

Le rôle du propane dans la transition énergétique du Québec

Mémoire de l'Association canadienne du propane
Décembre 2017

Dans le cadre des
Consultations publiques sur la transition énergétique

Courriel : consultation@teq.gouv.qc.ca.



Canadian
Propane
Association | Association
canadienne
du propane

L'Association canadienne du propane (ACP) est l'association nationale de l'industrie du propane au Canada. Elle représente plus de 400 entreprises membres situées dans toutes les régions du pays. Ces membres sont des :

- Producteurs
- Grossistes
- Transporteurs
- Détaillants
- Fabricants, distributeurs et fournisseurs de services d'équipements et d'appareils
- Industries associées

Notre vision

Une industrie du propane sécuritaire et prospère qui joue un rôle important au sein du secteur énergétique canadien.

Notre mission

Promouvoir le propane, défendre les intérêts de l'industrie du propane au Canada, favoriser l'adoption de pratiques exemplaires et assurer la sécurité ainsi qu'un environnement commercial favorable par la mise en œuvre d'activités de représentation, de formations et de mesures d'intervention d'urgence.

Nos services

- Promouvoir et développer l'industrie en collaboration avec les gouvernements et les organismes de réglementation
- Communiquer les exigences en matière de réglementation et de sécurité à l'industrie et créer des espaces de collaboration pour permettre aux membres de participer à la mise en œuvre des meilleures pratiques
- Offrir des formations aux membres de l'industrie par l'entremise de l'Institut de formation du propane (IFP)
- Offrir un service d'intervention d'urgence pour tout incident impliquant du GPL et des liquides inflammables par l'entremise de l'Assistance d'intervention d'urgence du Canada (AIUC)

Table des matières

Contents

Notre vision.....	2
Notre mission.....	2
Nos services	2
Table des matières.....	3
Les caractéristiques du propane.....	4
Lançons la discussion sur l’avenir du propane au Québec	5
Offre / Production du propane	5
Présence au Québec et contribution économique.....	7
BÂTIMENT COMMERCIAL ET INSTITUTIONNEL.....	8
OBJECTIFS ET MESURES FAISANT L’OBJET DE COMMENTAIRE DE L’ACP	8
Questions relatives au secteur Bâtiment commercial et institutionnel :	10
BÂTIMENT RÉSIDENTIEL.....	12
OBJECTIFS ET MESURES FAISANT L’OBJET DE COMMENTAIRE DE L’ACP	13
Questions relatives au secteur Bâtiment résidentiel :.....	15
LE TRANSPORT DE PERSONNES.....	17
OBJECTIFS ET MESURES FAISANT L’OBJET DE COMMENTAIRE DE L’ACP	18
Questions relatives au secteur Transport des personnes:.....	19
TRANSPORT DE MARCHANDISES	23
OBJECTIFS ET MESURES FAISANT L’OBJET DE COMMENTAIRE DE L’ACP	26
Questions relatives au secteur du Transport des marchandises :	27
QUESTIONS CONCERNANT LES SUJETS HORIZONTAUX.....	29

Le propane bout (passe de l'état liquide à l'état gazeux) à -42,2 °C (-44 °F).

Sous sa forme liquide, le propane a un poids qui est la moitié de celui de l'eau.

Un litre de propane sous forme liquide contient autant d'énergie que 270 litres de propane sous forme gazeuse.

Il faut environ 23,5 pi³ d'air pour brûler 1 pi³ de propane.

La combustion complète du propane produit de la vapeur d'eau propre et du dioxyde de carbone.

Le propane se dissipe rapidement dans l'atmosphère — un petit courant d'air suffit à le disperser.

Émissions des combustibles

Type de carburant	Kg de CO ₂ par million de BTU
Gaz naturel	53.06
Gaz Propane	62.30
Éthanol (E85)	66.70
Gazoline	70.88
Kérosène	72.31
Diesel	73.15
Huile lourde	78.80
Charbon bitumineux	93.46

Estimés fondés sur la composition chimique des carburants avec une combustion totale.

Source: Agence internationale de l'énergie, 2016.

Les caractéristiques du propane

Le propane est une source énergétique propre qui est faible en carbone, qui émet très peu de polluants atmosphériques et qui peut être transportée et utilisée en toute sécurité partout, et ce, à tous les jours. Comparativement à d'autres carburants, l'utilisation du propane aide à améliorer la qualité de l'air, à réduire les émissions de GES et à protéger l'environnement.

Reconnu pour son faible taux d'émissions et ses avantages environnementaux dans la *Loi sur les carburants de remplacement*, le propane est l'un des carburants les plus propres et plus polyvalents qui existent. Les émissions de gaz à effet de serre sont nettement inférieures à celles de l'essence, du diesel, du charbon et du mazout, et comparable à celles du gaz naturel. Parmi les carburants fossiles, seul le gaz naturel émet moins de CO₂ que le propane.

Les contaminants et les polluants atmosphériques toxiques sont un problème environnemental qui affecte la santé des gens et les écosystèmes partout dans le monde. Le propane émet 60 % moins de monoxyde de carbone (CO) que l'essence, 98 % moins de matières particulaires que le diesel et ne contient pratiquement aucun soufre, un contributeur aux pluies acides.

Le propane est toujours prêt à fournir une source d'énergie abordable et à faible taux d'émissions pour d'innombrables usages, et ce, dans tous les coins du Québec et du Canada. En optant pour le propane au lieu des carburants traditionnels, comme l'essence, le diesel et le mazout, les consommateurs peuvent réduire leurs impacts environnementaux grâce à une alternative qui est disponible dès maintenant.

Enfin, soulignons que dans le cas peu probable d'une fuite, le propane devient une vapeur qui ne contamine pas le sol, l'air ou les aquifères, contrairement aux carburants liquides. Ceci est particulièrement important lorsque le propane est utilisé dans des zones écosensibles comme les fermes, les réserves fauniques ou proches de cours d'eau.

Le propane peut :

- *Alimenter des véhicules qui produisent beaucoup moins d'émissions nocives.*
- *Être une source de chauffage et d'électricité pour les communautés rurales et éloignées afin de réduire les polluants qui peuvent avoir des répercussions sur la santé.*
- *Offrir une solution sans produits chimiques aux agriculteurs pour lutter contre les mauvaises herbes et une façon plus propre pour sécher les récoltes et chauffer les bâtiments.*
- *Agir comme une source énergétique d'appoint fiable et mobile pour les énergies renouvelables.*

Lançons la discussion sur l'avenir du propane au Québec

À la fois sur le plan énergétique, économique et environnemental, le propane offre des solutions à de nombreux problèmes auxquels le Québec fait face aujourd'hui dans sa transition énergétique. En tant que source d'énergie abondante, disponible, à faible taux d'émission et produite au Canada, le propane est tout indiqué pour des applications aussi diverses que le chauffage des bâtiments commerciaux et résidentiels, la propulsion des véhicules, le séchage des récoltes et l'alimentation des mines, entre autres. Tandis que d'autres solutions énergétiques exigent d'importantes dépenses dans les infrastructures ou de nouveaux développements technologiques, le propane est là, disponible maintenant sur l'ensemble du Québec.

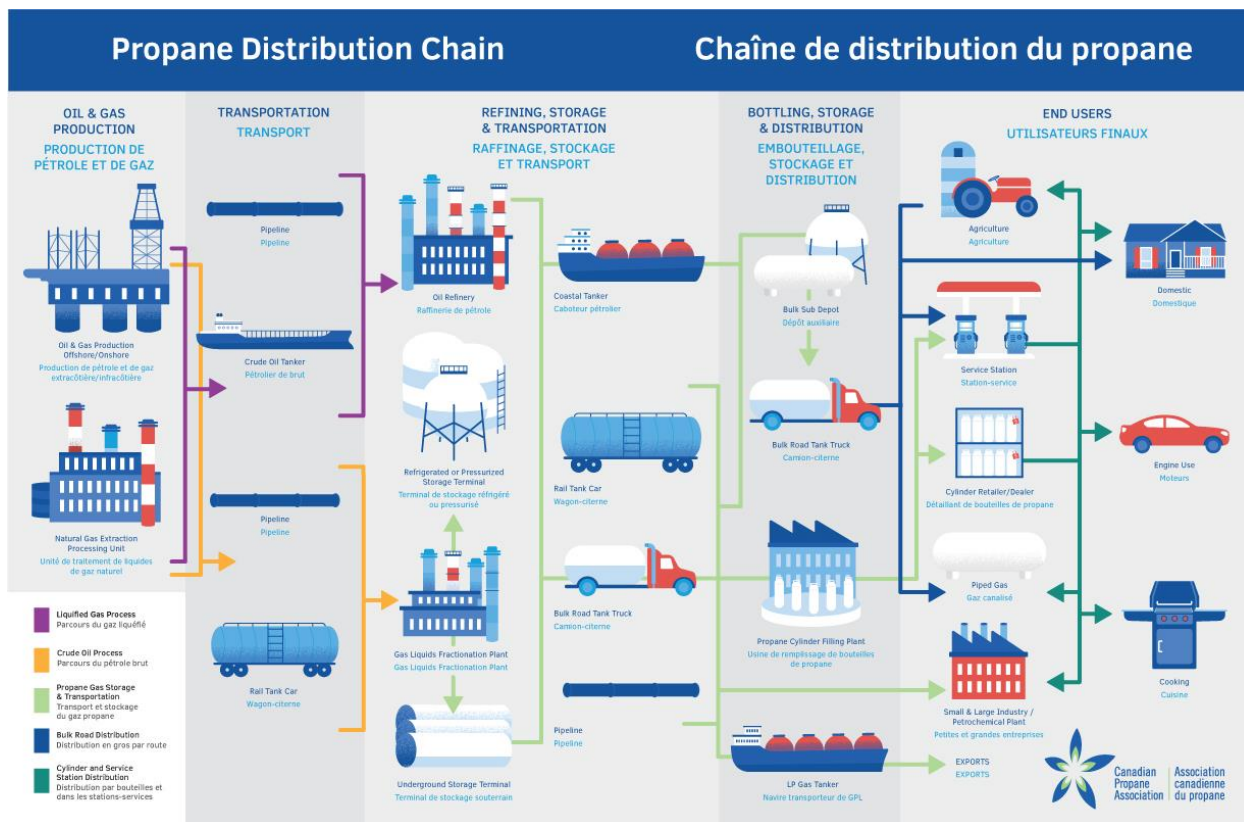
Rappelons que l'utilisation de gaz propane n'exige qu'un simple réservoir à basse pression ou une station de transbordement à basse pression pour son utilisation par les véhicules. Le gaz naturel requiert, quant à lui, un réseau souterrain coûteux ou des stations de remplissage à haute pression ou cryogénique très coûteuses pour la grande majorité des utilisateurs.

Le contenu énergétique du gaz propane (exprimé en MJ/kg) est supérieur de 6,6% à celui du gaz naturel et supérieur de 11% à celui du mazout, ce qui en fait un carburant efficace.

Offre / Production du propane

Quatre-vingt-cinq pour cent (85 %) du propane canadien provient d'un mélange de liquides de gaz naturel (LGN) obtenu lors du traitement du gaz naturel. Il est produit dans des centaines d'usines situées sur les gisements de gaz en Alberta, en Colombie-Britannique et en Saskatchewan. Le reste, soit 15 %, est issu du processus de raffinage du pétrole et est produit dans des raffineries situées dans toutes les provinces, sauf au Manitoba, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard.

Actuellement, nous utilisons moins de 40% du propane que nous produisons. La majeure partie est envoyée aux États-Unis, où il est utilisé non seulement pour chauffer les maisons et alimenter les industries, mais aussi pour produire des granules de polypropylène, créant ainsi une valeur ajoutée avant de revenir vers le Canada.



Le Canada dispose d'une quantité importante de propane. Les estimations les plus récentes font état de ressources d'environ 15 milliards de barils (2.4 milliards de mètres cubes). Comme la demande canadienne annuelle se situe à environ 6 millions de mètres cubes¹, cela représente approximativement 400 ans d'approvisionnement au taux de consommation actuel². Avec de telles réserves, il est peu étonnant que le prix du gaz propane soit très abordable et le demeure pendant plusieurs décennies.



Enfin, la possibilité de rendre le propane encore plus vert se profile à l'horizon, avec l'élaboration du biopropane. Produit à partir de sources renouvelables, celui-ci permet de réduire l'empreinte carbone, génère 80 % moins d'émissions de gaz à effet de serre et est polyvalent et facile à transporter. Neste Oil, une société de raffinage et de commercialisation spécialisée dans les carburants de véhicules à faible taux d'émission située à Espoo, en Finlande, compte mettre en service des installations de production de propane renouvelable à Rotterdam, aux Pays-Bas, cette année. Dans un premier temps, la

production sera limitée à environ 160 000 tonnes. SHV Energy et Calor Gas s'appliqueront à commercialiser et à le vendre sur une période de quatre ans en France, en Allemagne, en Scandinavie et, bien entendu, en Irlande et au Royaume-Uni.

¹ Goobie, G. 2016. *Canadian Propane Supply and Demand through 2050*.

² Ibid.

Présence au Québec et contribution économique



Québec

\$1.461 billion

Annual economic value created by the propane industry
Valeur économique créée annuellement par l'industrie du propane

\$78 million

Annual taxes and royalties paid by the propane industry
Impôts et redevances versés annuellement par l'industrie du propane

1,889

Number of jobs that rely on the propane industry
Nombre d'emplois qui dépendent de l'industrie du propane



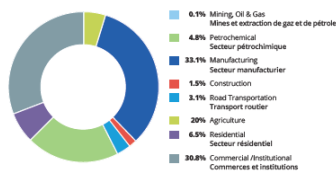
Le gaz propane est disponible à peu près partout au Québec puisque de nombreux distributeurs du Québec assurent la livraison du propane à domicile ou dans les entreprises sur l'ensemble du territoire. Pour les utilisateurs modestes, ils ont accès à des réservoirs préremplis ou ils peuvent faire remplir leur réservoir à des points de remplissage, nombreux au Québec. Il s'agit donc d'un secteur très compétitif, qui procure aux consommateurs une énergie abordable, abondante, polyvalente et un bon choix de fournisseurs locaux qui créent environ 2 000 emplois au Québec.

Demand / Demande

1.2% Total energy consumption
De la consommation énergétique totale

8.3% Of Canada's propane use occurs in Québec
De la production de propane au Canada

Sector / Secteur



17,492

Commercial, Industrial & agricultural facilities using propane as a primary energy source
Installations commerciales, industrielles et agricoles utilisant le propane comme principale source d'énergie

7,860

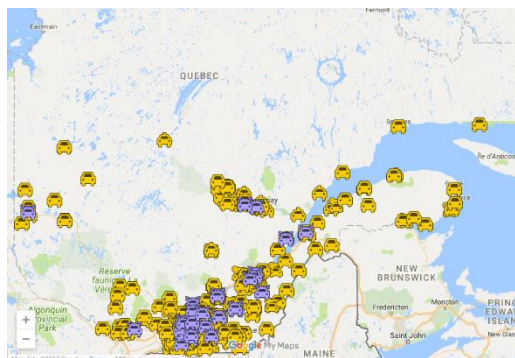
Residences utilizing propane as a primary energy source
Résidences utilisant le propane comme principale source d'énergie

86

Large Storage Facilities
Grands centres de stockage

409

Small Storage Facilities & Fueling Stations
Petits centres de stockage et postes de ravitaillement



De plus, pour les véhicules au propane, les infrastructures existent déjà : des stations de remplissage, distribuées entre Radisson (Baie James) et Havre-Saint-Pierre (Côte-Nord), comme le montre la carte ci-après :

Source : Association québécoise du propane

BÂTIMENT COMMERCIAL ET INSTITUTIONNEL

« Le propane est polyvalent, facile à transporter et rentable, en particulier si on le compare aux carburants traditionnels qui alimentent l'équipement de construction, comme le diesel et l'essence. »

– Le magazine Construction Business Owner

Selon les données, le mazout se retrouve dans 10 % des bâtiments commerciaux et institutionnels (CI). Le gaz naturel, lorsque disponible, est utilisé à peu près partout bien que certains endroits et immeubles qui ne soient pas desservis en raison de leur volume de consommation potentiel peu attrayant et des investissements importants qui seraient requis pour desservir ces derniers. Ainsi, le mazout occupe toujours une niche qui représente 6% des émissions de GES de ce segment.

Le propane peut avantageusement remplacer le mazout comme source d'énergie dans les bâtiments commerciaux et institutionnels dans toutes les régions qui ne sont pas desservies par le réseau de distribution du gaz naturel, incluant dans les régions éloignées ou les régions autonomes.

Rappelons que la combustion du propane produit de plus faibles émissions de GES que le mazout et que les systèmes de chauffage à air forcé au propane ont une efficacité énergétique de 98,5% ou plus.

Le gaz propane voyage mieux et à coût moindre que le GNC ou même que le GNL et les distributeurs de propane desservent la majorité des endroits où le mazout est utilisé (avec l'exception de certains villages du nord du Québec). Qui plus est, plusieurs distribuent les deux carburants. Dans ce contexte, en transférant les volumes, les entreprises continuent de maintenir leur activité économique en région et les emplois qui s'y rattachent.

Rappelons que le propane ne semble pas être admissible au programme Écoperformance car le programme vise à « diminuer la consommation de combustibles fossiles ». Une ambiguïté qui persiste aussi en ce qui concerne le programme « Remise au point des systèmes mécaniques des bâtiments » de TEQ et, au meilleur de nos connaissances, le propane n'a bénéficié d'aucun support de ces programmes dans ce segment de marché.

OBJECTIFS ET MESURES FAISANT L'OBJET DE COMMENTAIRE DE L'ACP

Objectif : Inciter les propriétaires de bâtiments à utiliser les énergies renouvelables.

Mesure 6 : Réviser certaines composantes des coûts d'énergie de façon à rendre l'électricité plus compétitive.

L'ACP s'oppose à une telle mesure qui vient intervenir directement en matière de libre concurrence. Les combustibles sont déjà taxés et soumis au système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre. Tant et aussi longtemps que de réelles alternatives, disponibles et à coûts abordables ne sont pas en place, il ne s'agirait que de mesures pénalisant les consommateurs.

Mesure 7 : Soutenir spécifiquement la mise en place de systèmes de chauffage électrique performants.

L'ACP recommande que ce programme soit assorti d'une évaluation permettant d'établir les besoins en énergie d'appoint et le cas échéant, d'offrir un soutien financier à l'installation d'énergie d'appoint au propane dans les régions où le réseau de gaz naturel n'est pas accessible.

EXEMPLARITÉ DE L'ÉTAT

Objectif : Appliquer des mesures d'efficacité énergétique sur au moins cinq pour cent de la surface totale des bâtiments publics chaque année.

Objectif : Prioriser l'utilisation de l'énergie renouvelable pour le chauffage des bâtiments publics.

Mesure 10 : Convertir les systèmes qui utilisent du combustible fossile en systèmes fonctionnant avec une source d'énergie renouvelable pour le chauffage principal des bâtiments publics existants.

L'ACP est en accord avec conversion des systèmes de chauffage au mazout des bâtiments publics. Toutefois, à l'instar des autres commentaires de l'ACP, nous estimons qu'il est important que le propane puisse faire partie des choix qui pourraient être faits lorsque les bâtiments sont situés en régions éloignées par exemple. Il nous apparaît important de ne pas limiter les conversions pour le chauffage des bâtiments aux seules énergies renouvelables avec utilisation de combustible fossile exclusivement en période de pointe. Comme nous l'avons mentionné, pour le moment, ces technologies sont chères et si l'on ne fait que convertir à l'électricité, l'utilisation intensive des appareils de chauffage occasionne, durant l'hiver, des périodes de pointe de la demande en électricité à laquelle Hydro-Québec répond par l'installation de centrales d'appoint très coûteuses et souvent alimentées par des carburants fossiles ou par l'achat d'énergie chez nos voisins des États-Unis dont une partie importante provient de centrales alimentées par des carburants fossiles.

Objectif : Encourager les meilleures pratiques en matière de gestion énergétique des bâtiments.

Mesure 11 : Encourager la mise en service en continu.

Mesure 12 : Favoriser la valorisation du rôle de gestionnaire énergétique.

Nous sommes en accord avec le fait que la gestion performante de l'énergie des bâtiments implique l'engagement des décideurs à allouer des ressources à cette question et qu'il est nécessaire de faire une veille constante pour assurer l'efficacité des mesures déployées et des sommes investies.

L'ACP recommande que TEQ tienne compte du propane dans toutes les campagnes, les formations ou les certifications, notamment la formation des professionnels au niveau de leurs connaissances du rôle que le propane peut jouer et des meilleures solutions efficaces de gestion qui existent pour cette énergie.

Objectif : Déployer une offre de programmes qui répond aux besoins des clientèles du secteur.

Mesure 13 : Offrir une aide flexible et adaptée aux clientèles particulières, telles que les petits bâtiments CI.

L'ACP est en accord avec cette mesure.

Questions relatives au secteur Bâtiment commercial et institutionnel :

Considérez-vous que les mesures proposées pour guider le plan directeur sont suffisamment ambitieuses pour la période 2018-2023 dans la perspective d'atteindre les cibles de la Politique énergétique 2030?

Malheureusement, dans le contexte des projets proposés, nous ne pensons pas que les cibles puissent être atteintes. L'augmentation des conversions vers l'électricité, retenue comme choix principal d'énergie renouvelable, ne tient pas compte des fortes quantités requises d'électricité qui font en sorte qu'Hydro-Québec doit parfois recourir à des énergies fossiles pour produire selon la demande et ces émissions doivent être comptabilisées.

Qui plus est, l'expansion du réseau de gaz naturel requiert des infrastructures qui prennent du temps à mettre en place et qui nécessitent des investissements importants et l'expansion pourrait ne pas être prête pour l'atteinte des cibles.

L'ACP est d'avis que la transition énergétique - un concept utilisé pour désigner l'abandon progressif de certaines énergies - doit se faire en tenant compte des meilleures énergies disponibles et à venir selon les besoins et les moyens financiers non seulement de l'État, mais également des consommateurs.

Nous sommes d'avis que dans une transition énergétique, le propane constitue une solution énergétique responsable, à faible taux d'émission, abordable et disponible maintenant. Son utilisation permettrait d'améliorer la capacité du Québec d'atteindre les cibles.

Y a-t-il d'autres mesures qui devraient être envisagées?

Un programme pour le remplacement ou la modification des appareils de chauffage des clients des réseaux autonomes afin qu'ils utilisent le propane s'impose.

Les occasions de réduire les GES dans les 23 des 25 communautés qui ne sont pas rattachées au réseau électrique principal sont nombreuses. Il existe des mini-réseaux (appelés réseaux autonomes) qu'Hydro-Québec alimente à l'aide de centrales électriques au diesel. Dans la plupart de ces cas, Hydro-Québec encourage la consommation de mazout en subventionnant cette source pour la chauffer afin d'éviter les pertes d'efficacité relatives à l'utilisation de l'électricité. En effet, il serait encore plus nocif de produire de l'électricité à l'aide d'une génératrice au diesel pour l'utiliser pour chauffer les résidences alors que les chaudières au mazout sont plus efficaces (moins de mazout consommé).

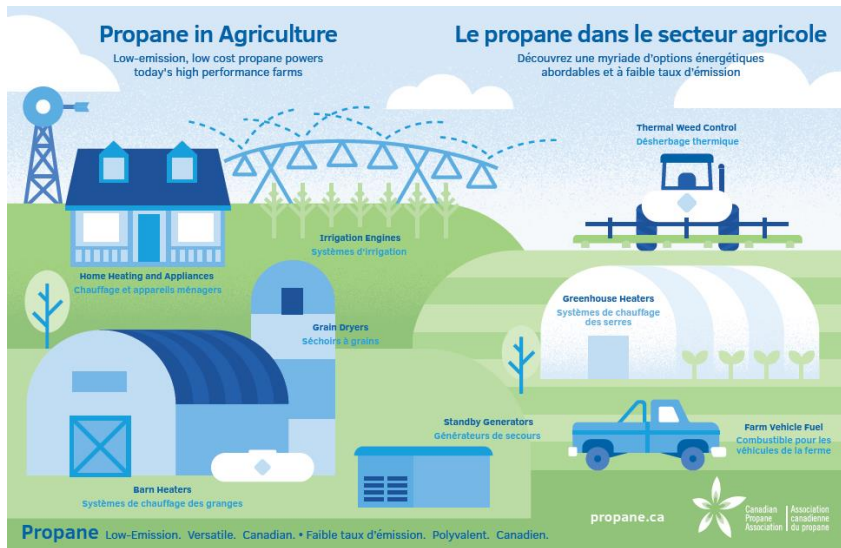
On le sait, le coût du mazout est subventionné. Puisqu'Hydro-Québec se propose de moderniser une grande portion de ses installations et de convertir leur alimentation à des sources d'énergie plus propres et moins chères au cours de la prochaine décennie, il nous apparaît important que le propane soit évalué comme alternative.

À notre avis, le propane peut aider les réseaux autonomes à délaisser les carburants classiques comme le diesel. Le propane permettrait d'améliorer la qualité de l'air, de réduire la pollution sonore et le nombre de pannes de courant, d'atténuer les problèmes d'approvisionnement et éviter les déversements de carburant. Qui plus est, il est actuellement impossible de prévoir si les ressources renouvelables suffiront à remplacer entièrement les génératrices au diesel. Par contre, lorsque d'autres sources d'énergie seront disponibles, le propane pourra servir de source d'appoint, ce qui assurera la fiabilité de l'approvisionnement en énergie.

L'ACP recommande donc l'inclusion du propane dans les programmes de financement des réseaux autonomes et la création d'un comité de travail pour évaluer le potentiel, les projets réalisables et les étapes à franchir. Cela devrait être assorti d'un programme de soutien aux conversions pour

l'acquisition et l'installation de nouveaux équipements de stockage du gaz propane et de chauffage de l'espace et de l'eau.

Enfin, TEQ devrait soutenir une campagne promotionnelle très ciblée pour les bâtiments commerciaux des régions où le gaz naturel n'est pas disponible.



Par ailleurs, le secteur agricole devrait faire l'objet d'une analyse de potentiel puis de mesures. Le propane est un combustible adapté et utile, mais qui pourrait contribuer davantage si des mesures en efficacité énergétique étaient déployées.

BÂTIMENT RÉSIDENTIEL

Selon Statistique Canada, plus de 257 000 ménages utilisent du mazout au Québec³. Le remplacement des appareils de chauffage au mazout dans le secteur résidentiel par des appareils au propane équivaut, par tranche de 1 000 ménages, au retrait de 661 automobiles de la circulation. La transition au propane est une solution facilement applicable puisqu'elle n'exige que peu d'investissements en infrastructures des fonds publics ou du Fonds vert, étant donné que les entreprises du secteur investissent dans leurs propres installations de stockage et de distribution.

Actuellement, aucun programme ne semble soutenir le remplacement du mazout par du gaz propane alors que le gaz naturel, un autre combustible fossile, a pourtant profité d'appuis du gouvernement du Québec pour au moins deux projets en 2017 :

- 1) 13,2 millions de dollars pour prolonger son réseau de distribution dans la région de Chaudière-Appalaches et
- 2) 33 millions de dollars pour le projet de la Région de Bellechasse, soit 82,5% des coûts totaux de ce projet.

À eux seuls, ces projets feront perdre plus de 40 emplois à l'industrie du propane. Le distributeur de gaz a aussi obtenu un soutien financier de 3,2 millions de dollars du gouvernement fédéral afin d'étendre son réseau vers Asbestos où il dessert environ 40 clients industriels qui l'achetaient auparavant du propane local. Ce dernier s'est vu forcé de mettre trois (3) employés à pied.

De plus, le distributeur de gaz naturel a reçu maintes autorisations pour inclure les coûts relatifs à ses programmes d'efficacité énergétique dans la base tarifaire des clients. Pourtant, le propane, quant à son faible taux d'émissions de GES, n'a jamais été soutenu, que ce soit pour l'expansion de ses clients ou pour des mesures en efficacité énergétique.

En misant sur un programme permettant la conversion des appareils de chauffage au mazout pour des appareils au propane, TEQ permettrait des réductions des émissions de GES qui sont évaluées à 38 % pour chaque résidence de 2 000 p.c.

Maison type — énergie requise annuellement⁴ : 75 millions de BTUs

Production relative d'émissions de GES⁵

- Mazout: 2.735 t de CO₂ éq. par kilolitre
- Propane: 1.544 t de CO₂ éq. par kilolitre

– Efficacité énergétique de la chaudière

- Mazout — avant la conversion: 70%
- Propane — après la conversion: 95%

Production d'énergie relative par produit⁶

- Mazout: 36,030 BTU⁷/Litre
- Propane: 24,245 BTU/Litre

Volume requis pour atteindre les BTU requis (considérant l'efficacité énergétique de la fournaise)

- Mazout: 2.974 kilolitres
- Propane 3.256 kilolitres

³ <http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/171201/dq171201f-fra.htm>

⁴ Estimation pour une maison type de 2 000 p.c., excluant l'énergie pour la cuisson, le séchage, etc.

⁵ Selon les facteurs utilisés par le programme de l'Ontario's Cap & Trade - <https://www.ontario.ca/page/guide-greenhouse-gas-emissions-reporting#section-3>

⁶ http://www.edproenergy.com/solutions/knowledge/Energy_Cost_Comparison.htm

⁷ BTU – British Thermal Energy, une mesure commune anglo-saxonne d'énergie définie par la quantité de chaleur nécessaire pour élever la température d'une livre anglaise d'eau d'un degré °F à la pression constante d'une atmosphère.

Émissions de GES sur une base annuelle (CO₂)

- Mazout — avant la conversion: 8.134 tonnes
- Propane — après la conversion: 5.027 tonnes

Réductions annuelles deCO₂ par maison type

Tonnes: -3.107
Pourcentage: -38.19%

Personne ne sait avec précision quelles seront les caractéristiques du marché de l'énergie dans 40 ans. Par conséquent, la question que doivent se poser les décideurs est la suivante: est-il logique d'investir plusieurs millions de dollars dans des infrastructures de gaz naturel pour desservir des régions qui sans subventions ne seraient pas rentables ?

Pour atteindre rapidement les objectifs, il faut aussi être réalistes; les sources d'énergie de remplacement – énergies renouvelables – ne suffisent pas encore à assurer un approvisionnement adéquat, fiable et à coût abordable. La transition vers une économie à faible taux d'émissions de carbone nécessite d'investir dans l'industrie du propane, une option logique.

OBJECTIFS ET MESURES FAISANT L'OBJET DE COMMENTAIRE DE L'ACP

Mesure 3 : Interdire l'installation de nouveaux systèmes de chauffage au mazout (à l'exception des résidences des réseaux autonomes).

