

Commission des transports et de
l'environnement

Déposé le : 2020-03-12

N° : CTE-0027

Secrétaire : Louissette Cameron



Mémoire : Commentaires de l'AQP concernant le Projet de loi n°44 : Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification

Introduction

L'Association québécoise du propane (AQP) est heureuse d'offrir aux parlementaires son point de vue concernant *Projet de loi n°44 : Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification* (PL 44). À l'instar de nombreuses parties prenantes du dossier des changements climatiques, et comme la vaste majorité de la société québécoise, les propaneurs du Québec se préoccupent de l'avenir de notre planète.

La situation climatique du globe, au Québec comme ailleurs, impose évidemment aux gouvernements, aux industries ainsi qu'aux citoyens de s'engager, entre autres, dans un processus de transition énergétique qui assurera l'atteinte des cibles de réduction d'émission de gaz à effet de serre (GES).

Comme vous le savez le Québec n'est pas en reste concernant cette question et a établi ses objectifs en conséquence, soit une réduction de 37,5 % sous le niveau des émissions de 1990 d'ici 2030.

Évidemment, dans une juridiction comme le Québec qui performe mieux que l'ensemble du Canada sur le plan de la réduction des émissions de GES depuis 1990¹ chaque réduction de GES demeure un défi de tous les instants. Il est donc impératif que la planification de nos efforts s'attaque aux sources d'émission les plus pertinentes et que, par conséquent, notre démarche de transition énergétique soit empreinte de pragmatisme et soit focalisée sur l'obtention de résultats concrets. Le présent mémoire est l'occasion pour l'AQP de présenter aux membres de la Commission des Transports et de l'Environnement (la Commission) ce qu'elle estime être une telle vision. Nous entretiendrons également les parlementaires dans les pages qui suivent de la manière dont le PL 44 pourrait intégrer des éléments de cette même vision.

En réfléchissant sur la nécessaire transition énergétique qui permettra au Québec de lutter efficacement contre les changements climatiques, nous ne devons pas perdre de vue que 43 % des émissions de GES de notre province proviennent du domaine des transports. Cette caractéristique est profondément québécoise, puisque les émissions canadiennes des transports représentent quant à elles 28 % des émissions totales du pays. Le secteur du transport est clairement à prioriser mais il n'est pas le seul. La gestion de la pointe de demande d'Hydro-Québec représente aussi un défi puisque notre carence en puissance est comblée par un appel à des sources non renouvelables et génératrices de GES.

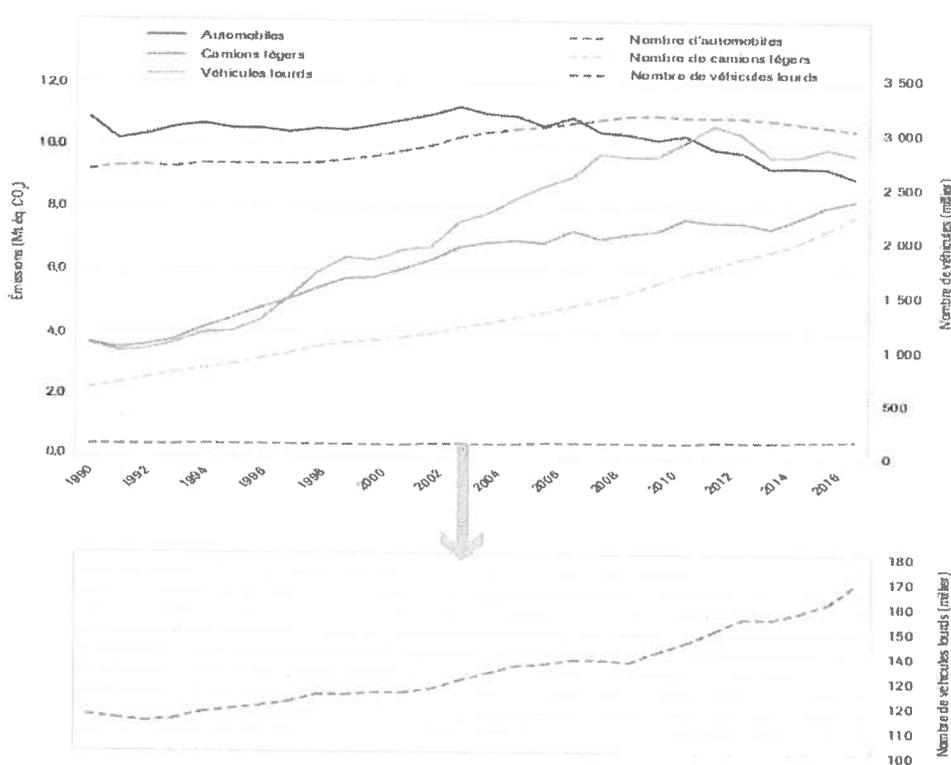
1. Le transport et les véhicules légers dans la mire

