

Montréal, le 8 décembre 2017

Madame Johanne Gélinas
Présidente-directrice générale
Transition Énergétique Québec
5700, 4e avenue Ouest, Bureau 406
Québec (Québec)
G1H 6R1

Par courriel : consultation@teq.gouv.qc.ca

Objet : Commentaires du Conseil Patronal de l'Environnement du Québec portant sur l'élaboration du Plan directeur du gouvernement du Québec en matière de transition énergétique

Madame la Présidente-directrice générale,

Le Conseil Patronal de l'Environnement du Québec (CPEQ) a pris connaissance des différentes fiches établissant un diagnostic pour chacun des huit thèmes proposés par Transition Énergétique Québec (TEQ) ainsi que des mesures mises de l'avant pour chacun de ces thèmes. Nous vous transmettons, par la présente, nos commentaires.

Créé en 1992 par des représentants des grands secteurs industriels et d'affaires du Québec, le CPEQ constitue l'organisation parapluie qui représente le secteur d'affaires du Québec pour les questions liées à l'environnement et au développement durable en coordonnant les objectifs de ses membres. Le CPEQ regroupe plus de 250 entreprises et 37 associations parmi les plus importantes au Québec qui génèrent plus de 300 000 emplois directs et affichent des revenus combinés de plus de 45 milliards.

1. Commentaires généraux

Le CPEQ salue la démarche entamée par TEQ visant à élaborer le Plan directeur du gouvernement du Québec en matière de transition énergétique, conformément à **l'action numéro 3 du plan d'action de la Politique énergétique** (le Plan d'action) et note que les documents établissant les diagnostics constituent un bon rappel des enjeux.

Nous saluons également la publication d'un exercice de priorisation des mesures devant être implantées. Nous rappelons à cet égard que le Plan d'action avait identifié une telle priorisation comme étant **l'action numéro 2**. Nous estimons toutefois qu'il aurait été souhaitable que cet exercice confirme l'intention du gouvernement de favoriser les mesures qui, après une analyse coûts / bénéfiques, offrent le plus grand potentiel de réduction des émissions de GES au coût le plus bas possible.

Nous accueillons également de façon favorable la nécessité pour l'État d'être exemplaire. Une telle exemplarité est nécessaire afin de favoriser l'adhésion de l'ensemble des acteurs interpellés par ces initiatives. Nous commenterons de façon plus approfondie les différentes mesures pouvant être mises en œuvre par le secteur institutionnel dans le cadre de nos commentaires spécifiques.

Nous rappelons que la nécessité de procéder à une transition énergétique doit s'inscrire dans un objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et ce, afin de permettre au gouvernement du Québec d'atteindre sa cible de réduction, laquelle a été fixée à 37,5% sous le niveau de 1990 et ce, d'ici 2030. À ce sujet, nous notons que, même avec la mise en œuvre intégrale de la Politique énergétique 2030 (la Politique), le Québec devra encore éliminer 10,31 millions de tonnes de GES afin d'atteindre sa cible. Il aurait été pertinent que les documents publiés dans le cadre de la démarche de consultation permettent d'identifier les contributions attendues de chaque secteur ainsi que la contribution attendue de la transition énergétique pour l'atteinte de la cible québécoise de réduction des émissions de GES.

Dans ce contexte, bien que la transition énergétique représente certes un vecteur important pour la réduction des émissions de GES, nous estimons qu'il serait pertinent que la réflexion menée par TEQ prenne également en compte d'autres mesures permettant de réduire les émissions de GES, dont, notamment, les possibilités d'améliorer la performance des sources d'énergies actuelles. Nous y reviendrons dans le cadre de nos commentaires spécifiques.

Nous mettons également en garde le gouvernement de ne pas tenter d'effectuer une transition énergétique trop rapide en mettant en œuvre immédiatement des technologies ou des politiques présentant un ratio coûts / bénéfices trop élevé en termes du coût par tonne de CO₂ évitée. Nous rappelons que le marché du carbone auquel le Québec souscrit évalue présentement la tonne de CO₂ évitée à 20\$ et le Plan fédéral pancanadien proposera un prix de 50\$ à l'horizon 2022. Or, nous constatons qu'à ce jour, les initiatives et investissements du Fond Vert québécois se chiffrent à plus de 200\$ la tonne évitée. À ce sujet, nous insistons sur l'importance que tous les projets et énergies de transition fassent l'objet d'une analyse coûts/bénéfices rigoureuse. À ce sujet, nous insistons sur la pertinence de reconnaître ce qu'il conviendrait d'appeler les « énergies de transition ».

En ce qui concerne le processus de consultation, nous notons que les mesures proposées restent très générales. Il aurait été souhaitable que les documents publiés dans le cadre de la consultation contiennent davantage de détails afin que les parties prenantes puissent voir de quelle façon les mesures proposées pourront s'arrimer avec les 42 actions identifiées dans la Plan d'action de la Politique énergétique 2030. En effet, les mesures proposées ne permettent pas d'identifier comment seront mises en œuvre les actions déjà été inscrites dans le Plan d'action de la Politique.

La consultation aurait par ailleurs gagné en efficacité si les enjeux transversaux, tels que l'innovation et le financement, avaient été abordés directement dans chacun des thèmes, plutôt que de faire l'objet de documents distincts.

Finalement, nous estimons qu'il est du devoir du gouvernement de sensibiliser et d'éduquer la population. En effet, plusieurs gestes de la vie quotidienne peuvent être posés, autant par les particuliers que par les citoyens corporatifs, pour réduire la consommation d'énergie. Or, les mesures proposées ne prévoient pas la mise en place

de mesures de sensibilisation, un élément qui, à notre avis, s'avérerait efficace dans l'optique d'une transition vers une meilleure consommation de l'énergie. Les institutions d'enseignement pourraient d'ailleurs être mises à contribution afin d'informer les étudiants, à un jeune âge, de l'importance de mettre en œuvre des mesures de réduction de la consommation d'énergie.

Il serait également pertinent que des indicateurs soient élaborés afin d'assurer une reddition de compte claire et précise de l'efficacité des programmes et des mesures visant à faciliter la transition énergétique.

Nous présenterons, dans le cadre de nos commentaires spécifiques, nos observations portant à la fois sur les diagnostics que sur les mesures proposées et ce, pour chacun des thèmes. Puisque nous les considérons comme étant connexes, nous avons choisi d'intégrer nos commentaires portant sur l'aménagement du territoire sous les thèmes « Transport des marchandises » et « Transport de personnes ».

2. Commentaires spécifiques

2.1 Industrie

- Diagnostic

Le CPEQ remarque que, dans son document établissant un diagnostic pour le secteur industriel, TEQ utilise, pour déterminer ce que constitue une PME, un seuil de 200 employés. Nous nous interrogeons sur ce choix, alors que, selon la définition utilisée par l'Institut de la statistique du Québec, le terme « PME » est utilisé pour référer à une entreprise ayant entre 1 et 499 employés inclusivement, et dont le chiffre d'affaires ne dépasse pas 50 millions. Nous suggérons donc que soit corrigé le document afin que la définition de PME soit arrimée avec celle utilisée par l'Institut de la statistique du Québec.

Nous remarquons par ailleurs que le diagnostic fait état des réductions des émissions de GES attribuables au secteur industriel. Nous estimons que pour avoir un portrait plus réel, le document devrait présenter des données indiquant la proportion de ces réductions directement attribuable à la fermeture d'usines sur le territoire québécois. Il aurait également été intéressant que le document de consultation offre une ventilation des réductions des émissions de GES générées par type d'industrie.

Nous notons par ailleurs que le diagnostic est muet quant à la capacité de « l'offre énergétique verte ». Ainsi, par exemple, nous nous interrogeons sur la suffisance des gisements disponibles pour assurer le fonctionnement des usines de biométhanisation ou de production de gaz naturel renouvelable ou encore quant à la capacité d'Hydro-Québec de fournir, en tout temps, suffisamment d'énergie pour alimenter, à la fois, l'ensemble du transport électrique et la demande accrue des entreprises ayant procédé à la conversion de leurs équipements.

- Les programmes d'aide

Le maintien des programmes *ÉcoPerformance* et *TechnoClimat* est, à notre avis, essentiel. Nous croyons toutefois que, dans un contexte où le secteur industriel a déjà réalisé la grande majorité des projets économiquement rentables de réduction d'émissions de GES, le cadre normatif de ces programmes devrait être révisé.

