 2013.

¹⁵ Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, *De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique. Document de consultation*, Québec, ministère des Ressources naturelles, 2013, page 24.

¹⁶ Ibid., page 49.

Ilots de chaleur

Un autre défi de taille vient contrer les efforts déployés en efficacité énergétique et c'est les ilots de chaleur en milieu urbain. Les ilots de chaleur ont pour effet d'augmenter la température jusqu'à 10 degrés de plus que les endroits environnants. Ils perturbent le climat, l'écosystème, accentuent les problèmes de santé publique (asthme, coup de chaleur, etc.), et contribuent à l'augmentation de la demande en climatisation et par la suite à la consommation énergétique. Une partie de cette consommation énergétique est rejetée vers l'extérieur en forme de chaleur ce qui a pour effet d'augmenter la température extérieure et augmenter en conséquence, la charge de climatisation. C'est un cercle vicieux qui s'amplifie dans les milieux urbains où la chaleur reste piégée entre les édifices, comme dans une cuvette. Ces ilots de chaleur ont des conséquences néfastes sur les économies d'énergie à court terme et sur l'économie à long terme.

En plus des effets nocifs que ces ilots de chaleur ont sur l'environnement, le climat, les écosystèmes et la santé publique, les conséquences seront plus alarmantes dans les prochaines années à venir avec l'étalement urbain et l'amplification de ces Ilots de chaleur, si aucune mesure n'est prise pour les éliminer. En premier temps, l'augmentation des charges de climatisation va augmenter la demande électrique locale, de sorte qu'Hydro-Québec pour répondre cette demande devra réduire sa part en électricité destinée aux marchés extérieurs, et ainsi réduire ses revenus. Ce phénomène va continuer à s'accroître jusqu'à ce que la demande électrique locale va dépasser la capacité d'Hydro-Québec à fournir de l'électricité, surtout en été lorsque le niveau de l'eau dans les barrages est à son plus faible niveau. Notre objectif de ne pas construire de nouveaux barrages sera menacé.

Habitation durable

Dans le concept d'habitation durable, l'efficacité énergétique (les négawatts, ou économies d'énergie) est en pratique indissociable de la production et de l'utilisation d'énergies douces (autoproduction d'énergie de diverses façons).

Une habitation durable est respectueuse de l'environnement par sa construction, son orientation, sa localisation et son utilisation. Elle consomme moins d'eau et moins d'énergie. Le maintien d'une température confortable hiver comme été ne requiert qu'une faible consommation d'énergie, de préférence autoproduite.

Les principes de la construction durable s'appliquent dès la planification d'une construction nouvelle, de même que lors de la rénovation d'une maison existante. Ces principes touchent notamment le choix du terrain et l'orientation du bâtiment, l'accessibilité universelle, la façon de réduire le volume, et de disposer, des rebuts de construction, des mesures des infiltrations d'air et des pertes de chaleur, du chauffage (et de la ventilation, le cas échéant), de l'utilisation optimale de l'éclairage naturel, de la robinetterie, de la qualité et de l'étanchéité de la fenestration, de l'isolation des murs, et des finitions de planchers.

Le choix du terrain devra privilégier les sites où les services (aqueduc, égout, etc.) sont déjà disponibles. L'habitation devra être à une distance minimale des lignes à haute tension. L'orientation du bâtiment devra permettre l'usage maximum du solaire passif, telles qu'avoir les pièces de séjour du côté sud et les chambres à coucher du côté nord.

La construction devra être pensée en fonction d'une accessibilité universelle, c'est-à-dire en fonction de personnes ayant des infirmités ou à mobilité réduite. L'idée maîtresse est d'avoir toutes les commodités sur un même étage, et que les installations soient facilement accessibles par une personne qui utilise une chaise roulante ou une marchette.

La construction devrait être planifiée de façon à réduire au maximum le volume des déchets, et prévoir la réutilisation ou le recyclage du maximum de ceux-ci. Ceci inclut le recyclage de déchets de démolition. Le principe directeur est que l'empreinte écologique des matériaux récupérés/recyclés devrait être inférieure à celle de matériaux neufs.

Les infiltrations d'air et les pertes de chaleur devraient être mesurées et localisées, et les mesures d'isolation appropriées devraient être prises. Les essais d'infiltrométrie, de thermographie, devraient être effectués.

Le chauffage et la ventilation devraient être soigneusement planifiés. L'arsenal pour optimiser le chauffage et la ventilation, à un coût minimum, sans sacrifier le confort, est très varié: du solaire passif (orientation du bâtiment, choix des pièces qui seront au sud et de celles qui seront au nord, présence d'un larmier du côté sud, et d'arbres matures), à un système de chauffage de grande efficacité (biénergie, chauffage au bois conforme à la norme EPA, foyer de masse), à un système de chauffage ayant une autonomie partielle (chauffe-eau solaire) ou presque complète (géothermie ou puits canadien: des systèmes qui récupèrent la chaleur du sol ou du sous-sol).

L'accès à l'éclairage naturel sera favorisé, surtout du côté sud; les portes et fenêtres devront être certifiées Energy Star, ou supérieures. Les fenêtres triples seront privilégiées. L'éclairage requérant peu d'énergie et générant peu de déchets, à cause de la grande longévité des ampoules, comme les ampoules à diode électroluminescent (DEL) sont à privilégier. La robinetterie devra permettre d'économiser l'eau, comme, par exemple, la robinetterie certifiée EPA WaterSense. On devrait aussi installer un récupérateur de chaleur des eaux grises, et un dispositif antithermosiphon à la sortie du réservoir d'eau chaude. On peut aussi installer un système souterrain de récupération d'eau de pluie, qui fournira les besoins en eau non potable (pour tous les usages sauf la cuisine et le breuvage).

Les charpentes et les boiseries, les planchers, devraient être en bois certifié FSC, c'est-à-dire provenant d'entreprises forestières effectuant du reboisement et respectueuses de l'environnement. Le respect des normes FSC implique que les entreprises forestières doivent replanter autant d'arbres qu'elles en abattent, afin de séquestrer le carbone atmosphérique, et d'assurer la durabilité de leurs opérations.

L'isolation thermique des murs extérieurs est d'une importance capitale, et doit répondre aux normes les plus élevées. On devrait privilégier des matériaux naturels et produits

localement, plutôt que des matériaux de synthèse (généralement fabriqués à partir de produits pétroliers, et/ou requérant beaucoup de transport).

L'autoproduction d'électricité est une option à considérer de plus en plus sérieusement, car les coûts de l'électricité résidentielle augmentent, d'une part, et d'autre part, l'efficacité, la polyvalence, et les coûts, des cellules et enduits photoélectriques, s'améliorent.