Bien que l'automobile soit une source de préoccupation, force est de constater que les camions légers ont littéralement envahi les routes québécoises entre 1990 et 2017

¹ En 2017, les émissions de GES du Québec ont été réduites de 8,7 % par rapport au niveau de 1990 comparativement à une augmentation de 18,9 % pour le Canada. À ce chapitre, le Québec a fait mieux que 7 provinces et territoires canadiens (voire : Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre 1990-2017, Ministère de l'Environnement et de la lutte aux changements climatiques, p. 21.

(une augmentation de 253 %). Ce type de véhicule représente maintenant environ le tiers des émissions de GES de toutes les émissions du domaine des transports confondus. Or, à l'instar des véhicules lourds comme, par exemple, les autobus scolaires, les émissions des véhicules légers affichent une forte croissance au Québec (voir le diagramme 1).

Diagramme 1
Répartition des sources de GES dans le transport, 1990 - 2017



Type de véhicules	Part du secteur des transports en 2017	Variation (%) de 1990 à 2017
Automobiles	33 %	-17 %
Camions légers (pick-up), VUS, camionnettes, etc.	30 %	+ 127 %
Véhicules lourds (autobus, camions, etc.)	36 %	+ 171 %

Source: Ministère de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques, Inventaire québécois des émissions de GES entre 1990 et 2017, p.26.

Présentement, les camions légers (camionnettes, fourgonnettes et VUS) représentent plus de 70% des ventes annuelles de véhicules légers au Québec². Ces véhicules émettent 30% des GES du secteur des transports et il peu de modèles électriques sont

² Source : Desrosiers Automotive Reports, Market Snapshot, décembre 2019.

disponibles sur le marché. Parmi les véhicules lourds³, l'offre d'autobus scolaires électriques et de camions de poids moyen est aussi très limitée et ne suffit pas à combler les besoins annuels de remplacement. Ces segments de marché représentent d'excellentes opportunités pour le gouvernement de réduire les GES rapidement parce que l'industrie du propane possède déjà des technologies éprouvées pour compléter l'offre insuffisante de véhicules électriques. Ces solutions permettraient de réduire les émissions de GES dès maintenant, et ce à un coût par tonne de CO₂ de beaucoup inférieur aux solutions alternatives.

2. Propane et électrification : un partenariat idéal pour la transition énergétique

Le propane est l'une des sources d'énergie reconnue comme étant environnementalement et économiquement rentable pour le transport. En effet, les technologies de substitution du diesel ou de l'essence par du propane permettent aux utilisateurs de réduire leurs émissions de GES jusqu'à 35 % en parcourant les mêmes distances. Compte tenu de la situation actuelle du Québec, nous soumettons aux parlementaires que l'État doit s'assurer de capturer le potentiel de réduction de GES du propane qui demeure encore sous-exploité dans les transports.

Les technologies d'électrification du transport permettront éventuellement de capturer la quasi-totalité des réductions de GES mais, dans plusieurs cas comme celui des camions moyens et lourds, elles ne seront disponibles que dans plusieurs années. De plus, la très petite quantité de véhicules électriques disponibles ralentit le progrès du Québec dans sa course environnementale. Enfin, la conversion de véhicules usagés à l'électricité est complexe et coûteuse, ce qui constitue un frein important à la pénétration de cette mesure. Par contre, ces véhicules peuvent facilement être convertis au propane à peu de frais.

