



Sherbrooke

## Mémoire

Vers une refonte de nos manières de voir.

Pour une réelle transition énergétique  
en accord avec nos principes écologiques.

Présenté à la  
Commission sur les enjeux énergétiques du Québec  
Nicolas Beaudoin et Hélène Pigot  
Porte-parole de Québec solidaire Sherbrooke  
Sherbrooke, le 5 octobre 2013

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Les points aveugles de la commission.....</b>	<b>4</b>
2.1	Refuser l'exploration et l'exploitation des réserves d'hydrocarbure.....	4
2.2	Refuser l'acheminement du pétrole par oléoduc.....	6
2.3	La question de l'efficacité énergétique pour réduire notre consommation énergétique .....	9
<b>3</b>	<b>Vers les énergies renouvelables.....</b>	<b>9</b>
3.1	Des énergies inépuisables de faible impact écologique .....	9
3.2	Vers une politique concertée de l'énergie .....	11
<b>4</b>	<b>Pour un développement durable en Estrie.....</b>	<b>12</b>
4.1	Pour une autonomie énergétique des quartiers .....	12
4.2	Toujours la voiture individuelle.....	13
4.3	Pour une politique du transport durable.....	15
4.4	Pour une urbanisation intégrée .....	17
<b>5</b>	<b>Le problème à la racine : sortir de notre économie de croissance et de surconsommation.....</b>	<b>17</b>
5.1	De l'économie à la chrématistique, forme perversie de l'économie.....	18
5.2	Sortir de l'impasse d'une économie de croissance .....	18
5.3	Du productivisme au consumérisme : « la nécessité de fabriquer des clients aussi bien que des produits ».....	19
5.4	Quelques voies à suivre .....	19
<b>6</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>22</b>

## 1 Introduction

Avant de prendre position dans le débat ouvert par la commission sur les enjeux énergétiques, il est nécessaire de commencer par rappeler rapidement les faits et les principes moraux qui doivent guider nos décisions.

### Les faits

Du côté des faits, il y a les changements climatiques, bien entendu, qui eux-mêmes s'inscrivent dans une crise écologique comportant d'autres dimensions : épuisement des ressources, destruction des écosystèmes, réduction de la biodiversité, pollutions diverses, etc. On peut dire que les problèmes environnementaux auxquels nous faisons face sont liés à trois facteurs : « une croissance démographique explosive, les ressources naturelles en quantité limitée et un mode de gestion inadéquat. »<sup>1</sup> Le dernier rapport du GIEC nous rappelle le caractère proprement dramatique de l'état de la planète et l'extrême urgence d'agir. Toute autre attitude serait irresponsable et en contradiction flagrante avec les principes éthiques qui gouvernent pourtant officiellement nos prises de décisions collectives.

Si nous devons repenser nos manières de produire et de consommer de l'énergie, c'est que nous sommes dans une situation où nos besoins énergétiques croissent alors que nos sources d'énergie, soit tendent à se raréfier, soit posent des problèmes d'ordre économique (coûts élevés ou croissance des coûts) ou environnemental.

### Les principes

Les principes éthiques et les valeurs morales qui doivent guider nos décisions sont exposés dans le document de la commission et font généralement consensus. Il s'agit des principes du développement durable, tels qu'ils apparaissent dans la Loi sur le développement durable. On peut résumer l'esprit du développement durable, tel qu'il est né du rapport Brundtland, en disant qu'il s'agit de trouver un meilleur équilibre entre l'économie, le social et l'environnement, de manière à permettre « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. »<sup>2</sup> Dans le document de la commission, les quatre axes résumant les 16 principes de la Loi sur le développement durable reprennent ces définitions :

1. La protection de l'environnement sous toutes ses facettes [aspect environnemental];
2. Le respect des communautés [aspect social];
3. L'optimisation des retombées économiques pour l'ensemble des Québécois d'aujourd'hui et de demain [aspects social et économique];
4. Une supervision et un encadrement serré.

Autrement dit, pour prendre une décision éclairée, nous devons tenir compte des coûts et des bénéfices des diverses sources d'énergie autant sur les plans environnemental, social qu'économique.

---

<sup>1</sup> Franck Courchamp, *L'écologie pour les nuls*, Paris, Éditions First, 2009, p. 33.

<sup>2</sup> Corinne Gendron, *Penser l'économie du futur : de la décroissance aux pratiques écologiques*, in *Décroissance versus développement durable. Débats pour la suite du monde*, Montréal, Écosociété, 2011, p. 135.

Par ailleurs, le document de la commission rappelle aussi six objectifs stratégiques du gouvernement québécois dont nous relèverons pour le moment celui qui guide la politique énergétique : réduire de 25% les émissions de gaz à effet de serre québécois pour 2020.

C'est donc à l'aune de ces faits et de ces principes que nous devons déterminer quelles seront les meilleures décisions à prendre en matière énergétique pour le Québec.

## Nos directions

Notre mémoire commencera par faire la critique de trois objectifs poursuivis par le gouvernement, soit l'objectif 3 (« Favoriser l'efficacité énergétique dans tous les secteurs et pour toutes les sources d'énergie pour le développement des régions »), l'objectif 5 (« Explorer et exploiter de façon responsable les réserves d'hydrocarbures du territoire et valoriser cette ressource afin d'enrichir tous les Québécois »), et l'objectif 6 (« Assurer à long terme la sécurité et la diversité des approvisionnements énergétiques du Québec »). Nous montrerons ensuite les présupposés qui mènent à la promotion des énergies renouvelables : leur caractère inépuisable et leur faible impact écologique. En tant que citoyens sherbrookois, nous particulariserons notre discours pour montrer comment l'Estrie peut inclure la filiale énergétique propre pour dessiner une cité à visage humain. Nous terminerons en mettant en lumière les impensés derrière l'enjeu énergétique et nous proposerons de nous attaquer à la racine du problème : notre économie de croissance et de surconsommation.

## 2 Les points aveugles de la commission

### 2.1 Refuser l'exploration et l'exploitation des réserves d'hydrocarbure

Arguments
(a) L'exploitation des hydrocarbures serait nuisible au développement d'énergies alternatives renouvelables.
(b) Le rendement énergétique du pétrole non conventionnel serait inférieur à celui des énergies renouvelables émergentes.
(c) L'exploitation des hydrocarbures entraînera des externalités négatives importantes aux plans environnemental et social
(d) L'économie extractiviste rend l'économie dépendante des matières premières

#### (a) L'exploitation des hydrocarbures serait nuisible au développement d'énergies alternatives renouvelables.

On lit dans le document de consultation de la commission que la disponibilité plus grande, ces dernières années, des hydrocarbures non traditionnels, surtout le gaz de schiste, « a fait chuter le prix de l'électricité et diminuer considérablement l'intérêt pour les énergies renouvelables. »<sup>3</sup> C'est aussi un constat que fait la plate-forme énergie du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement<sup>4</sup>. Or, la disponibilité accrue du pétrole, grâce aux projets de transport par pipeline et grâce à l'exploitation projetée du pétrole au Québec, risque d'avoir le même effet. Il y a donc ici une

<sup>3</sup> Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, document de consultation, p. 2.

<sup>4</sup> [http://www.rncreq.org/images/UserFiles/files/Plateforme\\_energie\\_RNCREQ\\_2013\\_finale.pdf](http://www.rncreq.org/images/UserFiles/files/Plateforme_energie_RNCREQ_2013_finale.pdf), p. 8 (consulté le 22 septembre 2013).

contradiction manifeste entre les intentions du gouvernement (objectifs 1 et 4) et les moyens proposés (objectif 5).

Comme le souligne le document de consultation de la commission, la période où le Québec a connu la baisse de consommation de pétrole la plus importante (-40%) fut celle comprise entre les années 1979 et 1987, suite aux crises pétrolières qui avaient eu comme conséquence une hausse marquée des prix du pétrole. Ne faudrait-il donc pas s'assurer de maintenir un environnement économique où le pétrole se raréfie, afin de rendre intéressantes les alternatives énergétiques?

**(b) Le rendement énergétique du pétrole non conventionnel serait inférieur à celui des énergies renouvelables émergentes.**

On lit aussi dans le document de consultation de la commission que le rendement énergétique sur l'investissement énergétique (REIE) tend à décroître au fur et à mesure que les sources traditionnelles facilement exploitables tendent à disparaître et qu'«à l'inverse, pour les énergies émergentes renouvelables, ce rendement tend à augmenter avec l'amélioration technologique issue de l'innovation. »<sup>5</sup> Pourquoi alors choisir la voie des hydrocarbures?

**(c) L'exploitation des hydrocarbures entraînera des externalités négatives importantes aux plans environnemental et social**

Un principe reconnu en environnement veut qu'on tienne compte des impacts économiques, sociaux et environnementaux d'une source d'énergie durant tout son cycle de vie, allant de l'exploration à la consommation en passant par la production.

Pour ce qui est des gaz de schiste, il n'a pas été prouvé hors de tout doute que son exploitation serait bénéfique économiquement pour les Québécois-es. Dans l'état actuel des choses, les redevances versées à l'État québécois apparaissent encore trop faibles. L'essentiel des profits reviendraient donc à l'entreprise privée. De plus, ce sont des compagnies privées et non le peuple québécois qui contrôleraient l'exploitation du gaz de schiste. Au plan environnemental, l'exploitation des gaz de schiste produit des eaux et des boues contaminées (pollution des sols) qui mettent en danger les nappes phréatiques et les cours d'eau et émettent des gaz à effet de serre augmentant localement les émissions de GES. Au plan social, ce type de production a des effets nuisibles sur les populations locales : pollution visuelle et sonore, trafic lourd, etc. Même si l'exploitation du gaz de schiste serait bénéfique pour notre autonomie énergétique, nous pensons que cela n'est pas suffisant pour en recommander le développement.

Pour ce qui est du pétrole, celui qu'on trouve en Gaspésie et sur l'île d'Anticosti serait probablement de type non conventionnel, ce qui exigerait le procédé de fracturation. Il y a donc tout lieu de penser que les impacts environnementaux seraient les mêmes que pour le gaz de schiste<sup>6</sup>. Quant au pétrole extracôtier (dans le golfe du Saint-Laurent et dans le gisement Old Harry), les avis scientifiques sont à l'effet que les risques de son exploitation pour l'écosystème marin seraient énormes.

---

<sup>5</sup> Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, document de consultation, p. 5.

<sup>6</sup> [http://www.rncreq.org/images/UserFiles/files/Plateforme\\_energie\\_RNCREQ\\_2013\\_finale.pdf](http://www.rncreq.org/images/UserFiles/files/Plateforme_energie_RNCREQ_2013_finale.pdf), p. 10 (consulté le 22 septembre 2013).

Par conséquent et en accord avec les principes du développement durable qui sous-tendent les objectifs québécois en matière de politique énergétique, ne serait-il pas préférable de laisser ces sources d'énergie là où elles sont? Devant la raréfaction des espaces de nature vierge, ne ferait-on pas un meilleur choix si nous décidions de réserver le riche écosystème du Saint-Laurent et du golfe au tourisme ou à d'autres activités économiques qui entraîneraient plus de valeur à long terme et moins de dommages sur l'environnement?

**(d) L'économie extractiviste rend l'économie dépendante des matières premières**

De manière plus générale, toute la question de l'exploitation des hydrocarbures renvoie à la notion de l'« économie primarisée ». Cette notion, élaborée par Harold Innis<sup>7</sup>, désigne une économie qui mise essentiellement sur l'extraction et l'exportation de ressources naturelles. L'histoire du Canada et du Québec regorge d'exemples de ce type : l'exploitation des peaux de castor, du ginseng, de la morue, du bois de sciage, du fer, des épinettes pour la production de papier journal, de l'or ou du nickel. Le Canada de Stephen Harper poursuit la même logique avec le pétrole des sables bitumineux et nous nous apprêtons à emboîter le pas avec le pétrole et le gaz de schiste.

Dans une économie primarisée, la valeur et l'abondance de la ressource incite à l'exploiter le plus rapidement possible, ce qui a pour effet de créer des revenus faciles pour les travailleurs et les capitalistes. En revanche il existe de nombreux effets pervers : « [...] la surexploitation des ressources, l'éloignement progressif des lieux d'extraction à mesure que la ressource s'épuise, et donc le déplacement des populations vers les lieux d'extractions, la dépendance aux marchés extérieurs, la volatilité de la rente, le détournement du travail et de l'investissement du secteur domestique et de la fabrication vers le secteur de l'exportation. »<sup>8</sup> Dans une économie de type extractiviste, non seulement les bénéfices économiques ne sont qu'à court terme – tant que la ressource n'est pas épuisée –, mais en plus, une économie de ce type se met en situation de dépendance vis-à-vis des cours mondiaux de la ressource et des besoins des économies importatrices, en plus de négliger le développement de son secteur manufacturier. On comprendra que l'idée même de développement du nord québécois, par exemple, tel qu'il est envisagé actuellement, s'inscrit dans ce modèle d'économie primarisée. Nous croyons qu'il faut éviter ce piège également pour ce qui est des hydrocarbures et privilégier à la place le développement d'énergies renouvelables et alternatives, développement qui pourrait représenter un véritable moteur de développement économique durable à long terme. Sinon, le Québec perdra du temps, des ressources et contribuera à empirer le problème environnemental et climatique.

En décidant maintenant d'initier une réelle transition énergétique, nous nous donnerions l'occasion de développer une expertise au Québec, de respecter nos engagements et de prendre nos responsabilités à l'égard de l'humanité actuelle et des générations futures.

## **2.2 Refuser l'acheminement du pétrole par oléoduc**

Ce n'est pas sans crainte que nous lisons l'objectif 6 du gouvernement, qui propose d'« assurer à long terme la sécurité et la diversité des approvisionnements énergétiques du Québec ». Ne peut-on y voir la volonté d'acheminer au Québec du pétrole albertain par la construction d'un nouveau pipeline

---

<sup>7</sup> Harold INNIS, *Staples, Market and Cultural Changes*, McGill-Queen's University Press, Canada, 1995, 506 p. Voir aussi: <http://www.iris-recherche.qc.ca/publications/oleoduc>.

<sup>8</sup> Éric Pineault, *La panacée. L'histoire du panax quiquefolius et le mirage de l'économie extractive*, revue *Liberté*, no. 300, été 2013.

(TransCanada Pipelines) ou par l'inversion de la ligne 9B (Enbridge)? Le gouvernement actuel n'a d'ailleurs pas caché ses intentions en ce sens. Or, nous croyons encore que ce serait une très mauvaise décision.

<b>Arguments</b>
(a) Accroître les importations de pétrole albertain aurait pour conséquence en amont de stimuler la production du pétrole des sables bitumineux
(b) Le pétrole d'ici n'est pas plus écologique
(c) Le transport du pétrole par pipeline n'est pas plus sécuritaire que le train
(d) L'importation du pétrole albertain ne sera pas bénéfique à l'économie québécoise

### **(a) Accroître les importations de pétrole albertain aurait pour conséquence en amont de stimuler la production du pétrole des sables bitumineux**

La stratégie canadienne et albertaine est claire : désenclaver le pétrole sale albertain en l'acheminant vers le Pacifique (Northern Gateway), vers le Golfe du Mexique (Keystone XL), ou vers l'est du Canada et des États-Unis (TransCanada Pipelines et Enbridge). Cette stratégie permettrait de poursuivre la croissance de la production du pétrole issu des sables bitumineux, considéré comme le plus sale de la planète.

Or, comme le montre Greenpeace, le bilan environnemental des sables bitumineux est désastreux : « l'exploitation à ciel ouvert se caractérise par une entreprise de déforestation de grande ampleur [...]. Le processus *in situ* repose lui sur le forage de trous pour injecter de la vapeur et du gaz naturel dans les sols. [...] La production d'un baril de sables bitumineux est trois à cinq fois plus émettrice de gaz à effet de serre qu'un baril de pétrole conventionnel. Pour produire un baril de pétrole, il faut deux tonnes de sables bitumineux, plus de cinq barils d'eau et l'équivalent en gaz naturel d'un foyer pendant une journée et demie. Tous les jours, l'industrie des sables bitumineux utilise plus d'eau qu'une ville de deux millions d'habitants et consomme assez de gaz naturel pour chauffer six millions de foyers canadiens. »<sup>9</sup>

Selon l'IRIS, la seule capacité du pipeline 9B (300 000 barils acheminés vers l'est par jour) « entraînerait une augmentation de la production des sables bitumineux de l'ordre de 12 % par rapport au niveau actuel. Un tel accroissement aurait pour conséquence de faire bondir les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 7,9 mégatonnes d'équivalents en dioxyde de carbone (Mt éq. CO<sub>2</sub>) annuellement, soit l'équivalent de 2 centrales au charbon ou 1 650 000 voitures supplémentaires. »<sup>10</sup> Notons que la croissance de la production des sables bitumineux a eu pour effet de faire augmenter les émissions de GES en provenance des sables bitumineux de 23,5 Mt éq. CO<sub>2</sub> en 1990 à 79.5 Mt éq. CO<sub>2</sub> en 2011, une augmentation de 338%. Si les projets d'expansion se réalisent, on estime que cette augmentation sera de l'ordre de 700% entre 1990 et 2020. Le Québec doit à tout prix éviter cette fuite en avant. Il ne doit pas être un acteur qui favorise l'extraction de ce pétrole, le plus polluant de la planète.

<sup>9</sup> [http://www.rncreq.org/images/UserFiles/files/Plateforme\\_energie\\_RNCREQ\\_2013\\_finale.pdf](http://www.rncreq.org/images/UserFiles/files/Plateforme_energie_RNCREQ_2013_finale.pdf), p.13.

<sup>10</sup> <http://www.iris-recherche.qc.ca/publications/oleoduc>.

**(b) Le pétrole d'ici n'est pas plus écologique**

Une idée répandue veut que consommer le pétrole albertain serait plus écologique, parce qu'on éviterait les émissions de GES associées au transport du pétrole que nous importons depuis l'Afrique du Nord ou l'Europe. Or, en procédant par une analyse du cycle de vie, c'est-à-dire en considérant l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre durant les phases de production, de transport et de raffinage par les divers produits pétroliers importés par le Québec, on constate que seul le pétrole en provenance du Nigéria présente un pire bilan environnemental que le pétrole albertain. À titre d'exemple, un baril de pétrole albertain émet en moyenne 132 kg éq. CO<sup>2</sup>, soit 67% de plus qu'un baril importé d'Algérie, qui émet en moyenne 79 kg éq. CO<sup>2</sup>.

**(c) Le transport du pétrole par pipeline n'est pas plus sécuritaire que le train**

Bien sûr, le transport du pétrole par train n'est pas recommandable dans le contexte actuel où les wagons ne sont pas suffisamment sécurisés. Mais « du côté des pipelines, le bilan n'est pas plus réjouissant. En 2012 seulement, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a recensé, au Canada, 157 accidents ou incidents liés aux pipelines et impliquant des déversements. Depuis 2003, pas moins de 930 de ces accidents ou incidents ont impliqué des déversements.

Selon l'Agence internationale de l'énergie, le transport par pipeline cause le déversement de trois fois plus de pétrole que le transport par voie ferroviaire. Les incidents sont plus fréquents par train, mais les quantités déversées par les pipelines sont en moyenne beaucoup plus importantes »<sup>11</sup>.

Et, faut-il le rappeler, « Les terrains et les eaux souterraines contaminés au Québec le sont par des hydrocarbures pétroliers dans une proportion de 65%. Dans les régions froides, les déversements pétroliers font partie des problèmes de pollution causant le plus de dommages, dont notamment des menaces pour la santé humaine et les écosystèmes.

Les produits pétroliers peuvent être très mobiles dans le sol selon leur nature et celle du milieu où se produit un déversement. Ils peuvent facilement migrer pour contaminer les eaux souterraines ou les eaux de surface, dont les sources d'approvisionnement en eau potable. Ainsi, une petite quantité de pétrole peut contaminer un vaste territoire, causant des dommages irréremédiables à la faune et à la flore, et le rendant impropre à toute activité humaine. »<sup>12</sup>.

**(d) L'importation du pétrole albertain ne sera pas bénéfique à l'économie québécoise**

« Le premier ministre du Nouveau-Brunswick, David Alward, soutient que le projet de TransCanada entraînera la création d'environ 2000 emplois lors de la phase de construction du pipeline, plus quelques centaines d'emplois dans les centres de raffinage, mais le vice-président de la compagnie avoue être incapable d'estimer le nombre d'emplois qui verront le jour. Selon Équiterre et le WWF, «la construction d'un pipeline n'offre en général que des gains économiques à court terme.»

Des spécialistes en énergie en viennent à la même conclusion que les groupes environnementaux. Puisque les pipelines sont automatisés, peu de personnes travaillent à leur fonctionnement et à leur

---

<sup>11</sup> Le Plan vert. (2012) Québec solidaire, [http://www.quebecsolidaire.net/wp-content/uploads/2012/08/Plan\\_vert\\_web.pdf](http://www.quebecsolidaire.net/wp-content/uploads/2012/08/Plan_vert_web.pdf)

<sup>12</sup> Ibid.

entretien. Les véritables gagnants seront les producteurs de pétrole. D'ailleurs ceux-ci sont, pour la plupart, des multinationales et des sociétés nationales étrangères. »<sup>13</sup>.

## 2.3 La question de l'efficacité énergétique pour réduire notre consommation énergétique

Le document mise sur l'efficacité énergétique pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre. L'objectif est louable, d'autant plus que l'efficacité énergétique est considérée aujourd'hui comme une filière énergétique à part entière, qui coûte « trois fois moins cher que construire de nouvelles centrales [hydroélectriques] et de cinq à six fois moins cher que produire de l'énergie à partir de la biomasse et du vent. »<sup>14</sup>

Cependant, il y a ici un point aveugle. Depuis que nous faisons des efforts en efficacité énergétique, l'énergie économisée par habitant dans le secteur résidentiel « [...] a été entièrement utilisée pour de nouveaux usages, ne permettant pas de réduire, voire de stabiliser la consommation totale d'énergie [...] » de ce secteur. Cela s'explique par l'augmentation de la taille des logements ou par le nombre grandissant d'équipements énergivores (spas, téléviseurs, ...).

C'est ce que les défenseurs de la décroissance économique appellent « l'effet rebond ». Malgré l'efficacité écologique plus grande de nos produits actuels, la poursuite du modèle d'économie de croissance entraîne en fin de compte une dégradation globale : « Les baisses d'impact et de pollution par unité de marchandise produite se trouvent systématiquement anéanties par la multiplication des unités vendues [...]. La « nouvelle économie » est certes relativement immatérielle ou moins matérielle, mais elle remplace moins l'ancienne qu'elle ne la complète. »<sup>15</sup> Au total, l'empreinte écologique de l'humanité continue de croître et de dépasser largement la capacité des écosystèmes à les ressources extraites.

Au plan énergétique, le Québec demeure l'un des plus gros consommateurs au monde, devant d'autres pays nordiques, qui ont pourtant les mêmes contraintes climatiques que les nôtres.

C'est cet impensé derrière le problème actuel que nous devons interroger. S'il est vrai, comme le dit le document de consultation de la commission, que le Québec aura encore besoin de plus de 15,5 Mtep de pétrole, de gaz et de charbon annuellement en 2020 même si nous atteignons nos cibles de réduction de 25% de GES, c'est que le document ne remet jamais en question notre modèle d'organisation socio-économique, basée sur la croissance infinie de la production et de la consommation.

## 3 Vers les énergies renouvelables

### 3.1 Des énergies inépuisables de faible impact écologique

Deux principales raisons guident notre choix des énergies renouvelables: leur caractère inépuisable et leur faible empreinte écologique.

---

<sup>13</sup> Ibid

<sup>14</sup> Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, document de consultation, p. 23.

<sup>15</sup> Serge Latouche, *Pour une société de décroissance. Absurdité du productivisme et des gaspillages*, *Le Monde diplomatique*, nov. 2003, p. 18-19.

<b>Arguments</b>
(a) Investir à long terme pour les énergies inépuisables.
(b) Promouvoir les énergies renouvelables pour leur faible impact sur l'environnement.
(c) Promouvoir les énergies renouvelables puisque les risques de catastrophe écologique sont fortement diminués.

### **(a) Investir à long terme pour les énergies inépuisables.**

Comme leur nom l'indique si bien, les énergies renouvelables sont des énergies inépuisables et donc tout investissement réalisé dans l'infrastructure pour ces énergies constitue un investissement sur le long terme. Les infrastructures investies s'adressent à une énergie toujours présente, qu'elle soit eau, vent, soleil ou géothermie. Les infrastructures ne deviendront donc pas désuettes par épuisement de la ressource. Contrairement aux énergies basées sur l'extraction qui, de par leur nature, sont appelées à être finies. En effet, en calculant la production et la consommation mondiales par rapport aux réserves connues en énergie fossile on estime l'épuisement des ressources en hydrocarbure ou en gaz à un horizon de 58 ans<sup>16</sup>. Par suite, tout investissement dans ces énergies fossiles possède une utilité finie qui se termine avec l'épuisement de la nappe ou de la réserve. A cette limite temporelle inéluctable, les bâtiments et toute infrastructure seront relégués sur un coin de terre, sans autre avenir que de dépérir en espérant que nous serons en mesure de veiller à ce que leur dégradation ne vienne polluer les espaces environnants.

### **(b) Promouvoir les énergies renouvelables pour leur faible impact sur l'environnement.**

Le principe de précaution écologique nous amène à développer les énergies renouvelables plutôt que les énergies fossiles. Les énergies renouvelables par essence n'affectent que faiblement l'environnement au contraire des énergies fossiles, dont l'extraction et l'utilisation sont de hauts facteurs polluants et générateurs de gaz à effets de serre. En ce sens, il faut les privilégier tout en contrôlant les effets négatifs qu'elles peuvent produire sur la faune, la flore et les populations environnantes.

### **(c) Promouvoir des énergies renouvelables puisque les risques de catastrophe écologique sont fortement diminués.**

Les effets de production et d'utilisation des énergies renouvelables étant contrôlés, aucune catastrophe écologique de l'ampleur des déversements pétroliers ne saurait être causée par ces énergies. Par contre, en investissant dans l'extraction du pétrole et du gaz, nous sommes malheureusement inévitablement en présence d'un potentiel de catastrophe écologique, qu'il soit dû à une erreur ou à de la malveillance humaine, à une défaillance technique ou encore à des tempêtes climatologiques provoquant la rupture des infrastructures. Nous n'avons qu'à nous rappeler l'origine de quelques-unes des catastrophes écologiques majeures répertoriées depuis 40 ans<sup>17</sup> pour comprendre que nous ne sommes à l'abri d'aucune de ces catastrophes dès que nous extrayons des énergies fossiles (Tableau 1). Depuis ces 30

<sup>16</sup>[http://www.bp.com/assets/bp\\_internet/globalbp/globalbp\\_uk\\_english/reports\\_and\\_publications/statistical\\_energy\\_review\\_2011/STAGING/local\\_assets/pdf/statistical\\_review\\_of\\_world\\_energy\\_full\\_report\\_2012.pdf](http://www.bp.com/assets/bp_internet/globalbp/globalbp_uk_english/reports_and_publications/statistical_energy_review_2011/STAGING/local_assets/pdf/statistical_review_of_world_energy_full_report_2012.pdf). Consulté le 18 septembre 2013

<sup>17</sup>[http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste\\_des\\_principaux\\_d%C3%A9versements\\_p%C3%A9troliers](http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_principaux_d%C3%A9versements_p%C3%A9troliers). Consulté le 15 septembre 2013

dernières années, les 25 désastres majeurs ont totalisé 22 311 500 tonnes, l'équivalent de 187 864 000 barils de pétrole. La prudence devant de telles catastrophes et la sagesse de reconnaître nos limites humaines dans la sécurisation des sites dangereux nous recommandent donc de nous tourner vers des énergies qui ne pourront causer de telles catastrophes.

Tableau 1 : Cause des catastrophes écologiques majeures de déversement pétrolier

Date	Lieu	Tonnes de Pétrole déversé	Cause du déversement
Mars 2010 à septembre 2011	Comté de Kern, Etats-Unis	1 230 000 t	Défectuosités survenues lors de l'extraction dans les puits terrestres
avril à juillet 2010	Golfe du Mexique, Etats-Unis	678 000t	Défectuosités survenues lors de l'extraction dans les puits maritimes de la plateforme Deepwater Horizon
25 octobre 1994	Russie	104 400t	défaillances techniques de l'oléoduc Khayaga Oussinik
9 jours en janvier 1991	Irak	de 700 000 à 1 283 000 t de pétrole brûlés	Intentionnel pendant la guerre du Golfe
1978	Mer du Nord	252 000 t	Naufrage de l'Amoco Cadiz causé par une tempête maritime

### 3.2 Vers une politique concertée de l'énergie

Arguments
(a) Rendre le Québec maître de ses choix énergétiques par une nationalisation de l'énergie.
(b) Renforcer le pouvoir des études d'impact social, économique et environnemental.
(c) Sortir de la dépendance des hydrocarbures d'ici 2030.

#### (a) Rendre le Québec maître de ses choix énergétiques par une nationalisation de l'énergie.

Le virage vers une économie verte suppose des changements profonds de notre structure économique. Cela ne peut se faire sans étudier dans leur globalité tous les intrants énergétiques quelle que soit leur source, hydroélectrique, éolienne, solaire ou fossile, et d'un autre côté tous les extrants ou besoins énergétiques. Que ce soit pour les particuliers ou l'industrie. Ce virage nécessite donc une véritable politique menée de concert et cette commission sur les enjeux énergétiques du Québec en est une première démarche que nous saluons. Il faut aller plus loin et permettre au peuple québécois de prendre en main sa destinée énergétique. Le Québec doit donc favoriser la participation majoritaire de l'État québécois dans les entreprises oeuvrant dans le domaine de l'énergie allant au besoin vers une nationalisation de ces entreprises. Ce n'est qu'à cette condition que les Québécois seront réellement maîtres de leurs choix énergétiques. Ce n'est aussi qu'à cette condition que la course au profit ne dictera pas les orientations énergétiques de la nation québécoise.

#### (b) Renforcer le pouvoir des études d'impact social, économique et environnemental.

Connaissant toutes les implications sociales et économiques des grands projets énergétiques, le Québec doit aussi renforcer les mécanismes d'étude de ces risques. L'adoption de grands projets énergétiques ne doit jamais se faire dans la précipitation mais nécessite au contraire une réflexion approfondie.

Depuis 1979, le Québec s'est doté d'un organisme, le BAPE<sup>18</sup>, qui étudie la durabilité des projets selon les trois sphères sociale, économique et environnementale. Misant sur cette démarche d'écoute des acteurs et des populations concernés, le Québec doit renforcer les pouvoirs du BAPE et les arrimer avec les orientations énergétiques du Québec.

### **(c) Sortir de la dépendance des hydrocarbures d'ici 2030.**

Nous exprimons ici le besoin de continuer une réflexion complète et participative. Les enjeux sont d'importance et d'autres pays pavent déjà la voie vers une indépendance totale des hydrocarbures. Vous avez reçu ici même dans cette commission le mémoire de L.E Boudreault et S.P. Breton qui citaient l'exemple du Danemark<sup>19</sup>. Le Danemark prévoit de s'affranchir du pétrole d'ici 2050. Selon nous, le Québec peut définitivement suivre cette voie. Il se compare au Danemark en termes de rigueur climatique, de population (5,5 millions d'habitants) et de disparité géographique. Nous avançons même que le Québec, grâce à ses atouts hydroélectriques, pourrait réaliser ce virage vers les années 2030, s'il se dotait d'un projet ambitieux de réduction des besoins, d'une refonte de son mode de consommation énergétique et d'une production avec les énergies renouvelables.

## **4 Pour un développement durable en Estrie**

Le potentiel du Québec pour développer la production d'énergie renouvelable est amplement discuté sur les diverses tribunes. Nous laisserons donc à d'autres intervenants le soin de développer des solutions efficaces et écologiquement responsables. En tant que citoyens sherbrookoïses, nous concentrerons sur des mesures estriennes, et plus spécifiquement sur les mesures liées au chauffage et au transport. En effet ces deux secteurs sont très gourmands en énergie fossile et nous montrerons que nous pouvons nous en affranchir.

### **4.1 Pour une autonomie énergétique des quartiers**

<b>Arguments</b>
(a) Décentraliser les sites de production d'énergie.
(b) Implanter des quartiers écoénergétiques.
(c) Recycler le potentiel énergétique des usines pour le chauffage des bâtiments publics.

#### **(a) Décentraliser les sites de production de l'énergie.**

La politique énergétique qui a cours en ce moment au Québec est une politique centralisée. L'électricité notamment est produite par de grands centres de production hydroélectrique qui diffusent l'énergie à travers de vastes réseaux traversant le pays du Nord au Sud. Or, un autre mode de répartition de l'énergie pourrait limiter ces grands centres de production qui polluent et défigurent l'environnement, diminuant aussi le nombre de grandes lignes de transport. Pour cela, il est possible de concevoir des quartiers écoénergétiques dont la dépendance énergétique est diminuée.

#### **(b) Implanter des quartiers écoénergétiques.**

<sup>18</sup> BAPE: Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. <http://www.bape.gouv.qc.ca/>

<sup>19</sup> <http://www.ledevoir.com/politique/quebec/387925/l-eolien-ne-merite-pas-d-etre-designe-bouc-emissaire>

Le Québec pourrait s'inspirer des écoquartiers dont l'exemple le plus connu est l'écoquartier Vauban dans la ville de Fribourg en Allemagne<sup>20</sup>. Construit il y a 20 ans sur le site de vieilles casernes, ce quartier a développé des structures pour valoriser l'autonomie énergétique. Grâce à une réduction des besoins énergétiques, à la géothermie, à l'installation de plaques photovoltaïques et de collecteur d'énergie solaire ce quartier est autosuffisant pour son chauffage. A Sherbrooke, les quartiers pourraient devenir écoénergétiques en diversifiant les sources d'approvisionnement en énergie et en misant sur l'efficacité énergétique. Pour ne citer que quelques énergies renouvelables prometteuses pour rendre les quartiers écoénergétiques : la géothermie développable à Sherbrooke grâce aux rivières qui la traversent, le solaire thermique pour chauffer les bâtiments et la biomasse pour récupérer les déchets domestiques et forestiers.

### **(c) Recycler le potentiel énergétique des usines pour le chauffage des bâtiments publics.**

Les usines consommatrices d'eau pour refroidir leurs turbines pourraient contribuer au chauffage de nombreux bâtiments publics. Ainsi, par exemple l'AmericanBiltrite qui fabrique des caoutchoucs au centre de Sherbrooke, détourne les eaux de la rivière pour refroidir ses turbines puis la rejette dans la rivière. Pourtant, l'usine est entourée de grands bâtiments publics, que ce soit la société d'histoire, le musée de la nature ou le séminaire de Sherbrooke qui gagneraient à être chauffés par les eaux chaudes issues de l'AmericanBiltrite. Cet exemple simple montre comment l'on pourrait d'une part limiter le réchauffement de la rivière et d'autre part limiter des dépenses énergétiques pour chauffer de grands bâtiments.

## **4.2 Toujours la voiture individuelle**

Sachant que le transport est responsable de 40% de notre consommation en hydrocarbure, il est essentiel de revoir l'organisation de nos cités qui ont été conçues autour de l'usage de l'automobile. Chaque ville doit développer un réseau de transport en commun intra muros et extra muros pour relier les villes entre elles ainsi qu'au milieu rural.

<b>Arguments</b>
(a) Limiter l'usage de l'automobile.
(b) Analyser les causes de la désaffection du transport en commun pour mieux y remédier.
(c) Promouvoir positivement le transport en commun pour toutes les catégories de la population.

### **(a) Limiter l'usage de l'automobile.**

La ville de Sherbrooke a réalisé de nombreux efforts pour promouvoir le transport durable. Depuis 2005, l'Université de Sherbrooke a innové en se dotant d'une politique de transport durable. Tout particulièrement, l'Université offre gratuitement l'accès aux autobus de la Société de transport de Sherbrooke (STS) à ses étudiants et des avantages pour son personnel. Le CEGEP de Sherbrooke et plusieurs employeurs ont emboîté le pas, ce qui a permis à la STS d'offrir à sa population un meilleur service<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Observatoire Villes inclusives (2006) Fribourg. Ecoquartier de Vauban. [http://www.uclg-cisd.org/sites/default/files/Fribourg\\_2010\\_fr\\_final.pdf](http://www.uclg-cisd.org/sites/default/files/Fribourg_2010_fr_final.pdf)

<sup>21</sup> Société de transport de la ville de Sherbrooke. <http://www.sts.qc.ca/>

Toutefois, les résultats restent encore faibles puisque 86% de la population active de plus de 15 ans délaissent les modes de transport durable, préférant utiliser la voiture pour leurs déplacements<sup>22</sup>. Les aînés sherbrookoïses ne privilégient pas plus le transport collectif puisque seulement 4% d'entre eux utilisent le transport en commun une fois par semaine au minimum.

**(b) Analyser les causes de la désaffection du transport en commun pour mieux y remédier.**

Pour montrer comment le Québec s'est enfoncé dans un développement axé sur le transport individuel, comparons deux villes équivalentes : Sherbrooke au Québec et Angers en France (Tableau 1). La population de la ville d'Angers est similaire à celle de Sherbrooke, mais sa superficie intra muros n'est que de 42,7 km<sup>2</sup> contre 366 km<sup>2</sup> à Sherbrooke. Toutefois, Angers a bâti son réseau de transport collectif en incluant les communes avoisinantes<sup>23</sup>. Le réseau de transport collectif dessert donc 263 000 habitants répartis sur une superficie de 540 km<sup>2</sup>. Nous pourrions donc comparer deux réseaux dont la population est équivalente en terme de densité : 440 habitants au km<sup>2</sup> à Sherbrooke pour 487 habitants au km<sup>2</sup> à Angers. Il est remarquable de constater que le nombre d'arrêts est équivalent : 1 500 arrêts à Sherbrooke pour 1 585 à Angers. Globalement, la population de ces deux villes possède une proximité au transport équivalente même si les choix du réseau sont différents avec Sherbrooke qui mise sur un plus grand nombre de lignes d'autobus (31 contre 12) et si Angers s'est dotée d'une liaison en tramway. La ville d'Angers a réservé 18 km de couloir d'autobus et cinq stationnements incitatifs contre un seul à Sherbrooke. Un réseau somme toute similaire, et pourtant la comparaison s'arrête là car les résultats sont très différents. En effet, pendant l'année 2012, les autobus angevins ont transporté presque quatre fois plus de passagers.

Tableau 1 : Comparaison des réseaux de transport collectif sherbrookoïses et angevin

Communauté urbaine	Sherbrooke	Angers
Densité de la population	440 hab/ km <sup>2</sup>	487 hab/ km <sup>2</sup>
Autobus	17+14	12 + 1 tramway
Transport spécialisé	5 taxi bus	5 taxi bus ruraux
Arrêt autobus	1500 points d'arrêt	1 585 points d'arrêt
Parking relais	1	4
Voies réservées		18 kms
Nombre passagers	7 835 000	30 300 000
Longueur parcourue	5 780 000 km	10 248 723 km
Tarif		
1 ticket	3,25\$	1,94\$
Mensuel	67,75\$	41,35\$

La différence de fréquentation serait-elle due au coût des billets, puisqu'un voyageur sherbrookoïse paye son billet une moitié plus cher? Serait-ce la fréquence des moyens de transport puisque le tramway traverse la ville d'Angers toutes les huit minutes ou encore un réseau plus densément dessiné puisque le transport angevin a parcouru le double de parcours de celui de Sherbrooke? Mais ne peut-on pas se demander si les incitatifs pour utiliser le transport en commun ne sont pas plus pressants en France qu'au Québec, où la voiture a modelé notre paysage urbain?

<sup>22</sup> Portrait de la mobilité durable et de l'environnement bâti. Ville de Sherbrooke. Agence de la santé et des services sociaux de l'Estrie. 2011.

<sup>23</sup> [http://fr.wikipedia.org/wiki/Transports\\_en\\_commun\\_angevins](http://fr.wikipedia.org/wiki/Transports_en_commun_angevins)

### **(c) Promouvoir positivement le transport en commun pour toutes les catégories de la population.**

Si toutes ces raisons contribuent à ce que les Sherbrookoïses délaissent le transport public, il est certainement du devoir des autorités publiques d'infléchir des habitudes qui contrecarrent les cibles énergétiques et entraînent l'émission excessive de gaz à effet de serre. On ne peut pas miser sur une électrification des voitures individuelles pour limiter les gaz à effet de serre : d'une part parce que cette électrification avance trop lentement avec une projection de 5% des voitures personnelles électrifiées en 2020<sup>24</sup>, d'autre part, parce que les externalisations suite à un grand nombre de voitures engendrent des dommages sur le tissu urbain et sur l'empreinte écologique par la nécessité toujours plus grande de libérer des espaces pour le parc automobile.

Des expériences montrent qu'il est possible par une forte volonté politique d'infléchir les modalités de transport. La communauté de la ville de Grenoble en France a démontré qu'en misant sur un réseau de transport très développé, avec quatre tramways et 25 lignes de bus qui couvrent 16 millions de km, on pouvait réduire le nombre de déplacements en voiture à moins d'un sur deux. En effet, en huit ans, le nombre de déplacements en voiture a chuté de 18% au profit du déplacement en transport collectif (+13%) et du transport en vélo (+44%) dans la communauté grenobloise<sup>25</sup>. Pour arriver à cette cible, le Québec devra promouvoir le transport durable, qu'il soit actif ou collectif. Actuellement, les Québécoises sont encore peu enclins à considérer le transport collectif comme une alternative viable. Les aînés de Sherbrooke estiment par exemple à 98% qu'il est facile d'utiliser sa voiture pour se déplacer mais seulement 20% estiment facile de se déplacer en autobus<sup>26</sup>. Si même les aînés, alors que la conduite automobile devient plus hasardeuse en vieillissant, dévalorisent le transport public c'est que l'image et le service doivent être rehaussés pour que la population le considère comme une alternative viable.

La crainte que le développement des transports ne soit pas suivi par la population a été la plupart du temps démentie par l'engouement de la population pour un nouveau transport si celui-ci est bien conçu. La plupart des incitatifs montrent rapidement des résultats. On a déjà pu remarquer à Sherbrooke comment les étudiants ont massivement pris l'autobus pour se rendre au CEGEP et à l'université dès que celui-ci a été gratuit et dès que le service leur permettait de se rendre rapidement à leurs milieux d'étude. En début et en fin de journée, les autobus sont bondés. Malheureusement, pendant la journée un service moins adéquat ne permet pas aux autres catégories de la population de l'utiliser.

### **4.3 Pour une politique du transport durable**

<b>Arguments</b>
(a) Pour une politique inclusive et diversifiée du transport.
(b) Développer le transport actif et le transport en commun.
(c) Dissuader l'utilisation individuelle de la voiture.

<sup>24</sup> Le mythe du Québec vert, François Cardinal 2008

<sup>25</sup> Enquête déplacement SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise). 2013. <http://www.lametro.fr/489-enquete-menages-deplacements.htm>

<sup>26</sup> Portrait de la mobilité durable et de l'environnement bâti. Ville de Sherbrooke. Agence de la santé et des services sociaux de l'Estrie. 2011.

**(a) Pour une politique inclusive et diversifiée du transport.**

Plusieurs pistes doivent être examinées dans la promotion d'une politique du transport durable, qu'il soit collectif ou actif. La première consiste à améliorer le service de transport durable; la deuxième à créer des incitatifs pour délaisser le transport individuel en voiture au profit du transport collectif. Hormis les effets bénéfiques sur notre consommation énergétique et sur les gaz à effet de serre, il faut tout d'abord rappeler qu'une politique du transport durable est une politique inclusive qui bénéficie à toute la population. En effet, actuellement nombre de personnes se trouvent exclues de la vie sociale car elles ne peuvent conduire de voitures, soit du fait de leur âge, soit par difficulté financière, soit par incapacité motrice ou perceptuelle, soit encore par souci écologique.

Notre population sherbrookoise de plus de 100 000 habitants est une population dont les habitudes de vie sont diversifiées. Un moule ne peut convenir à tout le monde. Certains préfèrent le transport actif, d'autres le transport collectif ou encore le taxi. Il faut varier les modes de transport en fonction des besoins, des habitudes et des préférences. Finalement, la voiture reine comme elle l'est depuis si longtemps brime la liberté de choix des individus. Il faut donc concevoir des modes de transport innovants qui s'adaptent à la densité de population et à ses horaires.

**(b) Développer le transport actif et le transport en commun.**

L'amélioration du transport durable nécessite d'investir tant dans les pistes cyclables, pour que le vélo devienne une alternative sécuritaire au déplacement, que dans les trottoirs. Cette dernière mesure découle directement de la corrélation mise en évidence dans le rapport de mobilité durable de Sherbrooke entre la densité de trottoir d'une zone urbaine et le nombre de trajets effectués à pied<sup>9</sup>. Les trajets à pied doivent être valorisés en proposant des trajets agréables et avec des raccourcis qui évitent les détours faits par les voitures. Les trajets piétonniers sont en effet mal conçus car calqués sur les trajets en voiture obligeant parfois les piétons à parcourir de grandes distances. Les axes principaux de la ville de Sherbrooke doivent être doublés d'une piste cyclable pour promouvoir les trajets utilitaires en vélo. Sherbrooke ne doit pas miser principalement sur le vélo de tourisme comme c'est le cas actuellement où Sherbrooke compte plus de pistes cyclables à la périphérie qu'au centre-ville<sup>9</sup>.

Le réseau de transport collectif doit être amélioré dans la plupart des quartiers que ce soit en rehaussant le nombre d'arrêts ou la fréquence des autobus. Tant que les arrêts d'autobus seront éloignés des points de service, les aînés délaisseront ce transport. Actuellement, plusieurs zones de Sherbrooke n'offrent que peu d'arrêts d'autobus à moins de 10 minutes de marche<sup>9</sup>. De plus, les prix des titres de transport devront être compétitifs par rapport à la voiture qui semble une alternative peu coûteuse car les coûts réels sont distribués sur la population entière.

**(c) Dissuader l'utilisation de la voiture individuelle.**

Si un service de transport efficace est indispensable, des incitatifs pour dissuader l'utilisation de la voiture doivent aussi être mis en place. Les incitatifs pourraient être d'ordre fiscal en fonction de la consommation en énergie de la voiture mais aussi des incitatifs pour stationner sa voiture et utiliser d'autres moyens de transport dès que possible. Actuellement, l'incitatif est au contraire à se déplacer continuellement en voiture. En effet, la politique qui demande à chaque commerçant d'offrir des places de stationnement à leurs clients incite celui-ci à parcourir la ville en voiture de commerçant en commerçant. Pire, elle dissuade le client qui voudrait garer sa voiture en un lieu central pour faire ses emplettes à pied. Pour persuader l'automobiliste de délaisser sa voiture, le prix de tout stationnement

en ville devrait donner accès au transport public. Ainsi, le conducteur hésiterait entre poursuivre sa tournée de ville en voiture ou en autobus puisque ce dernier serait déjà payé.

#### 4.4 Pour une urbanisation intégrée

Les besoins énergétiques sont intimement liés à l'occupation du territoire. Le rapport de la présente commission y fait référence mais de notre point de vue ne prend pas la mesure de cette variable si influente pour l'efficacité énergétique. Nous rappellerons ici quelques points sur l'urbanisation et montrerons comment la ville de Sherbrooke se détourne malheureusement d'une urbanisation raisonnée.

Arguments
(a) Dissuader les concentrations des magasins et des services.
(b) Organiser la ville pour les piétons par une politique volontariste.

##### (a) Dissuader les concentrations des magasins et des services.

La concentration des magasins dans des grands centres commerciaux continue de se poursuivre à Sherbrooke. Le carrefour de l'Estrie est un grand pôle d'attraction commercial qui a été doublé il y a cinq ans du complexe commercial du Plateau Saint Joseph qui regroupe des grandes chaînes de magasin. Ce dernier centre très mal desservi par le transport en commun nécessite d'utiliser sa voiture pour s'y rendre. En 2013, dans le centre de Sherbrooke, deux grandes épiceries viennent de fermer leur porte pour se concentrer en une seule et même épicerie. Cette dernière, plus grande, n'est pas située dans une zone résidentielle. Ainsi, l'on a privé deux secteurs de la ville sherbrookoise d'épicerie, obligeant les résidents à rallonger leur trajet pour faire leur épicerie. Cet exemple n'est malheureusement pas isolé puisque les Caisses Desjardins pour des raisons de rentabilité ferment des succursales et même des guichets, obligeant là encore les résidents à se déplacer toujours plus loin avec le risque d'utiliser leur voiture.

##### (b) Organiser la ville pour les piétons par une politique volontariste.

Une volonté politique doit contrecarrer ces fermetures et concentration pour que chaque quartier offre les services essentiels d'épicerie, de banque, des soins médicaux de base et d'éducation. Pour que la ville soit occupée et traversée par des piétons et non des voitures, il faut que chaque citoyen puisse vaquer à ses occupations et remplir ses besoins de base dans son quartier. Les familles doivent pouvoir mener leurs enfants à la garderie de leur quartier et les enfants continuer de se rendre à l'école de quartier. Pour cela, chaque pallier de gouvernement, le municipal, le provincial et le fédéral, doit infléchir le développement durable des quartiers

## 5 Le problème à la racine : sortir de notre économie de croissance et de surconsommation

Le problème énergétique n'est que le symptôme d'un ensemble de problèmes plus fondamentaux qu'il importe maintenant d'exposer. C'est le rôle de Québec solidaire, comme parti progressiste, d'inscrire dans l'espace public une réflexion critique sur les causes profondes à la racine de nos problèmes sociaux, économiques et environnementaux, afin de contribuer à améliorer le monde existant.

## 5.1 De l'économie à la chrématistique, forme perversie de l'économie

L'économie, telle que pensée à l'origine par Aristote et jusqu'aux économistes classiques (Adam Smith, John Stuart Mill, David Ricardo, Karl Marx), était une science morale, c'est-à-dire une science encore préoccupée par des questions de finalité et d'éthique. « Le terme *économique* provient étymologiquement des vocables grecs *oikos* et *nomia*, qui signifient *la norme de conduite du bien-être de la communauté*, ou *maison* dans un sens plus élargi. »<sup>27</sup> Le rôle de l'économie était de penser la juste production et la juste distribution des biens, en vue d'assurer le bonheur de la communauté. C'est en ce sens que certains économistes parlent de revenir à l'économie conçue comme « science du bonheur »<sup>28</sup>.

Au contraire, l'économie telle que nous la connaissons actuellement, dominée par le discours néo-classique, correspond plutôt à ce qu'Aristote appelait la chrématistique, forme perversie de l'économie au premier sens. La chrématistique vise l'accumulation de la monnaie pour la monnaie (*khrema-atos*). Dans l'attitude chrématistique disparaît la référence à la communauté et au bonheur comme finalité. Corrélativement, disparaît toute la question sur les fins de la production : produire pour quoi ? Pour qui ? Comment ? Dans quelles limites ?

## 5.2 Sortir de l'impasse d'une économie de croissance

Il faut bien le dire, notre économie de croissance correspond à la chrématistique. Nos décisions collectives sont encore prises en fonction de la mesure du PIB, qui mesure non le bonheur, mais la valeur des biens et services quantifiables monétairement. Or, nous le savons : la croissance de la valeur de la production, et la croissance des revenus, ne correspondent pas nécessairement à l'accroissement du bien-être d'une population : « Plusieurs études ont révélé que, dans les pays où le revenu moyen par habitant est supérieur à 20 000 dollars, il n'y a aucune corrélation entre l'augmentation des revenus et le bien-être des populations. »<sup>29</sup>

Notre économie productiviste, qui vise la croissance infinie de la production et de la consommation de biens et l'accumulation du capital pour le capital, est donc non seulement désastreuse d'un point de vue environnemental, mais elle échoue en plus à nous rendre plus heureux<sup>30</sup>.

Sur un plan environnemental, nous connaissons trop bien aujourd'hui, depuis le rapport du Club de Rome dans *Les limites à la croissance*<sup>31</sup>, l'impossibilité physique d'un système socio-économique fondé sur la croissance infinie de la production et de la consommation : un tel modèle se heurte fatalement au caractère fini de la biosphère. Ainsi, pour les partisans de la décroissance, la notion même de développement durable est un oxymore, c'est-à-dire une contradiction dans les termes : un développement infini est impossible (non durable) dans un monde fini.

<sup>27</sup> Omar Aktouf, *La stratégie de l'autruche. Post-mondialisation, management et rationalité économique*, Écosociété, Montréal, 2002, p. 57.

<sup>28</sup> Richard Layard, *Le Prix du bonheur. Leçons pour une science nouvelle*, Éditions Armand Colin, 2007, 316p.

<sup>29</sup> Amitiai Etzioni, *Libérons-nous de l'hyperconsommation*. in *La vie meilleure. Mode d'emploi*, Courrier international, hors série, oct.-nov.-déc. 2009, p. 24.

<sup>30</sup> Sur ce point, voir également Robert Skidelsky et Edward Skidelsky, *The Love of Money and the Case of the Good Life*, Allen Lane, 2012.

<sup>31</sup> Dennis Meadows, Donella Meadows et Jorgen Randers, *Les limites à la croissance*, Montréal, Éditions Écosociété, coll. Retrouvailles, 2013, 432p.

En conséquence, comme nous le disions plus haut, il est insuffisant de viser l'efficacité énergétique si nous voulons vraiment atteindre nos objectifs de réduction de GES et si nous voulons sérieusement « répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. » Faut-il le rappeler, le nombre de voitures et les besoins en pétrole augmentent plus vite proportionnellement que la population au Québec! Notre responsabilité historique nous oblige à la cohérence. Pour être cohérent, il faut aussi viser les économies d'énergie, ce qui suppose de sortir du système économique productiviste et de la culture consumériste dans lesquels nous sommes engagés.

### 5.3 Du productivisme au consumérisme : « la nécessité de fabriquer des clients aussi bien que des produits ».

L'histoire du développement de capitalisme nous enseigne que le consumérisme (le mode de vie fondé sur la croissance infinie de la consommation), est apparu comme la condition nécessaire de la survie du capitalisme productiviste : il fallait bien en effet qu'on achète ce qu'on produisait. La sous-consommation est d'ailleurs une des explications de la grande dépression des années 1930. Déjà, dans les années 1920 aux États-Unis, un publicitaire affirmait, dans la revue professionnelle *Printer's Ink* :

« L'appareil productif moderne [...] a non seulement permis, mais même rendu indispensable que la plupart des gens jouissent du confort et des loisirs, que le destin des entreprises repose sur leur capacité à *fabriquer des clients aussi bien que des produits.* »<sup>32</sup>

L'économie de guerre permit de faire redémarrer la machine productiviste. Après la guerre, la publicité et la télévision répandirent et généralisèrent le modèle de la société de consommation dans lequel nous vivons aujourd'hui.

### 5.4 Quelques voies à suivre

(a) L'État comme outil pouvant régler nos problèmes d'action collective
(b) La lutte contre l'obsolescence planifiée des produits et la limitation de la publicité
(c) La lutte contre l'hyperconsommation et la réduction des inégalités par des mesures fiscales
(d) L'investissement dans les biens publics

#### (a) L'État comme outil pouvant régler nos problèmes d'action collective

Pour viser de réelles économies d'énergie, il faut d'abord des cibles précises. Mais aussi, il faut utiliser l'outil politique pour transformer lentement mais sûrement les comportements par des mesures structurantes.

L'utilisation de la voiture en ville, dont nous avons abordé les dérives précédemment, présente un excellent exemple de problème d'action collective, c'est-à-dire une situation où des individus, croyant agir dans leur meilleur intérêt individuel, produisent collectivement un résultat désavantageux pour tous. De prime abord en effet, ce moyen de transport est facile d'utilisation et efficace pour se déplacer rapidement d'un endroit à l'autre. Cependant, l'utilisation répandue de la voiture individuelle entraîne des embouteillages qui contrecarre son efficacité première. Sans compter tous les autres méfaits engendrés par la voiture : morts, blessures, pollution, stress, coûts sociaux et personnels, laideur

<sup>32</sup> Cité par Stuart Ewen, *Consciences sous influence*, Aubier Montaigne, Paris, 1983, p. 65.

urbaine, désocialisation et incivilité. Ce problème d'action collective nécessite la mise en place de règles, soit par des mesures contraignantes (taxation), soit par des incitatifs (récompenses). L'État doit être le maître d'œuvre de telles mesures.

Blanchard et Nadeau proposent, dans leur essai<sup>33</sup>, une stratégie mixte alliant deux types de solutions pour régler les problèmes causés par l'automobile et réduire progressivement de 80% son utilisation en ville :

1. Des solutions en amont : favoriser d'autres modes de transport, pour accroître l'autonomie, c'est-à-dire la liberté individuelle. Il s'agit ici de jouer sur les causes du problème d'action collective.
2. Des solutions en aval : Par des mesures compensatoires (internalisation des externalités négatives de la voiture) visant les automobilistes, qui financeraient ainsi les autres modes de transport. Il s'agit ici de compenser les conséquences négatives de la voiture.

De même, l'État doit utiliser l'outil législatif et réglementaire pour sortir, progressivement, du système productiviste et consumériste dans lequel nous sommes engagés, système qui est en voie de nous autodétruire. Le choix politique émanant d'une réflexion consciente sur les enjeux énergétiques, consuméristes et environnementaux pourrait dans un premier temps sembler contraignant mais ces mesures augmenteraient le bien-être et la liberté de tous.

### **(b) La lutte contre l'obsolescence planifiée des produits et la limitation de la publicité**

La lutte contre l'obsolescence (ou la désuétude) planifiée des produits peut également concourir à une diminution des besoins énergétiques. Pour réguler cette course à la production, installée par un système basé sur le profit, l'État devrait obliger les entreprises à produire des biens durables, comme il est intervenu dans sa Loi sur la protection du consommateur. Il devrait de même réguler la publicité pour s'assurer qu'elle informe sur le produit plutôt que de chercher à induire des émotions qui n'ont que pour but d'inciter le consommateur à acquérir toujours plus. En limitant l'espace publicitaire, et donc son influence, l'État jugulerait l'effet de mode qui pousse le consommateur à acheter le dernier gadget à la mode pour correspondre aux standards sociaux.

### **(c) La lutte contre l'hyperconsommation et la réduction des inégalités par des mesures fiscales**

Les inégalités sociales sont un facteur important de l'hyperconsommation. C'est ce qu'enseigne le principe de la consommation ostentatoire, mis en lumière il y a un siècle par Thorstein Veblen dans *La théorie de la classe de loisir* et abondamment confirmé depuis par les études en économie comportementale. Au-delà d'un certain niveau de richesse, la consommation ne vise pas à satisfaire des besoins mais plutôt à afficher son statut social, voire à se distinguer en imitant le niveau de vie des classes supérieures. Ainsi, plus une société est inégalitaire, plus le niveau de consommation est tiré vers le haut. C'est pourquoi on observe que l'enrichissement de l'élite économique ces dernières années a entraîné une cascade de dépenses vers les couches sociales inférieures : « [...] les nouvelles habitudes de consommation des plus riches n'ont [...] pas modifié directement la consommation de l'ensemble de la population. Elles ont, en revanche, modifié le cadre de référence façonnant les aspirations de la population située juste en-dessous d'eux; à son tour, celle-ci s'est mise à consommer davantage,

---

<sup>33</sup> Martin Blanchard et Christian Nadeau, *Cul-de-sac : l'impasse de l'automobile en milieu urbain*, Montréal, HélioTropé, 2007, 126p.

bouleversant le cadre de référence des couches sociales immédiatement inférieures, et ainsi de suite tout au long de l'échelle. »<sup>34</sup>

Hervé Kempf fait le lien explicite entre les inégalités et la crise environnementale. S'il est vrai que la concentration de richesse dans une société stimule la consommation, alors la protection de l'environnement passe par une réduction des inégalités. En d'autres mots : protection de l'environnement et justice sociale, même combat!<sup>35</sup>

Comme le propose Robert Frank dans son essai, une solution à ce problème de l'hyperconsommation induite par les inégalités économiques serait d'introduire un impôt progressif (et non dégressif) sur la consommation, en remplacement de l'impôt progressif sur le revenu.

#### **(d) L'investissement dans les biens publics**

L'investissement dans les biens publics serait une autre manière de réduire la consommation individuelle. Pour reprendre la définition qu'en donne l'économiste Paul Samuelson, les biens publics sont des biens *non exclusifs* (« L'usage de ces biens par l'un ne prive pas les autres de leur usage »<sup>36</sup>) et *non rivaux du point de vue de la consommation* (« L'utilisation par l'un n'entraîne pas de diminution de la quantité ou de la qualité pour l'autre »).

Joseph Heath éclaire la notion de biens publics en les rebaptisant « biens de club ». Par exemple, un club de conditionnement physique sert d'intermédiaire par lequel les membres achètent collectivement de l'équipement. Les frais d'abonnement permettent aux membres d'utiliser l'équipement du club. Ainsi, le coût élevé des équipements est partagé de manière optimale, c'est-à-dire de manière à en maximiser l'utilité pour le plus grand nombre de personnes.

L'investissement dans les biens et les services publics permet donc de maximiser l'utilité de ces biens et de minimiser leur coût. Pensons, encore une fois, à l'investissement dans les transports collectifs. Selon Richard Bergeron, spécialiste de la question, il en coûte 8 000\$ par année pour chaque véhicule qui circule sur nos routes<sup>37</sup>. C'est sans compter tous les autres coûts sociaux et environnementaux engendrés par la voiture. Investir sérieusement dans les transports en commun mais aussi dans toute une gamme de biens et de services publics serait donc une manière d'augmenter le bien-être global à un moindre coût, tout en diminuant le niveau de consommation individuel et en reconstruisant un esprit de communauté nécessaire à la sortie d'une économie productiviste fondée sur la consommation individuelle.

---

<sup>34</sup> Robert Frank, *Pour un impôt progressif sur la consommation*, Books, no. 18, déc. 2010 – janvier 2011, propos recueillis par Sandrine Tolotti, p. 20. Voir aussi Robert Frank, *La course au luxe. L'économie de la cupidité et la psychologie du bonheur*, Markus Haller, 2010.

<sup>35</sup> Hervé Kempf, *Comment les riches détruisent la planète*, Paris, Seuil, 2007.

<sup>36</sup> Toutes les citations suivantes viennent de Joseph Heath, *Sale argent. Petit traité d'économie à l'intention des détracteurs du capitalisme*, Montréal, Les Éditions Logiques, 2009, p. 111 à 114.

<sup>37</sup> Richard Bergeron, *Première décennie de Kyoto - Toujours aussi dépendants de la voiture*, *Le Devoir*, 28 juillet 2008.

## 6 Conclusion

Ce mémoire a pour but de montrer comment le Québec, qui a toujours tenu un discours environnementaliste en faveur des accords de Kyoto, devrait continuer dans cette voie. Les raisons invoquées tout au long de ce mémoire ont montré que l'on ne pouvait, par précaution environnementale, hypothéquer l'avenir des générations futures en investissant dans les énergies fossiles. Les recherches actuelles montrent la contradiction qu'il y a à développer la filière énergétique des énergies sales au détriment des énergies renouvelables. En effet, les réserves d'énergies fossiles s'épuisent et deviennent de moins en moins rentables alors qu'au contraire les recherches en énergies renouvelables permettent d'en espérer une efficacité de plus en plus grande.

Nous insistons sur la nécessité de changer de paradigme pour ne plus valoriser la croissance dans une société de consommation effrénée. Au contraire, nous mettons en avant qu'il faut valoriser l'efficacité énergétique, non pour pouvoir plus consommer, mais pour diminuer notre impact environnemental sur notre planète. Le dernier rapport du GIEC paru ce lundi 30 septembre nous indique clairement que nous n'avons maintenant que le choix de ralentir drastiquement nos émissions de gaz à effet de serre. L'État peut et doit utiliser l'outil législatif et réglementaire afin de restructurer nos villes, développer nos transports collectifs et changer progressivement les comportements et les mentalités. Ce changement ne pourra se faire qu'avec de la volonté et en osant des politiques et des solutions innovantes.

Dans ce mémoire, nous avons pavé la voie vers de nouvelles avenues en explorant le transport qui est le secteur dont les émissions sont les plus importantes. Le transport durable, soit en vélo, à pied ou en transport en commun, doit être privilégié. Il ne peut être envisagé par les villes et communautés québécoises que si l'État québécois imprime fortement ses politiques. L'État québécois a de grandes responsabilités en la matière et il ne peut reléguer la question aux municipalités qui n'auront jamais les moyens de développer du transport public efficace.

Nous avons montré par de nombreux exemples comment il était possible de concevoir notre avenir énergétique autrement, que ce soit par la récupération, par le réaménagement des villes ou par la production décentralisée de l'énergie.

Par ce mémoire, nous souhaitons contribuer à réaliser un Québec maître de son énergie et fier de ses choix responsables et respectueux de son environnement. Pour assurer l'avenir énergétique du Québec en respect avec l'environnement, nous devons donner un sérieux coup de barre dans nos habitudes et nos politiques :

- réduire notre consommation,
- infléchir l'économie pour aller vers la décroissance de l'économie monétaire de production,
- entreprendre une refonte en profondeur de nos modes de transport,
- aménager le territoire pour densifier son occupation et concevoir des villes pour les piétons,
- élaborer une politique publique de l'énergie dirigée par l'État,
- privilégier les énergies renouvelables sur toute forme d'énergie fossile,
- se dégager des intérêts de profit économique dans le secteur de l'énergie.