Est-il possible que des maisons soient bâties selon ces normes actuellement, ou ne sont-ce que divagations de « pelleteurs de nuages »? Et bien, ne vous en déplaise, il s'agit là, pour l'essentiel, du programme de subvention à l'habitation durable mis de l'avant par la Ville de Victoriaville depuis plus de deux ans. Pour le reste, et plus encore, vous retrouverez les informations dans le magazine « La maison du 21ième siècle ».

Pour un transport collectif public, confortable, fréquent, rapide, électrifié et gratuit marginalisant l'automobile privée

Étant donné le rôle prédominant de l'hydroélectricité pour la climatisation, résultant d'un choix de société lors de la *révolution tranquille* et non des lois du marché, « [c]ontrairement aux autres pays, au Québec, le secteur des transports est celui qui émet le plus de gaz à effet de serre. »¹⁷ Le secteur des transports n'est pas prêt de céder cette première place. La croissance des émanations des GES est hors de contrôle dans le secteur des transports comparativement aux autres grands secteurs.¹⁸ « Malgré une efficacité énergétique accrue des véhicules, la consommation d'énergie dans le secteur des transports a augmenté de 30 % de 1990 à 2009, soit une hausse de 15 % par habitant. Entre autres raisons, une hausse nette de plus de 2 millions de véhicules sur les routes du Québec durant la période, amplifiée par une préférence toujours plus grande des Québécois pour les camions légers. »¹⁹

Le mirage de l'auto hydroélectrique

Comme porte de sortie pour atteindre son objectif de réduction des GES, le gouvernement du Québec compte sur l'automobile hydroélectrique, totalement ou hybride rechargeable, laquelle, espère-t-il, comptera pour le quart des nouveaux achats de véhicules légers en 2020. Sauf que, « [d]eux ans après le lancement du plan d'action, à sept ans de la cible, le nombre de véhicules électriques sur les routes ne représente que 0,02 % du parc de véhicules légers »²⁰, moins de 2 000 en décembre 2012 malgré le soutien de modestes subventions ! The Economist avoue : « Les voitures alimentées par batterie qui étaient censées résoudre le problème de la pollution ont jusqu'ici été un fiasco coûteux. »²¹ La technologie des batteries, polluantes tant pour leur fabrication que pour leur disposition, fait du sur place que ce soit en termes de capacité, de temps de charge que de toxicité.²²

Les autos de ce type demeurent dispendieuses. Quant au bon marché de la source d'énergie tant vanté par Hydro-Québec, la nouvelle politique gouvernementale de transformer Hydro en source de taxation, entre autre en dégelant le coût unitaire du bloc patrimonial, annonce « [d]e 2014 à 2018, une hausse moyenne des tarifs résidentiels de 4,1 % par année... »²³ La charge de *deuxième loyer* pour les ménages qu'occasionne l'automobile ne s'en trouvera qu'aggraver. D'avouer le responsable du Groupe de recherche ville et mobilité de l'Université de Montréal, « [s]i je suis un pauvre qui habite la couronne nord [de Montréal], ça ne m'aide pas beaucoup pour assurer mes déplacements. »²⁴

¹⁷ Ibid., page 31.

¹⁸ Ibid., tableau 2.1.

¹⁹ Ibid., page 32.

²⁰ Ibid., page 32.

²¹ « The futur of car. Clean, safe and it drives itself », *The Economist*, 20 avril 2013.

²² « Low-emission cars. Flat batteries », *The Economist*, 1^{er} juin 2013 ; Jean-Marc Manicore, « Le véhicule électrique est-il la panacée ? », *manicore.com*, en ligne : <http://www.manicore.com/documentation/voit_elect.html>, consulté le 11 octobre 2013 ; Benoît Charrette, « Mitsubishi i-MiEV – Citadine exemplaire », *Le Devoir*, 14 mai 2012.

²³ Coalition opposée à la tarification et à la privatisation, *Hydro-Québec. Détournement de mission. Le courant avant le profit !*, septembre 2013, disponible en ligne : <<http://www.nonauxhaussses.org/wp-content/uploads/DocumentHQ.pdf>>, consulté le 11 octobre 2013, page 4.

²⁴ Étienne Plamondon Émond, « La priorité est le transport collectif – Une auto « verte » est aussi une automobile », *Le Devoir*, 18 septembre 2013.

En pratique, l'actuelle auto toute électrique ne peut être que d'usage urbain nécessitant une deuxième à essence pour la grande route. On aboutit ainsi à plus d'automobiles que par rapport au statu quo. La généralisation de l'automobile privée électrique maintiendrait l'étalement urbain et la congestion urbaine. L'automobile privée, ce gadget sportif des jeunes aristocrates du début du XX^{ie} siècle, loin d'être un libre choix des consommateurs, a été imposé comme moyen de consommation de masse par le complexe auto-pétrole dans la première moitié du siècle passé quitte à provoquer le démantèlement des systèmes de transport collectif électrifiés (tramways) et mal les remplacer par des autobus à essence compatibles avec la circulation automobile. C'est la généralisation de l'automobile privée qui a permis la généralisation du bungalow, de la ville-tentaculaire, de la société énergivore. L'électrification de l'auto privée, si elle aboutit, n'a pas d'autre but que de perpétuer le statu quo sous une apparence de mirage technologique relevant du « *tout changer pour que rien ne change* ».

Le Québec est au transport collectif électrifié ce que l'Ontario est à l'automobile à pétrole

L'énergivore complexe auto-pétrole-bungalow s'est construit au détriment du développement économique du Québec qui n'exploite aucune énergie fossile et ne produit aucune automobile et camion léger. L'important déficit du compte courant du Québec, de 7 à 8% de son PIB en 2012, s'explique aux deux tiers par les importations nettes d'énergie fossile et de véhicules routiers.²⁵ Au pôle opposé, l'économie du Québec excelle dans la fabrication de moyens de transport collectif (trains, métro, autobus) lesquels faisaient de Montréal, y compris la fabrication de navires aujourd'hui presque disparue, la métropole économique du Canada avant et pendant la Deuxième guerre mondiale. Finalement, le Québec n'a pas besoin de reconvertir presque au grand complet, comme par exemple l'Ontario, la base de son système manufacturier et de celle de sa production d'énergie pour basculer dans le transport collectif et communautaire électrifié.

Le pactole pour les routes congestionnées, les restants pour le populaire transport collectif

La popularité du transport collectif n'a pas à être prouvée comme l'indique le succès fulgurant du métro de Laval déjà à pleine capacité.²⁶ « *Le transport collectif électrifié [...a] une efficacité énergétique 12 fois plus grande que celle du transport individuel* »²⁷ ...et de 5 à 6 fois celle de l'autobus au pétrole. De plus, celui-ci, coincé dans la congestion urbaine, perd son efficacité. Le refus du Canadien National et du Canadien Pacifique d'électrifier leurs rails en est d'autant plus inadmissible.²⁸ Pour frustrer davantage ses usagers, « *[e]ntre 1990 et 2010 le prix de la CAM de la STM a augmenté de 120%, alors que l'inflation cumulative n'est que de 50 %.* »²⁹

²⁵ Transit, *Artères bloquées. Quand le sous-financement des systèmes de transports menace l'économie du Québec*, août 2011, disponible en ligne : <<http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2011/08/Art%C3%A8res-bloqu%C3%A9es-TRANSIT-Ao%C3%BBt-2011.pdf>>, consulté le 11 octobre 2013.