Dans le secteur stratégique du transport, si nous souhaitons atteindre les cibles qui ont été fixées au Québec, la lutte aux changements climatiques ne peut être gagnée qu'en comptant uniquement sur l'électrification. Le Québec devra saisir chaque occasion qui lui permettra de réduire les GES, *a fortiori* si cette opportunité permet de la faire rapidement car, comme nous le savons tous, le temps compte dans cette lutte. Par conséquent, l'AQP soumet aux parlementaires qu'il serait une erreur que le législateur ne mise pas ou peu sur une forme d'énergie comme le propane en fondant une telle décision sur le seul fait que le propane soit un carburant d'origine fossile. En effet, une telle position occulterait les avantages environnementaux que le propane est en mesure de livrer à court ou moyen terme dans le cadre de l'atteinte des cibles en GES du Québec.

Malheureusement, l'un des mythes le plus tenace qui circule souvent au Québec est la perception selon laquelle toute avancée d'une forme d'énergie comme le propane équivaut à un délai supplémentaire dans le processus d'électrification des transports. Cette assertion est purement et simplement fautive. La réalité est plutôt

³ Définis par le MELCC comme étant une catégorie composée de tous les véhicules dont le poids est supérieur à 3 900 kilogrammes ou qui peuvent accueillir 12 passagers ou plus)

que l'électrification des transports fait face à des défis d'introduction bien réels dans les marchés traditionnels. La capacité de production de véhicules électriques légers ne se résorbera qu'à moyen terme en raison de l'obligation, pour les fabricants d'automobiles, d'amortir d'abord une quantité d'important d'actifs inutiles à la fabrication de véhicules électriques. Par ailleurs, les avancements technologiques requis à la mise en service de véhicules lourds destinés à de long parcours mettra encore plusieurs années avant sa commercialisation. Et pour toutes les classes de véhicules, les prix élevés des véhicules électriques à l'achat jumelé aux habitudes de consommation font en sorte que le processus d'électrification dans le transport au Québec sera nécessairement un long processus, et ce, en dépit de l'appui vigoureux des gouvernements. D'ailleurs, certains experts de l'électrification des transports décrivent cette réalité comme suit :

« Il faudra encore beaucoup de développements technologiques pour faire avancer l'électrification des transports (...) Le tout se fera de manière évolutive, probablement sur un horizon temporel de plusieurs décennies. Le changement technologique dans le secteur des transports, et encore plus dans le secteur de l'énergie, est lent et frustré souvent les attentes des consommateurs, mais ce qui compte au final c'est la persévérance. »⁴

D'ailleurs, le gouvernement du Québec reconnaît cette réalité dans sa *Politique de transition énergétique à l'horizon 2030* puisqu'il a fixé une cible qui est de son propre avis « ambitieuse » qui consiste à mettre sur les routes du Québec un million de véhicules électriques d'ici 2030, ce qui représente seulement 20 % du parc automobile du Québec⁵.

Or, si l'atteinte de cet objectif se réalise, tel que nous le souhaitons tous, la prochaine question pour l'État demeurera la suivante : que faire du 80 % du parc automobile qui lui ne sera pas électrifié à la fin de la prochaine décennie?

Assurément l'AQP estime que la réponse à cette question est la suivante : nous devons nécessairement convertir dès maintenant une part importante du parc de véhicules québécois en le dirigeant vers une source d'énergie, fût-elle d'origine fossile, qui est moins intense en GES que le diesel ou l'essence. À terme, il nous apparaît que cette stratégie sera gagnante minimalement pour deux décennies. Pour y arriver dans le transport, le propane est la source d'énergie idéale qui s'offre aux québécois dans les circonstances.

