

PressMob

Édition écrite

« MODÈRE TES TRANSPORTS! » (1/2) Réduire nos GES sur route

Marc Brullemans*, Ph.D. Biophysique,

Membre du [Collectif scientifique sur la question du gaz de schiste et les enjeux énergétiques au Québec](#)

Jacques Benoit*, D.E.S.S. Développement économique communautaire

Ce texte fait partie d'une série de 15 articles qui visent à faire connaître le Plan de la DUC, élaboré par l'équipe de GroupMobilisation (GMob) dans le cadre de la « [Déclaration citoyenne universelle d'urgence climatique](#) », qui a été reconnue par 525 municipalités représentant 80% de la population québécoise.

DES UNIVERSITAIRES (8 de 15) - Chaque jour, au Québec, il se dépense [1,4 M\\$ pour des publicités](#) nous vantant tel ou tel véhicule automobile comme le moyen de s'échapper de notre quotidien, de s'évader, d'être libre, etc. On n'y voit jamais les congestions routières, l'agressivité des conducteurs, les accidents et les blessures, on ne nous parle pas des effets des particules fines émises dans l'air et du manque d'exercice physique sur la santé.

Tout cela semble un mal nécessaire puisque à moins de demeurer tout près de son lieu de travail ou de profiter d'un transport collectif de qualité, il apparaît presque impossible de vivre sans automobile: elle fait partie du mode de vie de la plupart des Québécois. Toute alternative à l'auto individuelle est cachée.

On utilise plutôt beaucoup de matraquage publicitaire pour nous vendre l'invendable. La majorité des véhicules annoncés (VUS, camions "légers") émettent beaucoup plus de gaz à effet de serre (GES) qu'une petite voiture, mais le gouvernement [n'a pas l'intention de restreindre la publicité les concernant](#). Il est évidemment plus payant pour le manufacturier de vendre un VUS, et ce gros véhicule rapporte plus à l'État et aux intermédiaires.

QUELS SONT LES FAITS?

- Plus un véhicule est lourd, plus il nécessite d'énergie pour le mouvoir et plus un véhicule possède une grande surface frontale, plus sa traînée est importante.

- Selon les données de la SAAQ, entre 2000 et 2019, la masse moyenne d'un véhicule de promenade a augmenté de 18 %.

DOSSIER GNL SAGUENAY (LA POLÉMIQUE CONTINUE... p. 3-6)

- Le F-150 est devenu le véhicule [le plus vendu, et même le modèle le plus immatriculé dans 4 régions administratives](#). « Il s'est ainsi vendu environ 11 camions légers pour chaque véhicule électrique vendu en 2019. » ([État de l'Énergie au Québec 2021](#))
- De 1990 à 2019, la population québécoise s'est accrue de 21% mais le parc de véhicules de promenade de 65%, pour atteindre un taux de 1,5 véhicule par ménage.
- Le secteur du transport, routier et autre, compte à lui seul pour un tiers de l'énergie totale consommée au Québec. 97% de cette énergie est issue du pétrole et les trois quarts sont perdus en chaleur.
- [Ce secteur du transport est le plus grand émetteur de GES](#), comptant pour plus de 40% des émissions. En 2018, l'inventaire du gouvernement les chiffrait à 36,1 mégatonnes d'équivalents CO₂, alors qu'en 1990, elles étaient estimées à 27,1 mégatonnes.

- Les émissions de GES du transport sur route, marchandises comprises, représentent environ 80% des émissions du secteur. Le transport de personnes génère 15,3 mégatonnes de GES tandis que celui des marchandises atteint 12,0 mégatonnes. Prises ensemble, les émissions de GES du secteur routier se sont accrues de 50% depuis 1990.
- À l'échelle mondiale, le secteur de la mobilité (transport) requiert 9% des matières que nous extrayons, mais génère près de 30% des GES ([Circularity Gap Report, 2021](#))

C'EST POURQUOI

- Il faut adopter [une loi "Zéro émission de GES avant 2031"](#) pour réduire les émissions du secteur des transports.
- Que ce soit pour le transport de marchandises ou de personnes, il faut en réduire le nombre et la distance parcourue.
- Pour réduire encore plus le nombre de véhicules, il faut des formules d'autopartage, de covoiturage et de transports collectifs plus performants et accessibles.
- Dans les villes, remplacer les déplacements en auto par la marche et le vélo entraîne pour la population de grands bénéfices en termes économiques et en termes de santé. Ceci implique toutefois une réévaluation des plans d'urbanisme.