Dans leur forme actuelle, les programmes *ÉcoPerformance* et *TechnoClimat* ne permettent pas aux entreprises d'entreprendre des projets structurants de réduction d'émissions de GES puisque ces programmes sont plafonnés respectivement à 5 millions de dollars et à 3 millions de dollars par projet. À ce sujet, et à titre indicatif, le CPEQ a procédé à un exercice de compilation auprès de ses membres afin d'identifier les projets potentiels de conversion, de modernisation, d'efficacité énergétique qui pourraient être réalisés si les entreprises disposaient des capitaux nécessaires. Pour la majorité de ces projets, l'investissement requis se situerait entre 10 millions et 100 millions de dollars.

Dans un contexte où les dirigeants d'entreprises doivent démontrer un retour sur l'investissement sur une période de deux ans lorsqu'ils investissent des sommes importantes pour la réalisation de projets d'efficacité énergétique permettant la réduction des émissions de GES, la hausse des plafonds des programmes gouvernementaux permettrait, à notre avis, la réalisation de certains projets qui, pour l'instant, sont refusés par les dirigeants d'entreprises. La réalisation de tels projets permettrait également de minimiser la fuite des capitaux vers la Californie et, à partir du 1^{er} janvier 2018, vers l'Ontario, puisque l'achat de droits d'émission supplémentaires ne serait plus requis.

Par ailleurs, pour des motifs d'efficience, nous estimons que, parmi les critères d'attribution des subventions, il serait pertinent de réaliser, pour chaque demande, une étude coûts/bénéfices et ainsi prioriser les projets les plus économiquement rentables et techniquement possibles.

Outre la hausse des plafonds des programmes *ÉcoPerformance* et *TechnoClimat*, nous estimons qu'il serait pertinent de procéder à une révision en profondeur des programmes existants. En effet, plusieurs programmes financés par le Fonds vert ne sont que peu utilisés et des sommes restent disponibles. Dans ce contexte, nous estimons qu'il serait pertinent de réaliser une analyse visant à identifier les raisons justifiant l'échec de ces programmes. Dans les cas où, après une telle analyse, le gouvernement en vient à la conclusion que ces programmes ne seraient toujours pas viables même avec des modifications, il serait préférable de les éliminer et de bonifier les programmes *ÉcoPerformance* et *TechnoClimat* afin d'élargir leur champ d'application.

- L'approche du « bâton et de la carotte »

Dans le cadre des travaux portant sur l'application du marché du carbone après 2020, il avait été suggéré que les sommes déboursées par les entreprises dans le cadre de l'achat de droits d'émission vendus aux enchères, pour assurer leur conformité au Système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions de gaz à effet de serre (SPEDE), soient

versées dans un compte en fidéicommiss qui leur serait propre. Les sommes versées dans ce compte pourraient alors être utilisées par l'entreprise qui les auraient versées, une fois l'accord du gouvernement donné. Pour obtenir cet accord, l'entreprise aurait à soumettre un projet de réduction de GES au sein de son ou ses établissements.

Le CPEQ estime que cette proposition est toujours d'actualité puisque le mécanisme proposé permettrait la réalisation de projets de recherche et développement pour les entreprises qui, autrement, n'auraient pas la capacité financière pour aller de l'avant. Ce type de projet est vital pour aider les entreprises à identifier les modifications pouvant être implantées pour réduire davantage leurs émissions de GES.

- Enveloppe discrétionnaire

Une autre solution consisterait à réserver un pourcentage des revenus provenant de la vente aux enchères afin de conférer une enveloppe discrétionnaire pour financer les projets qui ne cadrent pas dans les programmes gouvernementaux. Un mécanisme de reddition de compte devrait par ailleurs être mis en place afin d'assurer la transparence du processus.

- Analyse de la faisabilité et des retombées de projets d'économie d'énergie

Les mesures mises de l'avant par TEQ suggèrent la réalisation d'une analyse approfondie des projets les plus onéreux pouvant améliorer les procédés industriels et ainsi permettre une réduction des émissions de GES.

Le CPEQ rappelle qu'il a déjà transmis au gouvernement un tableau démontrant les projets pouvant encore être réalisés par le secteur industriel. Ce tableau démontre également la quantité de GES qui serait évitée ainsi que le coût par tonne.

Dans ce contexte, puisque le gouvernement a déjà toutes les données pertinentes en mains, nous suggérons que soit réalisé un exercice de priorisation des projets, sur la base d'une analyse coûts / bénéfiques. À ce sujet, nous rappelons que plusieurs facteurs autres que le coût d'implantation d'une nouvelle technologie et la réduction des émissions de GES devront être considérés. Ainsi, la création ou l'abolition de certains emplois, le coût d'entretien des nouveaux équipements et le coût d'opération de ces équipements devront également faire l'objet de l'examen de la pertinence des projets. Nous rappelons que les entreprises renoncent souvent à des projets de conversion de leurs équipements puisque, même si la technologie existe, le coût d'opération des systèmes alimentés à l'énergie renouvelable est beaucoup plus élevé que celui des systèmes alimentés aux carburants ou combustibles fossiles.

- Valorisation de l'écologie industrielle et de l'économie circulaire

Le CPEQ est favorable à l'implantation de ces modèles. Nous rappelons, à ce sujet, que le CPEQ a été mandaté, en 2015, par le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation et par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques afin d'élaborer une formation en écologie

industrielle. Cette formation a été élaborée en partenariat avec le Centre de Transfert Technologique en Écologie Industrielle et a été approuvée par le gouvernement en décembre 2015. Depuis 2016, nous avons dispensé cette formation dans plusieurs régions au Québec.

La valorisation des rejets thermiques des entreprises et des résidus énergétiques représente, à notre avis, un créneau important, puisqu'elle présente un fort potentiel de création de synergies et de symbioses industrielles. Toutefois, la réglementation actuelle et la lourdeur administrative peuvent parfois constituer un frein à l'implantation de l'écologie industrielle ou de l'économie circulaire.

Le CPEQ rappelle que le gouvernement a lui-même reconnu, dans l'élaboration de ses nouvelles politiques, telles que la Stratégie gouvernementale de développement durable (2015-2020), la Stratégie maritime ainsi que la Politique énergétique, la pertinence des modèles d'écologie industrielle et d'économie circulaire, dont les bénéfices, qu'ils soient environnementaux, économiques, sociaux ou techniques ont déjà été démontrés.

Dans ce contexte, nous sommes d'avis que le gouvernement devrait favoriser la formation de synergies et symbioses industrielles, que ce soit par l'élimination des obstacles réglementaires ou par la mise en place d'un inventaire de matières et de gisements disponibles pour les entreprises.

- Les normes et les certifications

Le CPEQ reconnaît la pertinence des normes et des certifications, notamment les normes ISO 50 001 et Energy Star en matière de gestion de l'énergie.

Nous insistons toutefois sur le fait que l'adhésion à ce type de norme ou de certification doit demeurer sur une base volontaire seulement. Une telle adhésion ne doit pas non plus être rendue obligatoire « indirectement » par l'ajout, dans le cadre normatif des programmes gérés par le Fonds vert ou dans les appels d'offres des ministères ou organismes gouvernementaux, d'une obligation de détenir une certification pour avoir accès à une subvention ou pour pouvoir soumettre une offre de service.

Nous remarquons que les documents publiés par TEQ dans le cadre de la présente consultation mettent l'emphase sur les normes ISO 50 001 et Energy Star. Nous rappelons qu'il existe des programmes de gestion de l'énergie élaborés par les entreprises et mis en application au sein de leurs établissements tous aussi efficaces.

Il serait toutefois pertinent que soient cartographiés les différentes normes existantes à travers le monde afin que les entreprises puissent s'y référer au besoin.

- Accompagnement personnalisé aux entreprises industrielles

Le CPEQ reconnaît la pertinence des programmes d'accompagnement à l'intention des entreprises. Nous notons d'ailleurs, à ce sujet, que les distributeurs d'énergie reçoivent

souvent des demandes de la part de leurs clients pour que soit offert un programme de gestion de l'énergie.

Nous sommes toutefois d'avis que les programmes d'accompagnement ne devraient pas être sous la responsabilité de TEQ ou du gouvernement. En effet, leur rôle devrait se limiter à mettre à la disposition des entreprises un « coffre à outils » leur permettant de mettre en œuvre certaines mesures de gestion de l'énergie. Il appartiendrait aux entreprises, par la suite, de recourir aux services d'un consultant si elles désirent bénéficier d'un accompagnement. Il pourrait toutefois être pertinent d'élaborer un programme permettant l'attribution d'une aide financière pour une entreprise désireuse de réaliser une étude d'efficacité énergétique.