À ces égards, plusieurs exemples de domaines où le gouvernement du Québec peut faire une différence importante en soutenant davantage la conversion de véhicules au propane :

- Autobus scolaires
- Transport ambulancier
- Véhicules utilitaires de service
- Messagerie et transport de colis

⁴ Alexandre Beaudet, PhD, *Retour sur Electric Vehicle Symposium and Exhibition*, Montréal, InnovÉÉ (2016), p.4. (voire : <https://www.innov-ee.ca/wp-content/uploads/2016/09/Retour-sur-EVS29.pdf>)

⁵ *Politique de transition énergétique à l'horizon 2030*, Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (2016), p.41, (voire : <https://mern.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2016/04/Politique-energetique-2030.pdf>)

- Véhicules de patrouille des services de police
- Flottes de véhicules municipaux
- Camions légers / moyens et camions outils
- Véhicules agricoles

3. Le propane et la gestion de la demande en puissance

L'électrification des bâtiments, des procédés et des transports nécessitera beaucoup d'électricité. Dans les faits, c'est de l'ordre de 125 à 185 TWh additionnels dont le Québec aura besoin d'ici 2050 comparativement à 2015 pour délaissier les énergies fossiles, dont le gaz naturel conventionnel, selon le rapport intitulé Trajectoires de réduction d'émissions de GES du Québec – horizons 2030 et 2050 préparé pour le Ministère de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques (MEDLCC). Selon les auteurs de ce rapport, l'efficacité énergétique pourrait atténuer ces nouveaux besoins en électricité.

Un rapport d'étude de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie HEC⁶ indique qu'une majorité (79%) des usages du gaz naturel d'origine fossile au Québec pourraient être électrifiés, mais que cela représenterait un accroissement des besoins en puissance de l'ordre de 10 400 MW, soit l'équivalent de 6,7 barrages La Romaine.

Dans son Plan d'approvisionnement 2020-2029, Hydro-Québec prévoit avoir un déficit en puissance à partir de 2025. C'est d'ailleurs pourquoi le coût évité en puissance pour Hydro-Québec passera bientôt de 20\$ à environ 120\$ du kW-an.

L'explosion des besoins en puissance résultant de l'électrification des bâtiments, des procédés et des transports représente un défi particulier pour la société québécoise et les clients d'Hydro-Québec. En effet, les besoins en puissance au Québec atteignent leur paroxysme en hiver lors des périodes de grands froids, soit en moyenne de 100 à 300 heures annuellement. Il nous semblerait donc mal avisé de procéder à l'érection de multiples barrages pour répondre à une demande si ponctuelle plutôt que de mieux gérer la demande en puissance et ainsi accroître le facteur d'utilisation du réseau électrique.

La tarification de la clientèle Affaires d'Hydro-Québec est basée sur la consommation d'énergie et sur l'appel en puissance. Ainsi, les clients Affaires d'Hydro-Québec sont facturés toute l'année pour 65% de leur appel en puissance maximal. Ceux-ci ont donc fortement intérêt à limiter leur appel en puissance lors des périodes de grand froid pour éviter une augmentation tangible de leur frais de puissance au cours de l'année qui suivra. C'est pourquoi plusieurs d'entre eux font appel à une source d'énergie alternative d'appoint ou à des groupes électrogènes d'urgence lors des périodes de grands froids, ceux-ci leur permettant de limiter leur appel en puissance.

La conversion d'un maximum de volumes de gaz naturel vers l'électricité devra donc être assortie d'une stratégie de gestion de la demande en puissance. Puisque les distributeurs de gaz subissent eux aussi une hausse importante de la demande par

⁶ Source : Électrification des usages du gaz naturel au Québec : analyse des impacts économiques, HÉC Montréal, 2020, p.35.

périodes de grands froids, il ne serait pas économiquement viable pour eux de ne fournir du gaz naturel que de 100 à 300 heures par année.

Heureusement, les équipements de chauffage alimentés au gaz naturel sont très facilement convertibles au propane. Qui plus est, le propane est stockable chez le client et ne requiert pas de réseau de distribution onéreux dont les coûts doivent être amortis sur de longues périodes.

De plus, l'utilisation du propane n'émet pas plus de GES que le gaz naturel, et donc beaucoup moins que le mazout et les groupes électrogènes d'urgence qui sont utilisés majoritairement par la clientèle pour répondre aux besoins en puissance d'Hydro-Québec dans le cadre du programme GDP Affaires.

C'est pourquoi l'AQP recommande fortement au gouvernement du Québec de promouvoir activement l'utilisation du propane en tant que source de chauffage d'appoint dans le cadre du déploiement d'une stratégie nationale d'électrification des bâtiments.