²⁶ Ibid.

²⁷ Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, *De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique. Document de consultation*, Québec, ministère des Ressources naturelles, 2013, page 32.

²⁸ Ibid., page 33.

²⁹ Transport 2000, 2011-2020. *La décennie du transport collectif !!! Pour une politique gouvernementale efficace et équitable au Québec*, novembre 2011, disponible en ligne : <http://www.aqdr.org/archives/general/general/memoire_transport_2000_financement.pdf>, consulté le 11 octobre 2013.

Reste que la société québécoise consacre moins de 1% de son PIB au transport collectif³⁰ alors que « [l]e réseau routier accapare plus du tiers des budgets d'infrastructures de l'État... »³¹ afin de pouvoir digérer la croissance exponentielle de l'automobile et des camions à un rythme trois fois supérieur à celui de la population.³² Dans le plan québécois des infrastructures 2013-2023 rendu public en avril 2013, on trouve que « ...les routes et les ponts accapareront 22,4 milliards au cours des dix prochaines années, le transport collectif aura droit à 4,9 milliards, soit moins de 500 millions par année si on exclut le remplacement des wagons du métro de Montréal. »³³

Un drastique tournant vers le transport collectif électrifié

On doit imposer un arrêt drastique à ce train de la mort au ralenti mais sans s'aliéner la grande masse des automobilistes par des péages et des tarifs de toutes sortes, fiscalement régressifs. Leur colère s'ajoutant à leur frustration bloquera politiquement tout investissement massif dans le transport collectif.

On peut certes commencer par les solutions les moins coûteuses et urgentes telles les voies réservées pour autobus avec stationnement incitatifs de vélos et d'autos, et leur complément de covoiturage et de pistes cyclables et piétonnières adaptées à l'hiver, à condition d'y augmenter immédiatement et substantiellement l'offre d'autobus rapides, confortables et bon marché pour soulager illico la congestion urbaine. Reste qu'il est nécessaire d'investir tout de suite dans une panoplie d'infrastructures structurantes au-delà du prolongement, à Montréal, d'une seule ligne de métro et sans oublier des systèmes adaptés et des *communautos* électrifiés publics-communautaires tant pour les petites villes et les villages que comme complément au transport public dans les grandes villes.

« Les besoins en matière de consolidation et de développement des réseaux de transports collectifs à travers le Québec sont estimés à quelque 30G\$, dont près des 2/3 au seul chapitre de la consolidation et du maintien des actifs (métros, autobus, trains de banlieue, infrastructures). »³⁴ Cette évaluation, basée sur les projets municipaux sans leur volet interurbain de trains rapides et bon marché lesquels n'ont pas besoin d'être des très coûteux et énergivores trains à grande vitesse (TGV) en autant qu'ils ne doivent pas s'immobiliser en rase campagne pour donner la priorité aux trains de marchandises, est inférieure au niveau nécessaire pour sortir du pétrole en 2030. Toutefois, ce montant est nettement au-delà de la demande d'un modeste milliard supplémentaire de dollars l'an sur 10 ans demandé par la Chambre de commerce et la Communauté urbaine de Montréal que, par découragement et soi-disant pragmatisme, ont appuyé certains groupes environnementalistes.

³⁰ Ibid.

³¹ Transit, *Bar ouvert ? Quand le développement autoroutier engloutit des milliards de dollars*, août 2012, disponible en ligne : <<http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2012/08/Bar-ouvert1.pdf>>, consulté le 11 octobre 2013.

³² Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, *De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique. Document de consultation*, Québec, ministère des Ressources naturelles, 2013, page 61.

³³ Jean-Robert Sansfaçon, « Infrastructures - Les mêmes priorités », *Le Devoir*, 29 avril 2013.

³⁴ Transit, *Bar ouvert ? Quand le développement autoroutier engloutit des milliards de dollars*, août 2012, disponible en ligne : <<http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2012/08/Bar-ouvert1.pdf>>, consulté le 11 octobre 2013.

« De l'audace, encore de l'audace, toujours de l'audace » (Danton)

« [Ce défi] de la transition vers l'énergie propre amorcée [il y a trente ans] en ciblant avant tout les énergies renouvelables [...] ne pourra être relevé sans une bonne dose d'audace. »³⁵ Une fois en mouvement, le peuple québécois aura cette audace politique d'utiliser ses surplus d'électricité, sans les céder à bon marché à l'entreprise privée, pour amorcer l'électrification du transport collectif et communautaire. Il aura l'audace de se doter de la capacité financière d'exploiter les *négawatts* enfouis dans tous les bâtiments du Québec pour achever d'électrifier d'ici 2030 l'essentiel de son système de transport collectif. Il aura l'audace d'exiger la gratuité du transport collectif pour créer un engouement populaire capable de faire bouger la montagne de la résignation et du cynisme. En prime, se créeront des centaines de milliers d'emplois verts tant dans la fabrication des infrastructures et des équipements que dans l'exploitation du gisement de *négawatts*.

³⁵ Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, *De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique. Document de consultation*, Québec, ministère des Ressources naturelles, 2013, page 79.

Transport des marchandises

Peu de secteurs d'activité au Québec peuvent combiner de façon aussi avantageuse la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'économie de fonds publics que le secteur du transport des marchandises. La tendance nord-américaine de miser surtout sur le camionnage pour les transports commerciaux va en effet contre toute logique écologique et exerce une grande pression sur le réseau routier. En un mot, les entreprises ont économisé sur l'entreposage en refileant le coût au système routier public tout en ajoutant aux externalités polluantes. Du point de vue strictement financier, on évalue à 155\$ l'économie réalisée pour chaque trajet de camion que l'on retire de la route³⁶. Cela inclut les coûts d'entretien et de la sécurité routière, mais la diminution des risques d'accidents ne peut évidemment être chiffrée au niveau des vies humaines. Du point de vue écologique, en faisant un transfert vers les formes de transport les plus efficaces que sont les trains et les bateaux, on diminue de façon importante la quantité d'énergie requise pour faire voyager une même tonne de marchandise. De plus, si on considère les technologies permettant l'électrification des réseaux ferroviaires et peut-être même des bateaux, les avantages s'en voient alors décuplés.