- Développement et utilisation d'outils de diagnostic spécialisés

Nous constatons que TEQ propose une participation financière du gouvernement au développement d'outils spécialisés, tels que les analyses multivariées et l'intégration de procédés visant à améliorer la productivité énergétique.

Le CPEQ estime que le gouvernement ne devrait pas nécessairement investir pour le développement de tels outils et qu'il serait préférable qu'il réalise une veille portant sur le développement des nouvelles technologies dans ce domaine. Les entreprises disposeraient ainsi de toute l'information nécessaire afin de déterminer le meilleur outil pour leur situation bien précise.

- Simplification de l'accessibilité aux programmes d'aide pour les petites entreprises

Le CPEQ note que le processus administratif auquel les entreprises doivent se conformer pour obtenir des sommes provenant des différents programmes est si exigeant que, souvent, elles décident de ne pas transmettre de demande.

En effet, la complexité des formulaires est si élevée que certaines entreprises doivent embaucher des consultants pour compléter une demande de subvention. Il serait donc pertinent, à notre avis, de simplifier le processus afin de le rendre plus accessible pour les petites entreprises, pour qui les ressources, tant humaines que financières, sont limitées. À ce sujet, il serait également pertinent de créer un guichet unique visant à permettre aux entreprises d'avoir accès facilement et rapidement à l'inventaire des programmes d'aide financière en matière d'efficacité et de transition énergétique ainsi qu'un accès à des ressources permettant de mieux comprendre le cadre normatif applicable à chacun.

- Faciliter l'utilisation de l'énergie renouvelable produite localement par les entreprises industrielles hors réseau

Selon notre compréhension, cette proposition vise principalement les entreprises situées sur le territoire du Plan Nord.

Le CPEQ est favorable à cette avenue, qui se veut plus efficace et plus économique que l'utilisation des génératrices alimentées au diesel pour produire de l'électricité. Nous

saluons d'ailleurs les efforts d'Hydro-Québec ainsi que la volonté du gouvernement fédéral visant à favoriser l'intégration des énergies renouvelables dans le bouquet énergétique des entreprises en région nordique.

Nous notons toutefois que l'atteinte d'un tel objectif pourrait être favorisée s'il était possible d'utiliser, sur le territoire québécois, la bioénergie générée par la valorisation de la biomasse forestière. En effet, il existe, à notre avis, des débouchés intéressants pour les résidus forestiers, comme en témoigne les importantes exportations vers les États-Unis. Toutefois, il semble que les coûts liés à la réalisation de projets de valorisation de la biomasse forestière nuisent au développement de la filière. Il serait donc souhaitable, à notre avis, si une analyse coûts / bénéfices en démontre la pertinence, que des sommes soient investies afin que la biomasse forestière, présente en abondance au Québec, puisse être utilisée.

Il serait également pertinent d'envisager la possibilité, lorsque la demande industrielle le justifie, de prolonger les réseaux de distribution de gaz naturel. En effet, l'utilisation du gaz naturel, comme énergie de transition, permettrait de réduire les émissions de GES jusqu'à ce que les filières émergentes soient mieux développées et donc, plus rentables. Un réseau de distribution plus large permettrait par ailleurs aux territoires plus éloignés d'être plus attractifs pour les entreprises, ce qui pourrait éventuellement mener, entre autres, à la création de symbioses ou de synergies industrielles.

- La tarification industrielle (Action 28 du plan d'action)

Le CPEQ estime qu'il est essentiel que les entreprises installées sur le territoire québécois puissent évoluer dans un environnement d'affaire propice à la poursuite de leurs activités. Pour ce faire, nous croyons qu'elles doivent bénéficier d'un approvisionnement stable en énergie, à coût prévisible et concurrentiel.

Comme Hydro-Québec est en mesure de produire de l'électricité à faible coût, le gouvernement dispose d'une marge de manœuvre importante qui lui permet de proposer des tarifs concurrentiels aux entreprises énergivores, ce qui représente, à notre avis, un important pouvoir d'attraction pour le Québec.

- Déploiement de la technologie de captage et de séquestration du carbone

Le CPEQ reconnaît que le captage et la séquestration du carbone (CSC) représente une technologie offrant un important potentiel de réduction des émissions de GES. D'ailleurs, à cet effet, l'Office national de l'énergie a expressément reconnu, dans son rapport intitulé « *Avenir énergétique du Canada en 2016 - Offre et demande énergétiques à l'horizon 2040* »¹, que le CSC représente une technologie qui pourrait transformer la filière énergétique et qui pourrait avoir un effet domino sur l'efficacité des autres technologies.

¹ [Avenir énergétique du Canada en 2016 - Offre et demande énergétiques à l'horizon 2040](#)

Nous rappelons toutefois que son implantation est très coûteuse et que la technologie n'est pas encore au point, alors que des projets de démonstration sont encore effectués. Ainsi, avant que cette technologie soit économiquement viable, beaucoup de recherches et de développements devront avoir été réalisés.

Dans ce contexte, le CPEQ salue l'initiative qu'a lancée le gouvernement avec la création du consortium « Valorisation Carbone Québec », lequel regroupe l'Université Laval, des entreprises et des organismes publics et privés et dont l'objectif consiste à développer des technologies de captage et de revalorisation du carbone.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DU CPEQ – INDUSTRIE

- Bonification des programmes d'aide et hausse des plafonds pour les projets admissibles afin de permettre aux entreprises de réaliser des projets structurants de réduction des émissions de GES;
- Permettre aux entreprises d'utiliser, sans s'y limiter, les sommes qu'elles ont elles-mêmes versées dans le cadre du SPEDE pour réaliser des projets de réduction des émissions de GES ou des projets de recherche et de développement (approche de la carotte et du bâton);
- Création d'une enveloppe discrétionnaire pour financer des projets qui ne cadrent pas dans les programmes gouvernementaux;
- Éliminer les freins à la valorisation des rejets thermiques et à l'implantation des modèles d'écologie industrielle et d'économie circulaire;
- Promouvoir, sans les rendre obligatoires, les certifications telles que ISO 50 001;
- Simplifier l'accessibilité aux programmes d'aide pour les PME;
- Faciliter l'utilisation de l'énergie renouvelable produite localement par les entreprises industrielles hors réseau;
- Favoriser le déploiement de la technologie de captage et de séquestration du carbone, notamment en participant à des projets de démonstration et à des projets de recherche et de développement.

Voyons maintenant les mesures préconisées pour le transport des marchandises.

2.2 Le transport des marchandises et l'aménagement du territoire

Puisque nous considérons les thèmes du transport des marchandises et de l'aménagement du territoire comme étant connexes, nous avons choisi de regrouper nos commentaires portant sur ces thèmes.

- Amélioration de l'efficacité des chaînes logistiques et aménagement durable des infrastructures logistiques

Le CPEQ estime qu'une meilleure planification urbaine ainsi que l'utilisation à grande échelle des principes de logistique verte constituent deux façons de réduire efficacement la consommation de carburant et, du même coup, les émissions de GES attribuables au secteur des transports.

Une planification efficace des trajets de livraison, un des principes importants de la logistique verte, favoriserait également la diminution des émissions de GES. À titre d'exemple, nous notons le système de livraison du courrier d'UPS. En concevant les trajets de livraison de manière à privilégier les virages à droite aux feux de circulation, le temps où le camion est immobilisé est significativement réduit, si bien que ses émissions de GES sont réduites et la rentabilité est à la hausse.

De plus, en matière de transport des marchandises, il serait souhaitable, avec l'arrivée des pôles logistiques, que les entreprises limitent au maximum la circulation à vide en prenant sur place, lorsque cela est possible, un nouveau chargement après avoir complété une livraison.

Dans ce contexte, il serait pertinent, à notre avis, de procéder à une caractérisation des besoins de la clientèle afin d'optimiser les espaces disponibles autour des pôles névralgiques de transport collectif et de limiter l'étalement urbain. L'aménagement de stationnements incitatifs en banlieue permettant un accès facile et rapide aux transports collectifs constitue également, à notre avis, une mesure intéressante car elle permettrait de réduire le nombre de véhicules sur les routes.

- Complémentarité des modes de transport et utilisation du « bon mode au bon moment »

Le CPEQ rappelle que, dans le contexte actuel où les délais de livraison sont très courts (principe du *Just in time*), il peut être difficile d'avoir recours à certains modes de transport, tels que le transport maritime ou le transport ferroviaire. Ainsi, le transport par camion demeure, dans bien des cas, la seule option.

Dans ce contexte, le CPEQ salue la décision du gouvernement de reconduire et de bonifier le programme *Écocamionnage* et ce, jusqu'en 2020. En effet, ce programme constitue, à notre avis, un outil important dans le cadre de la transition énergétique et sa reconduction, a par ailleurs, été identifiée comme étant **l'action numéro 8 du plan d'action**.

