Commission des transports et de l'environnement
Déposé le : 2020-06-18
N° : CTE-032
Secrétaire : A-P CORMIER

LA PRESSE

Le plan vert de Legault rate sa cibl



PHOTO DAVID BOILY, LA PRESSE

L'effort d'électrification prévu dans le plan vert de Québec touchera principalement le secteur des transports, responsable de 43 % des émissions totales de GES du Québec.

Le gouvernement Legault veut qu'un million et demi de véhicule électriques circulent sur les routes du Québec d'ici 10 ans, soit p 30 % du parc automobile. Il s'agit de l'une des 40 cibles compri dans sa politique-cadre de lutte contre les changements climatic son très attendu « Plan pour une économie verte », qu'a pu obte *La Presse.*

Publié le 18 juin 2020 à 5h00



KATIA GAGNON
LA PRESSE



TOMMY CHOUINARD
LA PRESSE

Sur papier, l'objectif de ce plan vert est de réduire de 37,5 % les émissions de gaz à serre (GES) au Québec d'ici 2030 par rapport au niveau de 1990. Or, selon les calc

expert consulté par *La Presse*, Québec sera loin du compte. Les mesures de la poli permettent de réduire les émissions de GES que de 24 %, estime-t-il.

Avec les mesures contenues dans la politique, le Québec réduirait ses émissions d de 16,5 mégatonnes, plutôt que de 28,4 mégatonnes, l'objectif fixé par l'accord de

« L'année 2020 sera l'année de l'environnement », a déclaré le premier ministre, I Legault, à la fin de janvier, avant que la pandémie de COVID-19 ne bouleverse tou plans. Son ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Benoit Charette, devait présenter en mars la pièce de résistance de ce vert : la politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climat rebaptisée « Plan pour une économie verte ». Avec la pandémie, l'opération a été à l'automne.

La Presse a mis la main sur cette « feuille de route », comme le gouvernement l'aj un document de près de 100 pages. Il s'agit d'une version datée de la fin de janvier de l'échéance prévue à l'origine pour son dévoilement.



Benoit Charette, ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

En entrevue, Benoit Charette soutient que cette version, qui a été soumise au Cor ministres « pour faire adopter les grandes lignes », a « beaucoup évolué » depuis. dis pas que c'est inexact comme information, mais ce n'est pas complet », plaide-t préférant attendre le dévoilement officiel du plan pour commenter les différentes

Dans son plan, Québec présente sa stratégie pour arriver à une réduction de 37,5 émissions de GES d'ici 2030. Il veut « électrifier au maximum l'économie, en rem les énergies fossiles par l'énergie renouvelable québécoise », peut-on lire. Ce sera grand chantier économique des dernières décennies ». L'effort d'électrification to principalement le secteur des transports, responsable de 43 % des émissions totale GES du Québec.

Loin de l'objectif

La Presse a soumis le document que nous avons obtenu à Pierre-Olivier Pineau, professeur à HEC et titulaire de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie. M. Pi d'ailleurs fait partie d'un groupe d'experts consulté par le gouvernement dans l'élaboration de ce plan vert. Selon M. Pineau, l'augmentation du nombre de véhi électriques sur les routes est probablement la mesure qui réduirait le plus les GES une réduction de 7 mégatonnes. Mais, croit-il, le gouvernement demeure très loi objectif : plutôt que 28 mégatonnes, le Québec réduirait ses émissions de seuleme 16,45 mégatonnes.

Et même si les cibles sont modestes, M. Pineau exprime de sérieux doutes quant à probabilité de les atteindre. « Le plan n'est pas surprenant, mais il est très décour dit-il.

> **« Le gouvernement refuse de prendre acte des choses nécessaires à faire p réduire les GES et atteindre les cibles. Juste électrifier à tout vent ne peut être suffisant. C'est un plan de démission de notre responsabilité collectiv changer. »**
>
> — Pierre-Olivier Pineau, professeur à HEC