Contexte canadien et international

Le premier défi pour un gouvernement québécois engagé à rendre plus écologique le transport des marchandises sera de prendre en compte la grande intégration des réseaux nord-américains. Les principales voies ferroviaires sont en effet la propriété de compagnies qui répondent de l'autorité canadienne et l'administration de la voie maritime est partagée par le Québec, l'Ontario et les états américains limitrophes. Des négociations devront donc obligatoirement être engagées afin de tenter d'harmoniser les ambitions du Québec avec la situation de ses voisins.

La réalité du contexte politique nord-américain demande toutefois d'envisager une réponse négative des partenaires commerciaux du Québec ce qui implique donc une certaine limite d'action à court terme. Malgré tout, même en se concentrant sur ce qui est de juridiction provinciale, de grands pas peuvent être accomplis. Pensons tout d'abord au renforcement et à l'élargissement du réseau de cabotage déjà existant sur le St-Laurent. Plusieurs réseaux ferroviaires privés, présents surtout dans les régions minières, peuvent être nationalisés et électrifiés. Finalement, un effort peut être fait auprès des compagnies de camionnage en sol québécois.

Technologie et infrastructure

Du point de vue de la physique, les moteurs électriques sont beaucoup plus efficaces dans des systèmes dynamiques que le sont les moteurs à essence. L'avantage de l'utilisation des hydrocarbures tiens donc surtout de la flexibilité permise par les réseaux de distribution des carburants. Le défi principal en ce qui a trait à une transition dans le domaine du transport se situe donc au niveau de l'implantation des infrastructures permettant l'électrification des transports. Déjà de nombreuses initiatives sont menées par Hydro-Québec et des villes comme Joliette. Plusieurs innovations sont déjà prêtes à être implantées au point où il semble ne

³⁶ CPCS, *Étude de faisabilité pour un service de transport maritime de marchandises vers la Côte-Nord*, 2011, pages 25 et 26

manquer qu'une bonne dose de volonté politique pour qu'un réseau d'alimentation étendu des véhicules électriques voie le jour.

À ce titre, de l'aveu même de la présente commission : « *Le gain le plus intéressant provient sans contredit du transport urbain et périurbain qui présente une forte intensité énergétique. À court terme, ce secteur pourrait être électrifié, comme c'est le cas notamment en France et dans d'autres pays, en raison des courtes distances à parcourir. Si des bornes de recharge étaient prévues chez certains clients, la taille des batteries pourrait diminuer, réduisant les coûts d'acquisition.* »³⁷ Étant donné l'importante économie du coût de l'énergie qui en résulterait par kilomètre parcouru, près de dix fois moins cher que l'essence³⁸, il serait rentable à terme pour les entreprises de reconverter leur flotte de camions légers quitte à y obliger les entreprises récalcitrantes.

L'importance du cabotage

Les avantages de l'augmentation du recours au cabotage sont de plusieurs ordres. Tout d'abord, il s'agit d'un pas important vers une dynamique de transport durable. Prouver la faisabilité d'un tel projet encouragerait un changement de mentalité au sein de la communauté des expéditeurs et dynamiserait les pratiques au sein de la communauté maritime. L'un des bénéfices les plus probants est le développement d'une nouvelle « route maritime », pouvant offrir une alternative aux routes riveraines et sécuriserait du même coup l'approvisionnement des populations des régions éloignées. Lorsque l'on considère qu'une simple voie d'évitement de quelques kilomètres pour la Route 138 coûte aux environs de 25 millions de dollars³⁹, l'investissement pour l'établissement de cette nouvelle route semble plus qu'abordable. Une telle vision générera plusieurs bénéfices déjà cités plus haut en plus de la création de nombreux emplois locaux.

L'intermodalité, la clé de la flexibilité

La principale raison de l'augmentation du camionnage depuis les dernières décennies est sa flexibilité. Afin de préserver la vitalité économique tout en préservant les gains environnementaux, le transfert rapide d'un mode de transport à un autre doit donc être une priorité afin d'assurer la faisabilité d'une transition vers les réseaux ferroviaires et maritimes. De nombreuses études sont déjà en cour concernant l'accroissement de l'intermodalité au Québec et les résultats sont notamment au cœur des discussions de l'Association québécois des transports (AQTr). Les conclusions semblent converger vers une possibilité certaine d'une augmentation du trafic intermodal dans le contexte actuel. On peut donc présumer qu'un appui gouvernemental aurait un effet multiplicateur.

³⁷ Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, *De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique. Document de consultation*, Québec, ministère des Ressources naturelles, 2013, page 65.

³⁸ Gouvernement du Québec, *Québec roule à la puissance verte ! Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques*, Québec, Gouvernement du Québec, 2011, encadré 7 et graphique 2.

³⁹ CPCS, *Étude de faisabilité pour un service de transport maritime de marchandises vers la Côte-Nord*, 2011, pages 25 et 26

Les compagnies privées se sont déjà mises à l'intermodalité rail-camionnage. « [L]'américaine CSX Transportation, l'une des plus importantes sociétés de transport ferroviaire aux États-Unis, investira plus de 100 M\$ dans l'implantation au Québec d'un nouveau terminal intermodal » près de Valleyfield.⁴⁰ On peut certes déplorer que cette importante plaque tournante soit construite à l'extérieur de l'Île de Montréal, ce qui ne soulagera aucunement la congestion sur les ponts qu'il faut construire, s'il le faut, un pont ferroviaire supplémentaire. Reste à légiférer pour obliger le recours au transport à longue distance par train électrique et par bateau d'ici au plus tard 2030.

La sécurité doit être renforcée

Une augmentation du trafic ferroviaire et maritime tel que proposée implique une multiplication des risques d'accidents et de déversements. Il va sans dire que le laisser-aller des gouvernements depuis les dernières décennies au sujet des normes de sécurité doit être chose du passé. L'actualité récente entourant la catastrophe de Lac-Mégantic nous rappelle d'ailleurs les dures conséquences de baser nos plans d'urgences sur des mesures volontaires des entreprises. Une hausse des normes sécuritaires assortie de contrôles strictes et fréquents, une transmission d'information obligatoire aux municipalités sur le contenu des chargements transitant sur leur territoire, une augmentation des budgets alloués aux équipes d'intervention en cas de déversement sont autant de mesures nécessaires à l'établissement d'un réseau de transport durable mais aussi au rétablissement de la confiance du public.

Compte tenu qu'une part importante des matières dangereuses voyageant par train sont désormais du pétrole de schiste ou bitumineux, l'interdiction de faire transiter ces matières sur le sol québécois permettrait de réduire rapidement les risques d'accidents. De plus, compte tenu que le pétrole ou le gaz de schiste ainsi que le bitume font partie des principales sources de GES au niveau mondial, il serait cohérent d'élargir cette interdiction à toute forme de transport permettant ainsi au Québec de ne pas se rendre complice des dommages engendrés par ces productions.

⁴⁰ Martin Jolicoeur, « CSX investira plus de 100M \$ à Valleyfield », *Les Affaires*, 23 janvier 2013.

Transport des hydrocarbures

Le 6 juillet 2013, 47 personnes sont mortes dans l'explosion causée par le déraillement d'un train rempli de pétrole. Les grands médias ont alors véhiculé l'information selon laquelle le transport du pétrole par pipeline serait une méthode de transport plus sécuritaire que le train. Des projets comme l'inversion du pipeline 9b d'Enbridge et l'oléoduc Énergie Est de TransCanada pourraient bientôt permettre le transport du pétrole des sables bitumineux de l'Alberta jusqu'au Nouveau-Brunswick. Cependant, la population s'inquiète des impacts environnementaux de tels projets.

Une industrie polluante

L'industrie des sables bitumineux de l'Alberta a émis 55 mégatonnes de CO₂ en 2011⁴¹. C'est plus que l'ensemble du parc automobile canadien qui a émis 41 mégatonnes de CO₂ pendant la même année⁴². L'inversion du pipeline 9b d'Enbridge fera augmenter la production de pétrole issu des sables bitumineux et émettra 7,9 mégatonnes de nouvelles émissions de CO₂ par année, soit l'équivalent de 2 nouvelles centrales au charbon ou 1 650 000 nouvelles voitures sur la route⁴³. L'oléoduc Énergie Est de TransCanada émettra quant à lui 116 mégatonnes de nouvelles émissions de CO₂ par année, soit l'équivalent de 29 millions de voitures parcourant 20 000 km chacune⁴⁴. L'industrie des sables bitumineux compte tripler sa production d'ici 2030 ce qui entraînera une augmentations de 150% de la production de déchets toxiques dû à l'exploitation des sables bitumineux, de 250% des émissions de gaz à effets de serre, de 170% de l'utilisation d'eau douce, de 230% des émissions d'oxyde d'azote, de 160% des émissions de dioxyde de soufre et de 190% des matières particulaires⁴⁵.

Risque de déversements

Il est important de se questionner sur la fiabilité de ces deux entreprises sur le plan environnemental, particulièrement dans le cas d'Enbridge où la feuille de route fait foi de tout. En effet, Enbridge a été responsable de 804 déversements entre 1999 et 2010 qui totalisent 6,8 millions de gallons de pétrole⁴⁶. La compilation s'arrête en mai 2010 et n'inclut pas le déversement de Kalamazoo qui totalise à lui seul 3,7 millions de litres de pétrole déversés⁴⁷. Même si le déversement de Kalamazoo s'est produit il y a 3 ans, le nettoyage n'est pas encore

⁴¹ Héléne Buzetti, « Changements climatiques – Le bilan de GES du Canada se détériore encore un peu », *Le Devoir*, 19 avril 2013.

⁴² Ibid.

⁴³ Institut de recherche et d'informations socio-économiques, *Projet d'oléoduc de sables bitumineux « Ligne 9B » : le Québec à l'heure des choix*, Note socio-économique de l'Institut de recherche et d'informations socio-économiques, Montréal, septembre 2013. La quantité de voitures est calculée à partir du fait qu'une voiture parcourant 20 000 km émet 4 tonnes de CO₂ d'après « Cocktail transport en chiffres », *equiterre.org*, en ligne : <<http://www.equiterre.org/projet/campagne-cocktail-transport/cocktail-transport-en-chiffres>>, consulté le 11 octobre 2013.

⁴⁴ Karel Mayrand, « Notre Keystone », *davidsuzuki.org*, 5 août 2013, en ligne : <<http://www.davidsuzuki.org/fr/blogues/le-nid-du-colvert/2013/08/notre-keystone/>>, consulté le 11 octobre 2013.

⁴⁵ Simon Dyer, Jennifer Grant et Elie Angen, « Forecasting the impacts of oilsands expansion », *pembia.org*, 20 juin 2013, en ligne : <<http://www.pembina.org/pub/2455>>, consulté le 11 octobre 2013.

⁴⁶ Richard Girard et Tanya Robert Davis, *Out of the Tar Sands Lines. Mapping Enbridge's web of pipelines. A corporate profile of pipeline company Enbridge*, rapport de l'Institut Polaris, Ottawa, mai 2012, page 54.

⁴⁷ Steven Guilbeault, « Le pire déversement en Amérique du Nord », *journalmetro.com*, 28 juillet 2013, en ligne : <<http://journalmetro.com/opinions/la-vie-en-vert/350407/le-pire-deversement-en-amerique-du-nord/>>, consulté le 11 octobre 2013.

terminé et la facture s'élève pour l'instant à 1 milliards de dollars⁴⁸. Un déversement d'une telle ampleur ferait beaucoup de tort à l'économie québécoise. Les probabilités de déversement avec le pipeline 9b d'Enbridge sont élevées, car celui-ci dont la construction date de 40 ans est aussi vieux en âge que celui qui s'est brisé dans le déversement de Kalamazoo⁴⁹. Pour limiter ses déversements, Enbridge devrait au moins s'assurer de respecter la loi. Or, parmi les 125 stations de pompage d'Enbridge, 83 n'ont pas de boutons d'arrêts d'urgence pour prévenir les déversements, une règle pourtant obligatoire depuis 1994⁵⁰.

Le pipeline 9b fera transiter 300 000 barils de pétrole par jour à travers le Québec⁵¹. Les conséquences d'un déversement de pétrole au Québec seraient donc catastrophiques. Les pétrolières sont très peu préoccupées par les questions environnementales. Sur les 9000 incidents environnementaux répertoriés depuis 1996, des actions ont été prises dans seulement 0,9% des cas⁵². Les pipelines sont très peu fiables et les déversements arrivent fréquemment. Entre le 1^{er} janvier 1975 et le 4 février 2013, il y eut 28 666 déversements de pétrole brut en Alberta⁵³. C'est une moyenne de 2 déversements par jour. Rien qu'en 2012, il y eut 364 déversements de pipelines aux États-Unis pour un total de 54 000 barils de pétrole déversés⁵⁴. Les pipelines ont non seulement des impacts environnementaux, mais ils entraînent aussi des décès. Selon une étude du Center for Biological Diversity, les 8000 incidents de pipelines ont entraînés 500 morts et 2300 blessés⁵⁵. De plus, les coûts des dommages environnementaux s'élèvent à 7 milliards de dollars⁵⁶.

⁴⁸ Lindsey Smith, « 3 years and 1 billion later, clean up of Kalamazoo river oil spill continue », *michiganradio.org*, 25 juillet 2013, en ligne : <<http://michiganradio.org/post/3-years-and-nearly-1-billion-later-cleanup-kalamazoo-river-oil-spill-continues>>, consulté le 11 octobre 2013.

⁴⁹ « Enbridge devra faire 600 excavations de son pipeline 9B », *radio-canada.ca*, 26 septembre 2013, en ligne : <<http://www.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2013/09/26/004-enbridge-excavations-travaux-pipeline-9b-petrole-montreal-ontario.shtml>>, consulté le 11 octobre 2013.

