

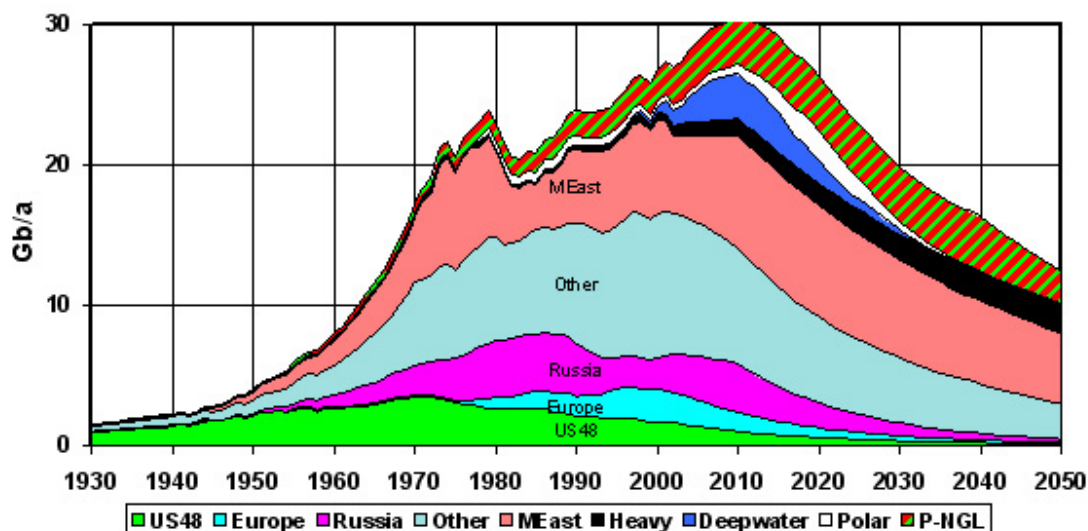
Kyoto et épuisement des ressources pétrolières ; préparer le Québec à faire face à l'avenir

Mémoire présenté à la
Commission de l'économie et du travail

*Consultation générale et auditions publiques sur le document intitulé
«Le secteur énergétique au Québec -
Contexte, enjeux et questionnements».*

Mémoire soumis par
Option Transport Durable

**Regular Oil & Natural Gas Liquids
2003 Base Case Scenario**



Janvier 2005

Résumé

Le mémoire de Option Transport Durable à la Commission de l'économie et du travail sur le secteur énergétique au Québec porte sur la conciliation de deux enjeux importants : la nécessité d'assurer la sécurité énergétique du Québec, particulièrement dans le domaine des transports et la prise en compte du protocole de Kyoto dans l'élaboration des politiques énergétiques.

Le 30 juin 2004, la Régie de l'énergie affirmait « La Régie considère que le projet du Suroît n'est pas indispensable à la sécurité des approvisionnements en électricité; il est cependant souhaitable dans la situation actuelle de précarité et surtout de dépendance envers les importations.¹»

Alors que ces derniers mois, la société québécoise s'est préoccupée de la nécessité du projet du Suroît dans le contexte de Kyoto et du possible recours aux importations d'électricité pour combler une petite infime partie de nos besoins énergétique, peu de citoyens se préoccupaient que 41 % des besoin énergétique du Québec sont constitué de pétrole importé. D'autant plus que ce pétrole est clairement une source d'approvisionnement précaire et de pollution importante.

Ce mémoire démontrera que l'approvisionnement à prix modique en pétrole brut n'est plus assuré. Cette situation précaire ajoutée aux exigences du Protocole de Kyoto nous incite à demander au gouvernement du Québec de constituer un Fonds Kyoto pour préparer le Québec à faire face à l'avenir. Ce Fonds Kyoto devra avoir comme objectifs de réduire notre dépendance envers les importations de pétrole et nous approcher des objectifs de Kyoto.

Le Fonds Kyoto proposé sera basé sur une taxe à l'inefficacité énergétique fluctuant avec le prix du baril de pétrole. Un faible prix mondial du baril générera une taxe de 5¢ le litre de carburant pour inciter les citoyens à l'économie d'énergie, alors qu'un fort prix du baril ramènera cette taxe à néant puisque lorsque les prix de l'essence augmentent, le signal de prix incite les citoyens à des comportements plus économe et écologique.

Le Fonds Kyoto demandé financera des projets entraînant la réduction de la consommation de pétrole en offrant une alternative efficace en terme de fréquence et confort en transport collectif aux automobilistes. Aussi ce Fonds Kyoto devra offrir des incitatifs financiers pour l'adoption de nouvelles technologies pour réduire la consommation aux automobilistes et camionneurs.

Finalement, nous ferons une description d'un projet proposé par Option Transport Durable. *Affichez-vous pour Kyoto !* Consiste à une campagne d'affichage d'autocollants indiquant la quantité de CO2 émise par les véhicules. Ce projet vise à ce que les automobilistes connaissent la quantité de CO2 émise par leurs véhicules afin qu'ils réduisent leur consommation de carburant. Nous espérons lancer ce projet sous peu.

¹ <http://www.regie-energie.qc.ca/A-2004-01.html>

Option Transport Durable

Option Transport Durable a été fondé en juin 2002 pour faire la promotion des transports écologiques et collectifs tout en s'efforçant de dévoiler les véritables coûts de la surutilisation de l'automobile pour la société. L'organisme gère un site Internet fréquenté par plus 3000 personnes chaque mois :

www.transportdurable.qc.ca

Option Transport Durable est aussi promoteur de la campagne d'affichage d'autocollants pour véhicule *Affichez-vous pour Kyoto !*

Les auteurs

Réjean Benoit est directeur et fondateur d'Option Transport Durable. Détenteur d'un diplôme de 1^{er} cycle en sciences de l'Environnement, il a été membre actif de divers organismes environnementaux depuis 15 ans. Il se spécialise sur les questions de transport relié à l'environnement.

