

L'automobile, électrique ou pas :

fausse bonne idée ? fuite en avant ? passage obligé ?

L'électrification des transports a été le sujet de trois textes publiés par *Le Devoir* les 15, 17 et 21 octobre derniers. Leurs auteurs ciblaient un horizon de 2020 pour leurs commentaires. Pour mieux voir la situation, et nos options, il vaut la peine de porter le regard plus loin. Dans le document de consultation fourni par la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, les projections vont jusqu'en 2030, et partent d'estimations faites par l'Office national de l'énergie (ONÉ) pour le Canada ; elles sont adaptées pour le Québec en utilisant des données du ministère des Ressources naturelles (MRN).

Selon les projections, la consommation d'énergie au Québec augmentera de 28 % d'ici 2030 ; nous passerions d'une consommation de combustibles fossiles en 2009 d'environ 20 millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep) à plus de 25 Mtep. En 2009 le pétrole constituait 39% de notre consommation globale de 39 Mtep et le gaz naturel 13% ; en 2030, le pétrole constituerait 37% de notre consommation globale de 50 Mtep et le gaz naturel 14%. Le résultat est saisissant : le Québec en 2030 (i) serait beaucoup plus dépendant d'énergie fossile qu'il ne l'est aujourd'hui et (ii) serait responsable d'émissions de GES correspondantes, en augmentation considérable.

Il s'agit de la contradiction directe de ce qui semblerait pourtant être les objectifs fondamentaux de la Commission, selon le titre de son document de consultation: « De la réduction des gaz à effet de serre à l'indépendance énergétique du Québec ». L'approche des calculs de l'ONÉ et du MRN est fondée sur l'hypothèse que l'économie continuera à croître pendant cette période et que nous trouverons l'énergie nécessaire pour soutenir cette croissance. Le document de consultation laisse bien l'impression que, dans un tel contexte, l'engagement gouvernemental d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de *moins* 25% pour 2020 est illusoire (en voir la page 56). À moins d'interventions majeurs, les émissions augmenteront pour atteindre *plus* 25 % en 2030...

L'hypothèse de base de la Commission dans ses projections est plus que pertinente pour mieux situer le débat sur l'électrification des transports. La croissance économique est en question. Pierre-Olivier Pineau fait référence à l'augmentation annuelle de quelque 350 000 automobiles dans la flotte de véhicules au Québec prévisibles dans les prochaines années, suivant les tendances récentes. Insistant sur le fait que cela nous entraîne dans un paradigme non désiré qui serait dominé par l'automobile, il suggère qu'il vaudrait mieux cibler des améliorations dans les transports en commun et dans un « urbanisme renouvelé » si on veut espérer limiter nos émissions de GES. Sous-entendu mais non explicitement exprimé, Pineau semblerait suggérer que la croissance de la flotte automobile doit être arrêtée, voire que la flotte doit être diminuée. Autrement, l'augmentation de la consommation de combustibles fossiles et des émissions de GES va sûrement se concrétiser, contrairement à ce qu'on veut.

L'arrêt de notre dépendance de l'automobile est difficile à imaginer. Jean-François Blain, apparemment en désaccord avec Pineau sur plusieurs points, fournit les fondements pour la compréhension de l'idée d'arrêter la croissance du nombre de véhicules sur nos routes. Tout d'abord, pour Blain, l'électrification *de toute la flotte de véhicules actuelle* représente à toutes fins pratiques une nécessité économique, face aux projections concernant les coûts du maintien

d'une flotte mue par le pétrole ; les coûts de ne pas électrifier cette flotte seront probablement insupportables par la société.