Bâtiments résidentiels

Si TEQ veut aller de l'avant avec l'interdiction d'installation de nouveaux systèmes de chauffage au mazout et l'interdiction de remplacer des équipements au mazout désuet pour les résidences, l'ACP recommande, pour réduire rapidement les émissions de GES à un coût accessible, d'inclure le propane dans les alternatives offertes aux consommateurs.

Afin de minimiser les impacts économiques négatifs reliés à la distribution, et étant donné que plusieurs distributeurs de mazout vendent déjà du propane, en transférant les volumes de mazout à des volumes de propane, les entreprises pourront continuer de maintenir leur activité économique en région et les emplois qui s'y rattachent tout en offrant aux consommateurs une alternative pour réduire leurs émissions de GES.

De plus, nous pensons qu'il est propice de soutenir la conversion non seulement des appareils de chauffage, mais également ceux pour le chauffage de l'eau afin de réduire la demande de pointe d'électricité.

Enfin, pour les régions hors des grands centres urbains desservis par Hydro-Québec, mais qui n'ont pas accès au gaz naturel, l'ACP recommande d'étudier la possibilité de financer l'ajout d'équipements au propane (bi énergie) pour écrêter la demande d'électricité durant les périodes de fortes pointes du réseau électrique.

Réseaux autonomes

Le propane peut aussi aider les réseaux autonomes à délaisser les carburants classiques comme le diesel. Le propane permettrait d'améliorer la qualité de l'air, de réduire la pollution sonore et le nombre de pannes de courant, d'atténuer les problèmes d'approvisionnement et éviter les déversements de carburant. Éventuellement, lorsque d'autres sources d'énergie seront disponibles, le propane pourra servir de source d'appoint, ce qui assurera la fiabilité de l'approvisionnement en énergie.

L'ACP recommande donc l'inclusion du propane dans les programmes de financement des réseaux autonomes et la création d'un comité de travail pour évaluer le potentiel, les projets réalisables et les étapes à franchir.

Objectif : Réviser et bonifier l'offre de service du secteur résidentiel.

Mesure 5 : Bonifier les programmes d'aide financière visant la rénovation et la construction écoénergétiques, ainsi que la conversion des systèmes de chauffage vers des énergies renouvelables.

L'ACP est d'accord avec la bonification de l'offre, mais n'est pas en accord avec l'imposition de conversions uniquement vers des énergies renouvelables et nous pensons que l'ajout de nouvelles sources d'énergie doit inclure le propane, notamment lorsqu'il est question des programmes visant les ménages à faible revenu ou les propriétaires de logement. En effet, les coûts de conversion vers le propane sont bas et donc très accessibles. Reprenant l'exemple d'une maison type de 2 000 p.c., les économies potentielles sont les suivantes :

Économies pour les consommateurs – Pour la maison type de 2000 p.c.

Consommation avant et après la conversion à un appareil à haute efficacité énergétique

- Avant la conversion — 2974 litres de mazout
- Après la conversion — 3256 litres de propane

Coûts des énergies:

- Mazout : \$ 0.8423 par litre⁸
- Propane : \$0.507⁹

Coûts annuels de chauffage:

- Avant la conversion — \$2475
- Après la conversion — \$1651

Économies annuelles pour le consommateur

- — \$825
- -33.3%

Coût de conversion d'une chaudière au mazout vers le propane:

- \$6500¹⁰ pour une chaudière au propane 95+ Annual Fuel Utilization Efficiency (AFUE)

Période d'amortissement sans incitatif :

- \$6500 / \$825 (économies annuelles) = 7.87 ans

Période d'amortissement avec incitatif :

- \$4000 / \$825 (économies annuelles) = 4.84 ans

Période d'amortissement lors d'une conversion

⁸ Coût moyen, http://www.regie-energie.qc.ca/energie/releve_hebdo_mazout/mazout.pdf

⁹ Données de mai 2017 – <https://www.enbridgegas.com/homes/start-stop-move/why-switch-natural-gas/calculate-savings-calculator.aspx> - pas de données sur le coût moyen au Québec du propane

¹⁰ Cela inclut le coût d'un appareil à 98 % en efficacité énergétique et d'ajustements des conduites de chauffage pour un meilleur rendement.

Une période d’amortissement plus courte serait un incitatif à remplacer, avant la fin de sa vie utile, un appareil au mazout. Si l’incitatif est de \$ 2 500, la période d’amortissement est de moins de cinq ans.

Objectif : Soutenir l’innovation en efficacité énergétique, en production et en consommation d’énergie renouvelable.

Mesure 6 : Favoriser la recherche et le développement en efficacité énergétique, en production et en consommation d’énergie renouvelable.

L’ACP est en accord avec un soutien en production d’énergie renouvelable comme le biopropane pour le secteur résidentiel ne visant pas une diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Objectif : Normaliser et réglementer l’efficacité énergétique et la consommation d’hydrocarbures dans le secteur résidentiel.

Mesure 11 : Encadrer les pratiques dans l’industrie de la rénovation écoénergétique.

L’ACP est en accord avec des mesures favorisant une meilleure compréhension de la part des entrepreneurs en construction des différentes solutions écoénergétique afin de les outiller à faire les bonnes recommandations à leurs clients et souhaite que le propane fasse partie des options considérées.

Objectif : Structurer la transition énergétique à long terme dans le secteur résidentiel.

Mesure 12 : Comparer les impacts des filières d’énergie renouvelable afin de sélectionner les meilleurs choix pour le secteur résidentiel.

L’ACP est en accord avec la mesure qui vise à colliger, étudier et comparer les impacts des filières d’énergie pour le secteur résidentiel québécois afin de déterminer le rôle que pourraient occuper les filières énergétiques de substitution. Puisque la mesure proposée inclut le gaz naturel renouvelable, le propane renouvelable (biopropane) devrait l’être également puisque les émissions de GES sont similaires.

Objectif : Soutenir l’innovation en efficacité énergétique, en production et en consommation d’énergie renouvelable.

Mesure 13 : Mettre en place des projets de démonstration en efficacité énergétique, en production et en consommation d’énergie renouvelable.

L’ACP est en accord avec la mise en place de projets pilotes de démonstration de technologies pourvu que les programmes en découlant incluent le propane.

Questions relatives au secteur Bâtiment résidentiel :

Considérez-vous que les mesures proposées pour guider le plan directeur sont suffisamment ambitieuses pour la période 2018-2023 dans la perspective d’atteindre les cibles de la Politique énergétique 2030?

Malheureusement, dans le contexte des projets proposés, nous ne pensons pas que les cibles puissent être atteintes. L’augmentation des conversions vers l’électricité, retenue comme seul choix d’énergie renouvelable, ne tient pas compte des fortes quantités requises d’électricité qui font en sorte qu’Hydro-Québec doit parfois recourir à des énergies fossiles pour produire selon la demande et ces émissions doivent être comptabilisées.

Qui plus est, l'expansion du réseau de gaz naturel requiert des infrastructures qui prennent du temps à mettre en place et qui nécessitent des investissements importants et pourrait ne pas être prête.

L'ACP est d'avis que la transition énergétique - un concept utilisé pour désigner l'abandon progressif de certaines énergies – doit se faire en tenant compte des meilleures énergies disponibles et à venir selon les besoins et les moyens financiers non seulement de l'État, mais également des consommateurs.

Nous sommes d'avis que dans une transition énergétique, le propane constitue une solution énergétique responsable, à faible taux d'émission, abordable et disponible maintenant. Son utilisation permettrait d'améliorer la capacité du Québec d'atteindre les cibles.

Qui plus est, aucune mesure en efficacité énergétique, comme le remplacement d'appareils de chauffage désuet au propane pour des appareils plus performants n'est disponible pour accélérer le remplacement.

Y a-t-il d'autres mesures qui devraient être envisagées?

La conversion d'appareils au mazout pour utiliser le gaz propane comme combustible dans les systèmes biénergie (électricité-propane) est également possible et devrait faire l'objet de soutien. Cette stratégie permettrait à Hydro-Québec d'éviter une demande excessive en période de pointe en alimentant les appareils de chauffe de l'espace par le propane et permettra d'autant plus d'écarter les pointes de demande du réseau électrique sans pour autant nécessiter d'importants investissements pour le remplacement des systèmes de chauffage.

Il existe d'ailleurs déjà un tarif biénergie dans le règlement tarifaire d'Hydro-Québec qui permet de le faire, mais aucun programme ne fait la promotion de cette option propane-électricité pour l'instant.

Il est économiquement injustifiable et inéquitable de subventionner l'expansion du réseau de distribution de gaz naturel, ou de favoriser la livraison par camion en vrac de gaz naturel en région alors qu'il existe déjà un réseau efficace de distribution du gaz propane dans ces mêmes régions.

Partout où le réseau de gaz naturel n'est pas disponible et avant d'en promouvoir l'expansion, TEQ devrait avoir la capacité d'influencer afin que le propane puisse faire l'objet d'une évaluation sérieuse comme alternative.

Les coûts de conversion des installations de chauffe au gaz naturel et au propane étant comparables, il serait équitable de fournir le même support financier à l'industrie du propane que celui que les distributeurs de gaz naturel s'octroient par le biais des tarifs.

Qui plus est, le soutien financier du gouvernement pour favoriser la livraison du gaz naturel par camion est inacceptable pour l'industrie du propane. En effet, le gaz naturel qui doit être transporté par camion doit d'abord être comprimé ou liquéfié, puis transporté. Quels seront les tarifs? Qui paiera pour les installations? Les installations sont inexistantes alors que celle pour la distribution du propane en vrac par camion est très bien structurée. Et surtout elles n'ont nécessité aucune subvention.

Comme nous l'avons mentionné, l'inclusion du propane dans les programmes comme source alternative d'énergie doit se faire. De plus, l'étude sur le potentiel du biopropane et son développement comme énergie renouvelable devraient être soutenus.

LE TRANSPORT DE PERSONNES

ÉMISSIONS

Peu importe son usage, le propane produit moins d'émissions de GES que l'essence.

Camions légers : 11 % moins de GES

Autobus scolaires : 18 % moins de GES

Tondeuses à gazon : 16 % moins de GES

Reconnu pour son faible taux d'émissions et ses avantages environnementaux dans la *Loi sur les carburants de remplacement*, le propane est l'un des carburants les plus propres et plus polyvalents qui existent. Son utilisation produit des émissions de gaz à effet de serre qui sont nettement inférieures à celles de l'essence, du diesel, du charbon et du mazout, et comparable à celles du gaz naturel.

Comme nous l'avons mentionné, les contaminants et les polluants atmosphériques toxiques représentent un problème environnemental qui affecte la santé des citoyens et les écosystèmes partout dans le monde. Le propane émet 98 % moins de monoxyde de carbone (CO) et 77 % moins de d'émissions de particules que le diesel¹¹ et ne contient pratiquement aucun soufre, un contributeur reconnu aux pluies acides.

Comparativement aux véhicules à essence, les émissions de particules sont identiques, mais le propane disperse 32 % de moins de CO₂ dans l'atmosphère¹².

Source: Selon le modèle GREET du Argone National Lab. (US DOE)

Le Québec aurait avantage, comme de nombreux pays dans le monde, à utiliser le propane dans le secteur du transport des personnes et des marchandises. Plusieurs technologies en Amérique, en Europe et en Asie existent et pourraient très bien servir les intérêts du Québec.

Bien qu'elle progresse, la stratégie du Québec d'électrifier le transport des personnes et des marchandises dépend de la disponibilité de technologies et des investissements que les consommateurs et les entreprises devront faire. Il faudra certainement que ces coûts soient moindres, ou du moins neutres, par rapport aux technologies qu'elles remplacent. De plus, il faudra plusieurs années, voire des dizaines d'années avant que l'électrification puisse être accessible à coût abordable dans les régions éloignées. On a qu'à penser à l'Internet à haute vitesse qui n'est même pas encore disponible dans toutes les régions du Québec. Sans des millions de dollars d'investissement de fonds publics, de nombreuses entreprises, institutions ou municipalités ne pourront réduire leurs émissions aussi rapidement que l'exige la Politique. Qui plus est, l'électrification des transports, selon un chercheur-ingénieur de Ressources Naturelles Canada, Hajo Ribberink, "if every Canadian car owner switched to an electric vehicle tomorrow, the amount of electricity annually used would increase by 13% to 16% and it will be necessary for some local electricity distribution providers to upgrade transformers in areas that may see a higher early adoption rate of electric vehicles¹³".

¹¹ Calculs basés sur les émissions de camions de poids moyen. Source : Calculs effectués grâce au modèle « GREET Life-cycle Model » du Argone National Laboratory - <https://greet.es.anl.gov/>, 2017

¹² Calculs basés sur les émissions de camions de poids moyen. Source : Ibid.

¹³ <http://www.nrcan.gc.ca/science/story/11708>

OBJECTIFS ET MESURES FAISANT L'OBJET DE COMMENTAIRE DE L'ACP

Mesure 4 : Favoriser le choix de véhicules écoénergétiques et l'usage efficace des véhicules.

Mesure 5 : Accélérer le déploiement des véhicules électriques légers et lourds lorsque l'usage le permet.

L'ACP se questionne sur la pertinence de mettre en place des mesures d'écofiscalité de type bonus-malus et une tarification ou assurance kilométrique pour encourager l'acquisition de véhicules écoénergétiques au détriment des véhicules énergivores et, d'autre part, d'inciter les automobilistes à réduire les distances parcourues par une meilleure optimisation des déplacements.

L'ACP se questionne également sur la pertinence des autres moyens proposés, telle l'augmentation des taxes sur l'essence, l'amortissement accéléré pour l'acquisition de véhicules lourds, la tarification à l'usage du réseau routier de type « péage urbain », l'accès réservé de certaines zones urbaines aux véhicules électriques et la tarification des stationnements, pourraient également être étudiés de manière exhaustive.

Avant d'utiliser ces moyens, TEQ doit viser à ce que les technologies soient accessibles, à des coûts raisonnables. Il est déjà difficile d'obtenir du financement pour améliorer le transport collectif. Et le transport collectif n'est pas, en dehors des grands centres une solution idéale. D'autres mesures pour aider les consommateurs à réduire leur impact doivent être prévues, outre l'électrification qui est loin d'être déployée, même dans les grands centres ou abordables pour les familles à revenu modeste ou de la classe moyenne.

On le sait, les subventions aux véhicules électriques sont au cœur des efforts du gouvernement et l'obligation faite aux fabricants automobiles de se soumettre à des quotas de vente de voitures électriques et hybrides en commençant avec les modèles 2018. Pourtant, selon l'Institut de recherche et d'information socioéconomiques (IRIS)¹⁴, « les subventions à la voiture électrique du gouvernement ne règlent pas plusieurs problèmes majeurs. D'une part, la voiture électrique continue de participer à l'étalement urbain et à la congestion des voies routières. Son empreinte environnementale reste extrêmement élevée puisque sa production demande d'importantes ressources polluantes. De plus, les subventions sont directement envoyées à des constructeurs étrangers qui sont payés par les impôts des contribuables et servent, la plupart du temps, à financer l'achat de voitures à des personnes relativement aisées. »

Selon l'Institut économique de Montréal (IEDM)¹⁵, « Le dernier inventaire produit par Québec établissait les émissions de GES à 82,1 millions de tonnes (Mt) en 2014 sur son territoire¹⁶. Même si le gouvernement réalisait son objectif d'avoir un million de véhicules électriques sur les routes d'ici 2030 (et que cela n'incluait aucun hybride), ceux-ci ne permettront d'éviter, dans le meilleur des cas, que 3 Mt GES annuellement, soit 3,6 % des émissions au niveau actuel. »

La transition vers les véhicules électriques (VÉs) légers se veut donc plus laborieuse qu'il avait originalement été anticipé. Les objectifs (révisés en 2014 de 300 000 à 100 000 VÉs) ne seront vraisemblablement pas atteints et dans tous les cas, ce nombre ne représentera qu'un faible pourcentage du parc automobile d'ici 2020 ou des émissions évitées.

¹⁴ Institut de recherche et d'information socioéconomiques, Bertrand Schepper, <http://iris-recherche.qc.ca/blogue/subventions-a-la-voiture-electrique-bonne-ou-mauvaise-politique>

¹⁵ Institut économique de Montréal, https://www.iedm.org/sites/default/files/web/pub_files/note0417_fr.pdf

¹⁶ Gouvernement du Québec, MDDELCC, Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990, 2016, p. 7.

Mesure 7 : Dans un contexte de transition, opter pour des parcs de véhicules à carburant de remplacement selon les conclusions des analyses de cycle de vie.

Mesure 8 : Optimiser la gestion de l'énergie dans les parcs de véhicules routiers.

L'ACP croit qu'il est temps d'agir et que les analyses de cycle de vie pour le propane comme carburant pour les véhicules ont été faites. TEQ devrait simplement faire une revue de littérature. Étant donné la durée de vie des véhicules, et les cibles ambitieuses à atteindre, l'utilisation du propane comme carburant de remplacement au diesel ou à l'essence ne fait déjà pas de doute même si les réductions d'émissions varient quelque peu selon les études faites, notamment parce que les technologies utilisées s'améliorent constamment et rapidement (voir la section **Quelles seraient les nouvelles mesures ou les améliorations à considérer?**)

EXEMPLARITÉ DE L'ÉTAT

Objectif : Favoriser l'utilisation de l'énergie à plus faible empreinte carbone (améliorer).

Mesure 13 : Dans un contexte de transition, déployer l'infrastructure de ravitaillement en carburant de remplacement selon les conclusions des analyses de cycle de vie.

L'ACP soutient le développement de stations multi carburant. Toutefois, elle souhaite que ces dernières se déploient plus rapidement. Si des freins existent, il est urgent de les identifier et d'y remédier. Si par exemple, le fait que le CGN soit incluse ralentit le processus ou diminue le nombre de sites, il est souhaitable de modifier l'approche pour accélérer la venue de ces stations.

Mesure 14 : Augmenter la proportion de biocarburant consommé dans le portrait énergétique en transport.

L'ACP souhaiterait également que le Québec évalue le potentiel du biopropane au cours des prochaines années afin de soutenir son développement. Puisque le Québec doit se doter d'usines de biométhanisation dans plusieurs régions, et puisque le réseau de gaz naturel ne peut être présent pour aller chercher ce potentiel, il nous apparaît vital que le propane puisse jouer un rôle et récupérer / utiliser cette source.

« Les autobus scolaires alimentés au propane démarrent beaucoup plus facilement par temps froid, leur moteur est plus silencieux, et ils coûtent moins cher en carburant que les autobus diesel. » — Southland Transportation Ltd, opérateur d'autobus scolaires au propane pour la commission scolaire de Calgary

Questions relatives au secteur Transport des personnes:

Considérez-vous que les mesures proposées pour guider le plan directeur sont suffisamment ambitieuses pour la période 2018-2023 dans la perspective d'atteindre les cibles de la Politique énergétique 2030?

Comme nous l'avons mentionné, nous pensons que le Québec pourrait, en utilisant davantage le propane, améliorer sa capacité pour atteindre les cibles.

Y a-t-il d'autres mesures qui devraient être envisagées?

Il serait important que TEQ intervienne notamment auprès du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) pour rendre les véhicules de transport de

personnes éligibles au Programme Écocamionnage. À défaut, TEQ devrait prévoir une mesure de soutien pour cette catégorie.

En effet, le programme Écocamionnage, étonnamment, exclut les véhicules de transport de personnes, ce qui fait que le transport de personnes devient un domaine réservé exclusivement à l'électrification malgré le fait que l'industrie du transport n'a aucune technologie prête à relever le défi dans certains créneaux, et ce pour encore plusieurs années.

Le Québec se prive sans raison d'une façon de réduire ses émissions de GES à très brève échéance et à bon prix en utilisant le propane comme carburant de transition. Soulignons que les technologies propane offrent l'avantage de pouvoir améliorer l'efficacité énergétique et l'empreinte écologique des véhicules existants à très bas coût, ce qui ne sera jamais possible avec l'électrification — celle-ci n'offre qu'une promesse de performances futures plutôt qu'une solution actuelle et abordable.

L'ACP recommande la mise en place de mesures de soutien pour l'achat et la conversion vers le propane des véhicules de classe 3,4, et 5 pour le transport des personnes et des marchandises.

Fabrication d'équipement d'origine (OEM)

En matière de fabrication d'équipements d'origine, étant donné que seulement les véhicules ayant passé les méthodes de test CMVSS 301.1¹⁷ peuvent entrer au Canada et que les véhicules qui sortent des usines équipées d'une technologie selon les exigences du CSA B149.5¹⁸ en rapport avec l'intégrité du système d'alimentation en carburant sont reconnus, le gouvernement du Québec ne devrait pas avoir d'exigences additionnelles d'homologation.

TEQ ou le gouvernement devrait soutenir financièrement l'achat de OEM, comme il le fait pour d'autres technologies, lorsque ces véhicules répondent aux exigences du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (CMVSS 301.1) et à celle du CSA.

Conversion :

L'ACP recommande également de modifier le programme Écocamionnage pour retirer les obligations d'homologations des technologies pour les remplacer par une reconnaissance automatique des homologations existantes.

Il existe plusieurs technologies en Amérique, en Europe et en Asie qui pourraient servir les intérêts du Québec. Pourtant le programme Écocamionnage ne reconnaît actuellement qu'une seule technologie de conversion au propane, ce qui constitue un frein majeur. Afin de faciliter les conversions au propane, il faudrait que le MTMDET retire le processus d'homologation actuel et le remplace par une reconnaissance automatique des équipements de conversion (mono-carburant ou bi-carburant) dès lors qu'ils sont conformes à la norme CSA B149.5 ou reconnus par des agences réputées comme la US EPA, CARB , Certaines organisations comme l'EPA (« Environmental Protection Agency ») et le CARB (« California Air Resources Board ») certifient déjà les technologies automobiles quant aux émissions de GES de plusieurs systèmes de conversion au propane. Il est donc inutile d'ajouter des obligations spécifiques pour admettre de telles technologies aux programmes du Québec, un obstacle superflu, qui freinent l'adoption.

Rappelons qu'il existe au moins quatre technologies alternatives au propane approuvées au Canada sur la base des exigences de la norme CSA B149.51 pour permettre la conversion de moteurs à essence ou au diesel vers le propane en mode monocarburant ou bicarburant. D'autres existent probablement

¹⁷ Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., ch. 1038)

¹⁸ Code d'installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers

ailleurs dans le monde. Il est important que TEQ s'assure que le gouvernement du Québec les rende admissibles aux programmes actuels et futurs. Il faudrait aussi travailler de concert avec les manufacturiers de ces technologies pour que ces produits soient disponibles au Québec et TEQ pourrait soutenir, conjointement avec l'industrie du propane l'entrée au Québec de nouveaux fournisseurs.

De plus, TEQ devrait mettre en place une mesure de soutien à la conversion des véhicules des classes 3, 4 et 5. La catégorie de véhicules pour passagers la plus recherchée au Canada (et au Québec) est celle des véhicules utilitaires (VUs), des fourgonnettes (« minivan » et « van ») et des camionnettes (« pickup »). En octobre 2017, plus de 70% des véhicules vendus faisaient partie de cette catégorie désignée « camions légers ». Or, ces véhicules se prêtent mal à l'électrification parce qu'ils requièrent une combinaison de puissance, de capacité de charge et de portée pour laquelle aucune batterie ne peut encore suffire. Certains nouveaux manufacturiers se penchent sur des solutions hybrides (ex. les camions Workhorse - <http://workhorse.com>) ou à piles à combustible (ex. GM SURUS - <https://www.digitaltrends.com/cars/gm-surus/>), mais aucun d'eux n'est encore distribué commercialement à grande échelle et, selon l'industrie de l'automobile, ne risque pas de l'être pour encore plusieurs années.

Notons que parmi ces véhicules, particulièrement ceux plus de 4 500 kg, plusieurs sont utilisés comme plate-forme pour des véhicules commerciaux très communs comme les navettes de transport de petite dimension (incluant celles pour écoliers), les ambulances et certains véhicules de livraison urbains. Ces types de véhicules affichent généralement une piètre performance en matière d'efficacité énergétique et de réduction d'émissions de GES. Ceux qui opèrent en milieu urbain se prêtent bien à l'électrification en raison des nombreux arrêts et des faibles distances parcourues, mais ceux de classe 3, 4 et 5 appelés à franchir de longues distances peuvent avoir un impact significatif et immédiat sur la diminution des GES si on procède sans délai à leur conversion au propane en tout ou en partie.

Le propane peut jouer un rôle important dans leur transition vers l'objectif zéro-émission dès maintenant. Les véhicules de classe 3, 4 et 5 devraient donc être prioritaires et faire l'objet d'un programme dans le plan directeur de TEQ. TEQ devrait mettre en place un programme de promotion et de financement des adoptions et conversions de véhicules au propane conjointement avec l'industrie.

Formation

Il faudra également s'assurer que les techniciens automobiles sachent comment effectuer les conversions. Un programme de formation s'impose. TEQ pourrait soutenir le développement d'une offre de formation des techniciens en matière de technologies pour véhicules au propane par l'intermédiaire de centres spécialisés comme le Centre de formation du transport routier de St-Jérôme ou le programme de mécanique automobile de l'Institut Technique Aviron Montréal. L'ACP dispose d'une formation complète, reconnue par de nombreuses provinces et pourrait collaborer à la rendre accessible au Québec pour que les conversions et les inspections des véhicules soient faites adéquatement.

Par ailleurs, pour inciter à la conversion, il sera nécessaire d'investir dans une campagne de dissémination de l'information et de promotion des mérites du propane aux gestionnaires de parcs de véhicules de classe 3 à 5 pour leur démontrer que leurs flottes pourraient tirer des avantages économiques et environnementaux rapidement en convertissant les véhicules existants rapidement au propane.

Il serait donc important d'étudier les détenteurs de parcs de véhicules intéressés qui ont fait des conversions afin de calculer les coûts avant et après conversion pour démontrer aux opérateurs qu'il y a une économie substantielle et un bilan environnemental positif pour convaincre d'autres gestionnaires.

Comme on le fait dans le domaine des véhicules électriques, il faut assortir la campagne d'information à un support financier à l'installation d'équipements de conversion et, lorsqu'applicable, à la mise en place d'une station de remplissage.

Quels sont les principaux obstacles et défis de la transition énergétique concernant le transport de personnes au Québec?

L'embout Euronozzle a permis une avancée technique de la technologie de distribution du propane et a été conçu de façon supérieure pas sa connexion filetée de quatre manières distinctes:

- Il élimine les risques de filetage croisé des connexions du véhicule
- Il atténue complètement le risque de décrochage entre le pistolet et le véhicule
- Il réduit de manière significative l'échappement des émissions
- Il ressemble à un pistolet à essence ou à diesel traditionnels et il fonctionne de la même manière.

Au lieu d'être relié à la soupape de remplissage du véhicule par une connexion filetée, l'Euronozzle est relié à l'aide d'un raccordement rapide activé seulement lorsque la poignée est enclenchée. Lors du relâchement de la poignée, l'Euronozzle se retire immédiatement de la soupape de remplissage du véhicule.

Source : <https://www.propanefacts.ca/copy-of-fleet-solution>

Chaque province dispose d'une autorité compétente dédiée et supervisant le stockage, la manipulation du propane et les conversions de véhicules, ainsi que la fabrication et l'utilisation des équipements sous pression. Le Québec est la seule province à exiger que le chauffeur de camion dont le carburant est le propane détienne un certificat pour transférer le propane dans un véhicule. Pourtant, les moyens actuels déployés pour mettre du propane dans les véhicules sont très sécuritaires.

Le Québec exige également une certification décernée par Emploi Québec. Cette exigence constitue un frein à l'adoption du propane par les propriétaires de camions et est discriminatoire envers le propane car l'opération de remplissage au gaz naturel (à haute pression ou liquide) ne nécessite aucune certification.

Il serait donc important que l'industrie du propane puisse travailler avec TEQ afin d'intervenir auprès de la Régie du Bâtiment et de la SAAQ pour éliminer les obligations relatives à la détention de deux certificats pour ravitailler les véhicules au propane par leurs usagers ou par les commis de stations-service qui offrent le ravitaillement de véhicules au propane.



TRANSPORT DE MARCHANDISES

RAVITAILLEMENT

20 stations de ravitaillement de propane automobile peuvent être construites pour le même coût que la construction de 1 station de GNC



Une station de GN peut coûter plus d'un million de dollars pour la construction // Une station d'auto-propane peut coûter aussi peu que 50 000 \$

FLOTTE

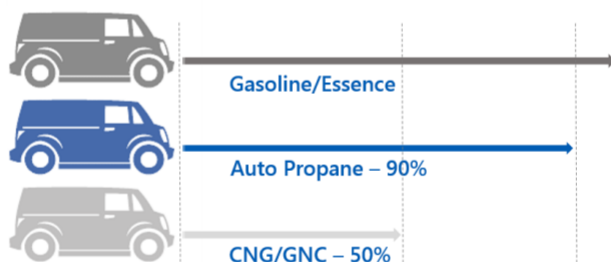
On peut convertir 2 véhicules légers au propane



pour le même prix que la conversion de 1 véhicule léger au GNC

La conversion moyenne des véhicules alimentés au GNC coûte 12 000 \$ // La conversion moyenne des véhicules au propane coûte 6 000 \$

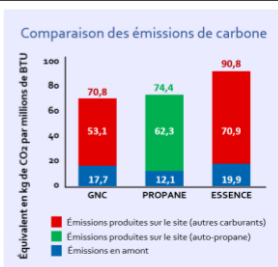
DISTANCE



La distance moyenne qu'un véhicule alimenté au GNC parcourt est habituellement 50 % moindre que celle parcourue par un véhicule à essence // Les véhicules au propane parcourt une distance semblable à ceux alimentés à l'essence

RÉPERCUSSIONS

Pour chaque dollar investi, les véhicules au propane émettent beaucoup moins de GES que les véhicules au GNC.



Comparativement à l'essence, le propane et le GNC pour les automobiles réduisent les émissions nocives de plus de 20 % // Toutefois, pour chaque dollar dépensé, un plus grand nombre de véhicules au propane peuvent être déployés, réduisant ainsi plus d'émissions de GES

Pour les parcs de véhicules de transport à forte consommation, la réduction des coûts de consommation, en sus des bénéfices environnementaux, est d'une importance capitale. Pour les gouvernements, la réduction des émissions de GES prime, car pour l'instant, la réduction des émissions nocives n'est qu'optionnelle. Elle deviendra sans doute obligatoire à l'avenir.

Le propane apporte une solution à toutes ces problématiques. Le propane est donc l'alternative aux carburants de transport à base de pétrole comme l'essence et le diesel la plus avantageuse. Le propane est d'ailleurs déjà très utilisé à plusieurs endroits dans le monde, incluant chez nos voisins aux États-Unis.

En voici les raisons spécifiques¹⁹ :

- Jusqu'à 26 % moins d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au cours de son cycle de vie;
- 20 % moins d'oxydes d'azote au moment de la combustion;
- 98 % moins de matières particulaires (MP) que les véhicules au diesel;

¹⁹ Résultats extraits du modèle GREET de Argonne National Lab. pour des camions de classe 7.

- 60 % moins de monoxyde de carbone (CO) que l'essence;
- Jusqu'à 96 % moins de benzène, d'acétaldéhyde, de formaldéhyde, et de 1,3 — butadiène que l'essence; et,
- Le propane est non toxique, sans plomb et contient pratiquement aucun soufre, qui contribue aux pluies acides;
- Dans les cas rares d'échappement, le propane se dissipe dans l'air et n'a pas de répercussions à long terme sur l'eau, le sol ou l'atmosphère.

Une étude publiée dans la revue Alexandria Engineering Journal²⁰ conclut que :

« Studies carried out by the various scientists showed that use of LPG in the diesel engine as dual fuel operation is one of the prominent and effective measures to overcome the fossil fuel scarcity and exhaust emissions.

The performance, combustion and emission characteristics of the LPG diesel dual fuel engine have been reviewed from the various experimental studies and indicate that the part load characteristic can be improved by optimizing the engine operating parameters and design factors such as engine speed, load, pilot fuel quantity, injection timing, intake manifold condition and intake gaseous fuel compositions. »

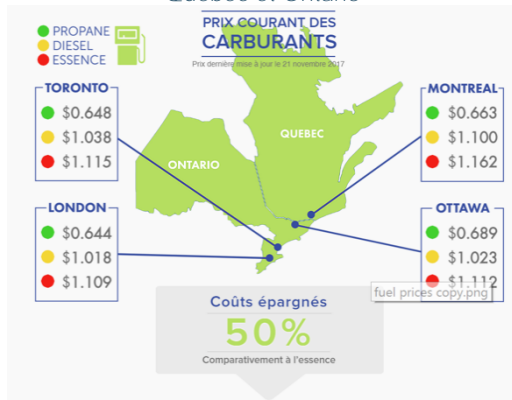
Au plan économique, l'utilisation du propane permet une réduction des coûts d'achat, d'exploitation et d'entretien. D'abord, à propos de l'acquisition, notons que le coût de conversion d'un véhicule à essence ou au diesel vers le propane est très faible en comparaison avec les prix des véhicules au gaz naturel — entre \$4,000 à \$6,000 par conversion au propane contre plus du double pour le CNG.

L'acquisition d'un véhicule au propane (OEM), on suppose une surcharge d'environ 10 %. Par exemple :

- Un autobus scolaire au diesel coûte actuellement 100 000 \$
- Le même autobus au propane coûte environ 110 000 \$
- Un autobus électrique coûte environ 300 000\$ (ne pourra jamais être rentabilisé par aucune commission scolaire sans subvention massive)
- En tenant compte des économies de carburant et des économies d'entretien, la période d'amortissement des coûts additionnels est rapide — 18 mois

Le coût de mise en service d'un poste de remplissage au propane (environ 85 000 \$) ne représente qu'une fraction (5 à 10%) du prix d'une station de remplissage au gaz naturel comprimé et encore moins pour une station au GNL.

Figure 1 Prix des carburants – Québec et Ontario



Source: <https://www.propanefacts.ca/copy-of-fleet-solution>

Les coûts d'exploitation sont moindres puisque le propane coûte moins cher que l'essence et le diesel. En moyenne, le prix de l'auto propane est près de 40 % moins élevé que celui de l'essence ou du diesel.

Enfin les coûts d'entretien de véhicules au propane sont moins élevés que ceux pour l'essence et le diesel parce que son utilisation comme carburant ne produit pas d'accumulations de carbone importantes dans les moteurs, ce qui favorise une plus longue durée de vie.

Le propane est idéal pour les autobus scolaires et de transit, les camionnettes pour la livraison comme celles de UPS, Purolator ou de Poste Canada, les camionnettes, les voitures de police, les taxis et limousines. Le propane est le troisième réseau alternatif déjà déployé au Canada — il existe maintenant environ 500 stations de remplissage publiques au Canada, couvrant ainsi tout le territoire Canadien avec l'exception de la région septentrionale extrême (Nunavut), le Labrador et Terre-Neuve²¹. L'approvisionnement en gaz propane ne pose donc pas de problème pour les long-courriers non plus. Il est bon de mentionner que le remplissage d'un réservoir de propane ne prend que quelques minutes (contrairement au gaz naturel ou à la recharge électrique régulière).

Utilisation du propane dans le transport de marchandises

Les véhicules lourds (classe 7, 8 et 9) sont difficiles à électrifier en raison de la puissance et de la portée qu'ils exigent, le tout sans sacrifier leur capacité de charge. De plus, la plupart ne retournant pas au point de départ tous les soirs, ils exigent la mise en place d'un réseau de bornes de recharge qui devront être de grande capacité pour ne pas immobiliser les camions trop longtemps.

Malgré les annonces récentes de Tesla, les camions-remorques (classe 8 et 9) capables de parcourir de longues distances avec une charge importante ne sont pas commercialement disponibles sur le marché et les fabricants mettront encore plusieurs années à les perfectionner.

Par ailleurs, il n'existe aucun véhicule électrique de classe 7 de série sur le marché. Le fabricant de moteurs Cummins a récemment dévoilé un prototype de véhicule hybride diesel-électrique (équipé d'un groupe propulseur de conception québécoise) mais Cummins ne fabrique pas de camions et il devra convaincre les fabricants d'équipement original (« OEM ») tel que Peterbilt, International, Kenworth ... d'intégrer ce concept dans leurs offres commerciales au cours des 5 à 7 prochaines années.

Entre temps, les moteurs au gaz naturel ont fait leur apparition dans la gamme offerte par tous les manufacturiers de camions lourds. Ceux-ci peuvent être pourvus de moteurs au gaz naturel comprimé (GNC) ou gaz naturel liquéfié (GNL) de marque Cummins, seul manufacturier nord-américain. Ces moteurs permettent de diminuer les émissions de GES, mais leur utilisation nécessite l'installation de stations de remplissage très chères et encore très rares au Canada — il n'existe que 80 stations-service équipées pour le ravitaillement en gaz naturel comprimé au Canada et elles sont réparties dans seulement cinq provinces (QC, ON, SK, AB et CB). Il n'y a que trois postes de remplissage au GNL au pays : Boucherville, Cornwall et Delta.

²¹ Il y a aussi 442 stations de remplissages réparties dans les États-Unis continentaux.

Ici encore, le propane est en mesure d'assurer une transition vers un parc de véhicules propres, mais contrairement au gaz naturel, à des coûts beaucoup plus abordables. Les performances du propane sont comparables à celles du gaz naturel, mais un tel réseau peut être mis à la disposition de tous les propriétaires de camions rapidement et à des coûts moindres.

OBJECTIFS ET MESURES FAISANT L'OBJET DE COMMENTAIRE DE L'ACP

Objectif : Optimiser les chaînes logistiques pour le transport des marchandises et la livraison des services (transférer).

Mesure 1 : Améliorer l'efficacité des chaînes logistiques.

L'ACP est en accord avec cette mesure si elle est accessible aux flottes utilisant du propane.

Objectif : Miser sur les outils économiques pour mieux gérer la demande énergétique en transport (transférer et améliorer).

Mesure 2 : Favoriser le meilleur choix modal et le meilleur moment pour les déplacements en milieu urbain.

L'ACP souhaite que des mesures, dont la tarification à l'usage du réseau routier (ex. : péage urbain), ne s'appliquent pas aux flottes utilisant le propane et que les avantages généralement conférés aux véhicules électriques s'étendent également aux flottes utilisant du propane pour faciliter la transition et réduire à court terme les émissions de GES.

Objectif : Favoriser l'utilisation de l'énergie à plus faible empreinte carbone (améliorer).

Mesure 3 : Accélérer le déploiement des véhicules électriques légers et lourds lorsque l'usage le permet.

Comme nous l'avons mentionné dans les pages précédentes, il n'existe aucun véhicule électrique de classe 7 de série sur le marché. Ceux-ci prendront minimalement 5 à 7 ans avant d'être potentiellement abordables et disponibles. Enfin, les camions-remorques (classe 8 et 9) capables de parcourir de longues distances avec une charge importante ne sont pas commercialement disponibles sur le marché et les fabricants mettront encore plusieurs années à les perfectionner.

Afin d'atteindre les cibles, TEQ devrait soutenir davantage l'utilisation du propane comme carburant alternatif puisque l'électrification des transports est loin d'être faite.

Mesure 4 : Déployer de manière optimale et visionnaire le réseau de recharge.

En matière de transport de marchandises le déploiement stratégique de bornes de recharge alors que les véhicules de classe 7 à 9 ne sont pas encore disponibles ne nous apparaît pas une priorité.

Mesure 5 : Dans un contexte de transition, opter pour des parcs de véhicules à carburant de remplacement selon les conclusions des analyses de cycle de vie.

Mesure 6 : Dans un contexte de transition, déployer l'infrastructure de ravitaillement en carburant de remplacement selon les conclusions des analyses de cycle de vie.

L'ACP estime qu'il est temps d'agir et que les analyses de cycle de vie pour le propane comme carburant pour les véhicules ont été faites et devraient plutôt faire simplement l'objet d'une revue de littérature. La durée de vie des véhicules et les cibles ambitieuses à atteindre, confirment que l'utilisation du propane comme carburant de remplacement au diesel ou à l'essence ne fait pas de doute même si les réductions d'émissions varient quelque peu selon les études faites, notamment parce que les

technologies utilisées s'améliorent constamment et rapidement (voir la section **Quelles seraient les nouvelles mesures ou les améliorations à considérer?**)

De plus, l'ACP croit qu'il faut s'assurer que les techniciens automobiles sachent comment effectuer l'entretien et les conversions. Un programme de formation serait donc très pertinent. TEQ pourrait soutenir le développement d'une offre de formation des techniciens en matière de technologies pour véhicules au propane par l'intermédiaire de centres spécialisés comme le Centre de formation du transport routier de St-Jérôme ou le programme de mécanique automobile de l'Institut Technique Aviron Montréal. L'ACP dispose d'une formation complète, reconnue par de nombreuses provinces et pourrait collaborer à la rendre accessible au Québec pour que les conversions et les inspections des véhicules soient faites adéquatement.

L'ACP soutient le déploiement d'infrastructures de ravitaillement en carburant de remplacement comme le propane et les stations multicarburant. L'industrie du propane y travaille déjà et comme nous l'avons mentionné, le propane est le troisième réseau pancanadien disponible pour alimenter les véhicules à travers le Canada. Il faudrait travailler avec TEQ afin d'identifier si le réseau peut suffire et cibler les investissements pour doter, s'il y a lieu, les régions qui n'y ont pas accès.

Objectif : Utiliser plus efficacement l'énergie dans les véhicules (améliorer).

Mesure 7 : Optimiser la gestion de l'énergie dans les parcs de véhicules routiers.

L'ACP soutien les mesures d'accompagnement des entreprises pour la réalisation d'un bilan de la consommation énergétique et des émissions de GES de leur parc de véhicules suivi de recommandations quant aux mesures à mettre en œuvre pour en diminuer l'impact et demande que le propane fasse partie des options disponibles pour les entreprises qui voudraient obtenir du soutien technique ou financier.

Objectif : Miser sur les outils économiques pour mieux gérer la demande énergétique en transport (transférer et améliorer).

Mesure 11 : Favoriser le choix de véhicules écoénergétiques et l'usage efficace des véhicules.

L'ACP se questionne sur la pertinence de mettre en place des mesures d'écofiscalité de type bonus-malus et une tarification ou assurance kilométrique pour encourager l'acquisition de véhicules écoénergétiques au détriment des véhicules énergivores et, d'autre part, d'inciter les automobilistes à réduire les distances parcourues par une meilleure optimisation des déplacements.

L'ACP se questionne également sur la pertinence des autres moyens proposés, tels la taxation, l'amortissement accéléré pour l'acquisition de véhicules lourds et la tarification à l'usage du réseau routier (ex. : péage urbain), et avant d'utiliser ces moyens, TEQ doit viser à ce que les technologies soient accessibles et à des coûts raisonnables.

Questions relatives au secteur du Transport des marchandises :

Y a-t-il d'autres mesures qui devraient être envisagées?

La fiabilité et la sécurité du propane ont largement été démontrées par les nombreux parcs de véhicules qui utilisent le propane. La majeure partie des véhicules de la compagnie UPS fonctionne au propane depuis plusieurs années, incluant au Québec. Environ 2 000 camions ont déjà été convertis au

propane²². Aucun incident majeur dû à l'utilisation du propane comme carburant de remplacement n'a été signalé et les performances sont comparables à celles des véhicules à essence.

Actuellement, plusieurs exploitants de grandes quantités de véhicules lourds sont déjà équipés de pompes à diesel qui leur permettent d'éviter que les camionneurs perdent du temps à ravitailler leurs camions. La même logique prévaut pour les camions qui au propane et les opérateurs de grands parcs devraient être en mesure de prévoir les équipements d'approvisionnements sur leurs propres sites.

Enfin, le gouvernement du Québec doit prêcher par l'exemple en procédant à la conversion de son propre parc de véhicules dans les cas où l'utilisation le justifie. Il pourra ainsi convertir ses véhicules en service au propane et éviter des investissements importants en matériel roulant et en infrastructure de remplissage pour utiliser le gaz naturel en phase de transition dans l'attente des véhicules électriques qui conviennent à ses besoins.

Contrairement au gaz naturel et à l'électricité²³, l'industrie du propane ne bénéficie d'aucun support de la part du gouvernement du Québec à l'exception d'une seule technologie reconnue pour le programme Écocamionnage reconduit récemment. Les solutions qu'elle offre sont pourtant économiques et peuvent produire des réductions des émissions de GES immédiatement.

Nous pensons que TEQ peut soutenir davantage l'utilisation du propane comme carburant de transition et réduire plus rapidement les émissions de GES. Les mêmes recommandations que pour le transport des personnes s'appliquent, avec les adaptations nécessaires pour les véhicules servant au transport des marchandises.

L'ACP croit que trois catégories d'investissements sont requises pour permettre l'utilisation du propane dans le transport de marchandises :

1. Le soutien à la conversion des systèmes d'injection des moteurs de camions
2. L'ajout de réservoirs à bord des camions
3. Le soutien à la mise en service de stations de ravitaillement en propane sur certains sites où l'on retrouve de grandes quantités de camions

Puisque la mise en place d'une station de propane peut être faite plus facilement, plus rapidement et à moindre coût qu'une pompe et un réservoir à essence, et à une fraction (5 à 10%) du prix d'une station de remplissage au CNG ou LNG, les mesures de soutien à ces investissements pourraient s'avérer positives.

Quels sont les principaux obstacles et défis de la transition énergétique concernant le transport de marchandises au Québec?

Voir les recommandations à la section Transport des personnes — Le Québec est la seule province dont la réglementation actuelle exige que la personne qui procède au remplissage d'un véhicule au propane détienne une formation et une certification décernée par Emploi-Québec. Ces exigences constituent un frein à l'adoption du propane par les propriétaires de camions et sont discriminatoires envers le propane car l'opération de remplissage au gaz naturel (à haute pression ou liquide) ne nécessite aucune certification.

²² Source: <http://www.visiondurable.com/article-188066-Livraison-au-propane-chez-UPS-Canada.html>

²³ À titre d'exemples, voir <https://www.energir.com/fr/carburant/> et <https://www.lesoleil.com/actualite/un-incitatif-pour-lachat-dautobus-scolaires-electriques-3fc521e938217fbff03ae2baf056e4e4>

QUESTIONS CONCERNANT LES SUJETS HORIZONTALS

- Comment financer la transition énergétique à court et moyen terme et comment partager la facture?
- Quels devraient être les rôles de l'État, des municipalités, des distributeurs d'énergie, des entreprises et des citoyens, et comment assurer la coordination entre ces différents acteurs pour assurer la transition énergétique du Québec?

L'ACP est formelle — l'équité doit prévaloir.

Jusqu'à maintenant, l'industrie du propane, qui génère 2 000 emplois directs au Québec, n'a bénéficié d'aucune aide gouvernementale pour substituer son produit au mazout ou à l'essence, et ce malgré les avantages environnementaux et économiques indéniables de cette source d'énergie.

En fait, les distributeurs de propane ont été forcés de se présenter à la Régie de l'Énergie pour défendre leurs intérêts lorsqu'Hydro-Québec a récemment voulu les écarter par le biais d'un programme de remplacement des combustibles fossiles pour écouler leur surplus d'électricité tout en excluant pourtant le gaz naturel de cette initiative. Et ce, avec du financement provenant des tarifs de l'ensemble des consommateurs d'électricité du Québec. Heureusement, pour le moment, la Régie de l'énergie a refusé qu'Hydro-Québec mette de l'avant ce programme. Pourtant, puisque les émissions de GES sont similaires entre le propane et le gaz naturel, on peut se demander pourquoi Hydro-Québec n'a pas demandé également de remplacer le gaz naturel...

Rappelons que l'utilisation intensive des appareils de chauffage occasionne, durant l'hiver, des périodes de pointe de la demande en électricité à laquelle Hydro-Québec répond par l'installation de centrales d'appoint très coûteuses et souvent alimentées par des carburants fossiles ou par l'achat d'énergie chez nos voisins dont une partie importante provient de centrales alimentées par des carburants fossiles.

L'industrie du propane demande également que soient respectées les règles applicables par la Régie de l'énergie²⁴, notamment la fixation des tarifs et des conditions auxquels le gaz naturel est fourni, transporté ou livré ou emmagasiné, incluant le fait que cette base tarifaire doit tenir compte, pour un tarif de gaz naturel, de la concurrence entre les formes d'énergie et de l'équité entre les classes de tarifs²⁵.

Ni TEQ, ni le gouvernement ne devrait faire, par le biais de subventions, ce qui par ailleurs relève de la Régie de l'énergie et qui doit faire l'objet d'analyse économique rigoureuse afin d'assurer la concurrence loyale entre le propane et le gaz naturel. L'expansion du réseau de gaz naturel, à coût de millions de dollars du Fonds verts ne nous apparaît ni équitable ni tenir compte de la concurrence entre les formes d'énergie et encore moins être le meilleur investissement puisque le propane pourrait à coût nettement moindre, permettre au Québec d'atteindre rapidement les mêmes résultats non seulement en efficacité énergétique, mais également en termes de réductions des émissions de GES.

Qui plus est, en matière de transport des personnes, l'industrie du propane constate que la *Loi 106 concernant la mise en œuvre de la Politique énergétique de 2030*²⁶ prévoit :

Article 20. La Loi sur Hydro-Québec (chapitre H-5) est modifiée par l'insertion, après l'article 39, du suivant : « 39.0.1. La Société peut accorder une aide financière, destinée à payer les coûts du matériel

²⁴ Loi sur la Régie de l'énergie, chapitre R-6.01, art. 48

²⁵ Idem art. 49, par. 6

²⁶ Loi concernant la mise en œuvre de la Politique énergétique de 2030 et modifiant diverses dispositions législatives.

fixe nécessaire à l'électrification de services de transport collectif, à un organisme public de transport en commun visé aux articles 88.1 ou 88.7 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), à la Caisse de dépôt et placement du Québec ou à l'une de ses filiales en propriété exclusive au sens de l'article 88.15 de cette loi ou à toute autre entité offrant ou organisant des services de transport collectif.

L'aide financière doit être autorisée par le gouvernement, aux conditions et selon les modalités qu'il détermine, sur recommandation conjointe du ministre responsable de l'application de la présente loi et du ministre responsable de l'application de la Loi sur les transports. »

Ainsi, il est prévu que le gouvernement puisse signifier à Hydro-Québec de payer, à même les tarifs des consommateurs, l'électrification des transports collectifs. L'ACP est d'avis que le gouvernement ne devrait pas faire payer l'ensemble des clients d'Hydro-Québec pour le financement de l'électrification des transports. L'argent devrait provenir d'autres sources, comme le Fonds vert.

L'ACP demande donc l'abrogation de l'article 20 de la Loi concernant la mise en œuvre de la Politique énergétique de 2030 et modifiant diverses dispositions législatives qui insère l'article 39.0.1 dans la Loi sur Hydro-Québec. De plus, l'ACP demande que TEQ s'assure que le financement de toute expansion du réseau de gaz naturel ne dépasse pas le coût de solutions disponibles et concurrentielles au propane.

L'industrie du gaz propane ne demande pas qu'on lui fasse quelle que concession que ce soit, mais elle doit cependant être traitée équitablement. Elle réclame donc les mêmes conditions et les mêmes programmes gouvernementaux que ceux offerts pour venir en aide au distributeur de gaz naturel et au distributeur d'électricité.