Pierre Dulong est vice-président et fondateur d'Option Transport Durable. Il est technicien radio. Il est aussi membre de *CommunAuto* depuis 1995.

Jean-François Moisan est Président et fondateur d'Option Transport Durable. Il a été membre actif dans divers organismes environnementaux depuis 15 ans. Il détient un diplôme de maîtrise en sciences de l'environnement. Il a participé à la rédaction de plusieurs études d'impact, autant sur des dossiers locaux, qu'internationaux.

Table des matières

Résumé	1
Option Transport Durable et Les auteurs	2
Analyse du document « Le secteur énergétique au Québec - Contexte, enjeux et questionnements »... ..	4
Questions posées aux experts ; les commentaires de Option Transport Durable.....	9
Relativiser l'Avis de la Régie de l'énergie ; précarité et surtout dépendance envers les importations ... de pétrole.....	9
La balance commerciale du secteur énergétique : déficit de 5,4 milliards pour le Québec en 2001.....	11
Les choix des consommateurs aujourd'hui influenceront la consommation de pétrole et les émissions de GES pour de nombreuses années.....	12
Les droits supplémentaires aux grosses cylindrées.....	13
Créer Fonds Kyoto pour réduire l'importation de pétrole et diminuer les émissions de GES du Québec.....	13
Emplois ; le Québec gagnerait de nombreux emplois lorsque qu'un Fonds Kyoto sera constitué.....	15
Affichez-vous pour Kyoto !	16
Conclusion.....	17
Recommandations de Option Transport Durable (OTD)	17
Annexe - Comparaisons des prix de l'essence pour huit pays de l'OCDE et pour le Québec ...	18

Analyse du document « Le secteur énergétique au Québec - Contexte, enjeux et questionnements »

La Consultation générale et auditions publiques sur le document intitulé «Le secteur énergétique au Québec - Contexte, enjeux et questionnements» de la Commission de l'économie et du travail fait principalement suite au débat sur la centrale du Suroît et sur la capacité de répondre à la demande en électricité des Québécois. Fort heureusement, dans ce document, il est aussi question de pétrole, de transport et de gaz à effet de serre.

Option Transport Durable (OTD) s'intéresse à la conciliation de deux enjeux importants : la nécessité d'assurer la sécurité énergétique du Québec particulièrement dans le domaine des transports et la prise en compte du protocole de Kyoto dans l'élaboration des politiques énergétiques.

« L'intérêt accru pour les questions environnementales et pour le développement durable constitue également une nouvelle donne dans l'évolution du secteur énergétique au Québec... Tout développement énergétique doit prendre en considération les impacts qu'il aura sur l'environnement et respecter les principes du développement durable. »
(Page 12)

OTD considère que l'augmentation de tout développement énergétique doit respecter les principes du développement durable et le Protocole de Kyoto qui entre en vigueur le 16 février 2005.

Les tendances lourdes du secteur énergétique :

« ...Or, selon certains experts, les perspectives à long terme pour les approvisionnements pétroliers à l'échelle de la planète font état de réserves prouvées n'excédant guère 40 ans de consommation. Étant donné notamment l'éventualité d'une forte demande énergétique des pays asiatiques à terme, la disponibilité du pétrole à des coûts raisonnables risque d'être de moins en moins une réalité au cours des prochaines décennies.

Pourtant, cette forme d'énergie sera encore abondamment utilisée dans le secteur des transports (*plus de 99%, OTD*). Ceci milite en faveur d'un questionnement sur ses utilisations actuelles et sur l'opportunité d'envisager une substitution graduelle par d'autres formes d'énergie.

...L'efficacité énergétique demeure un élément primordial dans la planification à court et à long terme du bilan énergétique québécois. En effet, l'efficacité énergétique contribue à:

- diminuer la croissance de la consommation d'énergie au Québec ;
- disposer de plus de temps pour diversifier et consolider les approvisionnements en énergie;
- rendre plus compétitive l'économie québécoise. » (Page 13)

2.2.2 Des prix à la hausse

« La diminution des réserves mondiales en hydrocarbures, leur caractère non renouvelable et la croissance de la demande exercent à long terme une pression à la hausse sur leur prix. » (Page 14)

OTD considère qu'effectivement les prix du pétrole risque à long terme d'augmenter substantiellement et qu'il faut chercher à diminuer notre dépendance aux importations de pétrole. Aussi à l'ère de Kyoto, l'efficacité énergétique dans les transport est essentiel à la compétitive l'économie québécoise et à la réduction des GES.

La sécurité énergétique du Québec (page 20)

3.1 Les enjeux

«...Les produits pétroliers occupent une place stratégique dans la vie quotidienne des Québécois, ne serait-ce que pour satisfaire leurs besoins en transport. Le marché des produits pétroliers fait l'objet d'un suivi attentif de la part du gouvernement, ce qui lui permet d'être au fait des réalités de ce marché.

...Les carburants renouvelables en émergence, tels l'éthanol et le biodiesel, occupent actuellement une place très modeste dans le bilan énergétique du Québec. Cependant, ces biocarburants offrent plusieurs avantages tels que la diminution de la dépendance en pétrole et en produits pétroliers importés, les retombées économiques associées notamment à la production de la matière première et à sa transformation et la diminution nette des émissions de gaz à effet de serre. À l'instar d'un nombre grandissant de pays européens, asiatiques et du continent américain, le Québec a intérêt à encourager le développement de cette énergie renouvelable sur son territoire, comme ont d'ailleurs déjà commencé à le faire d'autres provinces canadiennes.