4. Les autres contributions potentielles du propane

Bien que le domaine du transport représente pour le gouvernement une opportunité importante pour réduire les émissions de GES du Québec, le propane pourrait jouer un rôle encore plus important qu'il ne le fait déjà dans le secteur industriel. En effet, les grands émetteurs qui utilisent présentement le mazout pour alimenter leurs procédés (par exemple des cimenteries) pourraient être encouragés davantage à miser sur le propane dans le but de contribuer à l'atteinte des cibles en GES du Québec. Voici quelques exemples à succès dans nos régions :

- Bradken : cette fonderie de Mont-Joli utilise le propane pour la chauffe ainsi que pour la fusion des métaux;
- Québec Lithium : cette société abitibienne utilise le propane pour la chauffe ainsi que pour leur production;
- LM Wind Power : cette société gaspésienne utilise le propane pour la chauffe ainsi que pour leur production;
- Aluminerie Alouette : À Sept-Îles, le propane chauffe les bâtiments et alimente les procédés.

5. La nécessaire cohérence du plan directeur de TEQ et l'énergie de transition

Une des raisons pour lesquels le PL 44 est un véhicule législatif important pour l'AQP est qu'il revoit la vision gouvernementale à propos de Transition énergétique Québec (TEQ) et son *Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques 2018-2023* (le Plan directeur). En effet, le plan directeur est la courroie de transmission par l'intermédiaire de laquelle le propane est appelé à jouer un rôle ou pas dans la transition énergétique du Québec.

À ces égards, bien que le Plan directeur réfère au propane comme une énergie de transition, notamment en matière de transport⁷, l'AQP relève respectueusement une incohérence notable du Plan directeur qui vise spécifiquement cette forme d'énergie. Cette incohérence résulte d'une erreur de fait qui consiste à inclure le propane dans la catégorie des produits pétroliers. Ce faisant, le propane est visé par l'objectif du Plan directeur fixé de manière à ce que « la consommation totale de produits pétroliers devra avoir diminué d'au moins 5% par rapport à ce qu'elle était en 2013 »⁸. L'erreur origine d'une méconnaissance de la véritable nature du propane utilisé au Québec⁹. Cette méconnaissance positionne défavorablement le propane dans le déploiement de la programmation gouvernementale et limite ainsi le rôle du propane à titre d'énergie de transition.

Concernant cette question, l'AQP remarque que l'article 44 du PL 44 cristalliserait la classification suivante du propane dans le dispositif de la *Loi sur le ministère des Ressources naturelles et de la Faune* (LMRNF) selon le libellé d'un nouvel article 17.1.1 de cette même loi:

« 17.1.1 (...) On entend par :

« distributeur d'énergie » :

1^o un distributeur d'énergie assujetti;

2^o un distributeur de carburants et de combustibles; (...)

« distributeur d'énergie assujetti » :

1^o Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité;

2^o un distributeur de gaz naturel (...)

« distributeur de carburants et combustibles »;

1^o une personne qui, au Québec, raffine, fabrique, mélange, prépare ou distille des carburants ou des combustibles;

2^o une personne qui apporte ou fait apporter au Québec des carburants et des combustibles (...)

Pour l'application de la définition de l'expression « distributeur de carburants et combustibles » (...) on entend l'essence, le diesel, le mazout ou le propane »

Ainsi, à la lumière du libellé de l'article 44 du PL 44, le législateur s'apprêterait à répéter l'erreur du passé et à classer le propane dans la même catégorie que ce qu'il est convenu d'appeler les produits pétroliers notamment au sens des objectifs du Plan directeur de TEQ.