Conséquemment, nos gouvernements doivent par exemple:

- Adopter une loi éliminant complètement la vente de véhicules à essence d'ici 2025, et favoriser la conversion électrique des véhicules thermiques déjà existants.
- Accorder des subventions aux MRC et aux villes pour développer les réseaux de voies cyclables et piétonnières.
- Faire en sorte que soient indiquées sur les reçus de carburant et sur les titres de transport les émissions de GES s'y rattachant.

(Voir aussi les mesures gouvernementales [déjà indiquées précédemment](#).)

Les municipalités devraient, entre autres:

- Réévaluer et revoir les plans d'urbanisme sous l'angle de la mobilité.

- Favoriser l'accessibilité à du transport en commun, public et électrifié, constant et efficace.
- Consacrer des budgets au développement et à la vitalisation de quartiers compacts comme noyaux fonctionnels (commerces, services, écoles, loisirs, etc.) accessibles par mobilité active (vélo, marche).

Quant à la population, elle peut notamment:

- Éviter l'utilisation solo des véhicules automobiles; éviter les véhicules à moteur thermique; faire la conversion électrique des véhicules à moteur thermique personnels (en milieu rural).
- Créer une coop citoyenne d'autopartage de véhicules et s'y impliquer.
- S'allier aux municipalités pour exiger les investissements urgents des gouvernements supérieurs dans le transport collectif et électrifié de sa région.

Au lieu de ces actions, nos gouvernements maintiennent le tout-à-l'auto. En 2018, le premier ministre Legault déclarait que [«si on veut des véhicules électriques, ça prendra des routes pour les faire circuler»](#), nous rappelant cruellement que l'automobile ne vient jamais seule: elle entraîne d'importants coûts.

Dans son [budget 2020-2021](#), le gouvernement ajoutait 15,1 milliards \$ au Plan québécois des infrastructures. [Pour 2021-22](#), les investissements routiers passent de 26,8 milliards \$, dans le précédent budget, à 28,3 milliards \$, pendant que le Transport collectif est réduit de 13,6 à 12,8 milliards \$.

Comme l'affirme Olivier Ducharme ([Ville contre automobiles, 2021](#)), "l'automobile privée est le symbole par excellence du gaspillage du territoire urbain, des ressources naturelles et de l'énergie [...] et finalement, elle encourage les inégalités sociales et économiques."

Nous l'avons déjà dit: si les GES étaient visibles ou puants, nous n'en voudrions plus. Pour s'en convaincre, le lecteur peut [visionner une courte vidéo](#) mettant en relief les émissions générées par la ville de New-York. On y voit un gros "tas" coloré atteignant et dépassant les nuages.

Un gros "tas" que continuent d'enfler nos voyages en avion qui "relient" les "tas de GES" de toutes nos métropoles, aggravant encore plus les impacts sur le climat (prochain article).

(Tiré de la Fiche C-DUC 7 du [Plan de la DUC](#))

* Membres du regroupement [Des Universitaires](#)

Grâce à la collaboration du Regroupement des Universitaires, cet article a été publié dans la page « Opinions » des éditions numériques du samedi des Coops de l'information :

Le Soleil Le Nouvelliste Le Quotidien Le Droit La Tribune La Voix de l'Est

Questions ou commentaires? info@desuniversitaires.org

Pour devenir membre Des Universitaires et contribuer: <https://desuniversitaires.org/adhesion/>

DOSSIER GNL SAGUENAY – LA POLÉMIQUE CONTINUE...

La campagne irresponsable des opposants à GNL Québec

Par Éric Tétrault, président de l'Association de l'énergie du Québec

OPINION / Déjà peu impressionnants dans leur difficulté à comprendre que le gaz naturel est une énergie de transition nécessaire pour certains marchés dans le monde, les opposants à GNL Québec se rabattent maintenant sur la menace d'une hausse de tarifs d'hydroélectricité pour les consommateurs.