...L'énergie compte pour près de 10 % de la dépense intérieure brute du Québec. Se donner les moyens de réduire le poids relatif de cette dépense implique des efforts de réduction de la consommation d'énergie, une contribution optimale des mesures d'efficacité énergétique et une gestion de la demande d'énergie qui minimiseront les besoins en approvisionnements et le poids des factures d'énergie des diverses catégories de consommateurs. Cela implique aussi une coordination efficace des actions des principaux acteurs du secteur que sont la Régie de l'énergie, les distributeurs d'énergie, l'Agence de l'efficacité énergétique et les ministères concernés. » (Page 21)

OTD considère que le gouvernement est un observateur trop passif du marché des produits pétroliers. Il est primordial qu'il encourage des mesures favorisant la diminution de la consommation de carburant en agissant sur marché québécois des produits pétroliers. Les droits supplémentaires aux grosses cylindrées appliquées depuis le 1^{er} janvier 2005 est un bon premier pas pour inciter les citoyens à réduire la consommation d'énergie dans les transports.

3.3.1 La dépendance en matière d'approvisionnements (Page 32)

« Les crises pétrolières de 1973 et de 1979 ont fait ressortir les risques liés à la volatilité des prix et entraîné, dans certains pays, des rationnements ainsi que l'adoption de mesures sévères pour limiter la consommation. Dans le futur, les réserves seront de plus en plus sollicitées par la demande du marché mondial tandis que la production sera en décroissance, ce qui est susceptible de créer une pression à la hausse sur les prix.

Le Québec est dépendant de ces sources d'approvisionnement et soumis aux aléas de la conjoncture économique et géopolitique mondiale. » (Page 33)

OTD considère que le gouvernement peut réduire notre dépendance envers les approvisionnements en pétrole en favorisant les transports collectifs et les nouvelles technologies en transport.

Efficacité énergétique

« L'efficacité énergétique et la gestion de la demande d'énergie peuvent contribuer à contrôler la croissance de la demande et, à moyen et à long terme, diminuer la pression exercée sur l'offre d'énergie. Le gouvernement est convaincu que les efforts pour mieux utiliser l'énergie doivent être plus que jamais poursuivis. À cet effet, plusieurs options peuvent être envisagées pour économiser l'énergie et des cibles peuvent être fixées.

Il est important de rappeler que les faibles prix de l'électricité en vigueur au Québec ne sont pas de nature à favoriser l'efficacité énergétique.

Par ailleurs, le financement des mesures d'efficacité énergétique, en particulier pour les responsabilités qui reviennent au gouvernement, constitue un enjeu important. Les diverses avenues disponibles devraient donc faire l'objet d'une analyse. » (Page 38)

OTD considère que les prix des carburants en vigueur au Québec ne sont pas de nature à favoriser l'efficacité énergétique et le gouvernement devrait constituer un Fond dédié pour réduire les GES.

4.4.3 Les nouvelles technologies et l'innovation

« Dans le contexte de la mondialisation de l'économie, le développement de nouvelles technologies et de nouvelles ressources énergétiques influe sur la position concurrentielle du Québec. D'ailleurs, des pays comme le Japon, l'Allemagne, les États-Unis et plusieurs autres y consacrent des investissements soutenus.

Les appréhensions relatives à la sécurité des approvisionnements énergétiques, plus particulièrement au chapitre des hydrocarbures, et les préoccupations croissantes quant à la protection de l'environnement ont été, à travers le monde, à l'origine d'importants efforts de recherche et de développement en énergie. » (Page 46)

OTD considère que le Québec est en position enviable s'il appuie clairement les nouvelles technologies et l'innovation que peut développer son secteur industriel. Bombardier Transport possède une importante usine à La Pocatière qui pourrait construire des Nouveaux tramways électriques pour le Québec et le marché Nord-américain. Hydro-Québec² est à développer avec la française Groupe Dassault un véhicule tout électrique utilisant sa pile lithium polymères. La compagnie Nova Bus a déjà effectué des travaux pour incorporer des moteurs hybrides dans des véhicules et est en attente de demandes de ses clients.

« 4.4.4 Les biocarburants et le biogaz

La rareté relative du pétrole, la réduction des découvertes de nouveaux gisements et les préoccupations croissantes pour la protection de l'environnement sont à l'origine d'efforts consentis à travers le monde pour le développement de nouveaux carburants. Outre leur impact environnemental moindre comparativement aux carburants les plus utilisés, ils peuvent être à l'origine d'industries aux retombées économiques non négligeables.

... la société Rothsay a décidé d'investir au Québec 14,5 millions de dollars pour produire 35 millions de litres de biodiesel annuellement, avec la possibilité de doubler cette production à 70 millions de litres. » (Page 48)

OTD considère que le Québec devrait encourager l'utilisation de biocarburants pour la flotte d'autobus si le potentiel de réduction de GES est clairement démontré.