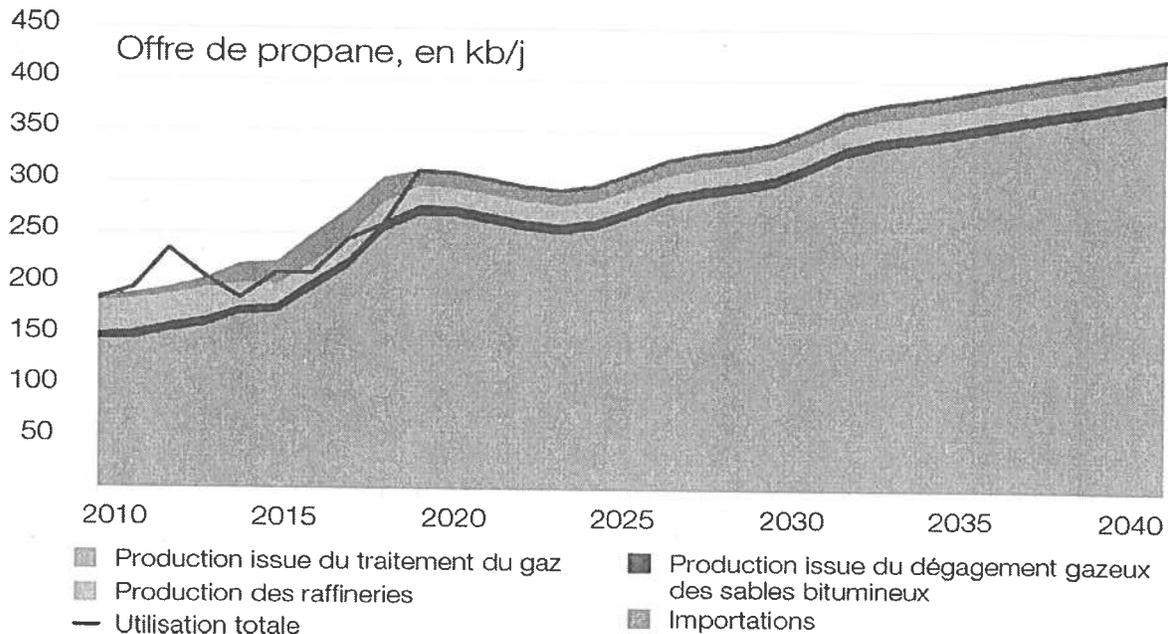
⁷ Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques 2018-2023, p. 45, 59, 62 et 109.

⁸ Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques 2018-2023, p. 13.

⁹ Au cours des audiences de la Régie de l'énergie concernant le Plan directeur de TEQ, l'AQP a clairement fait la preuve que le propane utilisé au Québec provient en presque totalité de puits de gaz naturel et non de raffineries de pétrole et ainsi, ne doit pas être qualifié de « produit pétrolier ».

En effet, il faut savoir que le propane qui est présentement consommé au Québec est issu à **87,6 %** de champs de gaz naturel et non de raffineries¹⁰. Selon la Régie de l'énergie du Canada, cette proportion augmentera substantiellement au cours des 20 prochaines années comme le démontre le diagramme qui suit.

Diagramme 2
Provenance du propane 2010 - 2040



Source: Supplément Avenir énergétique du Canada en 2019 – Offre et utilisation de liquides de gaz naturel, Régie de l'énergie du Canada, <https://www.cer-rec.gc.ca/nrg/ntgrtd/ftr/2019ntrlgslqds/index-fra.html>.

Le propane n'est donc pas un produit pétrolier et ne devrait pas être classifié à ce titre dans le corpus législatif québécois, et ce, notamment pour que sa faible intensité en GES soit confirmée. En fait, le propane devrait être reconnu à titre d'énergie de transition par le législateur, tout comme d'autres formes d'énergie qui ne sont pas non plus des produits pétroliers.

Le gaz naturel, auquel le Règlement relatif à la redevance annuelle au Fonds vert attribuait un coefficient d'émission de CO₂ très similaire au propane (voir Tableau 1 Émissions des diverses sources d'énergie), est lui aussi considéré comme un carburant de transition.

¹⁰ Source: Régie de l'énergie du Canada, <https://www.cer-rec.gc.ca/nrg/ntgrtd/ftr/2019ntrlgslqds/index-fra.html>

Tableau 1
Émissions des diverses sources d'énergie

Source	Utilisation	Coefficient d'émission de CO ₂
Gaz naturel	Toutes les utilisations	1 891 g/m ³ ou 1 590 g/l
Essence	Véhicule à essence	2 360 g/l
Diesel	Véhicule à moteur diesel	2 730 g/l
Mazout léger	Toutes les utilisations	2 830 g/l
Propane	Toutes les utilisations	1 500 g/l

*Source : R-6.01, r. 6 - Règlement relatif à la redevance annuelle au Fonds vert
Équivalence: 1 m³ de gaz naturel = 1,189L, conversion faite par MARCON*

Recommandation 1

Que le législateur modifie l'article 44 du PL 44 de manière à ce que le nouvel article 17.1.1 de la LMRNF introduise la notion d'énergie de transition en y incluant le propane, et ce, afin de reconnaître que des distributeurs non assujettis qui ne correspondent pas à la définition d'un produit pétrolier puissent pleinement contribuer à la transition énergétique du Québec.