⁵⁰ « Enbridge contrevient au Règlement de l'Office National de l'Énergie », *radio-canada.ca*, 7 mai 2013, en ligne : <<http://www.radio-canada.ca/nouvelles/National/2013/05/07/001-enbridge-office-nation-energie-infractions.shtml>>, consulté le 11 octobre 2013.

⁵¹ Institut de recherche et d'informations socio-économiques, *Projet d'oléoduc de sables bitumineux « Ligne 9B » : le Québec à l'heure des choix*, Note socio-économique de l'Institut de recherche et d'informations socio-économiques, Montréal, septembre 2013.

⁵² « Sables bitumineux : les pétrolières se soucient peu de l'environnement, selon une étude », *radio-canada.ca*, 23 juillet 2013, en ligne : <<http://www.radio-canada.ca/regions/alberta/2013/07/23/001-pollution-alberta-sables-bitumineux-etude-environnement.shtml>>, consulté le 11 octobre 2013.

⁵³ Leslie Young, « Crude Awakening : 37 years of oil spills in Alberta », *globalnews.ca*, 22 mai 2013, en ligne : <<http://globalnews.ca/news/571494/introduction-37-years-of-oil-spills-in-alberta/>>, consulté le 11 octobre 2013.

⁵⁴ U.S. Department of Transportation, « All reported pipelines incidents by cause », *primis.phmsa.dot.gov*, en ligne : <http://primis.phmsa.dot.gov/comm/reports/safety/ALLPSIDet_2012_2012_US.html?nocache=6855#_liquidall>, consulté le 11 octobre 2013.

⁵⁵ « America's dangerous pipelines », *biologicaldiversity.org*, en ligne : <http://www.biologicaldiversity.org/campaigns/americas_dangerous_pipelines/index.html>, consulté le 11 octobre 2013.

⁵⁶ Ibid.

Au chantage de Rio-Tinto et consorts pour s'accaparer le bien commun hydraulique, une seule réponse : la nationalisation

L'arrogance de la transnationale Rio Tinto Alcan (RTA) dépasse les bornes. En lui laissant ses centrales hydrauliques privées lors de la nationalisation de 1962, pour une puissance installée globale de près de 3000 MW — l'équivalent de près de 10% de la puissance installée d'Hydro-Québec de 2013 — le peuple québécois abandonne à ce géant mondial du secteur minier plus d'un demi-milliard \$ chaque année en subvention implicite, soit la différence entre le tarif grande puissance d'Hydro-Québec (tarif L) et le prix de revient de la compagnie. En guise de remerciement au peuple québécois, RTA a détruit près de la moitié de ses emplois depuis 30 ans, soit plus de 5 000, négligeant la seconde et la troisième transformation de l'aluminium pour compenser la hausse de la productivité de ses cuves.⁵⁷

Comme RTA doit quand même acheter de l'électricité à Hydro-Québec au tarif L pour ses besoins supplémentaires, elle, et ses consœurs établies au Québec, exigent maintenant un tarif inférieur, même très inférieur, au tarif L sous prétexte de compétitivité mondiale.⁵⁸ Poussant l'arrogance à son comble, les représentants de RTA devant la Commission sur l'énergie ont tenté de semer la confusion en laissant entendre que l'entreprise payait le tarif L pour l'ensemble de son électricité⁵⁹ alors qu'elle répond à 90% de ses besoins par les centrales en sa possession⁶⁰ amorties depuis longtemps. De plus, il faut se souvenir qu'en 2012, RTA avait décrété un lock-out de plusieurs mois contre ses employés pour les forcer à accepter davantage de sous-traitance, à moindre salaire évidemment. Comble de l'arrogance, encore une fois, l'entreprise avait cyniquement utilisé une clause de son entente avec Hydro-Québec pour obliger la société d'État à lui racheter sa production privée d'hydroélectricité inutilisée, c'est-à-dire de compenser largement les profits perdus dus au lock-out sans compter les autres faveurs consenties par le gouvernement du Québec.⁶¹

La grande braderie du « capitalisme vert »

Il n'y a pas que « ...les alumineries, énergivores, qui comptent pour plus de 10 % dans le bilan énergétique québécois »⁶² qui veulent mettre le grappin sur les surplus hydroélectriques. Soutenues par quelques organisations environnementales égarées dans la soumission à l'entreprise privée, des industries « écotechnologiques » de connivence avec des institutions financières de capital de risque auquel d'associe cyniquement le club de l'aluminium, aspirent au même pactole.⁶³ Il semble que tout ce beau monde veuille le « bien » commun du peuple québécois. Quant aux entreprises de haute technologie peu énergivores et non liées au secteur énergétique, telles celles spécialisées dans les jeux vidéo dont l'utilité sociale n'est plus à

⁵⁷ Alain Proulx, « Le scandale de Rio Tinto Alcan », *L'Aut'Journal*, 20 avril 2012.

⁵⁸ Alexandre Robillard, « Le tarif préférentiel serait trop coûteux », *Le Devoir*, 1^{er} octobre 2013.

⁵⁹ « Commission sur les enjeux énergétiques du Québec : Rio Tinto Alcan rabrouée », *radio-canada.ca*, 3 octobre 2013, en ligne : <<http://www.radio-canada.ca/regions/saguenay-lac/2013/10/03/001-commission-enjeux-energetiques.shtml>>, consulté le 11 octobre 2013.

⁶⁰ « Qui sommes-nous », *riotintoalcan.com*, en ligne : <http://www.riotintoalcan.com/fra/index_whoare.asp>, consulté le 11 octobre 2013.

⁶¹ Robert Dutrisac, « Le lock-out peut libérer Rio Tinto Alcan de ses devoirs », *Le Devoir*, 29 février 2012.

⁶² Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, *De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique. Document de consultation*, Québec, ministère des Ressources naturelles, 2013, page 39.

⁶³ Marco Bélair-Cirino, « Plaidoyer pour une économie verte », *Le Devoir*, 30 septembre 2013.

démontrer (sic), elles doivent se contenter de traire fiscalement la vache à lait qu'est le contribuable québécois.⁶⁴ Le plan de relance gouvernemental pour l'emploi brade à rabais un bloc de puissance représentant une fois et demie la consommation d'électricité annuelle de l'île de Montréal au bénéfice de l'entreprise privée⁶⁵ sans s'assurer de retombées de création supplémentaires d'emplois par rapport aux années antérieures⁶⁶ et en compromettant les entrées fiscales pour maintenir services publics et programmes sociaux.