« 5.5 Le rôle de l'efficacité énergétique (Page 58)

Il est important de rappeler que pour les consommateurs, le niveau des prix de l'énergie demeure un incitatif important lors de l'adoption de mesures d'efficacité énergétique. Ainsi, des prix de l'énergie plus élevés, en augmentant la rentabilité des mesures d'efficacité énergétique, encouragent davantage les consommateurs à adopter des comportements et des mesures efficaces, notamment la mise en place d'équipements plus performants. »

OTD considère que les prix des carburants en vigueur au Québec ne sont pas de nature à favoriser l'efficacité énergétique. Les carburants offerts en dehors de l'Amérique du Nord sont à des prix beaucoup plus élevés et favorise l'efficacité énergétique. L'important développement des transports collectifs en Europe et la petite taille des voitures achetées par les consommateurs de ces pays en témoignent. Aussi le faible prix de l'essence en Amérique et au Québec rend non rentable l'achat d'une voiture hybride dont le surcoût est de plus de 7 000\$ comparativement à une voiture conventionnelle.

² <http://207.107.238.62/fr/produits/> 10 janvier 2005

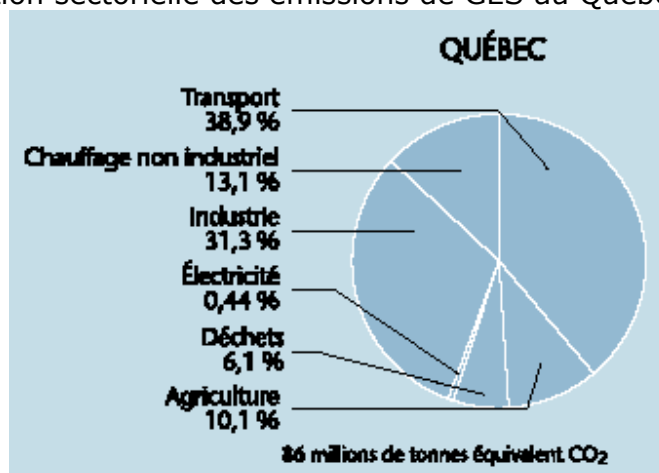
Les tableaux :

ÉMISSIONS DES PRINCIPAUX POLLUANTS AU QUÉBEC (2000)

	Transports %	Industries %
Particules fines	17,1	32,6
Dioxyde de soufre - SO ₂	7,6	88,3
Oxydes d'azote - NO _x	84,6	10,3
Monoxyde de carbone - CO	75,7	13,5

Source: ministère de l'Environnement du Québec.
(Page 53)

Répartition sectorielle des émissions de GES au Québec (2001)



(Page 55) Sources: Ministère de l'Environnement du Québec et Environnement Canada

OTD observe que les produits pétroliers sont responsables d'une grande partie de la pollution au Québec.

Questions posées aux experts ; les commentaires de Option Transport Durable :

Question sur L'efficacité énergétique :

« Par exemple, si le parc automobile européen consomme moins d'énergie que le nôtre, c'est qu'on y a toujours taxé plus lourdement le carburant et même la cylindrée des moteurs. »³

OTD observe qu'il est reconnu que les prix influencent l'efficacité énergétique.

Question sur Développement durable :

« Quels sont les mécanismes que le Québec peut mettre en place pour répondre aux exigences environnementales du développement énergétique de la façon la plus efficace possible en minimisant les impacts sur la compétitivité de l'économie québécoise?

Dans une perspective principalement nord-américaine, quels sont les gestes que le Québec pourrait poser pour répondre aux exigences relatives à la qualité de l'environnement et à la limitation des émissions de gaz à effet de serre? »

OTD déplore que l'expert n'ait abordé que les questions relatives à l'électricité appliquée au développement durable.

Relativiser l'Avis de la Régie de l'énergie ; précarité et surtout dépendance envers les importations ... de pétrole

Le 30 juin 2004, la Régie de l'énergie affirmait « La Régie considère que le projet du Suroît n'est pas indispensable à la sécurité des approvisionnements en électricité; il est cependant souhaitable dans la situation actuelle de précarité et surtout de dépendance envers les importations.⁴»

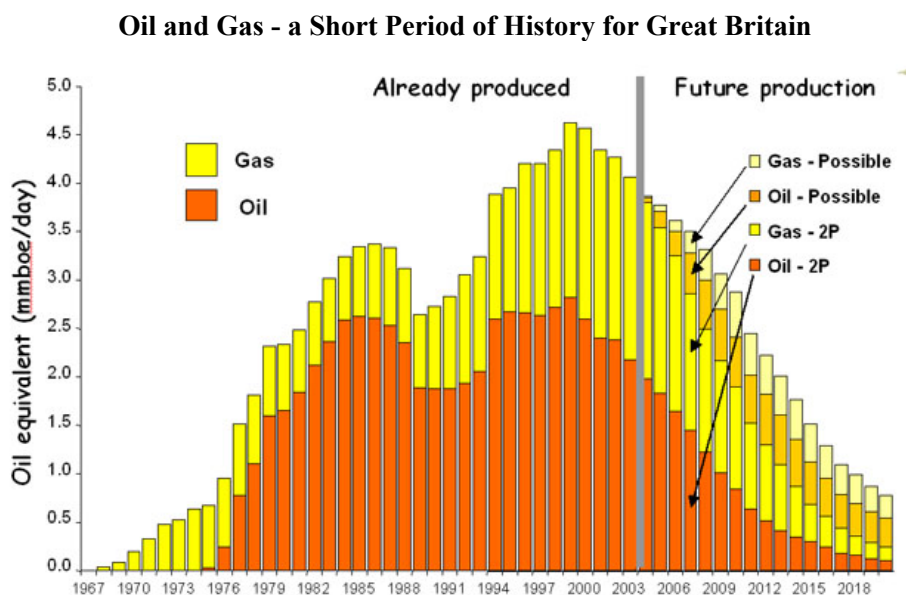
Alors que ces derniers mois, la société québécoise s'est préoccupée de la nécessité du projet du Suroît dans le contexte de Kyoto et du possible recours aux importations d'électricité pour combler une petite infime partie de nos besoins énergétique peu de citoyens se préoccupaient que 41 % des besoins énergétique du Québec sont constitués de pétrole importé. D'autant plus que ce pétrole est clairement une source d'approvisionnement précaire.

Le Québec a importé plus de 135 millions de baril de pétrole en 2001. De ce total, 26% provenait du Royaume-Uni. Ce pays, tout comme bientôt d'autres, voient leurs

³ Pour une efficacité énergétique durable Jean-Marc Carpentier – Décembre 2004 page 2

⁴ <http://www.regie-energie.qc.ca/A-2004-01.html>

réserves pétrolières diminuer alors que la consommation mondiale augmente année après année.

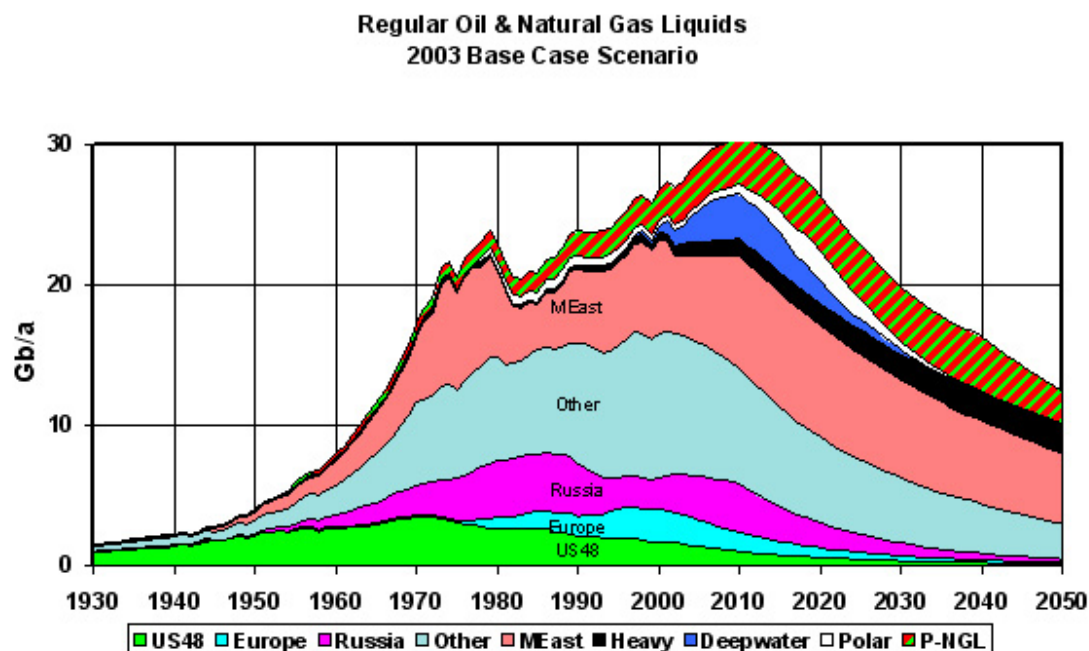


Comme l'indiquait le document : « Le secteur énergétique au Québec - Contexte, enjeux et questionnements » page 13, « les approvisionnements pétroliers à l'échelle de la planète font état de réserves prouvées n'excédant guère 40 ans de consommation ». Aussi, En septembre 2004, La Presse présentait le dossier [L'avenir énergétique de la planète](#)⁵, le journaliste Charles Côté révèle les informations suivantes :

« Quantité totale estimée de pétrole sur Terre avant l'ère industrielle: 2000 milliards de barils ; Quantité déjà utilisée: 900 milliards de barils ; Années de réserve au rythme de production prévu: De 40 à 50 ans, au rythme de consommation actuelle. »

« Aucun des 20 plus gros gisements de l'histoire n'a été découvert après 1969. Et ce n'est pas faute de chercher. Et pour remplacer un seul gros gisement, il en faut 10 ou 20 de la taille de ceux qu'on découvre aujourd'hui.»

⁵ http://www.cyberpresse.ca/actualites/dossiers_a/092004/1.63.0.092004.800016.shtml



<http://www.peakoil.net/uhdsg/Default.htm>

Il est estimé par des chercheurs de l'Université Uppsala en Suède que dès 2015, la capacité de production de pétrole et de gaz sera inférieure à la demande. Cette situation entraînera une importante pression sur le prix. Si la société Québécoise n'a pas anticipé ces importantes augmentations des prix, des milliards de dollars supplémentaires seront requis pour importer le pétrole pour faire rouler le parc automobiles et de camions du Québec.

La balance commerciale du secteur énergétique ; déficit de 5,4 milliards pour le Québec en 2001

« L'année 2001 a été marquée par une nouvelle hausse du déficit de la balance commerciale du secteur énergétique québécois. Ce déficit a en effet augmenté de 7,5%, passant en un an de 5,0 milliards de dollars à 5,4 milliards de dollars. Depuis 1998, le déficit a presque doublé. La détérioration de la balance commerciale du secteur énergétique observée en 2001 est pour une bonne part attribuable à la diminution de la valeur des exportations de produits pétroliers et d'électricité. »⁶

En 2001, les Québécois importait pour 5,2 milliards de dollars en pétrole brut alors que le brut était à 24,87 \$US.

