

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

Preuve de l'intervenante Association québécoise du propane / Association canadienne du propane

*Demande relative au Plan directeur en transition,
innovation et efficacité énergétiques du Québec 2018-2023*

Dossier R-4043-2018
Demandeur Transition énergétique Québec

Table des matières

1. Introduction	3
2. L’incapacité du Plan à atteindre les cibles fixées	5
2.1 Le propane n’est pas un produit pétrolier	5
2.1.1 Provenance du propane : preuve statistique et quantitative	5
2.1.2 L’apport du propane dans la transition énergétique : preuve environnementale	10
2.1.3 Démonstration législative	15
2.2 La non-atteinte de la cible relative à l’efficacité énergétique.....	19
2.3 L’analyse des programmes et mesures contenus au Plan	19
2.4 Le financement par le Fonds vert	27
3. Le recours au propane pour l’atteinte des cibles fixées	29
3.1 Le Gaz Propane et le transport de personnes	30
3.2 Le Gaz Propane et le transport de marchandises	32
3.3 Le Gaz Propane et les bâtiments résidentiels	33
3.4 Le propane et les bâtiments commerciaux et institutionnels.....	36
4. Conclusion	39

1. Introduction

L'Association québécoise du propane et l'Association canadienne du propane (l'« AQP-ACP » ou l'« Intervenante ») soumet sa preuve relative aux aspects 1 et 2 du dossier R-4043-2018 visant la *Demande relative au Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques du Québec 2018-2023* déposée par Transition énergétique Québec (TEQ).

L'AQP-ACP salue le travail effectué par TEQ pour l'élaboration de ce premier Plan directeur et se réjouit du haut niveau de participation des divers intervenants qui ont, tout comme elle, à cœur le succès de la transition énergétique amorcée par la société québécoise. Toutefois, l'Intervenante est forcée de constater que le Plan, dans sa forme actuelle, comporte des carences qui rendent improbable l'atteinte des cibles fixées par le gouvernement.

L'AQP-ACP s'inquiète du manque de données relativement à plusieurs des programmes et mesures prévues au Plan et note que TEQ n'a pas fait la preuve que la plupart des programmes atteindraient les prévisions faites pour chacun d'entre eux et ce, malgré les nombreuses demandes de renseignements formulées par les divers intervenants. Considérant que l'atteinte des cibles est directement tributaire de la mise en œuvre des programmes et mesures qui y sont contenues, l'Intervenante entend souligner, au moyen de sa preuve et de son argumentaire, le caractère hypothétique de quelques programmes et mesures prévues au Plan et soumet à la Régie qu'elle devra considérer attentivement les données et hypothèses appuyant les programmes et mesures proposées et évaluer leur suffisance, de même que le degré de certitude de leur mise en œuvre lorsqu'elle sera amenée à donner son avis sur la capacité du Plan à atteindre les cibles fixées.

L'Intervenante déplore également que le propane fasse l'objet, dans le cadre du Plan directeur, d'une qualification inexacte et inadéquate, en l'assimilant à un produit pétrolier alors que le propane partage des caractéristiques et des

propriétés non pas avec les pétroles lourds, mais bien davantage avec le gaz naturel. La qualification du propane comme produit pétrolier est erronée et est contredite tant par les données que par l'étude des lois et règlements applicables. Considérant que l'une des cibles à atteindre par le Plan directeur vise la réduction de produits pétroliers, cette distinction touche le fondement même du Plan et revêt par conséquent une importance capitale pour l'intervenante quant à l'avis que la Régie est appelée à livrer.

Notre preuve illustre que le propane, en raison de ses similitudes avec le gaz naturel et considérant ses coûts de mise en place et d'utilisation nettement inférieurs, constitue un allié tout désigné pour permettre au Plan d'atteindre les cibles. L'AQP-ACP entend donc proposer plusieurs mesures concrètes, simples, facilement et rapidement applicables et moins coûteuses que plusieurs mesures annoncées, qui permettraient plus de certitude quant à l'atteinte des cibles.

De la même manière, le propane a un rôle indéniable à jouer pour la réduction des gaz à effet de serre. Avec une empreinte écologique largement inférieure à celle des produits pétroliers et à toutes fins pratiques équivalentes à celles du gaz naturel, à un coût par tonne de CO₂ inférieur que le gaz naturel, il ne saurait faire de doute que le propane est une alternative de choix pour l'atteinte des cibles environnementales. L'intention claire du législateur, en mettant de l'avant une stratégie pour une transition énergétique, est d'assurer une réduction importante des GES. Cette intention ressort clairement des débats parlementaires et du libellé même des lois visées. Elle ressort encore plus clairement de la source de financement du Plan, principalement financé par le Fond vert. Il ne saurait faire de doute que TEQ doit, de par le Plan mis de l'avant, justifier une réduction nette des GES et le recours au propane le permettrait. Notre preuve le démontre et propose des programmes et mesure pour y parvenir.