Plus spécifiquement, nous saluons la modification au cadre normatif de programme visant à permettre aux entreprises qui souhaitent faire l'acquisition d'un véhicule usagé hybride électrique, électrique ou fonctionnant avec un carburant de remplacement, qui émet moins de GES, d'obtenir une aide financière. Une telle modification se justifie, à notre avis, par le fait que les réductions des émissions de GES liées à la circulation des camions

consommant moins de carburant ou alimentés au gaz naturel, seront réalisées, pour la plupart, en territoire québécois.

Le CPEQ se réjouit également de la décision du gouvernement de hausser à 100 000 dollars le plafond des dépenses admissibles pour l'achat d'un véhicule ou d'une technologie permettant l'utilisation de carburant de remplacement qui émette moins de gaz à effet de serre. Puisque le cadre normatif du programme permet l'octroi d'une subvention représentant 30 % des dépenses admissibles, l'aide financière maximale dont pourra bénéficier une entreprise se chiffrerait dorénavant à 30 000 dollars plutôt qu'à 15 000 dollars. La bonification de l'aide financière disponible était à notre avis nécessaire dans la conjoncture actuelle où la valeur du dollar canadien est faible et le coût du baril de pétrole est bas.

Nous notons par ailleurs l'existence d'autres programmes visant à promouvoir un transport plus sécuritaire et plus écologique des marchandises. Parmi ceux-ci, nous notons le *Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre* (PAREGES) et le *Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire* (PETMAF).

Ces programmes semblent très peu connus et nous sommes d'avis que pour atteindre son objectif d'améliorer la sécurité et de diminuer l'empreinte écologique du transport des marchandises, le gouvernement doit promouvoir davantage ses programmes existants. Ainsi, nous recommandons au gouvernement de sensibiliser, au moment du dépôt de son plan directeur en matière de transition énergétique, les entreprises qui pourraient bénéficier de ces programmes afin de les aider à mettre sur pied des technologies qui leur permettront de rendre le transport des marchandises plus sécuritaire et plus écologique.

- Conversion des navires afin d'utiliser le gaz naturel liquéfié

Le CPEQ rappelle que, dans le cadre de sa Stratégie maritime, le gouvernement du Québec avait annoncé son intention d'encourager l'emploi du gaz naturel liquéfié comme carburant pour le transport maritime. Le gaz naturel, en remplacement du mazout, permettrait une réduction immédiate des émissions de gaz à effet de serre d'environ 31%.

Le CPEQ estime que de prioriser l'utilisation du gaz naturel en remplacement du mazout constitue un choix logique pour l'environnement et l'atteinte des cibles de réduction de GES du Québec. En plus d'émettre moins de gaz à effet de serre, l'utilisation du gaz naturel liquéfié nous apparaît comme étant plus sécuritaire. En effet, les ports pourront se brancher directement sur le réseau existant d'Énergir, diminuant ainsi les risques d'accidents liés au transport du gaz naturel liquéfié.

Dans ce contexte, nous encourageons le gouvernement du Québec à reconsidérer sa décision de ne pas aller de l'avant avec un protocole de crédits compensatoires visant la substitution des carburants maritimes. En effet, la création d'un tel protocole s'inscrit directement dans l'objectif premier de la démarche de transition énergétique, soit la réduction des émissions de GES.

- Meilleur choix modal et meilleur moment pour les déplacements en milieu urbain

Le CPEQ estime qu'en milieu urbain, le transport par camion devrait être limité autant que possible et d'autres modes de transports devraient être favorisés pour le transport des marchandises. Or, tel que nous l'avons déjà mentionné, le transport ferroviaire est souvent mal adapté et ne permet pas une livraison « Just in time ». Ainsi, le camionnage demeure souvent la seule option possible.

Nous notons, par ailleurs, qu'il peut exister plusieurs contraintes en matière de déplacements en milieu urbain, telles que, les exigences des clients qui prônent le « juste à temps » et les problématiques liées à l'acceptabilité sociale, alors que, dans certains secteurs, il est impensable, en raison du bruit généré par les camions, de procéder à des livraisons durant la nuit. Ces contraintes font en sorte que les livraisons doivent être effectuées durant le jour, souvent pendant les heures de pointe, ce qui contribue inévitablement à la formation de bouchons de circulation.

Dans ce contexte, nous réitérons nos commentaires portant sur la nécessité d'implanter une « logistique verte » afin de limiter le nombre de déplacements de camions vides et d'optimiser les trajets effectués.

Nous recommandons par ailleurs de recourir aux technologies de l'information afin d'optimiser la logistique du transport des marchandises. Ainsi, les technologies de l'information permettraient la mise en place d'un système en temps réel permettant aux camionneurs et aux automobilistes de savoir quels secteurs du réseau routier présentent une problématique de congestion et quels seraient les itinéraires alternatifs. Une telle mesure permettrait, à notre avis, de réduire considérablement l'ampleur des bouchons de circulation.

- Application du principe du « pollueur-payeur » avec l'imposition de mesures de type bonus-malus

Le CPEQ réitère son appui à la consécration du pollueur-payeur, mais nous nous interrogeons sur la nécessité de créer de nouvelles mesures de type bonus-malus.

En effet, les entreprises et les commerces et les automobilistes sont déjà, indirectement, assujettis au SPEDE, puisque le « coût-carbone » assumé à l'origine par les distributeurs de carburant, leur est transféré. Il s'agit là, à notre avis, d'une application claire du principe du pollueur-payeur.

Nous rappelons également qu'il existe déjà de nombreuses taxes, tant fédérales que provinciales, qui sont de la nature d'un malus lors de l'achat et de l'immatriculation des véhicules considérés plus énergivores comme ceux utilisés dans le secteur du transport des marchandises. Dans ce contexte, nous estimons qu'il n'est pas justifié d'introduire d'autres mesures de même nature ou encore des mesures portant sur la tarification à l'usage du réseau routier ou encore une hausse de la taxe sur les carburants et ce, sans tenir compte de leur effet cumulatif.

- Diminution de la consommation d'énergie des véhicules par des technologies et des processus plus efficaces

Le CPEQ rappelle que le gouvernement du Québec a déjà mis en place un Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles lourds (PIEVAL), dont l'objectif consiste à améliorer la qualité de l'air, particulièrement en milieu urbain, en réduisant les émissions de particules, de composés organiques volatils (COV) et de monoxyde de carbone (CO) produites par les véhicules lourds.

Le CPEQ estime que le PIEVAL pourrait s'avérer un outil important dans le cadre de la transition énergétique, puisque l'entretien adéquat des véhicules et la réparation des moteurs défectueux permettent la réduction de la consommation de carburant. Nous craignons toutefois que le champ d'application de ce programme soit beaucoup trop limité. En effet, actuellement, seulement les camionneurs ayant été interceptés par un agent de la SAAQ et ayant échoué le test d'opacité sont contraints d'effectuer les réparations qui s'imposent afin d'abaisser la quantité d'émissions de COV et de CO de leur camion.

- Réalisation d'une analyse de cycle de vie portant sur la constitution d'un parc de véhicules alimentés avec des carburants de remplacement

Le CPEQ estime qu'il est nécessaire de procéder à une analyse de cycle de vie afin de déterminer la contribution des différentes filières énergétiques pouvant éventuellement remplacer les produits pétroliers dans le secteur du transport des marchandises.

En effet, la transition vers un parc de véhicules alimentés avec un carburant de remplacement implique plusieurs éléments pouvant générer des coûts importants. Ainsi, les mécaniciens devront acquérir une expertise spécifique pour l'entretien des véhicules et les garages devront être modernisés.

Une telle transition implique des risques techniques et financiers et, pour cette raison, nous sommes d'avis que le gouvernement devrait offrir de l'accompagnement aux entreprises qui effectueront la transition.

- Électrification des véhicules de service

Le CPEQ note que plusieurs entreprises utilisent des véhicules de services, tels des chariots élévateurs ou des voiturettes de transport. Nous sommes d'avis que l'électrification de ce type de véhicule représente une mesure facile à implanter, ce qui permettrait de réduire la consommation de carburant, et, du même coup, une réduction des émissions de GES. Dans ce contexte, il serait pertinent de prévoir la possibilité d'accorder une aide financière aux entreprises pour qu'elles puissent procéder à l'électrification de leur flotte de véhicules de service.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DU CPEQ – TRANSPORT DES MARCHANDISES ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Intégrer les principes de logistique verte et profiter des pôles logistiques;

- Promouvoir le *Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES)* et le *Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF)*;
- Favoriser la conversion des navires vers le gaz naturel liquéfié;
- Utiliser les technologies de l'information afin de développer des applications permettant aux usagers de la route d'éviter les bouchons de circulation;
- Instauration de programmes d'inspection obligatoire pour les véhicules lourds;
- Procéder à une analyse de cycle de vie afin de déterminer la contribution des différentes filières énergétiques pouvant éventuellement remplacer les produits pétroliers dans le secteur du transport des marchandises;
- Encourager l'électrification des véhicules de services.