Il est étonnant au premier chef de les voir déterminer avec précision la demande éventuelle, l'entreprise affirmant ne pas le savoir elle-même pour l'instant. L'argument pique définitivement du nez quand on affirme que la hausse de tarifs sera de 2,5%. Pour fins de bonne pédagogie, rappelons que les hausses se sont limitées à moins de 1% dans les dernières années, et que la hausse de 1,3% prévue pour 2021 est due à la nouvelle législation du gouvernement, qui devait honorer sa promesse de retourner aux consommateurs 500 millions \$ en trop-perçus d'Hydro-Québec.

Or, même à cette extrême limite politique, cette hausse de 1,3% représente 96 sous par mois de plus pour un logement de 5 1/2 pièces et \$2,38 pour une maison moyenne. Refaisons donc le sondage avec la vraie question : seriez-vous prêts à supporter GNL Québec si cela vous coûte 5\$ par mois? On connaît la réponse.

D'autant plus qu'Hydro-Québec est très claire : il est impossible de relier la demande pour un projet particulier à toute incidence sur les tarifs, ceux-ci étant établis en tenant compte du contexte économique, de l'indice des prix à la consommation et de l'action politique, toujours possible maintenant que la Régie de l'énergie ne pourra fixer de tarifs à nouveau avant 2025.

La Coalition fjord, la Coalition anti-pipeline Rouyn-Noranda, Greenpeace Canada, Nature Québec, Équiterre et le Regroupement vigilance hydrocarbures Québec (RVHQ) font plus que se couvrir de ridicule en brandissant leurs derniers arguments. Ils versent dans une démagogie verte qui polarisera davantage l'opinion publique. Les changements climatiques sont réels, et il faut lutter âprement pour en réduire au maximum les effets. Ce débat essentiel a besoin de gens sérieux de part et d'autre. Pas d'activistes qui en comprennent mal les paramètres.

3

LE DONNEUR DE LEÇONS

Par Jacques Benoit et Marc Brullemans, pour GroupMobilisation (GMob)

Dans sa lettre d'opinion du 3 mai dernier, le président de l'Association de l'énergie du Québec, Éric Tétrault, poursuit « la campagne irresponsable de GNL Québec », pour paraphraser son titre.

Tout à sa diatribe contre des groupes d'opposants, il ne prend pas la peine de s'informer des modifications apportées par le gouvernement sur l'établissement des tarifs de distribution d'électricité via le Projet de loi (PL) 34.

« Pour fins de bonne pédagogie », rappelons trois de ces modifications.

D'abord, depuis le 1er avril 2020, les tarifs sont « automatiquement » indexés à l'inflation ! Fini les augmentations inférieures qu'on a déjà vues dans les dernières années auxquelles M. Tétrault réfère. Ses extrapolations sur ce que pourrait représenter mensuellement une hausse des coûts ne sont pas sans rappeler l'épicerie à 75 \$ par semaine pour une famille de quatre (avec le rôti de porc), ou les 4 et demi à 500-600 \$ par mois ! Mais elles « piquent définitivement du nez » quand le ministre Julien et Mme Brochu confirment en commission parlementaire les appréhensions de l'Union des consommateurs sur les augmentations tarifaires à venir.

Ensuite, le PL 34 retire « les obligations pour Hydro-Québec de faire autoriser par la Régie de l'énergie les projets d'investissement en infrastructures et les autres initiatives de réorganisation du réseau de distribution d'électricité et de lui soumettre pour approbation ses programmes commerciaux. » Ainsi, de nouvelles lignes électriques qui pourraient, par exemple, découler de nouveaux contrats de vente ne risquent pas d'être bloquées!

Enfin, le PL 34 prévoit qu'en plus de l'indexation, les tarifs pourront être augmentés au moins tous les 5 ans... à moins qu'au cours de cette période de cinq ans, « certaines circonstances » justifient de fixer un nouveau tarif ou de modifier un tarif existant. Comment définir l'expression « certaines circonstances » ? Difficile, mais moins que d'imaginer quelques bons lobbyistes s'assurant que les conséquences du projet GNL Québec fassent partie de la définition. On invoquera ensuite que les tarifs devaient rattraper le « marché ».

Quant à l'énergie « de transition », il faudrait rappeler à M. Tétrault ce qu'il a déjà écrit [le 15 février](#): "Les opposants devraient savoir que le gaz naturel consommé au Québec, qui représente 15 % de l'assiette énergétique, provient de l'ouest et des États-Unis, ce qui a pour effet de causer 300 % plus d'émissions sur la planète."

Nous ne croyons pas que ce sont ses opposants qui se couvrent "de ridicule en brandissant leurs derniers arguments."