2. L'incapacité du Plan à atteindre les cibles fixées

2.1 Le propane n'est pas un produit pétrolier

2.1.1 Provenance du propane : preuve statistique et quantitative

Le propane est un hydrocarbure dont la formule moléculaire (C₃H₈) s'approche de celle du gaz naturel. Le propane est un gaz à température et pression ambiantes, qui se liquéfie à relativement basse pression (par exemple, lorsqu'il est stocké dans un réservoir de propane).

Le contenu de la tête des puits de gaz naturel est constitué essentiellement de méthane (CH₄) dont s'alimente le secteur résidentiel en majeure partie et qui est désigné dans le langage commun de gaz naturel. Mais il contient également divers hydrocarbures plus lourds. Collectivement, ceux-ci sont désignés sous le nom de liquides de gaz naturel ou LGN.

Les LGN tiennent une grande place dans le portefeuille énergétique au Canada.

- L'éthane est utilisé comme charge d'alimentation pour la pétrochimie canadienne.
- Le **propane** qui est aussi utilisé à ce titre sert en plus à chauffer les bâtiments dans les secteurs résidentiel et commercial, à la cuisson et à plusieurs autres usages communs.
- Les butanes (isobutane et butane normal) ont divers usages en pétrochimie et ils servent à la fabrication de produits pétroliers raffinés, comme l'essence. Ils servent également d'agent de fluidification ou de dilution qui diminue la viscosité du pétrole lourd et du bitume, ce qui facilite l'acheminement de ces substances par pipeline.
- La plupart des pentanes plus qui sont produits constituent des agents de dilution du pétrole brut et du bitume.

Au Canada, l'essentiel de la production de LGN provient des usines de traitement du gaz, le reste venant comme sous-produit du raffinage du pétrole ou de la valorisation du bitume. Des centaines d'usines de champ gazier dans les régions productrices de l'Alberta et plusieurs usines en Colombie-Britannique sont à l'origine du gros de ce qui se produit comme propane, butanes et pentanes plus.

Le rapport produit en Avril 2014 pour les ministres des Ressources naturelles et de l'Industrie du Canada conjointement produit par l'Office national de l'énergie et le Bureau de la concurrence confirme que « Le propane est produit de deux façons. De 85 à 90 % du propane canadien est issu du traitement du gaz naturel, et de 10 à 15 % constitue un sous-produit du raffinage du pétrole brut¹ ». De plus, ce même rapport constate que « La production du propane canadien est centrée dans l'Ouest du pays. Comme il a été mentionné ci-dessus, de 85 à 90 % du propane canadien est issu du traitement du gaz naturel. Environ 88 % de ce propane est produit en Alberta, en raison du grand nombre de projets de mise en valeur du gaz naturel réalisés dans cette province... La part de 10 à 15 % de la production canadienne de propane qui est dérivée du raffinage et de la valorisation du pétrole brut est répartie plus également dans tout le Canada² ».

Les chiffres présentés dans ce rapport sont basés sur des statistiques de 2013.

Ainsi, la production canadienne de propane en 2016 s'élevait à 219 000 barils par jour dont 91,8% provenaient de puits de gaz naturel. Seulement 8,2% du propane canadien provenait de raffineries de pétrole dont 3 000 barils par jour sont produits au Québec³. Conséquemment, seulement 6,9% du propane produit à l'extérieur du Québec provient de raffineries.

¹ Examen du marché du propane, Office national de l'énergie et le Bureau de la concurrence, 25 AVRIL 2014, p. 4.

² Idem. p. 7.

³ Source: Canada's Propane Industry and Markets Regional Profiles, Le Conference Board du Canada, Janvier 2019

Pour leur part, les importations canadiennes de propane proviennent des États-Unis et se limitent à 7 000 barils par jour, soit 3,2% de la production canadienne. Le Québec n'importe pour sa part que 1 000 barils par jour des États-Unis.

Or au cours de la même année 2016, selon le US Energy Information Administration, seulement 20,8% de la production américaine de propane dérivait de raffineries de pétrole alors que tout le reste émanait de puits de gaz naturel⁴.

Le Québec n'importe que 1,5 % du propane consommé au Canada soit 12 K barils par jour. Malgré qu'il ne produise que 3 000 barils par jour, il en exporte 5 000 barils par jour. Si toute la production des raffineries québécoises était consommée au Québec, elle ne représenterait que 25% de la consommation québécoise, mais le Québec exporte 66% de plus de propane qu'il n'en produit. Il est donc possible et plausible qu'au moins une partie du propane de raffineries québécoises soit exporté. Malheureusement, aucune statistique n'est disponible à cet effet.