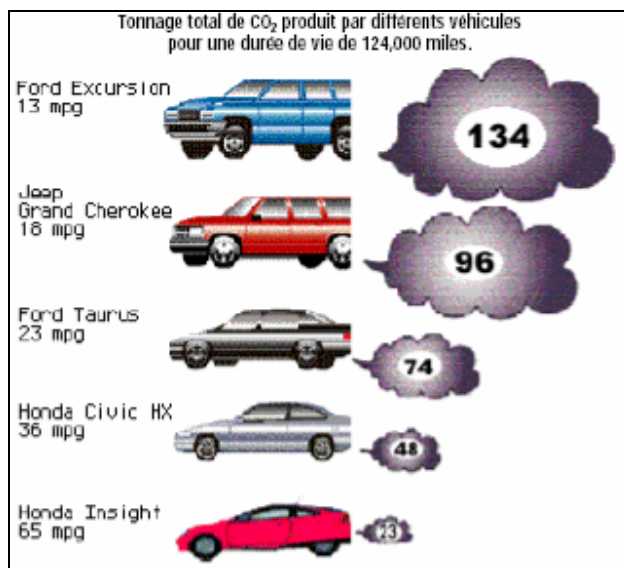
En 2004, alors que le prix du brut était à environ 37,82 \$US soit 50% plus élevé, les québécois on probablement importés pour 2 milliards \$ canadien de plus de pétrole

⁶ L'énergie au Québec édition 2003, MRN 2004 page 51

augmentant le déficit commercial du secteur énergétique à environ 7,2 milliards \$ canadien.

Les choix des consommateurs aujourd'hui influenceront la consommation de pétrole et les émissions de GES pour de nombreuses années :

Il est important que les automobilistes reçoivent un signal de prix pour qu'ils effectuent un choix à long terme qui anticipera les futures hausses des prix de l'essence. Lorsque les prix de l'essence sont momentanément bas, un automobiliste peut acheter un véhicule consommant beaucoup d'essence et générer énormément de GES (le CO₂ est le principal composant des GES dans le transport). Lorsque les prix se redressent ce même automobiliste a une désagréable surprise en constatant que le plein de carburant coûtera beaucoup de plus. Devant la hausse de la consommation mondiale et la baisse des réserves pétrolières, il est inévitable que les prix du pétrole et de l'essence monteront. Le gouvernement du Québec doit au plus tôt envoyer un signal de prix pour inciter les consommateurs à tenir compte de l'efficacité énergétique lors de l'achat de leur véhicule.



Source: SIERRA CLUB. *Global Warming: Driving Up the Heat: SUVs and Global Warming*, <http://www.sierraclub.org/globalwarming/SUVreport/> in L'essence des valeurs, Gagnon, F page 13.⁷

⁷ Mémoire présenté à la Commission de l'Économie et du Travail de l'Assemblée nationale du Québec, Consultation générale sur le prix de l'essence et ses effets sur l'économie du Québec

Les droits supplémentaires aux grosses cylindrées.

Depuis janvier 2005, des droits d'immatriculation additionnels⁸ sont exigible annuellement pour les véhicules avec moteur de plus de 4 litres. Ces droits visent la réduction des émissions polluantes et des gaz à effet de serre. Le surcoût est de 30 \$ pour un 4 litres⁹ jusqu'à 150 \$ pour un 5,2 litres. Des revenus d'environ 50 millions \$ par année, seront versés à la Corporation de financement des infrastructures locales du Québec. Malheureusement, les gros véhicules de plus de 10 ans (les plus polluants avec souvent un catalyseur inopérant) ont été exemptés.

Créer Fonds Kyoto pour réduire l'importation de pétrole et diminuer les émissions de GES du Québec

OTD recommande de créer un Fonds Kyoto pour réduire l'importation de pétrole et diminuer les émissions de GES du Québec.

Ce fonds sera alimenté lors des périodes de faible coût international du baril de pétrole. Une taxe pour contrer l'inefficacité énergétique des véhicules sera appliquée lorsque le prix du baril de pétrole sera inférieur à \$50 US.

De \$45 à \$50 le baril: un cent sera imposé sur chaque litre ;

De \$40 à \$45 : 2 cents ;

De \$35 à \$40 : 3 cents ;

De \$30 à \$35 : 4 cents et

À moins de \$30, la taxe pour contrer l'inefficacité énergétique sera de 5¢.

Lorsque le prix du pétrole sera à plus de \$50 US en moyenne pour un mois cette taxe disparaîtra puisque les pétrolières ajusteront naturellement leurs prix à la hausse pour refléter leurs coûts.

⁸ Renseignements additionnels sur le budget du Québec 2004 pages 201-202,

<http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2004-2005/fr/pdf/RenseignementsAdd.pdf>

⁹ Notez par exemple que le Jeep Grand Cherokee Ladero de 3,7 litre n'est pas assujetti à ce surcoût

http://www.daimlerchrysler.ca/FR/JEEP/1..FR-JEEP-GRAND_CHEROKEE-MODELS_.html

Prix de l'essence au Québec majoré d'une taxe sur l'inefficacité énergétique en relation avec le prix du pétrole