Qui plus est, l'AQP est d'avis que le législateur devrait également intégrer la notion « d'énergie de transition » lorsqu'il mentionne le moyen de l'électrification dans la législation québécoise pour lutter contre les changements climatiques. Il s'agirait là d'une démonstration de cohérence du législateur puisque, tel que nous l'avons établi ci-haut, si l'électrification du Québec est complétée par le support d'énergie de transition tel que le propane, les chances du Québec d'atteindre ses objectifs de réduction des GES seront pratiquement assurées, et ce sans devoir investir dans des infrastructures coûteuses et permanentes.

Recommandation 2

Que le législateur modifie notamment l'article 1 du PL 44 de manière à ce que le nouvel article 10.1 de la Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parc qui décrit le rôle du ministre en matière de lutte aux changements climatiques réfèrent non seulement à l'outil de l'électrification mais également à l'outil de l'énergie de transition. Par exemple, ledit article 10.1 pourrait se lire comme suit :

« 10.1. Le ministre est d'office le conseiller du gouvernement sur toute question qui concerne la lutte contre les changements climatiques et il en assure la gouvernance intégrée à l'échelle gouvernementale. La lutte contre les changements climatiques comprend l'ensemble des mesures visant à réduire, à limiter ou à éviter les émissions de gaz à effet de serre, notamment au moyen de l'électrification et du passage à une énergie de transition (...),

De plus, L'AQP recommande que le législateur mentionne et associe le rôle complémentaire de l'énergie de transition à chaque occasion où il mentionne l'électrification à titre de moyen de lutte contre les changements climatique dans le PL 44.

6. Le rôle du ministre de l'Énergie et des ressources naturelles

L'article 3 du PL 44 propose l'ajout de l'article 12.1 qui prévoit, entre autres, que le ministre peut donner des directives aux ministères et aux organismes publics quant aux méthodes qu'ils doivent appliquer afin de calculer la quantité de GES émise, réduite, évitée ou limitée ou celle retirée de l'atmosphère. La quantité de gaz à effet de serre émise, réduite, évitée, limitée ou retirée de l'atmosphère dépend largement d'une variation du type et de la quantité de carburants ou d'énergie utilisée ou d'une amélioration du procédé alimenté par ces carburants ou cette énergie. L'APQ soutient que bien que le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs soit en mesure de déterminer les quantités de GES associés à chaque carburant et à chaque source d'énergie, le ministre des Ressources naturelles et de la Faune est généralement plus familier avec les diverses technologies qui permettent la diminution des quantités de carburant et d'énergie utilisés. Ce dernier devrait donc être chargé de la détermination des méthodes de calcul qui permettront de mesurer les impacts de ces technologies sur les quantités de carburant et d'énergie utilisés et donc sur les GES.

Recommandation 3

L'AQP recommande que le libellé de l'article 3 du PL 44 soit modifié de manière à ce que le ministre de l'Énergie et des ressources naturelles qui soit responsable d'émettre les directives prévues par le nouvel article 12.1 de la Loi sur le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Dans le cas où le législateur persisterait à donner ce pouvoir au ministre de l'Environnement, l'AQP suggère alternativement que le libellé de l'article 12.1 prévoit expressément que le ministre de l'Environnement « sur avis du ministre de l'Énergie des Ressources naturelles » peut donner des directives concernant les objets visés par cette disposition.

7. Comité consultatif sur les changements climatiques

L'APQ recommande que l'article 4 du PL 44 soit 15.0.2 soit plus inclusif quant à la composition du Comité consultatif du ministre en déterminant le nombre de membres et en réservant la vaste majorité des sièges à des personnes déléguées par des associations ou institutions reconnues et habiletés à traiter les importants dossiers qui leurs seront confiés afin de constituer un ensemble représentatif de la population.