Voyons maintenant les mesures préconisées pour le transport des personnes.

2.3 Le transport de personnes

- Accélération du déploiement des véhicules électriques légers et lourds lorsque l'usage le permet (Action 6 du Plan d'action)

Le CPEQ constate que, parmi les mesures proposées, les programmes de « bonus-malus » sont préconisés. Une telle proposition avait d'ailleurs été mise de l'avant dans le cadre des consultations préliminaires visant à élaborer une politique de mobilité durable.

Ainsi, le consommateur serait, par exemple, découragé d'acheter un véhicule énergivore émettant un plus grand nombre de GES en devant payer un frais supplémentaire « un malus ». À l'opposé, l'acheteur d'un véhicule zéro émission (VZÉ) ou d'un véhicule à faibles émissions (VFÉ) profiterait d'un « bonus », tel un rabais à l'achat ou l'utilisation de voies réservées, par exemple.

Bien que nous saluions la consécration du principe du pollueur-payeur, nous nous interrogeons sur les effets réels des programmes de bonus-malus. En effet, pour que ceux-ci soient efficaces, nous estimons qu'il est essentiel que leur impact économique soit neutre, donc que les malus perçus soient suffisants pour financer la totalité des bonus accordés.

Or, l'expérience européenne démontre qu'il est difficile d'arriver à un impact économique nul, si bien que les programmes incitatifs pour l'achat de véhicules VZÉ ou VFÉ représentent un coût additionnel pour l'État avec un ratio coût/tonnes de GES évitées trop élevé pour être considérés comme étant efficaces.

Nous rappelons par ailleurs que le document préliminaire portant sur l'éventuelle Politique

de mobilité durable mettait beaucoup l'emphase sur l'imposition de malus sur les véhicules énergivores. Or, le document était très discret quant aux malus déjà mis en place par le gouvernement du Québec que ce soit la taxe sur les plus grandes cylindrées ou encore la taxe sur les véhicules dit de luxe qui sont généralement plus énergivores ou encore les différentes taxes d'accise du gouvernement fédéral notamment celle concernant les véhicules plus énergivores. Puisque les mesures de bonus/malus touchent de près la population, nous estimons qu'il serait plus approprié de parler d'une taxe supplémentaire ou d'une écotaxe.

Par ailleurs, bien que nous reconnaissons la pertinence d'augmenter le nombre de VZÉ sur les routes du Québec, nous estimons qu'il serait également pertinent de développer les technologies qui permettent la transition entre des véhicules à combustion et les VZÉ. Les véhicules hybrides et à propulsion hydrogène, ou les camions alimentés au gaz naturel liquéfié, représentent, à notre avis, des pistes de solution intéressantes.

- Aménagement du territoire et amélioration de l'offre de transport collectif

Comme nous l'avons mentionné dans nos commentaires portant sur le transport des marchandises, la réduction des déplacements, ou leur optimisation, est directement liée à l'aménagement du territoire.

Parmi les enjeux observés, nous notons le manque d'espaces dans les stationnements incitatifs autour des axes de transport collectif, ce qui peut avoir pour effet, à de décourager l'utilisation du transport en commun. Dans ce contexte, nous estimons qu'il serait pertinent de procéder à une caractérisation des besoins de la clientèle afin d'optimiser les espaces disponibles autour des pôles névralgiques de transport collectif et de limiter l'étalement urbain. L'aménagement de stationnements incitatifs en banlieue permettant un accès facile et rapide aux transports collectifs représente également, à notre avis, une mesure intéressante car elle permettrait de réduire le nombre de véhicules sur les routes.

Nous estimons, par ailleurs, que les investissements dans les transports collectifs sont bénéfiques pour l'économie québécoise. En effet, en plus de favoriser l'expansion d'entreprises d'ici, le transport collectif et la densification autour des pôles de transport en commun permettent d'améliorer la productivité en facilitant l'accès aux milieux de travail. Ainsi, le développement de pôles de transport en commun alimentant les parcs industriels et les zones de milieu de travail denses devrait s'opérer dans le contexte d'une cohabitation harmonieuse entre les entreprises, les zones de transit et les résidences afin de ne pas induire des nuisances dans le tissu urbain.

Le CPEQ est également d'avis que l'intégration de l'aménagement et des transports représente une priorité pour les années à venir. Parmi les enjeux observés, nous notons le manque d'espaces dans les stationnements incitatifs autour des axes de transport collectif et cette situation a pour effet, à notre avis, de décourager l'utilisation du transport en commun.

Nous ajoutons également qu'il serait possible d'optimiser les modes de transport collectif. En effet, le trolley-bus représenterait, à notre avis, un mode de transport beaucoup plus efficace en matière énergétique que les autobus hybrides. Il serait donc pertinent d'envisager, à certains endroits, la construction d'infrastructures d'alimentation électrique. Nous rappelons d'ailleurs que le financement de projets d'infrastructures fixes électriques visant à accélérer l'électrification des services de transport collectif a été identifiée comme **l'action numéro 7 du Plan d'action**.

Nous notons également que, dans certaines villes où l'électrification des transports n'est pas possible, des autobus alimentés au diesel sont utilisés. Afin de retirer de la circulation les autobus alimentés au diesel, nous suggérons de rendre admissibles, sur ces territoires, les solutions au gaz naturel pour les autobus dans le cadre des différents programmes, ce qui permettrait d'accélérer l'adoption d'un carburant moins émissif tout en répondant aux particularités de tous les territoires. Une telle possibilité s'inscrirait d'ailleurs directement dans le cadre de **l'action 9 du Plan d'action**.

- Optimisation des déplacements professionnels

Le CPEQ estime qu'il serait pertinent, pour les entreprises québécoises, de faire appel aux Centres de gestion des déplacements, organisme offrant de l'expertise-conseil en transport durable et des alternatives à l'automobile-solo. Les solutions offertes aux employeurs, promoteurs et décideurs municipaux permettent la mise en place de programmes pour la réduction de l'utilisation de l'automobile-solo dans les déplacements domicile-travail et les déplacements d'affaires ainsi que l'amélioration du bilan environnemental des organisations.

Nous sommes par ailleurs d'avis que les employeurs peuvent, dans les cas où la nature du travail et la réalité propre à l'employeur le permet, mettre en œuvre certaines mesures permettant de limiter, voire d'éliminer les déplacements. Ainsi, l'instauration d'une politique de télétravail ou encore une politique d'horaire flexible, qui limiterait les déplacements à l'heure de pointe, représentent, à notre avis, des mesures qui permettraient de réduire la consommation de carburant.

Il serait également possible, pour les employeurs, de fournir des incitatifs du type « allocation de stationnement ou argent comptant » (parking cash-out) ou d'offrir gratuitement des titres de transport collectif à leurs employés.

- Augmentation de la proportion de biocarburant consommé

Les mesures proposées par TEQ prévoient, entre autres, l'élaboration d'un règlement visant à exiger un contenu renouvelable de 2% dans le diesel et de 5% dans l'essence (**action 14 du Plan d'action**).

Le CPEQ s'interroge sur la pertinence d'amorcer des travaux pour élaborer un tel règlement. En effet, nous rappelons que le gouvernement fédéral élabore présentement une norme portant sur les carburants propres et qu'il serait pertinent d'attendre, par souci d'harmonisation et d'uniformité, la publication de cette norme avant d'envisager la

possibilité d'adopter un cadre réglementaire propre au Québec. Une telle uniformité est nécessaire puisque les véhicules et, du même coup les carburants, peuvent circuler librement d'une province à l'autre. De plus, puisque la norme fédérale s'appliquerait également aux carburants utilisés pour l'alimentation en énergie dans le secteur industriel, résidentiel et des bâtiments, il serait souhaitable, pour les entreprises exerçant des activités dans plus d'une province, que la réglementation applicable soit harmonisée.

Ajoutons que dans le cadre du développement de la filière des biocarburants, le gouvernement du Québec ne devrait considérer que les biocarburants de seconde et de troisième génération, tels que les carburants celluloseux produits à partir de résidus agricoles ou forestiers. En effet, l'expérience portant sur les carburants de première génération produits à base de maïs a démontré qu'il n'y aurait, à long terme, aucun bénéfice environnemental ou économique.

- Élaboration d'un programme d'inspection obligatoire des véhicules

Le CPEQ reconnaît l'importance pour le Québec, dans une perspective de réduction des émissions de GES, de réduire la consommation de produits pétroliers. Nous rappelons que les nouvelles avancées technologiques ont permis à certains secteurs d'améliorer grandement leur efficacité. Nous notons, à titre d'exemple, une diminution des émissions totales attribuables aux automobiles et ce, malgré un parc automobile plus imposant². Ces réductions ont été rendues possibles grâce à une meilleure conception des moteurs et des carburants.

Bien que les moteurs actuels soient mieux conçus, nous rappelons que, après quelques années d'usure, il est inévitable que certaines composantes des véhicules subissent une dégradation et perdent de leur efficacité. Cette perte d'efficacité peut se traduire, dans certains cas, par une consommation accrue d'énergie. À ce sujet, nous estimons qu'un véhicule mal entretenu peut voir sa consommation de carburant augmenter de 15 à 40%.

Afin de contrer cette situation problématique, le CPEQ propose au gouvernement du Québec d'instaurer un programme d'inspection obligatoire, tant pour la vérification mécanique que les émissions, pour les véhicules de 8 ans et plus lors d'un changement de propriétaire. En effet, à notre avis, l'instauration de tel programme permettrait d'identifier les composantes qui nécessitent une réparation et ainsi mitiger l'impact de leur dégradation sur la consommation énergétique du véhicule. Nous notons d'ailleurs que cette mesure figure au Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020, mais elle n'a pas encore été mise en œuvre.

- Mesures d'exemplarité de l'État

En plus de favoriser les mesures telles que l'« allocation de stationnement ou argent comptant », le laissez-passer mensuel gratuit pour ses employés, le télétravail ou les horaires flexibles, lorsque la situation le permet, nous estimons qu'il est du devoir du

² Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990, page 19.

gouvernement, au moment de renouveler son parc de véhicules, de choisir, lorsque cela est possible, des véhicules hybrides ou électriques, en plus de s'imposer des cibles aussi ambitieuses, sinon plus ambitieuses que celles qui se retrouvent dans la *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*. Une telle modernisation de la flotte des véhicules de l'État est d'ailleurs prévue à l'**action 11 du Plan d'action**.

- Approche Éviter – Améliorer

Nous estimons que l'approche préconisée – Éviter – Transférer – Améliorer – est la plus adéquate afin de déterminer les alternatives à l'utilisation des hydrocarbures dans le domaine du transport.

Évidemment, une telle approche repose sur le principe qu'il est favorable de diminuer le besoin et la distance du déplacement. C'est d'ailleurs dans ce contexte que s'inscrivent nos commentaires portant sur l'aménagement du territoire, sur l'optimisation des déplacements professionnels et sur l'importance de bonifier l'offre de transport collectif.

Pour ce qui est de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, nous rappelons l'importance d'élaborer un programme d'inspection obligatoire et nous rappelons également qu'une norme portant sur les carburants propres est présentement en cours d'élaboration par le gouvernement du Canada.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DU CPEQ – TRANSPORT DES PERSONNES

- Favoriser la densification, optimiser les espaces de stationnement incitatif autour des pôles névralgiques et bonifier l'offre en matière de transport collectif;
- Rendre admissibles, sur les territoires où l'électrification des transports n'est pas possible, les solutions au gaz naturel pour les autobus dans le cadre des différents programmes, ce qui permettrait d'accélérer l'adoption d'un carburant moins émissif tout en répondant aux particularités de tous les territoires;
- Optimiser les déplacements professionnels en mettant en œuvre, lorsque la situation le permet, des mesures telles que le télétravail, les horaires flexibles, le « parking cash-out » et les laissez-passer de transport en commun gratuits;
- Optimiser les déplacements professionnels en faisant appel aux Centres de gestion des déplacements;
- Prévoir la construction d'infrastructures visant à alimenter un trolley-bus;
- Mettre en place un programme d'inspection obligatoire des véhicules.

Voyons maintenant les mesures préconisées pour les bioénergies.

2.4 Les bioénergies

- Diagnostic

Le CPEQ remarque qu'une erreur s'est glissée dans le document établissant un diagnostic. Ainsi, au 3^e paragraphe de la page 8, nous devrions lire « Autriche » plutôt « qu'Australie ».

Nous diviserons nos commentaires portant sur ce thème en deux sections, soit les biocarburants et les autres sources d'énergie renouvelable.

2.4.1 Les biocarburants

- Difficultés d'ordre techniques, logistiques et financières liées à la transition vers les biocarburants

Le CPEQ entrevoit plusieurs obstacles techniques et logistiques qui pourraient contribuer à ralentir une transition vers les carburants renouvelables.

En matière de transport, par exemple, plusieurs véhicules plus âgés n'ont pas été conçus pour être alimentés par des biocarburants. Il sera donc nécessaire de continuer d'assurer une offre de carburant pour les propriétaires de ces véhicules ou d'assurer une aide à la conversion aux biocarburants pour les véhicules.

Pour ce qui est du secteur industriel, nous rappelons que, pour la majorité des entreprises, 80% des émissions constituent des émissions de combustion et il existe encore plusieurs limitations aux avancées encore réalisables, telles que :

- Les importants coûts de conversion de l'énergie fossile à l'électricité de source renouvelable;
- Les coûts d'énergie qui découleraient d'une conversion ne constituent pas nécessairement un gain en raison des coûts actuellement très bas de l'énergie;
- La technologie pour permettre certaines conversions n'existe pas encore;
- L'utilisation de nouveaux types de combustibles dans certains secteurs industriels peut être limitée par des considérations techniques majeures. Les combustibles à plus faible empreinte en carbone devront être testés en milieu industriel afin d'évaluer leur compatibilité et leurs conséquences sur la production, ce qui engendra des coûts considérables;
- Certains biocarburants ne peuvent pas être utilisés durant la saison hivernale;
- La desserte en énergie de substitution (gaz naturel) n'est pas disponible sur l'ensemble du territoire québécois.

Dans ces circonstances, l'utilisation de combustibles fossiles comme le mazout, le coke ou encore le gaz naturel, demeure nécessaire pendant la transition vers une société à plus faible empreinte en carbone.

Dans ce contexte, nous sommes d'avis qu'il serait pertinent d'investir dans des technologies à faible empreinte en carbone, lesquelles cibleraient les besoins du secteur industriel manufacturier canadien afin que les entreprises puissent mettre de l'avant des mesures qui ne sont actuellement pas viables sur le plan économique, mais qui, avec de tels investissements, pourraient le devenir et permettre de favoriser la transition vers des énergies renouvelables. Des investissements visant à développer la filière des biocarburants sont d'ailleurs prévus aux **actions 36 et 38 du Plan d'action**.

Nous notons toutefois que, pour que la filière des biocarburants se développe efficacement, les entreprises produisant ce type d'énergie doivent être en mesure de démontrer que la filière peut, à moyen terme, être auto-suffisante sans recevoir d'aide gouvernementale. En effet, présentement, les biocarburants sont accessibles car la différence entre leur coût et celui des énergies fossiles est compensée par une aide financière gouvernementale. Or, puisque le gouvernement ne doit pas subventionner une filière éternellement, les producteurs de biocarburants devront être en mesure de réduire les coûts de production afin que le produit puisse être vendu à un prix plus bas, sans quoi le signal de prix envoyé au consommateur l'incite à continuer d'utiliser de l'énergie fossile.

- Les biocombustibles solides

Nous réitérons nos commentaires portant sur la filière de la biomasse. Les résidus d'origine forestière, agricole ou urbaine utilisés à des fins de production d'énergie présentent une source intéressante pour produire du gaz naturel, ce qui permettrait des réductions substantielles des émissions de GES. Dans ce contexte, nous sommes d'avis qu'il serait pertinent d'adopter une approche intégrée de la biomasse afin de favoriser son utilisation au Québec.

- Création d'un comité permanent sur les bioénergies en tant que filière de la bioéconomie

Le CPEQ appui la proposition de créer un comité permanent sur les bioénergies en tant que filière de la bioéconomie. Nous insistons toutefois sur le fait que, dans le cadre de son mandat, ce comité devra procéder à une évaluation complète et rigoureuse des coûts et des bénéfices de l'utilisation des carburants renouvelables. Une telle évaluation devrait porter sur l'ensemble des coûts liés à chaque filière, incluant le coût de l'implantation des infrastructures par l'analyse de cycle de vie.