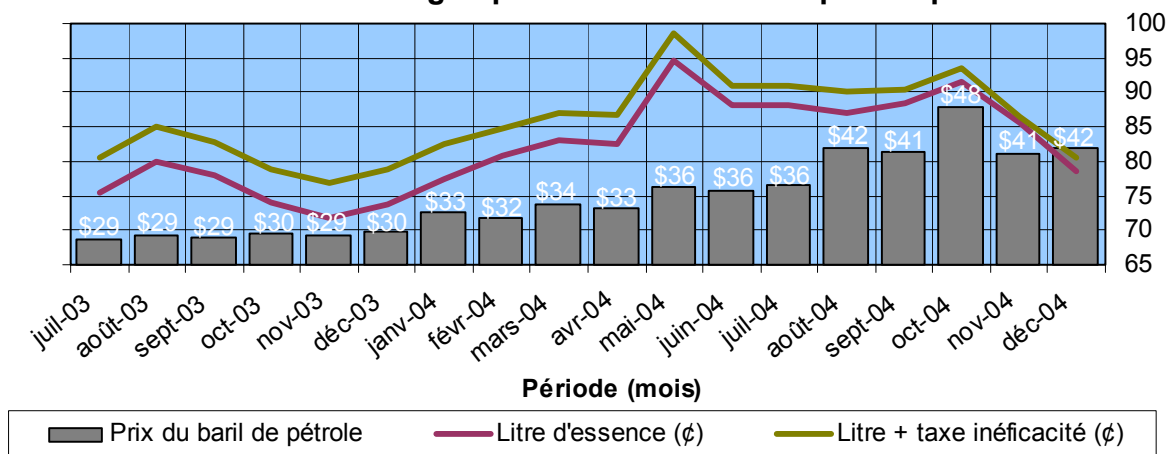


Figure : Option Transport Durable 2005

Nous estimons qu'à un prix moyen du pétrole à \$33 US la taxe à l'inefficacité énergétique rapportera 300 millions de dollars annuellement au Fonds Kyoto.

Le Fonds Kyoto demandé financera des projets entraînant la réduction de la consommation de pétrole et les émissions de GES. Le transport collectif obtiendra de nouveaux financements et sera amélioré en offrant une alternative efficace en terme de fréquence et confort aux automobilistes et aux usagers habituels. Le Fonds développera le Nouveau tramway à Québec et à Montréal. Ce moyen de transport électrique diminuera considérablement la consommation de pétrole et est très efficace énergétiquement. Aussi ce Fonds Kyoto offrira des incitatifs financiers pour l'adoption de nouvelles technologies aux automobilistes et camionneurs tel que des remises pour l'achat de véhicule hybride, système de chauffage autonome pour véhicule pour éliminer la marche au ralenti, déflecteur pour camion, etc.

Emplois ; le Québec gagnera de nombreux emplois lorsqu'un Fonds Kyoto sera constitué

En faisant un important investissement dans les transports collectifs à l'aide du Fonds Kyoto proposé, le Québec ferait un important gain en emplois. Une étude¹⁰ de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain dévoilé le 10 décembre 2004 affirme que 10 millions \$ dépensés en transport en commun génère plus d'emploi et de valeur ajoutée que dans le domaine de l'automobile.

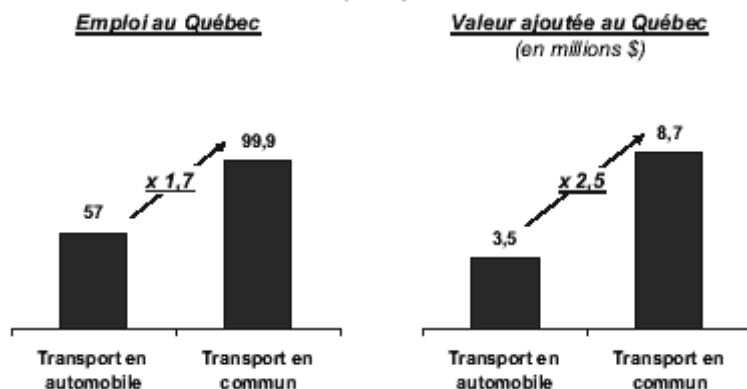
« Tous les types de dépenses génèrent, par définition, un impact économique, d'où la nécessité de comparer les répercussions économiques de divers types de dépenses. À cet égard, il est certes intéressant de comparer les impacts économiques générés par le transport en commun à ceux découlant du transport privé en voiture.

La Figure 21 illustre cette comparaison en termes d'emplois et de valeur ajoutée.

L'impact associé aux dépenses de transport privé en voiture est basé sur la répartition de l'ensemble des coûts annuels d'utilisation d'une automobile²¹. On remarque que pour chaque tranche de 10 millions de dollars de dépenses, le transport en commun génère 1,7 fois plus d'emplois et 2,5 fois plus de valeur ajoutée que le transport privé en voiture. » Étude page 23.

Figure 21

Comparaison des retombées économiques d'une dépense de 10 M \$ en transport (2003)



Source : page 23, SECOR Conseil, à partir de simulations de l'Institut de la statistique du Québec.

¹⁰ Le transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal. CCMM 2004.

Affichez-vous pour Kyoto !

Enfin, nous faisons une courte description du projet *Affichez-vous pour Kyoto !* Ce projet consiste à une campagne d'affichage d'autocollants indiquant la quantité de CO₂ émise par les véhicules. Il vise à ce que les automobilistes connaissent la quantité de CO₂ émise par leurs véhicules afin qu'ils réduisent leur consommation de carburant. À terme, il sera demandé que les gouvernements exigent un affichage obligatoire des émissions de gaz à effet de serre pour chaque véhicule neuf.

Nous croyons que ce petit projet permettra de conscientiser nombreux automobilistes à la problématique des GES et les incitera à réduire leur consommation.

Conclusion :

Option Transport Durable a suivie les diverses interventions des experts ces derniers mois qui affirmaient que l'électricité n'est pas assez dispendieuse au Québec pour inciter aux économies d'énergie.

Quand l'on regarde la taille et la puissance des véhicules circulant de nos jours sur nos routes, tout citoyen responsable peut à son tour affirmer que l'essence et le diesel sont offerts a des prix encourageant le gaspillage. En 2004, les prix de l'essence ont fluctués entre 75¢ à 99¢ le litre. Plusieurs trouvent indécent l'idée de taxer l'essence quand elle s'approche du dollar.