Toutes ces entreprises « écotecnologiques » et de la haute technologie rêvent de « capitalisme vert » pour drainer les épargnes populaires et détourner la fiscalité vers des entreprises pharaoniques et autres éléphants blancs qui enrichiront le capital et appauvriront encore plus la population sans nullement arrêter le réchauffement climatique car elles font l'impasse sur les nécessaires sobriété et efficacité énergétiques avec leur complément d'énergie renouvelable. Notre parti, dans son programme, « *[s'oppose] aux Bourses du carbone qui sont des outils d'enrichissement des multinationales, et qui risquent de devenir un nouvel instrument spéculatif, [rejette] les fausses solutions techniques qui n'engagent pas de réelles réductions d'émissions des gaz à effet de serre (les agrocarburants, la géo-ingénierie, le stockage du carbone, etc.), [s'oppose] aux taxes sur le carbone qui frappent surtout les plus pauvres.* » En privilégiant taxe sur le carbone et marché du carbone, un échec patent en Europe⁶⁷, sans compter l'auto hydroélectrique, le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2020) du gouvernement du Québec fait fausse route.

La libre circulation du capital pour freiner la pression populaire contre l'énergie fossile

Québec solidaire est d'avis qu'il est temps d'en finir avec ces maîtres chanteurs qui n'hésitent pas une seconde à profiter du pseudo droit de la libre circulation mondiale des capitaux alors que se multiplient les entraves sécuritaires à la libre circulation internationale des personnes. Les entreprises privées n'hésitent plus à menacer le peuple québécois de grèves d'investissement : « *Néanmoins, un statu quo [sur le tarif L] "va limiter [les] options" de Rio Tinto Alcan au Québec.* »⁶⁸ de menacer la chef de la direction de RTA. Pire, grâce au chapitre 11 de l'ALÉNA elles poursuivent le gouvernement du Québec, en passant par l'intermédiaire du gouvernement fédéral, pour avoir légiférer, sous la pression de la mobilisation populaire, afin de protéger l'environnement car elles seraient privées de profits anticipés dans l'exploitation du gaz de schiste.⁶⁹

Prendre le contrôle de notre bien commun à gérer démocratiquement

À qui revient la gouverne économique du Québec, fondement de toute « gouvernance » ? Notre parti répond sans hésitation qu'elle revient au peuple québécois par l'intermédiaire de ses personnes élues dans ses institutions reconnues sous la surveillance de médias indépendants des empires de presse et sous le contrôle vigilant du peuple mobilisé dans la rue comme on l'a

⁶⁴ Marco Bélair-Cirino, « Le Québec sera encore plus généreux avec les entreprises du multimédia », *Le Devoir*, 1^{er} octobre 2013.

⁶⁵ Marco Bélair-Cirino, « L'électricité sera vendue au rabais pour attirer les investisseurs », *Le Devoir*, 8 octobre 2013.

⁶⁶ Robert Sansfaçon, « Politique économique - Budget d'automne ? », *Le Devoir*, 8 octobre 2013.

⁶⁷ « Carbon trading. ETS, RIP? », *The Economist*, 20 avril 2013.

⁶⁸ Marco Bélair-Cirino, « Le Québec a tout à gagner à réduire la facture de l'industrie manufacturière », *Le Devoir*, 3 octobre 2013.

⁶⁹ Marco Bélair-Cirino, « Pétrole et gaz - Frustrée par Québec, une pétrolière réclame 250 millions... d'Ottawa », *Le Devoir*, 4 octobre 2013

vu à l'occasion du débat sur le gaz de schiste et comme on le voit maintenant sur celui à propos des pipelines et des trains de la mort. Québec solidaire compte prendre les moyens pour s'assurer de ce contrôle démocratique de nos ressources naturelles et en particulier de nos ressources énergétiques, ce qui inclut les alumineries, les fonderies et les cimenteries⁷⁰ — en plus bien sûr des centrales hydroélectriques, des raffineries et des entreprises éoliennes et de leurs réseaux de transport et distribution — étant donné qu'elles combinent première transformation de nos ressources naturelles et consommation très énergivore. Notre parti, conformément à sa plate-forme électorale 2012, « *nationalisera les ressources stratégiques, particulièrement dans le domaine de l'énergie et certaines matières premières, pour lesquelles nous avons les connaissances techniques d'exploitation; dans les autres cas, Québec solidaire établira un partenariat majoritaire avec l'exploitant sous deux conditions : le transfert de la technologie et la formation de la main d'œuvre.* »

On se demande bien pourquoi le peuple québécois paierait ces nationalisations le prix du marché alors que ces compagnies ont été implicitement subventionnées, parfois grassement, pendant des dizaines d'années. Souvenons-nous que le gouvernement Conservateur de Terre-Neuve, en 2008, a exproprié les droits de coupe et les actifs hydroélectriques d'Abitibi-Bowater (devenu Résolu) suite à la fermeture de l'usine de Grand Falls et quitte à laisser Ottawa ramasser la facture dans le cadre du chapitre 11 de l'ALÉNA.⁷¹ Il n'est cependant nullement question d'entreprises totalement ou partiellement nationalisées qui se conforment aux normes de rentabilité du capital et qui se mettent à son service en pressurant le peuple québécois comme le fait de plus en plus Hydro-Québec à l'encontre de son but fondateur d'assurer à la population du Québec de l'électricité abondante à bon marché. Comme l'affirme notre programme même si c'est un peu lourdement :

« *...les différentes entreprises appelées à être nationalisées devront s'inscrire dans le cadre d'une planification nationale et démocratique et d'un mode de gestion décentralisée. Aussi, l'administration générale et la fixation d'objectifs particuliers de ces entreprises devront avoir lieu au sein d'instances démocratiques régionales ou nationales dont la composition assurera une représentation réelle de l'ensemble de la société (salarié-es de l'entreprise, représentant-es de l'État, élu-es régionaux, groupes de citoyen-nes, Premières Nations, etc.). Finalement, ce n'est pas le gouvernement ou ses hauts fonctionnaires qui devront voir à l'organisation du travail au sein de ces entreprises, mais les employé-es eux-mêmes (autogestion).* »

C'est eux, alors la planète est foutue, ou c'est nous, alors elle peut être sauvée

Si l'on nous accuse d'en prendre large avec le capitalisme, on n'aura pas tort car, comme le dit aussi notre programme, « *Québec solidaire entend, à terme, dépasser le capitalisme* » très conscient somme-nous que la course au profit est incompatible avec la préservation des grands équilibres écologiques de la terre-mère. Nous savons que l'heure approche d'une grande confrontation avec le capital. Les grandes mobilisations du printemps érable ne s'expliquent pas sans cette intuition qui s'installe dans les consciences. Notre proposition programmatique « *d'instituer une banque d'État, soit par la création d'une nouvelle institution, soit par la nationalisation partielle du système bancaire* », nécessaire au financement du tournant écologique pour que le Québec contribue pleinement à sauver la planète, prépare le terrain pour une grande mobilisation afin de vaincre la dictature de la finance, noyau stratégique du capitalisme.