Parlons plutôt de l'arroseur arrosé.

Hydro-Québec confirme l'augmentation des tarifs d'électricité pour alimenter GNL Québec/Gazoduc

Saguenay, Montréal, Québec, Rouyn-Noranda, le 11 mai 2021 – [Lors de l'étude des crédits](#) de la commission de l'Agriculture, pêcheries, énergie et ressources naturelles la semaine dernière, le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles Jonatan Julien a confirmé que l'augmentation de la demande en électricité après 2027 amènera une hausse des coûts pour Hydro-Québec. Lors de la séance, il a affirmé que cela va amener « **une hausse des coûts qui va se refléter sur les tarifs** », confirmant les projections déjà diffusées par l'Union des consommateurs¹.

Lorsque questionnée sur l'évaluation faite par l'Union des consommateurs qui évalue que la facture d'électricité de tous les abonné-es d'Hydro-Québec augmenterait de près de **\$10 milliards** au cours des 25 premières années du projet **GNL Québec-Gazoduc qui entraînerait une hausse de tarifs d'électricité de 2,5 %**, Sophie Brochu, présidente-directrice générale d'Hydro-Québec, a affirmé « **je suis certaine que chez nous, chez Hydro-Québec, il y a des gens qui l'ont calculé** »². Et madame Brochu a ajouté « **l'ordre de grandeur est probablement correct** » en faisant référence à l'évaluation de **\$ 10 milliards de l'Union des consommateurs**.

La question de la hausse de la tarification a beaucoup fait réagir le Québec. [Dans un sondage réalisé par la firme Léger](#), 87 % des répondants disaient s'opposer à une hausse de leurs tarifs d'électricité pour alimenter l'usine de GNL Québec et le pipeline de Gazoduc.

Alors que la fin des surplus en énergie arrive, les Québécois et Québécoises devront se poser des questions sur l'utilisation de leur hydroélectricité. Les objectifs de réduction des GES pour l'atteinte de nos objectifs internationaux vont obligatoirement nécessiter une plus grande utilisation de l'hydroélectricité pour décarboner notre économie et, potentiellement, celles de voisins américains. Que ce soit l'électrification des transports ou la fin du mazout et du gaz naturel dans le chauffage résidentiel et industriel, l'hydroélectricité sera appelée à jouer un rôle crucial dans la transition énergétique. Nous aurons des choix déterminants à faire quant aux projets à soutenir avec notre hydroélectricité tandis que chaque térawattheure devra être utilisé avec parcimonie et non gaspillé pour soi-disant verdir des projets d'expansion de l'exploitation des énergies fossiles.

Le gouvernement doit prendre une décision sur le projet en tenant compte **des répercussions sur la facture d'électricité des clients d'Hydro-Québec** et pas seulement sur la recommandation du ministre de l'Environnement.

Selon **Adrien Guibert-Barthez**, co-porte-parole de la Coalition Fjord « Le gouvernement ne peut pas prendre une décision sur le projet sans tenir compte des milliards de dollars que tous les Québécois.es devraient payer pour fournir de l'électricité à un prix inférieur à ce qu'il en coûterait à Hydro-Québec pour la produire ! Les conséquences financières sont tellement importantes sur le budget des familles québécoises, qu'à elles seules elles devraient mener au **rejet immédiat du projet par le gouvernement.** »

« Les efforts que nous ferons collectivement dans les prochaines années en matière d'efficacité énergétique doivent nous donner la marge de manœuvre nécessaire pour électrifier nos transports et nos industries afin de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre, et non pas encourager la production de gaz en Alberta. Les Québécois.es n'ont pas à payer pour exporter du gaz fossile avec notre électricité propre », **dénonce Alice-Anne Simard, directrice générale de Nature Québec.**

« Il est complètement inacceptable qu'un projet d'expansion de la production et de l'exportation de gaz fossile produit par fracturation dans l'ouest soit financé à coup de milliards par les abonnés d'Hydro-Québec. Il est temps que le gouvernement Legault enterre GNL Québec/Gazoduq alors que la population est majoritairement contre ce projet qui aggraverait la crise climatique et menacerait les bélugas » a déclaré **Patrick Bonin, responsable de la campagne Climat-Énergie chez Greenpeace Canada.**

« L'hydroélectricité constitue une ressource stratégique pour le Québec et lorsqu'on mise sur une telle ressource, la dernière chose qu'on veut faire c'est de l'utiliser de manière contre-productive et néfaste comme avec le projet GNL Québec/Gazoduq », ajoute **Émile Boisseau-Bouvier, analyste des politiques climatiques chez Équiterre.**

¹ À partir de 1 heure 22 minutes 36 secondes de la séance.