Nous rappelons par ailleurs que plusieurs initiatives gouvernementales, tant québécoises que fédérales, ont été mises en œuvre au cours de la dernière décennie afin, notamment, de réduire l'intensité énergétique du transport routier. Parmi ces initiatives, nous notons l'élaboration de nouvelles normes d'émissions pour les véhicules et les carburants ainsi que des normes visant l'ajout de biocarburants en plus d'encourager l'achat de véhicules plus éco-énergétiques. Or, nous avons évalué que l'implantation des alternatives

proposées nécessitent des investissements substantiels. Selon les informations recueillies, il pourrait en coûter plus de 100\$ par tonne de GES évitée. De plus, la Commission sur l'écofiscalité a reconnu, dans son rapport intitulé « *Corriger le tir - l'heure est venue de repenser les politiques canadiennes sur les biocarburants* », que les réductions des émissions de GES attribuables aux politiques sur l'éthanol et le biodiesel coûteraient respectivement de 180 à 185 \$ et de 128 à 165 \$ la tonne.

Dans un contexte où les droits d'émission se transigent à environ 20\$ la tonne dans le cadre du marché du carbone au Québec et en Ontario, et que la taxe fédérale sur le carbone, décrite comme étant un « filet de sécurité » dans le récent de budget fédéral, devrait atteindre 50\$ la tonne en 2022, le CPEQ s'interroge sur la pertinence de mesures de réduction des émissions de GES dont le coût est supérieur à 100\$ la tonne.

2.4.2 La bioénergie autre que les biocarburants

- **Possibilité d'utiliser la bioénergie dans les réseaux autonomes (action 39 du Plan d'action)**

Le CPEQ estime que le gouvernement devrait appuyer financièrement la mise en place d'infrastructures nécessaires à la desserte du Nord québécois afin de favoriser le développement des sources d'énergie autonomes et ainsi aider au développement économique et durable du Québec. Le financement pourrait, notamment, provenir du Fonds vert, dont les sommes doivent être consacrées à la lutte contre les changements climatiques.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DU CPEQ – BIOÉNERGIES

- Investir dans des technologies à faible empreinte en carbone, lesquelles cibleraient les besoins du secteur industriel manufacturier canadien afin que les entreprises puissent mettre de l'avant des mesures qui ne sont actuellement pas viables sur le plan économique, mais qui, avec de tels investissements, pourraient le devenir et permettre de favoriser la transition vers des énergies renouvelables;
- Créer un comité permanent sur les bioénergies;
- Favoriser l'utilisation de la bioénergie dans les réseaux autonomes.

Voyons maintenant les mesures préconisées pour l'innovation.

2.5 L'innovation

- **Financement (Action 5 du Plan d'action)**

Le CPEQ note que, dans plusieurs cas, le développement des nouvelles technologies est compromis à la phase de la commercialisation et ce, généralement en vertu d'un manque de financement.

Pour pallier cette problématique, nous estimons qu'il est essentiel que le financement soit accessible tout au long de la chaîne d'innovation, c'est-à-dire du laboratoire, au projet pilote, à l'usine de démonstration jusqu'à la commercialisation. En effet, le financement constant constitue une condition essentielle à l'émergence des nouvelles technologies destinées à contribuer aux objectifs énergétiques du Québec.

Dans l'optique d'accroître le financement de l'innovation en efficacité énergétique, le gouvernement devrait continuer de soutenir les efforts de recherche et de développement, en rehaussant, par exemple, le crédit d'impôt pour la recherche et le développement afin que les grandes entreprises ainsi que les PME puissent réaliser des projets visant à accroître l'efficacité énergétique.

Nous rappelons, par ailleurs, que la recherche et le développement s'effectue dans une perspective à long terme. Dans ce contexte, nous rappelons que plusieurs essais sont nécessaires avant qu'une technologie soit au point. Ainsi, nous estimons que la participation gouvernementale ne doit pas se limiter au premier projet pilote et nous croyons que TEQ pourrait être mis à contribution pour le financement à l'étape des essais en situation réelle des nouvelles technologies, à l'instar de *Technologies du développement durable Canada* (TDDC).

Le gouvernement devrait par ailleurs adapter ses différentes politiques afin de stimuler les investissements privés et offrir un soutien durant la phase de mise en marché et de commercialisation de ces nouvelles technologies via des programmes permettant l'accès au capital. Nous suggérons, entre autres, que le crédit d'impôt à la recherche et au développement soit prolongé jusqu'à la phase de commercialisation d'une nouvelle technologie.

Nous croyons, par ailleurs, que la meilleure forme d'aide financière demeure la subvention. En effet, souvent, les prêts sans intérêts sont moins efficaces, puisqu'un retour rapide sur l'investissement est exigé.

- Accompagnement et aide à l'innovation en matière d'innovation

Le CPEQ rappelle qu'il existe plusieurs regroupements dans le monde dans le secteur de l'énergie dont le mandat consiste à faire la promotion des meilleures pratiques en matière d'efficacité énergétique d'innovation et nous sommes d'avis que le Québec pourrait bénéficier de coopérer davantage avec ces organisations.

Ainsi, afin d'« importer » les meilleures pratiques mondiales et de les intégrer au contexte particulier du Québec, le gouvernement devrait favoriser le réseautage entre les entreprises québécoises et les experts internationaux en matière d'efficacité énergétique, notamment par l'organisation d'activités de réseautage permettant un dialogue régulier entre ces experts et nos entreprises.

- Développement d'une vitrine en innovation énergétique et information sur les mesures d'aides disponibles

Les mesures proposées par TEQ prévoient la création d'une vitrine qui permettrait de diffuser les bons coups, d'analyser les réussites et de suivre les projets québécois tout au long de la chaîne d'innovation. Une telle vitrine permettrait également de dresser un inventaire des technologies disponibles au Québec et de déterminer celles ayant un potentiel d'exportation.

Le CPEQ appuie cette proposition ainsi que la création d'un guichet unique permettant aux innovateurs d'avoir accès, rapidement et facilement, au répertoire des programmes de financement. La création d'un guichet unique s'inscrirait dans la volonté gouvernementale d'alléger le fardeau administratif des entreprises et permettrait de clarifier le rôle des différents organismes gouvernementaux ainsi que les sommes disponibles dans le cadre des différents programmes.

- Utilisation des outils de télécommunications

Le CPEQ rappelle que les outils de télécommunication et de technologies de de l'information présentent un potentiel important en matière de gestion de l'énergie. Nous notons, à titre d'exemple, les systèmes innovants de récupération de la chaleur générée par les parcs informatiques. Ce type d'innovation peut, à notre avis, être utilisé dans le secteur industriel et contribuer à la création de symbioses industrielles.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DU CPEQ – INNOVATION

- Soutenir les efforts de recherche et de développement, en rehaussant, par exemple, le crédit d'impôt pour la recherche et le développement afin que les grandes entreprises ainsi que les PME puissent réaliser des projets visant à accroître l'efficacité énergétique;
- Confier à TEQ le rôle de fournir le financement à l'étape des essais en situation réelle des nouvelles technologies, à l'instar de *Technologies du développement durable Canada* (TDDC);
- Favoriser le réseautage entre les entreprises québécoises et les experts internationaux en matière d'efficacité énergétique;
- Développer une vitrine en innovation énergétique et d'information sur les mesures d'aide disponibles;

Voyons maintenant les mesures préconisées pour les bâtiments commerciaux et institutionnels.

2.6 Bâtiment commercial et institutionnel

Le CPEQ estime important, avant de présenter ses commentaires, de clarifier la définition de ce que représente un « bâtiment institutionnel ». Nous comprenons que ce type de bâtiment réfère à des infrastructures publiques, telles que des hôpitaux, des édifices abritant des bureaux gouvernementaux, des écoles ou des logements sociaux, et non pas aux édifices appartenant aux entreprises privées. Ainsi, la notion de « bâtiment institutionnel » doit exclure autant les édifices abritant des logements privés, des bureaux administratifs d'entreprises et des usines.

- Gestion de l'énergie

Le CPEQ reconnaît la pertinence, pour les exploitants de bâtiments commerciaux ou institutionnels, d'adopter un système de gestion de l'énergie. Le gouvernement, à titre de gestionnaire d'un important parc immobilier, devrait d'ailleurs montrer l'exemple, notamment en adoptant un système de gestion énergétique et en y consacrant les ressources nécessaires.