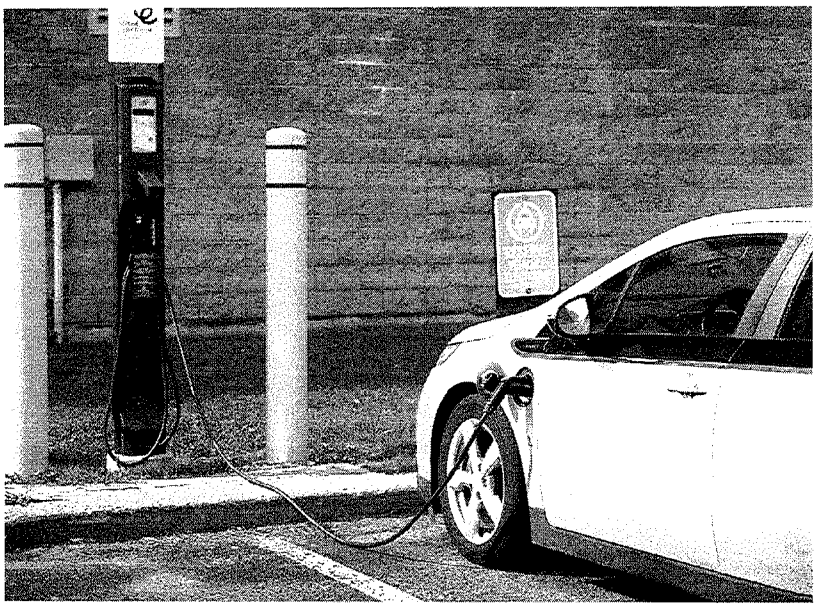
« La cible est clairement 37,5 % d'ici 2030, au point que je l'ai fait inclure dans un p loi, rétorque Benoit Charette. On n'en déroge pas. » Il reconnaît toutefois que la politique-cadre et le plan de mise en œuvre sur cinq ans qui seront présentés l'aut prochain « ne nous permettr[ont] pas d'avoir tout le détail pour la réduction d'ici

« On ne peut pas prévoir 10 ans à l'avance les solutions » qui se révéleront en cou route, plaide-t-il. L'automne prochain, « on aura une bonne idée des actions pour prochaines années. Et avec le nouveau plan de mise en œuvre en 2025, on aura les dernières réponses pour être bien certains d'atteindre les cibles. »

1,5 million de voitures électriques

Le gouvernement veut augmenter à 1,5 million le nombre de véhicules électriques routes du Québec d'ici 2030. C'est plus ambitieux que la cible gouvernementale précédente pour la même période, qui se chiffrait à 1 million.

Le 31 décembre dernier, le Québec comptait environ 66 000 véhicules électriques immatriculés, à peine 1,3 % du parc automobile. Et l'an dernier, « seulement 7 % d véhicules individuels nouvellement immatriculés étaient des véhicules électrique note-t-on.



Québec compte aussi accélérer le déploiement du réseau des bornes de recharge, condition essentielle pour s croissance de l'auto électrique.

Québec compte aussi accélérer le déploiement du réseau des bornes de recharge, condition essentielle pour assurer la croissance de l'auto électrique.

Le gouvernement Legault convient que « le coût à l'achat des véhicules électrique encore trop élevé par rapport aux véhicules comparatifs utilisant l'essence ». Il en maintenir son programme d'aide « tant que les écarts de prix l'exigeront », selon l document obtenu.

8000 $

Financement de Québec, à l'heure actuelle, pour l'achat d'une voiture électr neuve

« Si on vise 1,5 million de véhicules électriques et qu'on les subventionne à 8000 $ chaque… cela fait 12 milliards de dollars. C'est beaucoup d'argent pour des véhicu importés et pour une économie qui cherche une relance, fait valoir Pierre-Olivier Rien n'est budgété pour ces 12 milliards… D'où vont-ils venir ? Si, par ailleurs, les subventions aux véhicules électriques étaient abolies, il est très probable que les v chuteraient, que les cibles de vente de véhicules électriques ne seraient pas atteint on serait encore plus loin des cibles de réduction de GES. Bref, le niveau d'improv est très grand dans toute cette planification. »

Québec veut également électrifier le transport de marchandises. Il vise à ce que « à 50 % des véhicules de marchandises moyens et lourds » soient électriques, toujo 10 ans. La cible serait différente en fonction de la classe de véhicules.

Québec évoque un « appui financier pour l'acquisition de véhicules lourds de peti taille ». La moitié du parc de cette catégorie de camions serait électrifiée d'ici 203 ambitionne le gouvernement. « Un objectif énorme », affirme Pierre-Olivier Pine

L'État veut donner l'exemple : « plus de 80 % du parc automobile gouvernementa électrifié » d'ici 2030, selon la politique-cadre. À l'heure actuelle, 11 % du parc de v légers des ministères et des organismes publics est électrique.