⁷⁰ Thierry Haroun, « Le pétrole de l'Alberta pourrait servir à une cimenterie en Gaspésie », *Le Devoir*, 30 septembre 2013.

⁷¹ Bertrand Marotte, « Ottawa pays AbitibiBowater \$130-million for expropriation », *The Globe and Mail*, 24 août 2010.

Recommandations

1. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à 1990 d'au moins 40 % d'ici 2020, et de 95% d'ici 2050 [et] d'abandonner l'utilisation des diverses formes d'énergie fossile d'ici 2030.

Non au pétrole, Oui à l'efficacité énergétique complétée par l'énergie renouvelable

2. Créer Énergie-Québec pour chapeauter la totalité de la production et de la distribution d'énergie sur le territoire québécois de même que la recherche effectuée dans le domaine et placera les entreprises du domaine de l'énergie sous contrôle public (participation majoritaire de l'État ou nationalisation complète au besoin)
3. Mettre en place une stratégie pour abandonner l'utilisation des diverses formes d'énergie fossiles (pétrole, pétrole de schiste, gaz de schiste et charbon) d'ici 2030
4. Interdire l'exploration et la production d'énergie fossiles et nucléaire sur le sol québécois
5. Placer les entreprises du domaine de l'énergie sous contrôle public et nationaliser le développement de l'énergie éolienne au sein d'Éole-Québec.
6. Consolider et maintenir les programmes de subventions accordées aux projets en efficacités énergétiques et mis en œuvre par le gouvernement du Québec, par les distributeurs d'énergie (Hydro-Québec, Gaz Métro et Gazifère) et par d'autres intervenants.
7. Lancer un vaste programme d'efficacité énergétique, autant en ce qui concerne la rénovation des bâtiments existants visant un habitat durable que le resserrement des normes pour les nouvelles constructions et les procédés industriels. La rénovation des bâtiments créera 12 700 emplois pour chaque milliard investi, alors que le Québec importe 17 milliards \$ de pétrole par année.
8. Légiférer de nouveaux lois et règlements en urbanisme et en construction pour réduire les îlots de chaleur en milieu urbain, en vue de les éliminer. Ces lois et règlements auront pour objectif de :
 - a. Favoriser la construction de toits verts, de toits blancs, de murs verts (vignes ou autres) et le développement de l'agriculture urbaine.
 - b. Augmenter la surface des espaces verts dans les milieux urbains (parcs, jardins, arbres) et abandonner les gazons synthétiques.
 - c. Encourager le transport en commun et augmenter la proportion des rues piétonnes en milieu urbain dense.

- d. Éliminer le gaspillage énergétique et les équipements énergivores dans les édifices et implanter des techniques de climatisation efficaces.
- e. Favoriser la construction de centrales énergétiques de quartier pour la production du chaud et du froid. Ces centrales assurent la production centralisée de chauffage et de climatisation pour l'ensemble du quartier qu'elles desservent. Elles doivent opérer uniquement à l'électricité et aux énergies renouvelables, utiliser les techniques d'efficacité énergétique et optimiser la récupération de l'énergie.

Non à l'auto privée, Oui au transport public et à un *communauto* public-communautaire

- 9. Arrêter complètement le développement du réseau autoroutier et reconstruire les infrastructures dangereuses, telles par exemple le pont Champlain et l'échangeur Turcot, en fonction prioritairement du transport collectif et du transport par rail et en prévoyant une baisse drastique de la circulation automobile.
- 10. Ne pas soutenir par aucun moyen l'achat de véhicules privés électriques ou hybrides mais décourager fiscalement très sévèrement l'achat de véhicules énergivores quitte à en interdire certaines catégories.
- 11. La recherche et le développement de l'électrification des transports de même que le soutien à l'industrie de ces moyens de transport doivent très prioritairement viser les transports collectifs.
- 12. Le soutien étatique pour un développement d'un secteur privé du transport électrique doit avoir comme contrepartie une prise de participation de l'État dans le capital-actions au prorata de l'ampleur de ce soutien quelque soit sa forme (subvention directe, prêt à faible taux d'intérêt, crédit d'impôt, rabais de tarif d'électricité...)
- 13. Investir au moins trente milliards \$ dans les transports collectifs intra-urbains et inter-urbains d'ici 2020 en mettant immédiatement en œuvre des chantiers tant pour les solutions urgentes (ex. voies réservées, achat d'autobus) que les solutions structurantes (ex. métro, tramways, chemins de fer pour le transport des personnes, SLR).
- 14. Compléter l'électrification des transports collectifs d'ici 2030 y compris le réseau public-communautaire de « communautos ».
- 15. Rendre gratuit le transport collectif par étape sur un échéancier de 10 ans.

Non au camionnage, Oui au rail, au cabotage et aux flottes de camions légers électriques

16. Rendre obligatoire d'ici 2020 l'électrification du camionnage léger pour la livraison des marchandises tant aux commerces qu'aux particuliers.
17. Créer d'ici 2020 une flotte publique de cabotage et les infrastructures portuaires nécessaires.
18. Créer d'ici 2020 une entreprise ferroviaire publique assurant des plaques tournantes intermodales sur l'Île de Montréal et dans d'autres grands centres et des voies de dessertes suffisantes vers les grands entrepôts.
19. Développer d'ici 2030 des grands corridors routiers électrifiés par caténaires.
20. Interdire tant le transport que le raffinage de pétrole bitumineux et de schiste sur le territoire québécois quelque soit le moyen de transport employé.
21. Transmettre obligatoirement aux municipalités les informations relatives au contenu des chargements transitant sur leur territoire.

Non au bradage du bien commun énergétique, Oui à sa nationalisation au juste prix

22. Nationaliser tout le secteur de l'énergie que ce soit la production (ex. les centrales de RTA, industrie éolienne), la transformation (ex. les raffineries de Suncor et de Valero) et la distribution (ex. Gaz métropolitain).
23. Nationaliser ou s'assurer une participation majoritaire de l'État dans le capital-actions du secteur des richesses naturelles que ce soit l'exploitation directe (ex. les mines) et la toujours énergivore première transformation (ex. les alumineries, les fonderies et les cimenteries).
24. En cas de nationalisation, et même de participation majoritaire, déduire du prix d'achat la valeur des subventions directes et indirectes reçues dans le passé.
25. Instituer une banque d'État dont un des buts sera le financement des infrastructures de transport, de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables.
26. Procéder à une réforme fiscale imposant davantage le secteur financier, les transnationales, les grandes entreprises nationales et les particuliers fortunés de même que les produits de consommation énergivores et luxueux à la hauteur nécessaire pour rembourser le financement des nouvelles infrastructures de transport, sans exclure d'autres types d'infrastructures socialement nécessaires.
27. Abolir la taxe sur le carbone (redevance sur les carburants et les combustibles fossiles) et le marché du carbone (vente de droits de polluer).
28. Interdire la production et la consommation des agrocarburants.