Nous sommes également d'avis que le rôle du gestionnaire d'énergie des bâtiments devrait être valorisé, notamment en la performance de l'ensemble des bâtiments exploités. Ces résultats, qui peuvent se mesurer en réduction des émissions de GES, en diminution de la quantité d'énergie consommée ou même en dollars économisés pourraient être diffusés, encourageant les autres gestionnaires à emboîter le pas. Ainsi, en systématisant la publication des résultats, il sera possible de mettre de l'avant et suivre les impacts de la mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique et de réduction de GES.

Nous rappelons toutefois que l'adoption d'une norme doit demeurer volontaire. Ainsi, bien que le document de consultation semble privilégier l'adoption de la norme ISO 50 001, nous rappelons qu'il existe plusieurs systèmes de gestion de l'énergie tous aussi efficaces.

- Normes

Nous estimons que l'adoption d'une norme doit demeurer volontaire. Ainsi, Bien que le document de consultation semble privilégier l'adoption de la norme ISO 50 001, nous rappelons qu'il existe plusieurs systèmes de gestion de l'énergie tous aussi efficaces.

- Reddition de compte

Nous estimons qu'il serait souhaitable d'établir un cadre contraignant en matière de reddition de compte au locataire d'un immeuble afin d'être en mesure de démontrer que des réductions de la consommation d'énergie et d'émissions de GES ont effectivement été réalisées et qu'elles se maintiennent dans le temps. La méthode de reddition de compte devrait par ailleurs être uniformisée pour l'ensemble des commerces et des institutions et un vocabulaire commun devrait être adopté au sein des commerces et des institutions. Cette reddition de compte pourrait être liée à une aide financière et permettrait

de valoriser les économies financières induites par les travaux réalisés ou les changements de comportements des occupants.

- Possibilité de légiférer pour rendre obligatoires certaines pratiques comme l'inspection et la cotation énergétiques des bâtiments

Le CPEQ rappelle que, bien que la cotation énergétique donne certaines informations sur les bâtiments, il ne s'agit que d'une première étape qui, à elle seule, ne justifie pas une intervention gouvernementale. Nous soumettons que la cotation énergétique doit être accompagnée par des incitatifs, fiscaux ou financiers, à l'amélioration de la cote énergétique.

- Utilisation des outils de télécommunications

Le CPEQ suggère de veillez à ce que les fournisseurs d'énergie facilitent l'accès aux données de facturation via des services informatiques ou tout autre moyen solution technique qu'offre les outils de télécommunication et ce, afin de permettre d'intégrer ces données facilement aux systèmes en place pour gérer l'énergie.

- Bâtiments publics

Le CPEQ estime que l'État devrait, dans ses bâtiments, appliquer les meilleures pratiques en matière de gestion énergétique, d'efficacité énergétique et de reddition de compte. Lorsque cela est techniquement et économiquement possible, les bâtiments existants devraient être convertis aux énergies propres, tel que le prévoit l'**action 21 du Plan d'action**. À ce sujet, nous rappelons que les coûts d'opération des nouvelles technologies peuvent être plus élevés au début et que le retour sur l'investissement peut prendre quelques années. Dans ce contexte, nous rappelons au gouvernement l'importance de faire des choix judicieux dans l'utilisation des deniers publics. Ainsi, les mesures d'efficacité énergétique dans les bâtiments gouvernementaux ne devraient pas être réalisées au détriment de mesures structurantes dans le domaine de la santé ou de l'éducation, par exemple.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DU CPEQ – BÂTIMENT COMMERCIAL ET INSTITUTIONNEL

- Valoriser le rôle des gestionnaires d'énergie des bâtiments en publiant la performance de l'ensemble des bâtiments exploités à des fins de comparaison et de suivi sur les résultats de la mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique;
- Établir un cadre contraignant en matière de reddition de compte;
- Prévoir des incitatifs fiscaux ou financiers pour l'amélioration de la cotation énergétique des bâtiments;
- Prévoir des incitatifs fiscaux ou financiers pour l'amélioration, le suivi et le maintien de la performance des bâtiments.

Voyons maintenant les mesures préconisées pour les bâtiments résidentiels.

2.7 Bâtiment résidentiel

- Information à l'attention des propriétaires (Action 17 du Plan d'action)

Le CPEQ reconnaît que le secteur du bâtiment résidentiel présente un potentiel important de réduction des émissions de GES et de la consommation énergétique. Toutefois, les citoyens ne semblent pas sensibilisés à l'importance de l'efficacité énergétique. Dans cette optique, nous estimons qu'il est du devoir du gouvernement de produire des guides et des fiches éducatives à l'intention de la population et d'indiquer clairement les bénéfices, qu'ils soient environnementaux ou économiques, des actions pouvant être posées. Les écoles devraient également participer à la sensibilisation des plus jeunes.

Cette sensibilisation devrait s'appuyer sur l'appropriation par les citoyens d'un vocabulaire commun qui devrait être identique à celui de l'industrie automobile en termes de consommation des véhicules, soit le nombre de litres consommés par kilomètre parcouru. Nous estimons que la cote énergétique des bâtiments contribuerait à cette cause.

En plus de la sensibilisation, il serait également important que les programmes d'aide financière pour les rénovations écologiques soient mieux publicisés et plus accessibles. À cet effet, nous sommes d'avis que les formulaires de demande de subvention devraient être simplifiés.

Nous sommes également d'avis qu'il serait pertinent que les distributeurs d'énergie développent des applications permettant aux propriétaires de suivre en temps réel leur consommation d'énergie. Cette information leur permettrait d'obtenir un portrait clair de leur consommation et d'identifier les possibilités de réduction de leur demande énergétique.

- Mise à jour de la réglementation en matière d'efficacité énergétique

Le CPEQ estime qu'il serait pertinent, avant de procéder à une mise à jour de la réglementation en matière d'efficacité énergétique, d'attendre que le gouvernement fédéral termine sa révision du *Code national du bâtiment*.

Nous reconnaissons la pertinence d'interdire l'installation de nouveaux systèmes de chauffage au mazout, à l'exception des résidences des réseaux autonomes et la pertinence d'un programme visant à soutenir la conversion des systèmes de chauffage au mazout vers d'autres formes d'énergie (**Action 16 du Plan d'action**).

- Autoproduction d'électricité

Le CPEQ est favorable à la production décentralisée et le recours à l'autoproduction est de nature à faire diminuer les coûts liés au transport de l'électricité puisque la source de production est généralement à proximité de l'endroit où l'énergie est consommée. De plus,

la production décentralisée améliore la sécurité d’approvisionnement en plus de diversifier les sources d’énergie. ¹²⁷

Nous estimons cependant que, pour des motifs de sécurité, un cadre réglementaire stricte doit être adopté.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DU CPEQ – BÂTIMENT RÉSIDENTIEL

- Bonifier l’information disponible pour les citoyens;
- Élaborer des programmes d’éducation et de sensibilisation portant sur l’importance des mesures d’économie d’énergie et d’efficacité énergétique;
- Simplifier l’accès aux programmes d’aide.

3. Conclusion

Le CPEQ salue la démarche entamée par le gouvernement du Québec visant à se doter d’un plan directeur en matière de transition énergétique.

Nous rappelons que l’objectif principal de la démarche demeure d’identifier des moyens visant à réduire les émissions de GES afin de permettre au Québec d’atteindre sa cible, fixée à 37,5% sous le niveau de 1990 et ce, d’ici 2030. Ainsi, bien que la transition énergétique demeure le vecteur le plus important pour la réduction des émissions de GES, il est important, à notre avis, que le plan directeur du gouvernement intègre d’autres solutions, notamment le financement de projets de recherche et de développement ou encore une aide à la commercialisation des technologies québécoises.

Nous rappelons de plus que l’atteinte des cibles proposées en matière de transition énergétique nécessitera des investissements massifs. Dans ce contexte, nous réitérons que le gouvernement du Québec ne doit pas exclure, le recours aux énergies de transition déjà disponibles.

Par souci de ne pas porter atteinte à la santé économique du Québec, nous recommandons que les décisions en matière de transition énergétique soient prises sur la base des résultats d’une analyse rigoureuse du ratio coûts / bénéfices des différentes mesures proposées en termes du coût par tonne de CO₂ évitée.

Nous rappelons par ailleurs que, pour mettre en œuvre les différentes mesures proposées, des sommes considérables devront être déboursées. Ces sommes devraient provenir du Fonds vert et une proportion devrait d’ailleurs être réservée au secteur industriel afin de lui permettre de réaliser des projets de réduction d’émissions de GES ou encore, des projets de recherche et de développement pour développer de nouveaux procédés novateurs moins émetteurs.

Je vous prie de recevoir, Madame la Présidente-directrice générale, l'expression de mes sentiments respectueux.

Hélène Lauzon
Présidente-directrice générale
Conseil Patronal de l'Environnement du Québec