Cependant les faibles prix offert régulièrement laisse une marge de manœuvre pour créer une taxe pour contrer l'inefficacité énergétique. Cette taxe dédiée à un Fonds Kyoto aura comme effet de faire financer des projets d'économie d'énergie et de transport collectif par l'essence et le diesel à faible prix. Nous souhaitons que les projets permettant la réduction de la consommation d'énergie soient mis en place avant que l'épuisement graduel des réserves de pétrole n'entraîne les carburants à des prix dépassant largement le dollar.

Plus que jamais, il est temps de préparer le Québec à faire face à son avenir énergétique.

Recommandations de Option Transport Durable (OTD)

OTD recommande au gouvernement de reconnaître que la sécurité énergétique de nos approvisionnements en pétrole est précaire.

Dans l'esprit de Kyoto et du développement durable, OTD recommande d'étendre les droits supplémentaires aux grosses cylindrées aux véhicules de plus de 10 ans.

Pour réduire la consommation de pétrole et les émissions de GES du Québec, OTD recommande d'imposer une taxe pour contrer l'inefficacité énergétique dès que le prix du baril de pétrole est inférieur à \$50 US.

Pour assurer la sécurité énergétique du Québec, OTD recommande de créer un Fonds Kyoto qui encouragera les mesures pour réduire la dépendance des Québécois au pétrole.

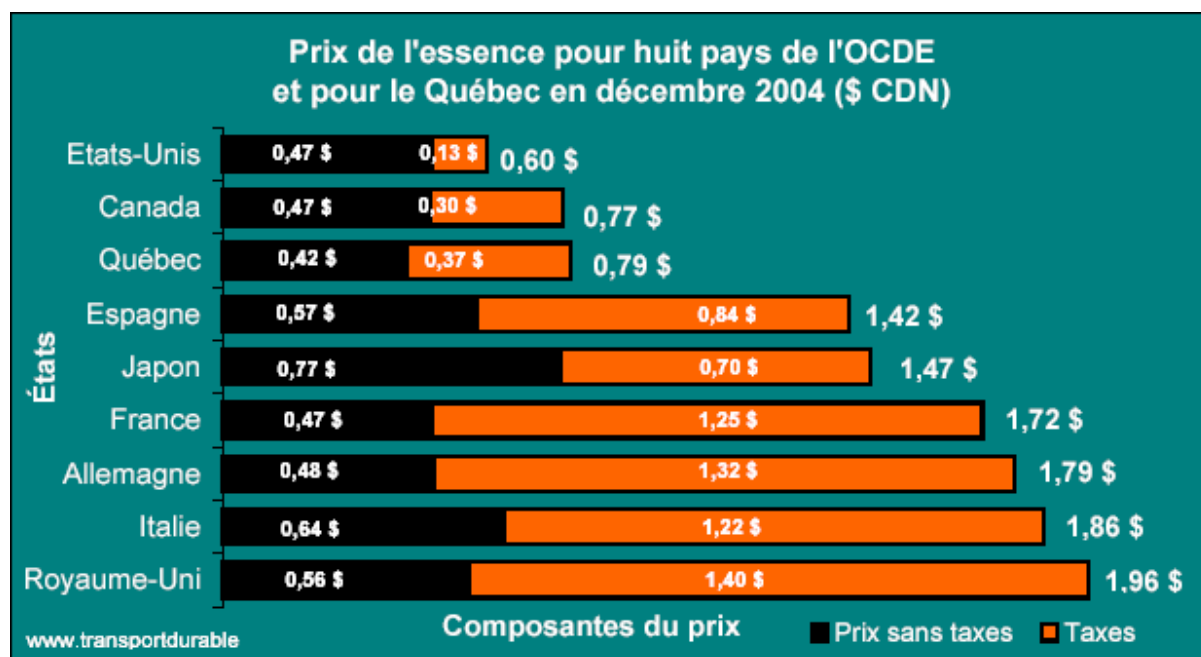
Annexe

Nous soumettons cette annexe au mémoire « Kyoto et épuisement des ressources pétrolières ; préparer le Québec à faire face à l'avenir » à la *Commission de l'économie et du travail* en lui demandant l'intégré au mémoire déposé le 11 *Commission de l'économie et du travail*. Les chiffres pour les prix des carburants de l'Agence internationale de l'énergie pour décembre 2004 n'ont été disponible que le 14 janvier dernier, nous produisons aujourd'hui 17 janvier le graphique comparatif des prix de l'essence pour huit pays de l'OCDE.

Nous espérons que la *Commission* mettra en perspective les prix de l'essence offerts au Québec avec l'efficacité énergétique des véhicules circulant sur nos routes et considérera la possibilité d'imposer une taxe à l'efficacité énergétique applicable lorsque les prix du pétrole sont bas.

Comparaisons des prix de l'essence pour huit pays de l'OCDE et pour le Québec

En décembre 2004, c'était aux Etats-Unis, au Canada et au Québec que l'essence était la moins dispendieuse parmi les pays de l'OCDE. Les faibles coûts de l'essence en Amérique du Nord encouragent encore le gaspillage et la croissance des gaz à effet de serre (GES). Les prix sont en dollars canadien.



Calcul¹¹ de Option Transport Durable basées sur les statistiques mensuelles¹² des de l'essence de l'Agence internationale de l'énergie et de La Régie de l'énergie (Québec).

¹¹ http://www.transportdurable.qc.ca/prix_essence.htm

¹² <http://library.iaea.org/dbtw-wpd/Textbase/stats/surveys/mps.pdf> décembre 2004.