Recommandation 4

L'AQP recommande que l'article 4 du PL 44 soit modifié de manière à ce que les articles 15.0.1 à 15.0.5 soit libellé comme suit :

«15.0.1. Est institué un comité consultatif sur les changements climatiques.

15.0.2. Le comité est composé des membres nommés par le ministre, aux conditions que ce dernier détermine. Les membres doivent avoir collectivement une compétence et une expérience significatives et pluridisciplinaires en matière de lutte contre les changements climatiques **et d'énergie de transition dont la majorité doit être issue du milieu scientifique et le tiers doivent être des praticiens issus d'industries ou d'associations industrielles jugées pertinentes par le ministre.**

Le sous-ministre, ou son délégué, assiste aux séances du comité à titre d'observateur.

15.0.3. Le comité a pour mission de conseiller le ministre, à la demande de ce dernier ou de sa propre initiative, sur les orientations, les programmes, les politiques et les stratégies en matière de lutte contre les changements climatiques dans une perspective d'amélioration continue et en tenant compte de l'évolution des connaissances scientifiques, **des pratiques des industries pertinentes** et technologiques en cette matière.

15.0.4. Le comité rend publics les conseils qu'il donne au ministre 30 jours après les lui avoir transmis.

15.0.5. Sont mises à la disposition du comité les ressources que le ministre juge nécessaires à l'accomplissement de sa mission pour assurer le soutien administratif et l'organisation de ses travaux. »

L'AQP demande également à ce qu'un siège au comité consultatif soit réservé à un délégué choisi par l'industrie du propane par le biais de l'Association québécoise du propane.

De l'avis de l'AQP, le Comité ne devrait pas être majoritairement composé d'académiques ou de technocrates parce que le pragmatisme devrait dicter le choix des recommandations soumises au ministre.

8. Fonds d'électrification et de changements climatiques

Puisque ce fonds sera affecté au financement de toute mesure visant la lutte contre les changements climatiques, il serait approprié de reconnaître le rôle que les énergies de transition peuvent jouer au chapitre 15.1 de la Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Recommandation 5

Par cohérence avec la recommandation 1, l'AQP recommande que le législateur modifie l'article 15.1. de la Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour y introduire la notion d'énergie de transition en y incluant le propane afin que celui-ci puisse contribuer à la transition énergétique du Québec à son plein potentiel.

9. Loi sur le ministère des Ressources naturelles et de la faune

L'AQP soumet qu'il n'est pas suffisant de simplement nommer les sources d'énergie de transition dans les lois où on s'y réfère. Des normes doivent être mises en place pour définir ce qui peut être qualifié de projet, programme ou activité de « transition énergétique ».

L'utilisation du terme « transition énergétique » mériterait d'être encadrée pour rassurer la population que les deniers publics attribués à la transition énergétique seront octroyés aux activités dont le but principal est la lutte aux changements climatiques. Cet encadrement devrait aussi préciser que la (les) source(s) d'énergie de transition la plus économique soit retenue lorsque celle(s)-ci peut (peuvent) réduire l'empreinte environnementale du Québec.

Recommandation 6

Qu'à l'article 17.12.22 de la Loi sur le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, le législateur ajoute une définition de ce qui constitue *des activités de transition énergétique* et réfère à l'éligibilité des énergies de transitions pour ce faire.

10. Conclusion

L'industrie du propane saluera toujours le leadership du législateur dans la lutte aux changements climatiques. L'Association québécoise du propane réitère son engagement à participer concrètement et substantiellement à cette lutte aux côtés des autres acteurs du milieu de l'énergie. Pour ce faire, notre industrie propose des solutions qui sont techniquement éprouvées. A titre d'énergie de transition, le propane peut effectivement livrer des réductions des émissions québécoises de gaz à effet de serre rapidement et économiquement.

L'Association québécoise du propane remercie la Commission des Transports et de l'Environnement pour lui avoir procuré cette occasion de contribuer une cause qui nous tient tous à cœur, celle de l'environnement.