Augmenter l'offre de transports en commun

Le gouvernement compte augmenter de 5 % par an l'offre de service de transports collectifs d'ici 2030. Il vise à réduire de 20 % les déplacements en solo en auto. Or, de deux cibles prévues dans un plan du précédent gouvernement. Une note laissé le document laisse entendre qu'une correction sera apportée afin que le plan soit ambitieux. « Ne devrait-on pas avoir une cible légèrement supérieure pour montr effet CAQ, surtout si on veut faire des projets de transport collectif supplémentai peut-on lire.

Dans le plan québécois sur les infrastructures 2020-2030, Québec prévoit des investissements de plus de 40 milliards pour les transports collectifs. On parle ent autres de six projets de trains ou de tramways électriques à l'échelle du Québec.



PHOTO HUGO-SÉBASTIEN AUBERT, ARCHIVES LA PRESSE

Le gouvernement maintient que, d'ici 2025, tous les nouveaux autobus achetés par les sociétés de transport d être électriques « si celles-ci souhaitent bénéficier d'une subvention gouvernementale ».

Le gouvernement maintient que, d'ici 2025, tous les nouveaux autobus achetés pa sociétés de transport devraient être électriques « si celles-ci souhaitent bénéficier subvention gouvernementale ». En clair, il ne financera plus que l'achat de bus électriques. Québec veut que 30 % des taxis et des autres véhicules effectuant du transport rémunéré soient électriques d'ici 2030.

Réduire le chauffage aux hydrocarbures

Québec souhaite l'abandon des énergies fossiles, comme le mazout, pour chauffer bâtiments. L'électricité ou une autre énergie renouvelable serait la norme pour les bâtiments neufs, tant dans le résidentiel que dans le commercial et l'institutionne

Dans les bâtiments existants, il y aurait obligation de remplacer les systèmes de ch à énergie fossile en fin de vie utile. « Une électrification accrue du secteur industriel – pour ce qui est essentiellement de la combustion – ne pourra être réa

que de façon prudente et cas par cas, étant donné les différents défis économique technologiques à relever », note le document.

« C'est complètement loufoque, ce qu'ils présentent, je n'y crois absolument pas » Pierre-Olivier Pineau. Si on atteignait cette cible à l'échelle du Québec, Hydro-Qu aurait beaucoup de mal à gérer la demande dans « les pointes », alors que la dema la plus forte, fait-il valoir.

Occasion économique

L'électrification est une occasion pour l'économie du Québec, estime le gouverne La politique-cadre prévoit entre autres le développement de la filière de batteries véhicules électriques. Ce serait « à partir de l'extraction du minerai [du lithium], à fabrication de batteries, jusqu'à leur disposition en fin de vie utile », affirme Beno Charette. Par ailleurs, le ministre souligne qu'il est « acquis qu'il n'y aura pas de n chantiers de grands barrages hydroélectriques dans un avenir prévisible ». « [D'au on] a des réserves suffisamment grandes et, d'autre part, avec Hydro-Québec, on travailler beaucoup dans l'efficacité énergétique », ajoute-t-il.

Six milliards en cinq ans

Le Plan pour une économie verte dispose d'une enveloppe totale de 6 milliards er ans, selon le dernier budget Girard, qui, rappelons-le, est chamboulé en raison de pandémie. Les deux tiers des revenus proviennent du marché du carbone. Ce syst plafonnement et d'échange de droits d'émissions de GES rapportait environ 800 par année avant la pandémie, cagnotte versée dans le Fonds vert, rebaptisé Fonds d'électrification et de changements climatiques.

Piètre performance

Depuis 1990, les émissions de GES produites par le secteur des transports ont aug de 23 % au Québec. C'est en bonne partie la raison pour laquelle les émissions de diminuent plus depuis 2013 – elles ont même légèrement augmenté en 2017, plus bilan produit par le gouvernement. Résultat : le Québec a réduit ses émissions de seulement 8,7 % entre 1990 et 2017. Le Québec s'était pourtant donné comme obj une réduction de 20 % d'ici 2020. Le gouvernement Legault avait renoncé à atteir cette cible dès le début de son mandat, en blâmant l'ancienne administration. Il a épousé une nouvelle.

© La Presse (2018) Inc. Tous droits reserves.