Balance des échanges commerciaux		
(en milliers de barils par jour)	Offre	Demande
Production de LGN du Québec	0	
Production de GPL par les raffineries québécoises	3	
Importation des autres régions canadiennes (RDC)	12	
Importations de l'étranger	1	
Consommation québécoise		12
Exportations		5
Total supply and demand	16	16

Sources du Conference Board du Canada:

Les données relatives à l'extraction de propane des facilités gazières proviennent de British Columbia 's natural gas and oil statistics (by-products production dataset), L'association canadienne des producteurs de pétrole (CAPP) et de Statistiques Canada Tableau 25-10-0026-01. Les données concernant la production de propane par les raffineries de pétrole sont estimées à partir de Statistiques Canada Tableau 25-10-0026-01, Tableau 25-10-0029-01 et Tableau 25-10-0030-01 pour l'Offre et la demande de produits primaires et secondaires.

⁴ Source: U.S. Energy Information Administration, https://www.eia.gov/dnav/pet/pet_sum_snd_a_EPLLP_a_mbb_l_a_cur-1.htm.

CONCLUSIONS

Scénario optimiste:

- Tout le GPL produit au Québec est exporté
- 11 000 des 12 000 barils par jour importés du RDC sont utilisés au Québec et 6,9% de ce propane provient de raffineries
- 1K barils par jour sont importés des États-Unis dont 79,2% proviennent de raffineries
- Résultat : 91,7% de la consommation québécoise de propane provient des puits de gaz naturel

Scénario pessimiste:

- Tout le propane produit par les raffineries québécoises est consommé localement
- 8 000 des 12 000 barils par jour sont importés du RDC et 6,9% de ce propane provient de raffineries
- 1 000 barils par jour sont importés des États-Unis dont 79,2% proviennent de raffineries
- Résultat : 68,3% de la consommation québécoise de propane provient des puits de gaz naturel

Scénario le plus plausible :

- La moitié du propane québécois est exporté, l'autre moitié est consommée au Québec
- 10 500 des 12 000 barils par jour sont importés du RDC et 6,9% de ce propane provient de raffineries

- Les importations étrangères sont en transit (réexportées)
- Résultat : 81,4% de la consommation québécoise de propane provient des puits de gaz naturel

La preuve démontre donc que le propane utilisé/consommé au Québec ne provient pas à 85 % des raffineries comme le prétend TEQ.

CALCULS

PROVENANCE DU PROPANE CONSOMMÉ AU QUÉBEC SCÉNARIO OPTIMISTE	Consommation québécoise	Proportion provenant de puits de GN	Consommation québécoise provenant de puits de GN
	kB/j	%	kB/j
<i>Production par les raffineries québécoises</i>	0	0,0%	0,0
<i>Importation des autres régions canadiennes (RDC)</i>	11	93,1%	10,2
<i>Importations de l'étranger</i>	1	79,2%	0,8
Consommation québécoise	12	91,7%	11,0

PROVENANCE DU PROPANE CONSOMMÉ AU QUÉBEC SCÉNARIO PESSIMISTE	Consommation québécoise	Proportion provenant de puits de GN	Consommation québécoise provenant de puits de GN
	kB/j	%	kB/j
<i>Production par les raffineries québécoises</i>	3	100,0%	0
<i>Importation des autres régions canadiennes (RDC)</i>	8	93,1%	7,4
<i>Importations de l'étranger</i>	1	80,0%	0,8
Consommation québécoise	12	68,3%	8,2

PROVENANCE DU PROPANE CONSOMMÉ AU QUÉBEC SCÉNARIO PLAUSIBLE	Consommation québécoise	Proportion provenant de puits de GN	Consommation québécoise provenant de puits de GN
	kB/j	%	kB/j
<i>Production par les raffineries québécoises</i>	1,5	0,0%	0,0

<i>Importation des autres régions canadiennes (RDC)</i>	10,5	93,1%	9,8
<i>Importations de l'étranger</i>	0	80,0%	0,0
Consommation québécoise	12	81,4%	9,8

2.1.2 L'apport du propane dans la transition énergétique : preuve environnementale

Sachant que 85% du budget de TEQ provient du Fonds vert et que le récent rapport du Conseil de gestion du Fonds vert du 28 février 2018 indique :

« Le Bilan révèle que les résultats en matière de réduction des émissions de GES sont bien en deçà de la cible fixée. Bien que le financement du PACC 2013-2020 ait augmenté de près de 40 % par rapport au budget initial, la contribution du PACC 2013-2020 à l'objectif de réduire les émissions de GES de 20% sous le niveau de 1990 est, à ce jour, beaucoup moins importante que prévu :

D'une part, le potentiel de réduction des émissions de GES du PACC 2013- 2020 a été revu à la baisse, passant de 6,0 mégatonnes équivalent CO₂ (Mt éq.CO₂) lors du lancement du plan à 3,6 Mt éq. CO₂, ce qui représente une diminution de 40 %. D'autre part, le total des réductions d'émissions de GES comptabilisées au 31 mars 2016 est de 0,34 Mt éq. CO₂ 1, soit 9% du potentiel révisé⁵ ».

L'Intervenante est d'avis que les programmes et mesures, si elles misaient sur le propane, pourraient contribuer rapidement et à coûts moindres à l'atteinte des cibles.

De l'aveu même du Conseil de gestion, la moitié des mesures du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques ne devrait pas être maintenue. Le Conseil indique que sur un total de 185 actions devant favoriser la transition écologique, seulement 71 méritent d'être poursuivies - les autres étant à bonifier, à réévaluer ou à carrément abandonner dès que possible.

⁵ Page 3 <http://www.environnement.gouv.qc.ca/cgfv/documents/Avis-CGFV.pdf>

Pourtant, TEQ ne reconnaît pas être contrainte à aucune cible de réduction des GES bien que son financement provienne largement d'un fonds (le Fonds vert) qui a été constitué pour en 2006 afin de « *favoriser le développement durable du Québec par la protection de l'environnement, la préservation de la biodiversité et la lutte contre les changements climatiques*⁶ ».

Il est on ne peut plus clair que l'intention du législateur et du gouvernement est d'assurer d'abord et avant tout, via la création de TEQ et de par la mise en œuvre de la Politique énergétique 2030 ainsi que les Plans directeurs, une réduction importante et immédiate des GES. Cette intention transparaît de façon évidente des débats parlementaires ayant précédé l'adoption de la *Loi concernant la mise en œuvre de la Politique énergétique 2030 et modifiant diverses dispositions législatives*. En effet, d'entrée de jeu, le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles de l'époque, affirmait que « la politique énergétique, de façon générale, a été largement saluée lors de son dépôt au mois d'avril. C'est une politique qui vise un certain nombre de choses. Premièrement, faire en sorte qu'il y ait au niveau de la transition énergétique des efforts très importants qui doivent être faits, parce qu'on a des objectifs de réduction de gaz à effet de serre, réductions qui sont majeures » (nos soulignements). L'élément premier visé par tout ce processus est la réduction drastique des GES. Cette intention se déduit également des propos non équivoques tenus alors, toujours par le ministre de l'époque qui affirmait « Dans cet objectif que nous avons tous de réduire de 37,5 % les émissions de gaz à effet de serre, on a besoin d'avoir un organisme qui va être efficace, dans lequel le gouvernement va vouloir savoir quelles sont les grandes orientations, mais qui a quand même besoin d'opérer de façon la plus autonome possible. Alors, c'est pour ça qu'on veut créer Transition énergétique Québec [...] Donc, je pense qu'il est important de bien comprendre, d'une part, qu'on ne peut plus, compte tenu des enjeux qui sont devant nous... On a réduit les GES d'à peu près 9 % depuis 1990, on doit aller à 37,5 %, et, chaque fois qu'on avance, c'est encore de plus en plus

⁶ Source : <http://www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/fonds-vert/>

difficile. Et c'est de plus en plus un élément important » (nos soulignements). Il ajoute de plus, en résumé, que « c'est véritablement l'objectif de cet organisme-là, qui va pouvoir analyser la situation énergétique au Québec et nous donner vraiment une voie qui va être la plus directe possible pour justement lutter contre les gaz à effet de serre » (nos soulignements).

Cet objectif de révision des GES est donc prioritaire pour le législateur et constitue même le fondement de la création de TEQ. L'intention est également évidente que ces réductions doivent s'amorcer immédiatement et de façon urgente afin que les cibles et objectifs de la Politique puissent être atteints. Dans cette optique, TEQ se doit de démontrer, dans le choix de ses programmes, que ceux retenus sont ceux qui offrent une réduction la plus importante de réduction de GES par dollar investi. TEQ ne peut tout simplement écarter le fondement même de sa mission et écarter cette donnée au motif qu'il fait une interprétation littérale et excessivement restrictive des cibles fixées pour le premier Plan directeur.