Blain n'estime les coûts que pour la période allant jusqu'en 2020, cible du gouvernement pour les réductions des émissions, mais suggère que les coûts continueront à augmenter. La Commission, pour sa part, ne hasarde pas une estimation des prix prévisibles. Le scénario optimiste présenté par Blain prévoit une augmentation du coût du pétrole de 28 % en 2020, le scénario moins optimiste une augmentation de 61 %. En prenant 2030 comme cible, on peut facilement présumer une augmentation du coût du pétrole de plus du double de ce que nous connaissons aujourd'hui. À cet égard, l'ONÉ, fidèle aux orientations des économistes qui ne peuvent imaginer que leur modèle est en question, prévoit dans son pire scénario, *pour 2035*, un prix maximum de 155\$, à peu près le prix déjà atteint en 2008...

Ou bien on rejette l'hypothèse d'une augmentation du coût du pétrole suivant les tendances des dernières décennies et une autre à l'effet que la croissance économique dopée par l'énergie, telle que prévue par l'ONÉ, ne sera pas au rendez-vous, ou bien on reconnaît que l'électrification *de toute la flotte des véhicules* au Québec, combinée à un arrêt dramatique de l'expansion du nombre de véhicules, voire une réduction de ceux-ci, représente une nécessité économique pour la société et pour les consommateurs.

Pineau a bien raison de mettre un accent sur la problématique de notre dépendance, non seulement du pétrole, mais aussi de l'automobile, qu'elle soit électrique ou mue par le pétrole. Voilà le sens de son « urbanisme renouvelé ». Et voilà un élément pris en compte par Blain : l'automobile elle-même deviendra non seulement un irritant occasionnant des impacts nocifs pour la santé et de la congestion déjà bien en place, soulignés par Pineau et Jean-Robert Sanfaçon ; elle sera un fardeau économique pour le consommateur à l'avenir, suivant les calculs de Blain.

Ceci devient plus clair si nous mettons en évidence ce qui semble être le principal objectif de Blain, celui de générer de nouvelles liquidités pour l'économie québécoise provenant des bénéfiques économiques de l'électrification de la flotte. La situation devient en effet problématique si nous prenons les résultats de l'électrification non pas comme des bénéfices pour l'économie mais comme des moyens d'éviter les coûts insupportables du maintien de notre dépendance du pétrole – et de l'automobile.

C'est à ce moment que nous voyons le manque flagrant d'initiative dans le programme gouvernemental. Viser l'électrification de seulement 10 % de la flotte est tout à fait inutile devant un objectif de réduction sérieuse des émissions de GES, mais viser plus, par exemple, la totalité de la flotte, représente un défi pour la société que les trois auteurs (et la Commission) semblent imaginer avec difficulté - mais retiennent implicitement!

C'est un beau dossier. En apparence l'introduction d'une initiative « verte » dans la planification, l'électrification montre plutôt et pour une autre fois que « l'économie verte », prise au sérieux par de nombreux intervenants, est plutôt hors d'atteinte dans un monde où, comme Blain le souligne, le prix du pétrole augmentera de manière importante dans les prochaines années - à moins de revenir aux scénarios de l'ONÉ, incapable d'imaginer le scénario catastrophe mentionnée par Blain mais qu'il ne calcule pas. L'ONÉ, source des projections de la Commission censée nous

fournir les balises pour notre prochaine politique énergétique, n'atteigne même pas dans ses estimations de ce prix celles des scénarios de Blain.

La « fuite en avant » que veut souligner Sanfaçon dans son éditorial n'est pas celle d'une électrification trop partielle et finalement inutile de la flotte de véhicules. C'est la poursuite des tendances actuelles présumées en matière de consommation d'énergie et d'émission de GES. La « fausse bonne idée » que représente l'électrification d'une petite partie de la flotte de véhicules et qui devrait, pour Pineau, s'appliquer plutôt aux transports en commun de l'avenir, se transforme dans la mauvaise idée d'une dépendance de l'automobile, tout court. Et le « passage obligé » de Blain n'est probablement pas autant l'électrification de notre flotte de véhicules que la réduction massive de cette flotte, électrifiée ou non.

Cela toujours si nous voulons vraiment éviter le scénario « catastrophe » que nous présentent l'ONÉ et la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec.