



fccq | Fédération des chambres
de commerce du Québec

LA FORCE DU RÉSEAU

fccq.ca

CONSULTATION POUR LE PLAN D'ÉLECTRIFICATION ET DE CHANGEMENTS CLIMATIQUES

**MEMOIRE PRÉSENTÉ AU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE
AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

31 OCTOBRE 2019



Table des matières

1.	Préambule et sommaire exécutif	2
2.	Principes devant être au cœur du Plan d'électrification et de changements climatiques	6
3.	Secteur industriel	12
4.	Secteur des transports	14
5.	Secteur du bâtiment	19
6.	Conclusion	22



PRÉAMBULE

Grâce à son vaste réseau de plus de 130 chambres de commerce et de 1 100 entreprises établies au Québec, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) représente plus de 50 000 entreprises exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois. Considérée comme le plus important réseau de gens d'affaires et d'entreprises au Québec, la FCCQ est à la fois une fédération de chambres de commerce et une chambre de commerce provinciale. Elle défend les intérêts de ses membres au chapitre des politiques publiques, favorisant ainsi un environnement d'affaires innovant et concurrentiel, respectueux des principes de développement durable. À ces fins, la FCCQ se fait un devoir de participer aux débats publics et de formuler des recommandations sur les enjeux politiques, économiques et sociaux qui font les manchettes de même que sur les enjeux qui préoccupent ses membres.

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Selon la FCCQ, **plusieurs principes fondamentaux doivent guider la vision du gouvernement** dans l'élaboration du nouveau *Plan d'électrification et de changements climatiques*. D'abord, nous devons mettre en place des mesures qui permettront de maintenir la compétitivité des entreprises. En ce sens, la FCCQ favorise une approche axée sur l'accompagnement des entreprises afin de réaliser la transition énergétique plutôt que sur la coercition. En plus des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), la transition énergétique doit être un vecteur de développement économique qui permet de créer des opportunités d'affaires et d'innovation et ce, tout en soutenant les entreprises dans la lutte aux changements climatiques.

Les entreprises ont exprimé et démontré au fil des années une volonté d'améliorer leurs performances sur le plan environnemental, mais de façon pragmatique et en lien avec leurs capacités technologiques et financières. Dans le but de les aider à être plus productives, il faut donner un meilleur accès à du financement pour celles qui désirent améliorer leur équipement ou innover dans le but de réduire leurs émissions de GES. Cela passe entre autres par le transfert des sommes des programmes qui ne réduisent peu ou pas la consommation d'énergie vers les programmes plus performants.

Pour que le Système de plafonnement et d'échange des droits d'émissions (SPEDE) soit plus efficace, les États entourant le Québec doivent également emboîter le pas et adhérer à un marché du carbone. La FCCQ croit que le gouvernement doit multiplier les interventions auprès des États entourant le Québec, afin qu'ils puissent également emboîter le pas en participant au marché du carbone.

Une meilleure utilisation des sommes disponibles, surtout celles du Fonds vert, sera également nécessaire pour réussir adéquatement la transition. Le gouvernement, ayant annoncé son intention de transformer cette instance, dispose d'une belle occasion pour faire en sorte que ces sommes servent réellement aux projets permettant de réduire les GES, ce qui n'a pas toujours été le cas dans le passé.

De plus, la FCCQ constate que certains programmes gouvernementaux de soutien à la réalisation de projets de réduction des émissions de GES fonctionnent bien et sont très appréciés des entreprises. Des programmes comme Écoperformance ou le programme de biomasse forestière résiduelle n'ont pu répondre à la demande croissante des entreprises en raison du manque de fonds disponibles. La FCCQ estime que le gouvernement dispose de la marge de manœuvre nécessaire pour être en mesure de répondre adéquatement à la demande grandissante des entreprises,



Les programmes du PECC devront correspondre aux réels besoins des entreprises pour l'acquisition de solutions énergétiques et technologiques. En ce sens, la FCCQ souhaite voir une diversification et une utilisation adéquate de l'ensemble des sources énergétiques qui permettront de résoudre le problème des GES et qui permettront aux entreprises d'effectuer une transition énergétique harmonieuse. Dans un contexte où les besoins en hydrocarbures sont encore nécessaires, pour la FCCQ, la nécessaire transition énergétique doit inclure des sources d'énergie plus propres, telles que le gaz naturel et le gaz naturel renouvelable, la biomasse forestière, l'énergie solaire, l'hydrogène ou le propane, en complément à la stratégie d'électrification.

Selon la FCCQ, il faut miser sur l'innovation technologique plutôt que sur une réglementation contraignante pour à la fois maintenir la compétitivité des entreprises québécoises et réduire nos émissions de GES. Le programme Technoclimat, qui accorde un soutien financier aux promoteurs qui souhaitent démontrer le potentiel d'une innovation technologique en matière d'efficacité énergétique, est un excellent incitatif à l'innovation verte pour les entreprises.

La décision du gouvernement d'abolir le conseil de gestion du Fonds vert amène son lot de questionnements quant à l'absence de reddition de compte pour évaluer la performance des programmes en place. Pour la FCCQ, le gouvernement doit maintenir en place un mécanisme de reddition de compte transparent et indépendant du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC). En plus de du niveau d'implication dans l'élaboration des mesures du PECC, la FCCQ réitère également sa demande d'impliquer davantage les ministères à vocation économique dans la reddition de compte servant à connaître les performances des différentes mesures.

Par ailleurs, la FCCQ considère qu'il est nécessaire que d'importantes mesures soient prises pour contrer le phénomène naturel d'érosion des berges qui provoque actuellement des conséquences économiques significatives pour l'est du Québec. Elle réitère sa recommandation au gouvernement du Québec de mettre en place un comité permanent, doté des ressources techniques et financières nécessaires, dans le but d'identifier des pistes de solution concrètes dans la lutte à l'érosion côtière.

Pour diminuer les GES **dans le secteur industriel**, il sera impératif de favoriser la création d'une économie circulaire dans certains secteurs importants de l'économie québécoise, qui devront améliorer l'utilisation et le réemploi de leurs matériaux. La majorité des GES de ce secteur ne provenant pas de sources énergétiques, un important virage s'impose.

La FCCQ croit que le prochain *Plan d'électrification et de changements climatiques* doit envoyer un signal clair au secteur industriel que la lourdeur administrative actuelle sera allégée et qu'il n'y aura aucune incertitude quant à la continuité des programmes d'aide financière gouvernementaux.

Les PME, dont le poste budgétaire lié à l'énergie n'est pas nécessairement le plus important, ont néanmoins besoin de ressources spécialisées en efficacité énergétique et d'accompagnateurs puisqu'elles ne disposent pas des experts nécessaires. La FCCQ souhaite voir le gouvernement financer la mise en commun d'une ressource pour plusieurs entreprises.

Au cours des prochaines années, le gaz naturel renouvelable (GNR), une nouvelle source énergétique renouvelable et carboneutre, s'ajoutera graduellement à la vision plurielle de l'énergie. Même si sa présence n'est pour l'instant que marginale dans la distribution gazière québécoise, les perspectives de développement semblent intéressantes pour les distributeurs et pour les consommateurs admissibles aux critères de carboneutralité.

Dans **le secteur des transports**, la FCCQ souhaite voir des mesures significatives en électrification, notamment celles associées au transport collectif. De plus, grâce à son expertise en matière d'intelligence artificielle et de propulsion électrique ainsi que ses avantages en matière d'hydroélectricité, le Québec est aussi bien positionné pour devenir un pôle majeur du développement de la voiture 2.0.



Parmi les options venant contribuer à la mobilité durable, la FCCQ s'est prononcée à plusieurs reprises notamment en faveur de différents projets de transport en commun. Pour bien accompagner le développement des services de transport collectif et le maintien des actifs, il faudra s'assurer que les budgets alloués au transport en commun suivent l'évolution des investissements nécessaires.

Afin de parvenir à stabiliser les émissions du transport de marchandises, il faut accélérer les projets intermodaux qui permettront une connexion entre les différents types de transport. La FCCQ recommande également de maintenir et de bonifier les mesures retrouvées dans le PREGTI et PETMAF.

S'il est à prévoir que les transports maritimes et ferroviaires occuperont une place plus importante dans la chaîne de transport des marchandises au cours des prochaines années, le camionnage demeurera toujours le noyau central de cette industrie. Il sera déterminant de poursuivre le déploiement des mesures retrouvées dans le programme Écocamionnage et de ne pas répéter l'incertitude passée.

Dans **le secteur du bâtiment**, la FCCQ propose au gouvernement de favoriser l'émergence d'une réelle industrie du bâtiment intelligent, vert et durable. Il faut évaluer tous les projets au mérite de leur exemplarité, dans un cadre d'analyse reposant sur la performance environnementale et économique, mesurée sur l'ensemble du cycle de vie du projet.

La FCCQ milite depuis longtemps pour mettre fin à la politique du plus bas soumissionnaire. Elle croit que les évaluations des contrats publics devraient tenir compte davantage de l'innovation et du développement durable, en attribuant à ces critères de qualité des points importants à l'évaluation des soumissionnaires. De plus, elle souhaiterait voir le gouvernement se pencher sur le problème de surconsommation d'énergie que crée cette politique.

Finalement, la FCCQ invite le gouvernement à mettre à jour plus rapidement le Règlement sur l'économie de l'énergie dans les nouveaux bâtiments commerciaux et institutionnels, qui était déjà prévu depuis un bon moment.

***Avis :** Il est à noter que l'apparition de certains sujets dans certaines sections du mémoire, ne signifie pas nécessairement qu'il est exclusif à ce chapitre et auraient pu également se trouver à d'autres volets de ce mémoire, que ce soit en matière industrielle, du bâtiment, du transport ou des principes devant être au cœur du PECC.

Mise en contexte

Le 18 juin dernier, le gouvernement du Québec lançait un vaste chantier de consultation comprenant la création de cinq groupes de travail thématiques issus de la société civile, une tournée ministérielle des régions, une consultation publique en ligne, un appel à mémoires ainsi que d'importants travaux interministériels visant à arrimer les divers plans d'action, politiques et stratégies gouvernementales qui concourent à la lutte contre les changements climatiques. La FCCQ a eu l'occasion de participer aux travaux du groupe de travail sur la thématique de l'électrification, en étant un membre actif du sous-comité sur portant spécifiquement sur l'industrie. Elle continuera de le faire dans les mois qui suivent.

Aussi, du 27 août au 15 octobre 2019, dans le cadre des travaux d'élaboration du Plan d'électrification et de changements climatiques, cinq ministres du gouvernement du Québec sont allés à la rencontre d'entrepreneurs, d'élus et d'organismes de toutes les régions. Cette tournée spéciale s'est effectuée en partenariat avec la FCCQ et le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ). Ces dernières ont contribué à identifier les organisations participantes, élaborer le programme de chacune des 13 étapes de la tournée couvrant l'ensemble des régions administratives et animer les échanges.

4



À chacun des ateliers de travail, une vingtaine d'acteurs régionaux ont été rencontrés à l'occasion d'une demi-journée de travail. Cela a permis à de nombreux entrepreneurs, de toutes les régions du Québec, de présenter leurs initiatives visant à réduire les émissions de GES et de présenter leurs propositions pour soutenir les entreprises québécoises dans la transition énergétique.

Les résultats de tous ces travaux permettront au gouvernement de peaufiner l'élaboration du PECC, qui s'inscrit dans la volonté de respecter l'engagement international du Québec de réduction d'émissions de GES de 37,5 % d'ici 2030 par rapport à 1990. Il s'agit là d'un objectif ambitieux pour le Québec, qui affiche déjà le plus bas taux d'émission de GES par habitant au Canada.

Au Québec, les émissions des industries manufacturières et des procédés industriels ont reculé substantiellement entre 1990 et 2016, alors que le reste des émissions est resté stable. Les entreprises du secteur industriel travaillent à l'amélioration de leur performance environnementale, mais il est impératif de les accompagner encore davantage pour aller plus loin. Elles doivent parfois faire face à des limites technologiques tout en maintenant leur compétitivité. Pour cette même période, dans une majorité de sous-secteurs industriels (notamment la construction, la forêt, l'aluminium, le ciment et les mines), les émissions de GES ont stagné ou diminué malgré une augmentation de la richesse générée (PIB). Ce constat est très encourageant : même si la croissance économique a progressé durant toutes ces années, les GES n'ont pas augmenté. La croissance économique et la réduction des GES ne sont pas des objectifs incompatibles. Pour continuer à réduire les émissions industrielles sans nuire à l'économie, il est nécessaire de bien saisir les opportunités qui s'offrent aux entreprises du secteur industriel. Pour ce faire, la FCCQ est d'avis que la meilleure solution consiste à accompagner et à aider nos entreprises à prendre le virage nécessaire, plutôt qu'à choisir l'approche coercitive qui ne saurait apporter les résultats escomptés, voire déplacer des investissements.

Le secteur industriel québécois est présentement en pleine transformation. Dans un rapport récemment publié par la Chaire de gestion du secteur de l'Énergie des HEC Montréal, nous apprenions que le secteur industriel génère 29 % des émissions québécoises de GES. Majoritairement, ces GES proviennent de sources non énergétiques. Ainsi, l'importance de continuer à moderniser les procédés industriels, tout en favorisant le réemploi de certains matériaux afin de limiter les pertes, devient fondamentale. Cette vision doit bien sûr s'ajouter à nos objectifs en matière énergétique.

Pour que le Québec puisse atteindre ses cibles de réduction de GES, il sera également impératif de réduire les émissions du secteur des transports. Présentement, ce secteur est responsable de 44 % des émissions de GES québécoises. Le transport de véhicules personnels et le transport commercial (marchandises, industriel et voyageurs) sont responsables à parts égales (22 %) des émissions de ce secteur. La FCCQ considère conséquemment qu'il s'agit d'un secteur où beaucoup reste à faire en matière de réduction des GES, surtout considérant que d'autres secteurs, notamment le secteur industriel, ont déjà apporté une contribution importante en matière d'efficacité énergétique et de réduction des GES au cours des dernières années.

Pour atteindre les objectifs québécois de réduction des GES dans le domaine des transports, il faut prioriser à la fois le transport des marchandises et le transport des personnes. Les nombreux déplacements routiers entraînent différents problèmes tels que la congestion routière, la pollution, la dégradation des ressources du territoire, la perte d'espaces naturels ainsi qu'une consommation coûteuse d'énergie. À cela la dégradation accélérée des routes et des ponts pourrait aussi être ajoutée.



Au total, le secteur des bâtiments est quant à responsable de 12 % des émissions de GES totales au Québec et d'environ 31 % de la consommation totale d'énergie. Les émissions de GES du secteur du bâtiment sont principalement liées au chauffage au gaz et au mazout. Les solutions de réduction des GES pour ce secteur consistent à convertir les systèmes de chauffage vers des énergies comme la biomasse et l'électricité. Cependant, la FCCQ est consciente du défi que cela peut représenter dans certains bâtiments. Plusieurs changements législatifs et réglementaires doivent également s'opérer dans ce secteur dans le but de faciliter l'essor de bâtiments verts, intelligents et durables au Québec.

1. PRINCIPES DEVANT ÊTRE AU CŒUR DU PLAN D'ÉLECTRIFICATION ET DE CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Maintenir la compétitivité des entreprises

À de nombreuses reprises, la FCCQ s'est inquiétée du niveau de la productivité au Québec. Au cours des 35 dernières années, la croissance annuelle moyenne de la productivité québécoise du travail n'a pas dépassé la barre du 1 %. De plus, le Québec accuse un retard de 14 % par rapport à la productivité énergétique de son proche voisin, l'Ontario. Il s'agit donc d'une contre-performance par rapport à ses principaux concurrents au Canada et dans les pays industrialisés, qui ont chacun fait mieux.

Accusant déjà un important retard par rapport à ses voisins, le Québec ne peut se permettre d'avoir une réglementation exagérément contraignante, qui pourrait rendre nos entreprises moins productives et moins compétitives. En ce sens, **la FCCQ favorise une approche axée sur l'accompagnement des entreprises afin de réaliser la transition énergétique plutôt que sur la coercition.**

Pour la FCCQ, la transition énergétique nécessaire doit être vue comme une opportunité de faire rayonner l'innovation des entreprises du Québec et un vecteur de développement économique. Le gouvernement du Québec doit pouvoir épauler les entreprises dans l'acquisition et l'implantation de technologies ainsi que l'élaboration de nouvelles stratégies d'affaires, comme l'économie circulaire, qui réduisent à la fois les émissions de gaz à effet de serre (GES), augmentent la productivité, la compétitivité et la valeur ajoutée des entreprises.

Une façon d'aider les entreprises à être plus productives est aussi de leur donner accès à des aides financières, à des mesures particulières ou à des incitatifs fiscaux (exemption de taxes ou amortissement accéléré sur les produits à haute performance énergétique, crédits d'impôt pour les entreprises qui réalisent des projets visant une réduction de leur consommation d'énergie, etc.) ainsi qu'à du financement afin d'améliorer leur productivité énergétique. Ainsi, elles pourront produire au même rythme, ou même davantage, tout en consommant moins d'énergie. Pour y parvenir, les entreprises doivent pouvoir se moderniser au moment où cela est optimal pour elles. Créer des opportunités de collaboration de recherche entre les entreprises et des partenaires universitaires peut également aider à identifier, démontrer et déployer des solutions innovantes.



Au cours des dernières années, certains programmes ont cessé leurs activités par manque de fonds tandis que d'autres ont poursuivi leurs opérations, mais n'ont pas rencontré les effets escomptés. **Selon la FCCQ, il faut poursuivre et bonifier les programmes destinés aux entreprises qui fonctionnent plutôt que d'y mettre fin en cours d'année, car il est inéquitable qu'une entreprise bénéficie d'une aide financière tandis qu'une autre se trouve privée d'accès, en raison de la date à laquelle son projet est prêt à être livré.** La prévisibilité et la pérennité sont cruciales pour une entreprise dans sa décision d'investissement. **Il faut donc transférer vers les programmes performants, les sommes présentement allouées aux programmes qui réduisent peu ou pas la consommation d'énergie, ou qui ne fonctionnent pas.** Nous vous présenterons d'ailleurs quelques exemples de mesures du PACC 2013-2020 qui ont rencontré beaucoup de succès au fil des années, à l'intérieur de ce mémoire.

La tarification du carbone comme vecteur de transformation de l'économie – SPEDE

La transition énergétique au Québec repose entre autres sur le Système de plafonnement et d'échange des droits d'émissions (SPEDE), appelé communément la bourse du carbone, qui fournit au Fonds vert la grande majorité de ses ressources financières, servant ultimement à financer les mesures que l'on a retrouvées dans le PACC 2013-2020 et celles qui constitueront le prochain PECC. Beaucoup d'efforts ont été déployés pour mettre en place le SPEDE qui permet aux entreprises d'avoir de la flexibilité pour réduire leurs émissions de GES au meilleur coût de revient possible. En mettant en place le SPEDE, le gouvernement a décidé de laisser le choix aux entreprises de se doter des meilleurs outils pour accroître leurs performances sur le plan opérationnel et environnemental.

Alors que l'on retrouve actuellement ce système au Québec et en Californie, l'Ontario y a renoncé l'année dernière avec l'arrivée d'un nouveau gouvernement. Or, cette situation ne fait que renforcer une situation où les entreprises québécoises se trouvent face à un enjeu de compétitivité par rapport à leurs concurrents autour non assujettis au SPEDE. En ne couvrant que le Québec et la Californie, le SPEDE peut créer des coûts additionnels pour certaines entreprises alors que dans plusieurs cas, elles ne peuvent les intégrer à leur structure de coûts. Cette situation peut s'exprimer facilement en comparant deux entreprises concurrentes, l'une au Québec et l'autre en Ontario, qui répondent à un même appel de proposition d'un client. Comme l'entreprise du Québec doit faire face à des coûts qui sont supérieurs à son concurrent voisin, elle se trouve désavantagée, à moins de réduire sa marge bénéficiaire d'autant, ce qui ne va pas dans le sens de la création de la richesse au Québec. **Pour que le SPEDE soit plus efficace, les États entourant le Québec doivent également emboîter le pas et adhérer à un marché du carbone. La FCCQ croit que le gouvernement doit multiplier les interventions auprès des États entourant le Québec, afin qu'ils puissent également emboîter le pas en participant au marché du carbone.**

À noter que des entreprises ont émis le souhait que l'État québécois utilise un levier de sa carboneutralité, comme le fait la Colombie-Britannique¹, en compensant annuellement les émissions de GES du gouvernement du Québec, évaluées à environ 1 million de tonnes². Il y apportera ainsi une contribution supplémentaire en achetant des réductions de GES vérifiées et converties en crédits de carbone, reconnus sous des programmes internationaux, et réalisés en sol québécois.

¹ <http://www.mfc2018.net/activities/carbon-neutral-government-program>

² <https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/institutions/TEQ-Rapport-consommation-energetique-GES-institutionnel-Partie-1.pdf>

Mieux utiliser les sommes disponibles

Chaque année, la très grande majorité des revenus portés au Fonds vert proviennent de la vente d'unités d'émission de GES dans le cadre du marché du carbone, principalement payées par les entreprises et ultimement par les consommateurs, pour le volet transport. En décembre 2017, la FCCQ avait recensé plus de 170 initiatives financées par le Fonds vert. On constatait que plus des deux tiers ne permettaient pas de réduire les GES à court et moyen termes, alors que la logique voudrait qu'une majorité de programmes ait pour but de diminuer directement et rapidement les émissions de GES. Il est anormal et incohérent qu'une majorité des revenus provienne de la vente d'unités d'émission de GES dans le cadre du marché du carbone, mais que la majorité des mesures mises en place ne permette pas de réduire les émissions de GES à court et moyen termes. La transformation du Fonds vert annoncée par le gouvernement devra évidemment corriger ces lacunes.

La volonté du gouvernement d'améliorer la gestion du Fonds vert, qui deviendra le Fonds d'électrification de changements climatiques (FECC), devrait permettre une transformation de cette instance gouvernementale afin qu'elle favorise pleinement la lutte aux changements climatiques tout en faisant de cet outil un vecteur de développement économique. En effet pour la FCCQ, le PECC financé par le FECC peut et doit servir davantage de levier de développement économique pour le Québec. Pour ce faire, il est impératif de mieux utiliser les sommes actuellement disponibles. En effet, en date de juin 2019, le Fonds vert disposait d'environ 1,3 milliard \$ de surplus, des sommes considérables qui demeuraient inutilisées pour les mesures de soutien aux changements climatiques.

Continuer à mieux financer les programmes d'aide aux entreprises

Dans le secteur industriel, le Québec mise principalement, en plus du marché du carbone, sur l'implantation de programmes de soutien à la réalisation de projets de réduction des émissions de GES de source énergétique et des procédés³. Le programme ÉcoPerformance, le programme de biomasse forestière résiduelle ainsi que le nouveau programme consacré à l'acquisition et la commercialisation d'équipement et de technologies propres, annoncé à la fin septembre 2019, sont les trois programmes mis en œuvre dans le cadre du PACC 2013-2020.

Dans le bilan de mi-parcours du PACC 2013-2020, on constate que la popularité des deux premiers programmes est telle que les demandes excèdent de façon importante les budgets disponibles. Il faudra attendre un certain temps avant d'être en mesure d'évaluer l'efficacité du troisième et plus récent programme, qui vient tout juste d'être annoncé au début de l'automne 2019. Cela étant dit, cette situation est une belle démonstration que ces programmes sont appréciés des entreprises. Dans son dernier budget, le gouvernement a prévu d'ajouter des sommes à ces programmes pour les deux prochaines années. La FCCQ est d'avis qu'il s'agit d'un pas dans la bonne direction.

Il est important de rappeler que plusieurs technologies permettant à la fois de faire des gains d'efficacité et de réduire les GES sont déjà disponibles sur le marché. Par exemple, de nombreuses technologies existantes visant à produire de la chaleur plus efficacement sont mises au point et commercialisées. Des thermopompes aux technologies solaires, ces solutions technologiques devraient faire l'objet d'efforts particuliers pour faciliter leur diffusion et leur implantation⁴.

³ <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/bilan/bilanPACC-mi-parcours.pdf>

⁴ HEC MTL



Le financement de mesures d'implantation de système de gestion de l'énergie (SGé), d'évaluation de stratégie de circularité et de *Lean Energy*, qui favorisent l'intégration de pratiques d'amélioration continue en entreprise, devrait également être davantage accessible par l'entremise de programmes gouvernementaux.

Comme la bonification annoncée de ces programmes est effectuée à même des sommes qui proviennent du Fonds vert, et que celui-ci a accumulé des surplus de plus de 1,3 milliard \$, la FCCQ estime que le gouvernement dispose de la marge de manœuvre nécessaire pour être en mesure de répondre adéquatement à la demande grandissante des entreprises, notamment dans l'acquisition de technologies propres existantes.

L'importance des énergies de transition

La FCCQ encourage le développement de nouvelles alternatives énergétiques vertes et y voit un potentiel important de développement économique. Actuellement, la stratégie gouvernementale semble centrée principalement sur l'électrification et la FCCQ met en garde le gouvernement dans l'élaboration des programmes du PECC, de ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier.

Bien qu'elle comporte plusieurs vertus et avantages sur le plan économique et environnemental, l'électricité ne peut à elle seule combler tous les besoins énergétiques du Québec et c'est pourquoi la FCCQ appuie le besoin d'adopter une vision énergétique plurielle au sein des mesures du PECC, où chaque énergie est utilisée pour les bons usages.

Le gouvernement du Québec doit comprendre dans l'élaboration des mesures du PECC que les besoins énergétiques des entreprises diffèrent entre celles-ci. Une source énergétique moins émettrice peut être efficace pour une entreprise particulière, alors que pour d'autres industries, cette même source ne pourra être utilisée, avec pour conséquence que celles-ci souhaiteront utiliser une autre source d'énergie ayant également des vertus sur le plan environnemental.

Ainsi pour la FCCQ, **la transition énergétique nécessaire vers des sources d'énergie plus propres, doit comprendre l'ensemble des sources permettant d'atteindre les cibles de réduction des émissions de GES, de manière réaliste, en complément à la stratégie d'électrification.** Des énergies telles que le gaz naturel, dont le gaz naturel renouvelable, la biomasse forestière, l'énergie solaire et autres, doivent faire partie de l'équation. D'autres sources d'énergies alternatives, comme le propane dans le secteur du transport ou l'hydrogène, doivent également être envisagées dans certains cas où cela peut s'avérer propice.

En contrepartie, afin de rencontrer les critères de succès des mesures du PECC, l'amélioration de la productivité énergétique en entreprise sera un important levier pour compenser les coûts plus élevés qui peuvent être associés aux nouvelles énergies.



Miser sur l'innovation technologique en matière d'efficacité énergétique

La recherche et l'innovation technologique sont des éléments clés pour réduire les émissions de GES et pour lutter efficacement face aux impacts des changements climatiques. Des pratiques innovantes en gestion de l'énergie et en économie circulaire offrent également des opportunités d'améliorer la productivité des entreprises. **Selon la FCCQ, il faut miser sur l'innovation technologique plutôt que sur une réglementation contraignante pour à la fois maintenir la compétitivité des entreprises québécoises et réduire nos émissions de GES.** À ce chapitre, de nombreuses nouvelles technologies et pratiques de gestion permettent de réduire les émissions de GES en conservant et en améliorant l'écosystème des entreprises. Celles-ci sont développées chaque année, comme le démontre d'ailleurs un tout nouveau rapport à ce sujet des HEC Montréal, intitulé « Portrait et pistes de réduction des émissions de GES industrielles au Québec. »⁵

Le programme Technoclimat représente une belle occasion d'encourager les entreprises en ce sens. Ce programme accorde un soutien financier aux promoteurs qui souhaitent démontrer le potentiel d'une innovation technologique en matière d'efficacité énergétique, de production d'énergies renouvelables ou de bioénergies, et de réduction des émissions de GES. Il appuie également la mise à l'essai de telles technologies qui ne sont pas disponibles sur le marché québécois ou qui s'y trouvent de façon très marginale.⁶

Une bonification de ce programme a été prévue au dernier budget pour 2019-2020, ce qui constitue un bon début. Le gouvernement prévoit cependant de diminuer les sommes additionnelles par trois pour l'année 2020-2021. **Pour aider à réduire l'écart de productivité du Québec avec le reste de l'OCDE, la FCCQ est d'avis qu'il est nécessaire de donner un véritable coup de barre pour favoriser l'innovation, et pour cette raison, les sommes investies dans ce type de programme devraient être importantes.**

Autre exemple, **un soutien à la recherche appliquée réalisée dans un partenariat entreprise-université-cégep représente une avenue intéressante.** Il est possible de mettre au point des technologies commercialisables et exportables qui vont créer de la richesse. Le marché des technologies pertinentes (solaire photovoltaïque et thermique, éolien, biométhanisation, etc.) est mondial et comporte des perspectives immenses. Arrimé à d'autres programmes de développement et à d'autres initiatives gouvernementales comme l'élaboration des zones d'innovation dans les différentes régions du Québec, le PECC peut ainsi contribuer à être un vecteur de développement régional majeur.

Assurer l'imputabilité des mesures prévues au PECC

La mise en place du Conseil de gestion du Fonds vert en 2017 visait à améliorer la gouvernance du Fonds vert ainsi que la transparence dans le suivi et l'évaluation des mesures financées par celui-ci.

Selon l'analyse du gouvernement, des difficultés dans la détermination des rôles de chacun des intervenants impliqués dans la gestion du Fonds vert ont entraîné des chevauchements dans l'application de certaines responsabilités et de la lourdeur dans les processus. En effet, les ministères et organismes concernés devaient, dans certains cas, faire des démarches à la fois auprès du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) et du Conseil de gestion du Fonds vert.

⁵ HEC MTL, « Portrait et pistes de réduction des émissions de GES industrielles au Québec », Septembre 2019
<http://energie.hec.ca/gesindustriels-volet1/>

⁶ http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2019-2020/fr/document/s/PlanBudgetaire_1920.pdf



Ce mode de gouvernance aurait également entraîné de la confusion entre la gestion et le suivi du Fonds vert et ceux du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, dont le ministre de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques assure la mise en œuvre et coordonne l'exécution. Cela aurait eu comme conséquence de retarder l'approbation et la mise en place de mesures, tout en réduisant la flexibilité requise dans l'action gouvernementale. À la suite de ces constats, le gouvernement a annoncé en juin dernier que le Conseil de gestion du Fonds vert serait aboli dans l'éventuel projet de loi visant à réformer le Fonds vert.

Selon la FCCQ, cette décision amène son lot de questionnements quant à l'absence de reddition compte transparente pour évaluer la performance des programmes en place. D'ailleurs, la FCCQ avait constaté qu'aucun bilan des mesures gouvernementales d'efficacité énergétique découlant de la Stratégie énergétique 2006-2015 n'avait été rendu disponible, ce qui renforce la nécessité de maintenir un processus de reddition de compte.

Ainsi, plusieurs réponses à des questions légitimes nécessitent une évaluation autre que celle du ministère de l'Environnement, notamment sur la pertinence des processus de programmes (sont-ils bien conçus?), sur les études de marché (les programmes répondent-ils à un besoin dans le marché, la stratégie de communication est-elle adéquate?) et, d'autre part, pour déterminer la satisfaction des participants, les impacts énergétiques et la façon de calculer leur coût de revient (\$/mégajoule ou en \$/tonne de GES évitée).

Pour la FCCQ, le gouvernement doit maintenir un mécanisme de reddition de compte transparent et externe au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC). Ce niveau d'évaluation doit servir à guider les décisions futures et à poursuivre l'amélioration continue des mesures du PECC. Il doit également servir à déterminer si les réductions de la consommation d'énergie et des GES reposent sur des données vérifiées et réelles ou encore sur des estimations des réductions. En effet, il est essentiel qu'une vérification aléatoire pour les projets plus importants soit minimalement effectuée pour assurer que les réductions ont réellement été réalisées, comme le font les distributeurs d'énergie pour la vérification de leurs économies d'énergie. De plus, ces éventuels changements au mode de gouvernance du Fonds vert constituent une belle occasion d'impliquer les ministères à caractère économique dans l'évaluation et l'efficacité des programmes.

La FCCQ rappelle ainsi l'importance d'impliquer davantage les ministères à vocation économique non seulement dans les processus entourant les programmes du PECC, mais également dans la reddition de compte servant à connaître les performances des différentes mesures.

Doter les régions des moyens pour faire face à l'érosion des berges

L'adaptation aux impacts actuels et à venir des changements climatiques est fondamentale pour maintenir la qualité de vie des citoyens, assurer la pérennité du milieu bâti, tout en maintenant un développement économique résilient.

À ce titre, **la FCCQ considère qu'il est nécessaire que d'importantes mesures soient prises pour contrer le phénomène naturel d'érosion des berges qui engendre des conséquences économiques significatives pour l'est du Québec.** Des craintes légitimes quant à la l'intégrité de certaines infrastructures importantes sont exprimées dans les régions concernées, comme la Gaspésie, les îles de la Madeleine, la Côte-Nord et le Bas-Saint-Laurent.



En février 2019, la FCCQ a transmis au gouvernement du Québec une résolution adoptée à l'unanimité par son conseil d'administration, lui demandant de poser des gestes concrets pour protéger les régions côtières de l'érosion des berges.

Dans le passé, les autorités compétentes ont trop souvent tenté de régler ce problème en présentant des solutions à plus court terme. La présente réflexion autour du Plan d'électrification et de changements climatiques est une excellente occasion de réfléchir à des solutions durables, à plus long terme, qui devront déboucher sur un plan d'action concret pour la protection des infrastructures indispensables au développement économique des régions touchées.

Afin de se doter des meilleures solutions à mettre en œuvre, **la FCCQ réitère sa recommandation au gouvernement du Québec de mettre en place un comité permanent, doté des ressources techniques et financières nécessaires, dans le but d'identifier des pistes de solution concrètes dans la lutte à l'érosion côtière. Il est également primordial d'inclure la communauté d'affaires au sein des comités nationaux, régionaux ou locaux qui traiteront du sujet.**

2. SECTEUR INDUSTRIEL

L'électricité est une ressource fiable, abordable propre, et amplement utilisée par le secteur industriel. Elle aide à l'attrait de nouveaux investissements au Québec, pour de nouvelles entreprises, de nouvelles industries, ou simplement des ajouts aux activités des entreprises existantes. Les tarifs de relance industrielle (TRI) d'Hydro-Québec contribuent entre autres à hausser la productivité du Québec. En plus de l'électricité, de nombreuses sources d'approvisionnements énergétiques répondent aux besoins des entreprises, tout en diminuant leur empreinte environnementale. Pour la FCCQ, cette réalité démontre l'importance de faire une place à la pluralité énergétique du Québec, à l'intérieur du Plan d'électrification et de changements climatiques.

Favoriser la création d'une économie circulaire

Dans le premier volet du rapport de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie des HEC Montréal, *Portrait et pistes de réduction des émissions industrielles de gaz à effet de serre au Québec*, plusieurs constats intéressants, qui devraient orienter nos réflexions et nos actions, ont été relevés. Pour le secteur industriel, le constat le plus marquant est très certainement celui révélant que la majorité des émissions de GES directes du secteur industriel proviennent de sources non énergétiques (procédés). Ainsi, la substitution vers des énergies sobres ou sans carbone ne devrait pas suffire à la décarbonisation du secteur.

Selon *Circular Transition Indicators* (2019), seulement 9 % des flux de ressources seraient présentement bouclés à l'échelle globale, ce qui signifie que le système en place pourrait être amélioré. En se fiant sur cette statistique, c'est donc dire qu'il y aurait une possibilité de 91 % en gains d'efficacité et valorisation à aller récupérer. Des secteurs importants de l'économie québécoise doivent donc être analysés pour améliorer l'utilisation et le réemploi de leurs flux de matériaux, d'énergie et de chaleur. Il faut voir ces transformations comme des occasions de développement économique qui s'offrent aux entreprises, dans une philosophie d'économie circulaire. Nous devons miser sur l'innovation ainsi que sur l'implantation de technologies propres et performantes déjà existantes afin d'augmenter la productivité et réduire les pertes de matériaux de certains secteurs de l'économie. Par contre, dans ce contexte, les entreprises doivent parfois faire face aux limites technologiques et de compétitivité entre elles.



Diminuer la lourdeur administrative des demandes d'aide financière

Il faut éviter qu'un entrepreneur ou un propriétaire d'usine doive s'adresser à plusieurs entités pour améliorer l'efficacité énergétique de son entreprise lorsqu'il consomme plusieurs formes d'énergie. Un point central pourrait permettre par exemple, de mieux orienter et desservir les clients industriels même si plusieurs sources d'énergie sont visées.

Compte tenu de tous ces constats, **la FCCQ croit que le prochain Plan d'électrification et de changements climatiques doit envoyer un signal clair au secteur industriel, à l'effet que la lourdeur administrative actuelle sera allégée et qu'il n'y aura aucune incertitude quant à la continuité des programmes d'aide financière gouvernementaux (surtout en cours d'année financière).**

Accessibilité à de la main-d'œuvre qualifiée en efficacité énergétique

Les petites et moyennes entreprises, dont le poste budgétaire lié à l'énergie n'est pas nécessairement le plus important, ont néanmoins besoin de ressources spécialisées en efficacité énergétique et d'accompagnement puisqu'elles ne disposent pas des experts nécessaires.

L'aide pourrait prendre diverses formes, tel un accompagnement visant à implanter un système de gestion de l'énergie en entreprise et à former les ressources internes pour optimiser la facture énergétique globale. Une entreprise pourrait donc faire un diagnostic de ses profils de consommation énergétique afin de dégager les meilleures pratiques en fonction de ses équipements. L'aide financière pourrait être décroissante dans le temps (ex. 60 % du salaire de la ressource spécialisée interne la première année, 40 % la deuxième année et 20 % la troisième année) ce qui devrait permettre de mettre en place des mesures et optimiser les retombées à plus long terme.

Pour les petites et moyennes entreprises qui n'auraient pas les moyens d'avoir une ressource à temps plein dédiée à cette tâche, on pourrait aider financièrement à la mise en commun d'une ressource pour plusieurs entreprises. Ainsi, sur la base des résultats obtenus, l'aide pourrait être prolongée afin d'implanter d'autres mesures dans le temps et permettre aux entreprises d'optimiser leur facture énergétique.

Émergence du gaz naturel renouvelable (GNR)

Au même titre que plusieurs acteurs du développement économique et de la société, la FCCQ fait partie du Regroupement pour le gaz naturel renouvelable (GNR) au Québec. Au cours des prochaines années, une nouvelle source énergétique renouvelable et carboneutre s'ajoutera graduellement à la vision plurielle de l'énergie et devrait en effet occuper une place de plus en plus importante dans le paysage du gaz naturel québécois. Injecté dans les réseaux de distribution gaziers, le GNR a la même composition que le gaz naturel conventionnel, à la différence qu'il n'a besoin que de quelques semaines pour être produit, et ce, à partir de résidus organiques.

Même si sa présence n'est pour l'instant que marginale dans la distribution gazière québécoise, les perspectives de développement semblent intéressantes pour les distributeurs et pour les consommateurs admissibles aux critères de carboneutralité. Pour les industries, les entreprises et les institutions intéressées, le changement éventuel au GNR ne nécessitera que des changements contractuels puisqu'aucun changement technologique ou investissement en capital n'est exigé.



Selon Énergir, de plus en plus de clients réclament du GNR pour combler leurs besoins énergétiques en tout ou en partie. Par exemple, des institutions comme l'Université Laval et la Régie des installations olympiques ont rejoint des entreprises comme L'Oréal, en choisissant le GNR. Selon une récente étude, à l'horizon 2030, il y a potentiellement jusqu'à 66 % de la consommation actuelle de gaz naturel qui pourrait être de source renouvelable provenant de toutes les régions du Québec.

3. SECTEUR DES TRANSPORTS

Développer l'électrification des transports et la voiture 2.0

D'un point de vue économique, les bénéfices de l'électrification des transports, autant au niveau des voitures électriques que du transport lourd en pleine évolution, ne font aucun doute. En plus de contribuer à la réduction du déficit commercial du Québec, cette filière est également une vitrine intéressante pour l'expertise québécoise dans la production et la R&D.

Grâce à son expertise en matière d'intelligence artificielle et de propulsion électrique, ainsi que ses avantages en matière d'hydroélectricité, le Québec est bien positionné pour devenir un pôle majeur du développement de la voiture 2.0. Un certain nombre d'initiatives sont déjà en cours de développement, afin de positionner des entreprises québécoises à l'avant-scène de cette nouvelle industrie majeure. L'innovation québécoise pourrait ainsi se retrouver au cœur de la voiture 2.0.

Le développement de l'électrification des transports permet aussi une contribution significative aux finances publiques par l'entremise d'Hydro-Québec. Effectivement, plus le recours aux transports électrifiés est considérable, plus les ventes de la société d'État augmentent et par le fait même, plus le dividende qu'elle verse au gouvernement sera élevé chaque année, s'ajoutant ainsi, aux autres outils en matière d'électrification utilisés entre autres par les ICI (industriel, commercial et institutionnel.) Que ce soit pour les véhicules électriques (voitures, camions, autobus scolaires, transport collectif), le déploiement des bornes de recharge ou l'instauration d'infrastructures de transport collectif électrifié, on constate que le potentiel québécois est considérable en la matière.

Par exemple, des projets comme les autobus scolaires 100 % électrique de l'entreprise québécoise La Compagnie Électrique Lion contenant un moteur TM4, permet justement de mettre en valeur notre expertise dans ce domaine. Parmi les utilisateurs, le transporteur Keolis Canada avait d'ailleurs annoncé la commande de 12 autobus scolaires de type C 100 % électrique en décembre 2018.

D'ailleurs, parmi les projets de transports collectifs électrifiés, la FCCQ a notamment donné son appui au Réseau électrique métropolitain (REM) piloté par la Caisse de dépôt et placement du Québec (via sa filiale CDPQ-Infra) lors des consultations publiques menées par la Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE).⁷

D'autres projets importants de transports collectifs électrifiés sont également à l'étude ou en phase de développement. On peut penser entre autres, au projet de prolongement de la ligne bleue du réseau de métro ou encore, de l'électrification du réseau de surface de la Société de transport de Montréal ou du Réseau de transport de Longueuil pour ne nommer que ceux-ci, les projets de tramway du réseau structurant de transport à Québec et projetés dans l'est de Montréal, etc. Il faudrait également examiner les opportunités de développement en électrification pour les services de transport collectif et interurbain retrouvés dans les différentes régions du Québec.

⁷ Mémoire de la FCCQ : consultation sur le projet du REM de la CDPQ (Septembre 2016) :

http://www.fccq.ca/pdf/publications/memoires_etudes/2016/2016-09-30-FCCQ_memoire_REM_BAPE.pdf



Au même titre que les autres sources énergétiques permettant la réduction des GES et répondant aux besoins, les mesures en électrification des transports, notamment celles associées au transport collectif, doivent être significatives dans les programmes du PECC.

Investir dans le transport collectif

Parmi les options venant contribuer à la mobilité durable, la FCCQ s'est prononcée à plusieurs reprises en faveur de différents projets de transport en commun. Il faut dire que le transport par métro, par train et par autobus permet de générer moins de GES que l'auto solo. Moins d'autos sur la route signifient moins de congestion, plus de fluidité et donc moins de GES produits par les automobilistes qui demeurent en voiture. Du budget total prévu au sein du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020), environ 1,6 milliard\$ était réservé au transport collectif et alternatif.⁸ En matière de réduction des GES pour le transport des personnes, la FCCQ ne croit pas que l'adoption de voitures électriques permettra à elle seule d'atteindre les cibles de réduction contenues dans les politiques gouvernementales. En effet, il faudra mettre encore plusieurs années avant d'atteindre une masse critique de véhicules électriques ayant un impact significatif sur les émissions de GES. Autant l'offre que la demande pour ce type de véhicule ne seront pas suffisantes pour permettre de réduire significativement les émissions de GES à l'intérieur de l'horizon de temps visé par le gouvernement du Québec.

Puisque les émissions de GES par véhicule devraient demeurer relativement stables pour plusieurs années encore, c'est donc dire que pour atteindre les cibles de réduction contenues dans les politiques gouvernementales, il faudra réussir à effectuer un important transfert de part modale. Pour atteindre cet objectif, il n'existe donc qu'une seule solution : augmenter le nombre de déplacements et l'efficacité des systèmes de transport en commun au Québec.

Dans les milieux urbains, la création de voies réservées pour les autobus entre autres, permet d'accroître l'efficacité des déplacements en heures de pointe. Dans la région métropolitaine de Montréal par exemple, le transport collectif permet déjà d'éviter l'émission de 3,9 millions de tonne de GES par année, soit l'équivalent de 5 % des émissions totales du Québec⁹. Il faut bâtir sur cet acquis pour continuer à réduire les émissions de GES du secteur des transports routiers.

Pour y arriver, il faudra investir massivement dans les infrastructures de transport en commun et soutenir l'augmentation de services dans les réseaux existants, notamment dans le matériel roulant et dans les immobilisations nécessaires aux opérations des sociétés de transport. Pour bien accompagner le développement des services de transport collectif et le maintien des actifs, il faudra s'assurer que les budgets alloués au transport en commun suivent l'évolution des investissements nécessaires.

Il s'agit non seulement d'une stratégie bénéfique pour l'environnement, mais également payante pour le Québec, notamment en réduisant les coûts de congestion, en améliorant le fonctionnement du marché du travail, en améliorant notre productivité et en développant notre base industrielle dans ce secteur. Il faut

⁸ Ministère des Transports du Québec, Fonds vert https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/fonds-vert/Pages/fonds-vert.aspx

⁹ <http://www.stm.info/fr/a-propos/informations-entreprise-et-financieres/developpement-durable/etude-sur-les-ges-evites-par>



également tenir compte des réalités régionales, puisque les distances, les parcours et la fréquence des passages diffèrent amplement des réalités des milieux urbains.

Assurer une aide pour le transport des marchandises

Si le Québec veut atteindre ses objectifs de réduction des GES dans le domaine des transports, il est évident que le transport des marchandises est incontournable. En effet, même si le transport des personnes demeure pour l'instant la principale source d'émissions de GES, le transport des marchandises est responsable d'environ 50 % de toutes les émissions de GES du secteur des transports au Québec. Pour réduire l'empreinte de carbone des activités de transport des marchandises, le Québec doit miser sur quelques orientations clés.

Le gouvernement a déjà mis en place un programme qui favorise le transfert de marchandises vers des modes moins polluants. Le *Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal* (PREGTI) a connu du succès auprès des entreprises et des autorités portuaires, notamment grâce à sa souplesse et au type de projets admissibles. En effet, une panoplie de projets peut être financée par ce programme, allant de la construction de nouvelles infrastructures à la mise en place de projets-pilotes.

Le PREGTI a contribué jusqu'ici à la réalisation de plusieurs projets de transport intermodal, pour des dépenses admissibles totalisant environ 50 millions \$.¹⁰ Contrairement à d'autres programmes financés par le Fonds vert qui ont fait l'objet de critiques par le passé, la plupart des projets financés par le PREGTI proposent des cibles de réduction des GES, ce qui permet de mesurer leur efficacité.

Le *Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre* (PETMAF), quant à lui, est complémentaire au PREGTI. Alors que le premier vise davantage les infrastructures intermodales, le PETMAF cible l'efficacité énergétique des véhicules. Au dernier bilan rendu public par le gouvernement, ce programme avait encouragé la réalisation de bons nombres de projets majeurs qui cumulaient des dépenses admissibles de près de 115 millions \$.¹¹ Les cibles de réduction des GES sont également identifiées pour les projets financés par le PETMAF.

L'analyse du Conseil de gestion du Fonds vert (CGFV) dévoilée en décembre 2018, et qui se penchait sur les 185 mesures du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020), recommandait pourtant de réviser ces deux programmes. Le Conseil avait alors mentionné que « des similitudes [entre le PREGTI et le PETMAF] étaient constatées qui, par leur nature, limitent la performance de ces programmes. »¹² Sans remettre en cause leur existence, il faudra selon la FCCQ, s'assurer que les entreprises puissent continuer de bénéficier des mesures retrouvées dans le PREGTI et le PETMAF dans la mouture éventuelle du PECC.

¹⁰ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/programmes-aide/Documents/liste-des-projets-acceptes-PREGTI.pdf> (page consultée le 3 octobre 2019)

¹¹ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/programmes-aide/Documents/liste-des-projets-acceptes-PETMAF.pdf> (page consultée le 3 octobre 2019)

¹² Conseil de gestion du Fonds Vert, Recommandations sur les ajustements budgétaires à apporter au Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, 2018, p.23 <http://www.environnement.gouv.qc.ca/cgfv/documents/Recommandations-CGFV-2018-11.pdf>



La FCCQ recommande que ces deux programmes soient maintenus, voire même bonifiés, par l'entremise d'un seul programme au cours des prochaines années, puisqu'ils permettent de faire une différence au niveau des émissions de GES dans le domaine du transport des marchandises.

Il y a donc un besoin d'accélérer la construction d'infrastructures de transport multimodales pour modifier les habitudes et stabiliser les émissions du transport de marchandises. Ainsi, **pour parvenir à stabiliser les émissions du transport de marchandises, il faut accélérer les projets intermodaux qui permettront une connexion entre les différents types de transport.** Le Québec possède entre autres une voie maritime exceptionnelle ainsi qu'un réseau ferroviaire qu'il faut mieux exploiter.

Bonifier l'aide offerte au transport routier

S'il est à prévoir que les transports maritimes et ferroviaires occuperont une place plus importante dans la chaîne de transport des marchandises au cours des prochaines années, le camionnage demeurera toujours le noyau central de cette industrie, notamment en raison de sa flexibilité et de sa capacité de livraison rapide. Dans cette optique, il est donc également important d'aider les entreprises de camionnage à améliorer le bilan de leur flotte, notamment par l'entremise du programme Écocamionnage. De nouvelles annonces gouvernementales ont eu lieu en novembre 2017 concernant ce programme, où la hausse du plafond des dépenses admissibles à 100 000 \$ pour l'acquisition d'un véhicule ou d'une technologie moins émettrice permet de contribuer à atteindre ces objectifs.

Dans les dernières années, le programme Écocamionnage n'avait pu atteindre son plein potentiel. Les critères contraignants pour se qualifier et l'imprévisibilité du programme contribuaient à des résultats passés mitigés. L'ajout d'un volet en 2017 permettant aux véhicules usagés, utilisant notamment le gaz naturel comme carburant, correspondait à une demande de la FCCQ. **Tout en maintenant une vision énergétique plurielle, il sera déterminant de poursuivre le déploiement des mesures retrouvées dans le programme Écocamionnage et de ne pas répéter l'incertitude passée qui venait contrecarrer les efforts de planification des entreprises de camionnage.**

Pour souligner l'importance de la prévisibilité d'un programme dédié à l'industrie du camionnage, nous devons penser à la durée de vie moyenne d'un camion, qui est de 8 à 10 ans. En fait, il importe que les incitatifs soient présents au moment où une entreprise doit remplacer un ou plusieurs de ces camions afin de l'encourager dans l'acquisition de véhicules moins émissifs. Si les incitatifs sont incertains, plusieurs entreprises opteront plutôt pour des véhicules moins coûteux, mais plus émissifs, et devront encore attendre plusieurs années avant de les remplacer et ainsi, diminuer leurs émissions. Les camions légers représentent 10,4 % de toutes les émissions de GES du Québec¹³, tandis que pour les véhicules lourds, cela représente 11,2 % de toutes les émissions de GES du Québec.

¹³ <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2014/Inventaire1990-2014.pdf>, p.13 et p.19.



Pour améliorer le bilan énergétique de ce secteur important de notre économie, l'utilisation de carburants comme le propane ou le gaz naturel liquéfié (GNL) ou comprimé (GNC) offre des opportunités intéressantes. D'un point de vue environnemental, le bénéfice d'une telle conversion vers le gaz naturel est immédiat puisqu'il contribue à réduire jusqu'à 25 % les émissions de GES. Pour les entreprises de camionnage, le gaz naturel permet également d'améliorer leurs résultats financiers en procurant des économies en carburant pouvant aller jusqu'à 30 %.¹⁴ D'ailleurs, durant la dernière année, le gouvernement du Québec a annoncé le déploiement d'un réseau de stations sur la Côte-Nord, visant à donner accès aux communautés qui n'ont pas accès au gaz naturel et ainsi, améliorer leur bilan énergétique, une décision saluée par la FCCQ.

Le transport électrifié des marchandises connaît également des percées intéressantes à surveiller. Par exemple, la Compagnie Électrique Lion a lancé au cours des derniers mois, un camion urbain 100 % électrique de classe 8 nommé le Lion8. Ce véhicule à dix roues peut être doté d'une autonomie de 400 kilomètres, selon l'entreprise de Saint-Jérôme.

En plus des conversions possibles du transport routier aux GNL ou GNC, aux transports électrifiés, un programme qui serait intéressant pour les camions légers serait la mise en place d'un soutien financier à la conversion des véhicules hybrides au propane. Pour le transport lourd et retrouvé sur les grands axes routiers, près de 300 centres de ravitaillements de propane au Québec peuvent contribuer à réduire des proportions intéressantes d'émissions de GES.

D'autres initiatives peuvent être déployées. Parmi elles, l'hydrogène produit à partir d'eau et de l'hydroélectricité pourrait aussi devenir un carburant vert pour le transport lourd. La filière en est à ses premiers balbutiements, mais fait l'objet d'un intérêt certain au Québec.

De plus, des mesures du PECC pourraient ressembler à l'ancien programme écoAUTO du gouvernement fédéral. Ce programme incitait les particuliers à acquérir le véhicule qui consommait le moins de carburant dans sa catégorie. Par exemple, un travailleur forestier, ayant besoin d'une camionnette pour transporter son matériel, pouvait recevoir jusqu'à 1 000 \$ d'aide financière en choisissant la camionnette la plus écoénergétique. Ainsi, même dans le cas des catégories de véhicules moins écoénergétiques, des incitatifs étaient octroyés pour favoriser les meilleurs choix chez ceux qui doivent néanmoins utiliser ces types de véhicules. Compte tenu des écarts parfois considérables entre les niveaux de consommation de carburant pour une même catégorie de véhicule, cette mesure permettrait de réduire la consommation de carburant et les émissions de GES des camions légers. Elle avait aussi l'avantage de ne pas pénaliser les travailleurs et les entreprises qui ont encore besoin de camions légers.

Ainsi, dans une logique de développement durable, l'équilibre entre la protection de l'environnement et la création de la richesse est nécessaire. Cette approche est particulièrement importante lorsqu'il s'agit de mobilité durable puisque les transports jouent un rôle clé, tant au niveau de réduction des GES que du développement économique. Dans plusieurs cas, des technologies permettant de « décarboner » le transport existent déjà, ce qui permettrait une transition beaucoup moins onéreuse pour l'industrie. Il faut cependant soutenir leur mise à l'échelle.

¹⁴ Énergir, Gaz naturel liquéfié : Une solution efficace pour lutter contre les changements climatiques : <https://www.energir.com/fr/a-propos/nos-energies/gaz-naturel/gaz-naturel-liquefie/>



4. SECTEUR DU BÂTIMENT

Favoriser l'essor d'une industrie de bâtiments intelligents, verts et durables au Québec

L'industrie du bâtiment durable, bien que représentant un pourcentage limité, est en croissance au Québec. Selon Québec International, une dizaine de projets de construction d'une valeur de 2,5 milliard \$ étaient prévus entre 2011 et 2020 dans la grande région de Québec et sont axés sur le développement durable ainsi que les technologies propres. Ce secteur d'activités regroupe 295 entreprises qui procurent de l'emploi à 6 500 personnes et qui génèrent des revenus de 1,7 milliard \$. Le Québec possède une expertise qu'il importe de faire connaître hors de la province.

Une cinquantaine d'initiatives à travers le monde proposent de suivre et de mesurer les gains environnementaux et socio-économiques à l'aide de divers indicateurs, dont les émissions de GES sur l'ensemble du cycle de vie (approvisionnement des matériaux, construction, opération, exploitation et maintenance du bâtiment ainsi que gestion en fin de vie), l'eau utilisée, la production de déchets, la qualité de l'air intérieur, etc.

Par ailleurs, le développement d'une industrie axée autour de ce type de bâtiment procure des bénéfices sociaux, tels que l'amélioration de la santé et du confort des occupants ainsi que les achats locaux. Aussi, la diminution du transport des matériaux est un bon moyen de réduire les impacts ainsi que les coûts économiques et environnementaux, ce qui est conforme aux objectifs gouvernementaux. Sur le plan économique, il permet une diversification basée sur une empreinte carbone plus faible, puisque les produits québécois sont fabriqués en bonne partie avec de l'hydroélectricité et de l'énergie éolienne. Le potentiel d'améliorer la circularité des flux de matériaux dans le secteur, ainsi que l'utilisation de stratégie d'économie circulaire, devrait être davantage évalué. Parmi les autres initiatives intéressantes, investir dans la recherche partenariale entreprise-université-cégep visant à améliorer l'isolation et l'efficacité énergétique des bâtiments représente aussi une avenue intéressante.

La FCCQ propose donc au gouvernement de favoriser l'émergence d'une industrie du bâtiment intelligent, vert et durable, au mérite de leur exemplarité qui sera évaluée dans un cadre d'analyse reposant sur la performance environnementale et économique mesurée sur l'ensemble du cycle de vie du projet.

Mettre fin à la politique du plus bas soumissionnaire

Plusieurs études nord-américaines et internationales tendent à démontrer qu'un modèle de gestion des bâtiments reposant sur une approche du cycle de vie est susceptible d'entraîner une réduction de leur empreinte environnementale, de même qu'une réduction des coûts.¹⁵ L'analyse de vie de bâtiments sur un court horizon de 20 ans, même si le bâtiment a une durée de vie entre 50 et 75 ans, permet d'identifier qu'environ 50 % des coûts totaux sont constitués de charges d'exploitation, telles que l'énergie, la gestion des matières résiduelles et autres. Le coût d'acquisition d'un bâtiment représente environ 11 % des coûts totaux. Les autres coûts sont essentiellement constitués du coût de financement du bâtiment, de taxes, d'impôts fonciers ou de tarifs (ex. eau).

¹⁵ Humbert et al. 2009. University of California at Berkely, State of Oregon. 2009. A Life Cycle Assessment Based Approach to Prioritizing Methods of Preventing Waste from Residential Building Construction, Remodeling, and Demolition in the State of Oregon. et ISO 14040:2006 Management environnemental -- Analyse du cycle de vie -- Principes et cadre.



Plutôt que de ne considérer que le coût d'acquisition, la perspective du cycle de vie permet de prendre en compte les étapes d'approvisionnement, la construction, l'utilisation, la maintenance et la gestion en fin de vie du bâtiment. Ce faisant, il est possible d'effectuer des choix de conception et d'exploitation qui minimiseront les impacts et les coûts sur l'ensemble du cycle de vie. La prise en compte du cycle de vie complet permet, par exemple, d'inclure au bâtiment des technologies « propres » ou de faire des choix de conception qui sont quelques fois plus chers que ceux des bâtiments conventionnels, mais qui permettent des économies récurrentes dans le temps et plus importantes de façon globale.

Cela pourrait notamment se concrétiser par la sensibilisation des grands donneurs d'ouvrage du Québec et l'incorporation de cette notion dans les appels d'offres, en renonçant, par exemple, à la clause habituelle du plus bas soumissionnaire ou en intégrant un principe de marge préférentielle (où l'atteinte d'un objectif de performance environnementale basée sur le cycle de vie permettrait, par exemple, de remporter l'appel d'offres, même avec un produit X % plus cher). La Société immobilière du Québec, la Ville de Montréal et le gouvernement fédéral ont établi des lignes directrices qui obligent la construction ou la rénovation majeure avec certification LEED, ce qui est bien, mais il reste du chemin à parcourir avec les grands donneurs d'ouvrage au Québec. Dans le cadre l'élaboration du prochain Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC), **la FCCQ souhaiterait donc voir le gouvernement se pencher sur le problème de surconsommation d'énergie que crée la politique du plus bas soumissionnaire lors de la construction ou la rénovation majeure de bâtiments publics.**

De plus, le secteur public québécois représente un important donneur d'ordre. Le gouvernement devrait utiliser ses programmes d'approvisionnement comme banc d'essai et vitrine pour les technologies développées dans l'écosystème québécois de l'innovation. En effet, l'innovation devrait être davantage valorisée à l'intérieur des processus d'évaluation des appels d'offres, alors qu'elle est présentement trop souvent ignorée. Les entreprises constatent en effet, une prudence excessive à l'égard de solutions innovantes en matière de contrats publics. Par exemple, les matériaux non traditionnels sont très souvent écartés. Ce niveau de prudence et de conservatisme conduit les administrateurs à privilégier les matériaux utilisés depuis très longtemps. Pourtant, certains matériaux novateurs, notamment pour les conduites, la construction et le pavage, ont été développés, souvent par des entrepreneurs québécois. Ces matériaux sont davantage vendus et utilisés ailleurs au Canada et aux États-Unis, qu'au Québec.

L'État québécois devrait également considérer davantage les marchés publics comme une forme de contribution au développement économique et s'en servir comme vitrine pour l'exportation de certaines innovations. On pourrait entre autres avantageusement créer des alliances gouvernement-secteur privé pour favoriser l'exportation de savoir-faire exceptionnels développés lors de la réalisation d'un mandat public dans l'émergence des nouvelles technologies propres.

Il en va de même également pour les politiques d'achats du gouvernement du Québec, qui pourrait démontrer davantage l'exemple dans ses politiques d'achats pour l'acquisition de nouvelles technologies favorisant la réduction de GES, et compter davantage sur le savoir-faire québécois.

Ainsi, la FCCQ croit que les évaluations des contrats publics devraient prendre davantage en compte l'innovation et le développement durable en attribuant à ces critères de qualité des points importants à l'évaluation des soumissionnaires, plutôt que de favoriser la politique du plus bas soumissionnaire conforme.



Mettre à jour la réglementation

Changer la réglementation pour hausser les normes de construction et d'efficacité énergétique peut être long. À titre illustratif, les modifications au règlement sur l'économie d'énergie dans les nouveaux bâtiments du Québec et leur intégration au Code du bâtiment, qui avait été annoncée en 2006, lors de la Stratégie énergétique 2006-2015, ont pris plus de six ans à être adoptées pour entrer en vigueur le 31 août 2012, et ce, seulement pour le secteur résidentiel de moins de trois étages. Seule l'efficacité énergétique (phase d'utilisation du bâtiment) est considérée, alors que l'opportunité, c'est aussi de réduire l'empreinte carbone sur l'ensemble du cycle de vie.

Il s'agit aussi d'un problème avec la réglementation actuellement en vigueur pour les bâtiments commerciaux et institutionnels. En effet, c'est le Règlement sur l'économie de l'énergie dans les nouveaux bâtiments datant de 1983 et qui est en vigueur et donc inchangé depuis plus de 30 ans. Sous la responsabilité de la Régie du bâtiment du Québec, la mise en œuvre d'une nouvelle réglementation devait être réalisée en 2015 selon le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. Or, selon les fiches de suivi du Plan d'action, il semblerait qu'aucune date n'a été prévue pour l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

La FCCQ invite donc le gouvernement à être plus proactif dans ce dossier et à mettre à jour plus rapidement le Règlement sur l'économie de l'énergie dans les nouveaux bâtiments commerciaux et institutionnels, qui était déjà prévue depuis un bon moment.

Une meilleure performance énergétique des bâtiments permettrait notamment à Hydro-Québec, de plus facilement gérer la demande de pointe en hiver, soit le moment où toute la puissance installée au Québec est utilisée et que l'électricité ainsi économisée pourrait être valorisée dans d'autres secteurs de l'économie. C'est d'ailleurs dans cette perspective que la société d'État a lancé sa filiale Hilo, en octobre 2019, visant à terme une gestion plus efficace de la pointe sur le réseau électrique et ainsi des économies pour les clients.



CONCLUSION

Pour que le Québec puisse être en mesure d'atteindre ses cibles de réduction de GES, de nombreux efforts seront nécessaires dans les principaux secteurs émetteurs de GES : l'industrie, le transport et le bâtiment. Même si plusieurs des solutions seront identifiées dans le cadre de cette consultation, les entreprises québécoises seront appelées à faire preuve d'innovation et de créativité pour être en mesure de se démarquer.

Pour la FCCQ, la nécessité de reconnaître qu'une multitude de solutions existent dans la lutte aux changements climatiques, est une condition fondamentale de la réussite du prochain *Plan d'électrification et de changements climatiques*. Malgré l'importante et nécessaire place de l'électricité dans la transition énergétique, elle ne peut à elle seule combler tous les besoins énergétiques du Québec. La FCCQ souhaite voir le gouvernement faire preuve d'ouverture et de flexibilité parmi les moyens et solutions proposées.

La FCCQ souhaite réitérer qu'elle est pleinement consciente de l'ampleur des défis auxquels nous faisons collectivement face, dans l'objectif de réduire notre empreinte écologique. Cependant, même si beaucoup de travail reste à accomplir, nous devons nous réjouir du bilan carbone exemplaire du Québec à ce jour. Avec la modernisation des entreprises qui continuera à s'accélérer, nous ne pouvons qu'espérer de constantes améliorations.

Pour la FCCQ, la transition énergétique nécessaire doit être vue comme une opportunité de faire rayonner l'innovation des entreprises québécoises et comme un vecteur de développement économique. Le potentiel en développement économique vert et durable du Québec étant parmi les plus élevés de la planète, il est nécessaire d'opter pour une approche centrée sur l'accompagnement des entreprises afin de réaliser efficacement la transition énergétique.