² À partir de 1 heure 24 minutes 30 secondes de la séance.

Réponse de la Coalition Fjord à Éric Tétrault

Depuis la fondation de la Coalition Fjord en novembre 2018, nous n'avons jamais répondu aux lettres ouvertes de partisans du projet de GNL Québec et de Gazoduq, et ce, pour plusieurs raisons. Nous reconnaissons et défendons le droit de toutes et tous à s'exprimer sur le sujet et invitons les gens à le faire dans un cadre de respect et de dialogue, car nous sommes conscients que le débat actuel peut mener à des divisions dans nos communautés, créant parfois des fossés difficiles à surmonter pour travailler ensemble et, simplement, vivre ensemble.

Par Adrien Guibert-Barthez, coordonnateur, au nom de la Coalition Fjord

Nous tenions cependant à répondre à votre lettre ouverte nous étant adressée, où vous disiez que notre campagne de mobilisation était « irresponsable », que nous versions dans une « démagogie verte qui polarisera davantage l'opinion publique » ou encore que nous ne comprenions pas les paramètres des changements climatiques. D'ailleurs, si l'on en croit vos propos, le BAPE ne les aurait pas compris non plus.

Nous passerons outre ce ton paternaliste pour nous concentrer sur les arguments que nous avons amenés et que vous avez tenté de réduire.

Nous considérons inacceptable que les tarifs d'hydroélectricité pour l'ensemble des Québécois et Québécoises augmentent de 2,5% par année à partir de 2030 pour permettre à GNL Québec de payer moins cher son électricité.

Cette hausse des tarifs fut tout d'abord dénoncée par l'Union des consommateurs et s'explique (rapidement) ainsi : selon le Plan d'approvisionnement 2020-2029 présenté par Hydro-Québec en novembre dernier, l'époque des surplus en énergie se terminera en 2027. Après cette date, la société d'État devra aller chercher plus de puissance en construisant de nouvelles centrales ou en achetant auprès de fournisseurs. Le coût de production des nouvelles centrales étant plus élevé que celles construites par le passé, le coût moyen de production augmentera et créera un manque à gagner pour Hydro-Québec.

Lors de la séance du BAPE du 22 septembre à 13h, à la suite d'une question posée par un de nos membres, GNL Québec dévoilait que la consommation électrique de son usine serait de 4,6 MWh. Cette consommation doit être additionnée à celle de Gazoduq, que nous estimons à près d'un Mégawattheure (la compagnie n'a pas confirmé la consommation nécessaire, mais a rendu publique la puissance nécessaire, soit 120 MWh). Cette quantité phénoménale d'énergie correspond à la consommation moyenne de près de 300 000 maisons. C'est donc une quantité non-négligeable qui, forcément, ferait augmenter les coûts pour Hydro-Québec.

De 2027 à 2030, ces nouveaux coûts seraient assumés par Hydro-Québec et le gouvernement du Québec. En trois ans, on parle d'un milliard de dollars de manque à gagner.

Dis autrement, ce serait un milliard de dollars qui n'iraient pas dans les coffres de l'État pour payer nos écoles, nos hôpitaux et toutes les autres dépenses de la société.

À partir de 2030, le coût serait refilé aux clients d'Hydro-Québec en augmentant leur facture de 2,5%. Cette augmentation, sur la durée de vie du projet de GNL Québec, totaliserait 10 milliards de dollars.

Vous pouvez être en désaccord et trouver que ce n'est pas cher payé pour construire une nouvelle usine et un nouveau gazoduc, mais vous seriez en porte à faux avec 87% de la population qui n'est pas d'accord de voir ses tarifs d'hydroélectricité augmenter pour compenser le manque à gagner d'Hydro-Québec.

Enfin, permettez-nous, M. Tétrault, de soulever bien respectueusement le conflit d'intérêt évident qui est le vôtre, vous qui représentez des vendeurs de gaz, ce qui explique le biais de votre propos, mais ne justifie pas leur mépris.