À ce titre, l'Intervenante fait siennes les remarques de la Table des parties prenantes lorsqu'elle affirme que « La Politique énergétique semble s'attendre à ce que les cibles qu'elle propose, dont les deux plus importantes ont été confiées à TEQ, répondent à une part importante de la cible gouvernementale en matière de réduction des émissions de GES. Or, puisqu'il existe plusieurs façons d'atteindre les cibles précises de TEQ (p. ex. substitution de produits pétroliers par le gaz naturel, l'électricité ou les biocarburants), et que celles-ci peuvent avoir des impacts nettement différents sur le plan des émissions de GES, il existe un risque que les initiatives du plan directeur ne se traduisent pas par les réductions d'émissions de GES escomptées, ou que l'allocation des investissements futurs ne soit pas alignée avec le potentiel de réduction de GES⁸ ».

Le gaz propane peut contribuer à la lutte contre les changements climatiques aussi bien, et parfois mieux que le gaz naturel, et ce à un coût par tonne de CO_{2eq}

⁸ Pièce B-0010, p. 20

avantageux par rapport à ce dernier. En effet, les infrastructures requises dans plusieurs applications ne représentent qu’une fraction de celles nécessaires pour utiliser du gaz naturel. De plus, le réseau de distribution de gaz propane est disponible dès maintenant, partout au Québec.

Selon les coefficients d’émission utilisés par la Régie de l’énergie pour établir les montants de contribution des distributeurs d’énergie au Fonds vert, les émissions de gaz à effet de serre du gaz propane et de gaz naturel sont quasi-identiques à 0,7% près.

Produit	Utilisation	Coefficient d’émission de CO ₂
Gaz naturel	Toutes les utilisations	1 891 g/m ³ 1 590 g/l
Essence	Véhicule à essence	2 360 g/l
Diesel	Véhicule à moteur diesel	2 730 g/l
Mazout léger	Toutes les utilisations	2 830 g/l
Propane	Toutes les utilisations	1 500 g/l

Source: R-6.01, r. 6 - Règlement relatif à la redevance annuelle au Fonds vert
Equivalence: 1 m3 of natural gas = 1,189L

TEQ ne reconnaît être contrainte à aucune cible de réduction des GES bien que son financement provienne largement d’un fonds (le Fonds vert) qui a été constitué pour en 2006 afin de « favoriser le développement durable du Québec par la protection de l’environnement, la préservation de la biodiversité et la lutte contre les changements climatiques⁹ ».

FAITS ADDITIONNELS

La densité énergétique du propane étant inférieure de 8,8% à celle du gaz naturel, la quantité de propane requise pour chauffer de l’espace, de l’eau ou pour parcourir une distance quelconque dans un véhicule est donc légèrement

⁹ Source : <http://www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/fonds-vert/>

supérieure à celle requise pour du gaz naturel, si les équipements utilisés ont des efficacités identiques.

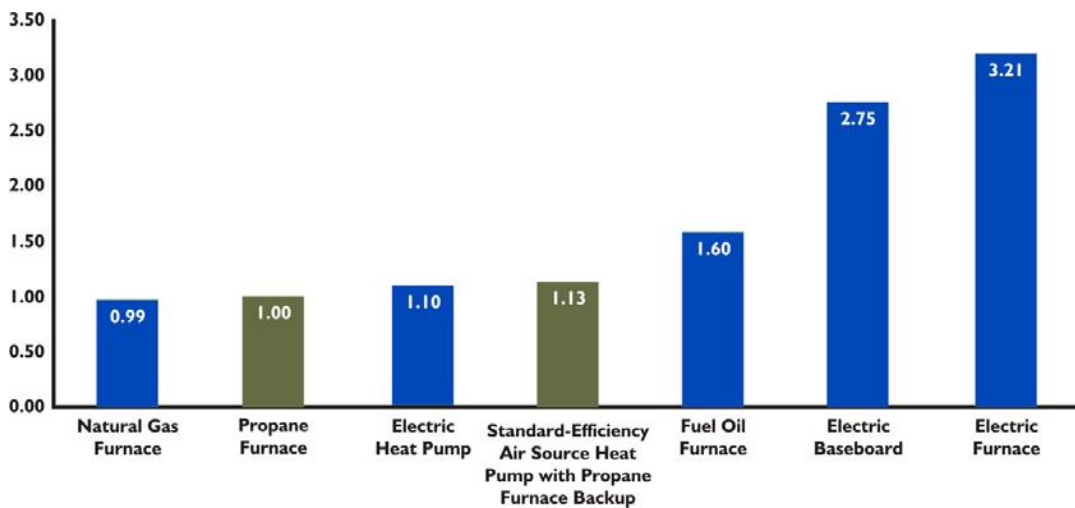
Produit	Source	Densité énergétique
Gaz naturel	O'Connor, Rod. Fundamentals of Chemistry 2ndEdition. New York City, New York. York Graphic Services, Inc. 1977	55.6 MJ/kg
Propane	List of common conversion factors (Engineering conversion factors)-IOR Energy Pty Ltd. Aurthur Nommensen.	50,7 MJ/kg

Dans un contexte où le gaz naturel est considéré un carburant à faibles émissions, le gaz propane devrait être qualifié pareillement en raison de la faible différence de propriétés de ces deux sources d’énergie.

Le laboratoire du U.S. Department of Energy Argonne National Laboratory estime, grâce à son modèle GREET que les véhicules qui utilisent du gaz propane réduisent les émissions de GES d’environ 13% et que lorsque le propane est dérivé du gaz naturel (comme au Québec en général), diminue la consommation de produits pétroliers de 99%¹⁰.

Une étude de l’utilisation du propane pour le chauffage de l’espace montre que ses émissions sont quasi-identiques à celles du gaz naturel comme le démontre le tableau suivant :

¹⁰ Source : U.S. DOE, https://afdc.energy.gov/vehicles/propane_emissions.html



Source : Propane reduces greenhouse gas emissions, a comparative analysis, Energetics, 2009.

2.1.3 Démonstration législative

L'étude de la législation, tant celle visant directement le présent dossier, à savoir notamment la *Loi sur Transition énergétique Québec* (LTEQ) et la *Loi sur la Régie de l'énergie* (LRÉ), que la législation connexe relative notamment aux produits pétroliers, aux carburants et au propane ne laisse aucun doute sur la qualification que fait le législateur du propane. Le propane n'est tout simplement pas considéré et défini comme étant un produit pétrolier. Or, TEQ est un mandataire de l'État et est par conséquent lié par cette détermination que fait le législateur.

Plusieurs distinctions de termes sont utilisées dans la LTEQ et la LRÉ. Il est tantôt question de « distributeurs d'énergie », tantôt question de « distributeurs de carburants et de combustibles », alors qu'on réfère parfois à des « produits pétroliers », par opposition à des « carburants et combustible ». Il en ressort une interprétation claire et évidente : l'emploi, et la distinction entre ces termes visent à faire des propaneurs des « distributeurs de carburants et de combustible » et donc des « distributeurs d'énergie », tout en écartant le propane de la définition de « produit pétrolier ».

En effet, l'article 85.41 LRÉ réfère au terme « distributeur d'énergie » et ce, bien que ce terme ne soit pas défini à l'article 2 LRÉ, les seuls termes y étant définis

étant les termes « distributeur d'électricité », « distributeur de gaz naturel », « distributeur de produits pétroliers » et « distributeur de vapeur ». Or, ce terme est défini à l'article 7 LTEQ de la façon suivante :

« 7. Dans la présente loi, on entend par « distributeur d'énergie »

1° Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité;

2° un distributeur de gaz naturel visé à l'article 2 de la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01);

3° un distributeur de carburants et de combustibles, soit:

a) une personne qui, au Québec, raffine, fabrique, mélange, prépare ou distille des carburants et des combustibles;

b) une personne qui apporte ou fait apporter au Québec des carburants et des combustibles contenus dans un ou plusieurs réceptacles totalisant plus de 200 litres, autres que ceux contenus dans le réservoir de carburant installé comme équipement normal d'alimentation du moteur d'un véhicule;

c) une personne qui, au Québec, échange des carburants et des combustibles avec une personne décrite au sous-paragraphe a;

d) toute personne morale ou société qui apporte au Québec des carburants et des combustibles à des fins autres que la revente;

4° un réseau municipal régi par la Loi sur les systèmes municipaux et les systèmes privés d'électricité (chapitre S-41) et la Coopérative régionale d'électricité de Saint-Jean-Baptiste de Rouville régie par la Loi sur la Coopérative régionale d'électricité de Saint-Jean-Baptiste de Rouville et abrogeant la Loi pour favoriser l'électrification rurale par l'entremise de coopératives d'électricité (1986, chapitre 21)». (nos soulignements)

Il importe de noter que le législateur réfère, dans sa définition de « distributeur d'énergie », aux « distributeurs de carburants et combustibles », par opposition à « distributeurs de produits pétroliers » et ce, bien que ce terme soit défini à l'article 2 LRÉ.

De la même manière, les termes « produits pétroliers » (article 2 LRÉ) et « carburants et combustibles » (article 7 LTEQ) sont tous deux définis de telle sorte qu'ils doivent nécessairement recevoir une interprétation différente. Le terme « carburants et combustibles » est défini comme étant : « l'essence, le diesel, le mazout ou le propane, à l'exception des carburants utilisés en aviation ou servant à l'alimentation des moteurs de navire, des hydrocarbures utilisés comme matière première par les industries qui transforment les molécules d'hydrocarbures par des procédés chimiques et pétrochimiques et de la partie renouvelable des carburants et des combustibles » (nos soulignements), alors que la LRÉ définit les « produits pétroliers » comme étant : « tout mélange d'hydrocarbures utilisé comme carburant, mazout ou lubrifiant, à l'exception des gaz liquéfiés » (Nos soulignements).

Ce terme est aussi défini à l'article 2 de la *Loi sur les produits pétroliers* (LPP) comme suit : « Dans la présente loi, un produit pétrolier comprend l'essence, le carburant diesel ou biodiesel, l'éthanol-carburant, le mazout, ainsi que tout autre mélange liquide d'hydrocarbures déterminé par règlement du gouvernement. » (nos soulignements). Dans un premier temps, en comparant les énumérations contenues à la définition de « carburants et combustibles » et celle contenue à la définition de « produits pétroliers » à la LPP, on constate que la seule distinction est le retrait du mot propane à la définition de produit pétrolier. Si le propane n'est pas listé explicitement dans cette définition, il ne l'est pas non plus implicitement. La définition comprend les autres mélanges liquides d'hydrocarbure, mais uniquement dans la mesure où ceux-ci sont déterminés par règlement du gouvernement. Le Règlement sur les produits pétroliers adopté en vertu de la loi

susmentionnée ne fait aucune mention du propane, autre indice clair que le législateur ne considère pas le propane comme étant un produit pétrolier.

Cette interprétation est également compatible avec les définitions contenues dans le reste du corpus législatif québécois.

La définition de « produits pétroliers » contenue à la Loi sur le bâtiment n'inclut aucunement le propane. En effet, le terme « produit pétrolier » y est défini comme étant « l'essence, le carburant diesel ou biodiesel, l'éthanol-carburant, le mazout, ainsi que tout autre mélange liquide d'hydrocarbures déterminé par règlement de la Régie ».

La Loi sur la taxe sur les carburants fait mention du propane à son article 9, lequel fait constituer une liste de carburants. Par ailleurs, il est listé au paragraphe h), de façon conjointe avec le gaz naturel, indice évident que le législateur considère ces deux carburants comme étant similaires.

Il ressort donc de ce qui précède que le législateur considère que le propane est un carburant, mais qu'il n'est pas un produit pétrolier. Il fait preuve d'une cohérence sans faille à cet égard. Il s'en suit donc que lorsque le gouvernement fixe à TEQ la cible de réduire de 5 % de la consommation de produit pétrolier, son intention n'est pas de viser une réduction de la consommation de propane, au même titre qu'il ne vise pas la réduction de la consommation de gaz naturel. Le plan de TEQ, à cet égard, comporte une carence évidente quant à l'interprétation même de la cible à atteindre.

Au surplus, l'AQP-ACP croit opportun de souligner que d'autres juridictions ont fait le choix de faire du propane un allié dans l'atteinte de leurs objectifs de transition énergétique. En effet, à titre d'exemple, en Californie, a choisi d'exempter le propane du Low Carbon Fuel Standard (LCFS). De la même façon, l'état américain de l'Oregon a également choisi de considérer le propane comme un carburant alternatif et à encourager le recours au propane pour parvenir à atteindre les cibles de réductions de GES qu'il s'était fixé.

2.2 La non-atteinte de la cible relative à l'efficacité énergétique

La cible fixée relative à une amélioration, d'au moins 1 % par année, de l'efficacité énergétique moyenne de la société québécoise n'est pas atteinte, et ce, de l'aveu même de TEQ. Le Plan fait état d'une amélioration de l'efficacité énergétique de 1,2 % en moyenne sur la durée du Plan, tout en admettant que le Plan, en lui-même, y contribuera à hauteur de 0,6 %. Or, l'Intervenante, tout comme la Table des parties prenantes, considère que la cible doit être interprétée comme signifiant que le Plan, en lui-même donne lieu à une amélioration de 1 % par année. Le processus de transition énergétique mobilise d'importantes ressources humaine et financière. Il va évidemment de soi que c'est dans le but que le Plan qui en résulte permettre une amélioration notable, soit 1 % par année en l'espèce. TEQ ne devrait donc pas considérer qu'elle fait une utilisation adéquate des fonds consacrés à la transition énergétique dans la mesure où plus de la moitié de sa cible serait réalisée sans même qu'elle n'ait à mettre en place une seule mesure. Dans cette optique, la cible relativement à l'efficacité énergétique n'est clairement pas atteinte.

2.3 L'analyse des programmes et mesures contenus au Plan

Les intervenants au dossier n'ont pas les ressources, ni financières ni humaines, pour faire une étude approfondie et exhaustive des programmes et mesures contenues au Plan et pour vérifier la faisabilité de ces programmes et mesures, en l'absence d'études technico-économiques adéquates. Cette démonstration relève de toute façon de TEQ. Malgré ce qui précède, il apparaît évidemment que plusieurs programmes et mesures ne sont pas réalisables dans les délais annoncés, ce qui compromet évidemment l'atteinte des cibles. La présente section vise à illustrer certains exemples de programmes et mesures qui apparaissent irréalistes ou à tout le moins difficilement réalisables.

LE PROGRAMME CHAUFFEZ-VERT (TEQ)

À la suite de notre demande de renseignement¹¹, ni TEQ ni Hydro n'ont fait la preuve que la pointe ne sera pas problématique suite à la conversion des systèmes de chauffe à l'électricité. Donc, il est probable que le remplacement des systèmes de chauffage par de l'électricité ne soit pas souhaitable. Par contre, puisque le propane n'est pas un produit pétrolier, il peut permettre l'atteinte des cibles de TEQ rapidement et à faible coût.

Le programme Chauffez vert du MERN s'adresse aux clientèles résidentielles et aux petits bâtiments commerciaux. Ce programme qui permet de convertir le système de chauffage principal d'un logement qui utilise le mazout, le propane ou tout autre combustible fossile (sauf le gaz naturel) à une source d'énergie renouvelable.

Typiquement, ce type de programme compte un très grand nombre d'opportunistes, proportion qui peut atteindre la moitié des conversions prévues. Le programme n'atteindra ses cibles d'économie d'énergie et de réduction de la consommation de produits pétroliers que si (a) on maintient le propane dans la liste des appareils à remplacer et (b) que l'on permette à TEQ de se créditer les résultats tendanciels.

Une étude réalisée par le Département de science économique de l'Université d'Ottawa révèle calcule la mesure dans laquelle les subventions pour l'amélioration de l'efficacité énergétique résidentielle au Canada ont été versées aux ménages qui auront entrepris les améliorations de toute façon - le soi-disant taux de resquillage (« free-riding »). L'étude portait sur les fournaies à air chaud pulsé au gaz naturel subventionnées pendant 5 ans par des programmes et des crédits d'impôt pour la rénovation domiciliaire. Cette situation s'apparente à celle proposée par TEQ, car au programme Chauffez-Vert peut s'ajouter un crédit d'impôt RénoVert. Cette étude conclue que près de 70 % des dépenses au titre

¹¹ Pièce B-101, question 2.

des programmes de subventions et de crédits d'impôt canadiens ont été versées aux resquilleurs et que ces subventions ne représentent pas une politique optimale d'améliorer l'efficacité énergétique résidentielle¹².

De plus, une portion du budget associé au crédit d'impôt RénoVert (MFQ) risque de s'ajouter aux subventions du programme Chauffez vert (TEQ), ce qui fait en sorte que le Conseil de gestion du Fonds vert estime qu'il y a une possibilité de subventionner deux fois la même rénovation et recommande que des correctifs soient apportés au programme¹³.

Incidentement, la Ville de Montréal annonçait récemment qu'elle entend interdire l'utilisation de fournaies au mazout sur son territoire d'ici 2021 ce qui contribuera sans doute à augmenter le taux d'opportunisme déjà élevé.

Un autre problème se manifeste au niveau des effets pervers du programme Chauffez Vert. TEQ admet dans son Plan « Bien que l'électricité soit la principale énergie renouvelable du Québec, certains obstacles devront être éliminés pour qu'elle joue un plus grand rôle. L'un d'eux concerne la gestion de la pointe énergétique qui ébranle la volonté d'éliminer le mazout du secteur résidentiel¹⁴ ». Or, à nulle part dans le Plan, TEQ nous propose une solution au problème de demande pointe que causera l'augmentation des équipements de chauffage à l'électricité et au gaz naturel dont les pointes coïncident d'ailleurs. Si des centrales alimentées au mazout devaient être lancées pour suffire à la demande en pointe, on pourrait assister à une augmentation de la consommation de produits pétroliers. Malheureusement, TEQ a répondu à notre question (2.2) concernant l'impact anticipé de de cette initiative sur le bilan en puissance d'Hydro-Québec que cela « dépasse le cadre de la demande de TEQ relative au Plan directeur » et n'a pas fourni l'information requise pour discuter cet enjeu. Tel que l'ont relevé plusieurs

¹² Free-Riding on Energy Efficiency Subsidies: the Case of Natural Gas Furnaces in Canada, Université d'Ottawa, 2014. Abstract.

<https://sciencessociales.uottawa.ca/economics/sites/socialsciences.uottawa.ca/economics/files/1404e.pdf>

¹³ Recommandations sur les ajustements budgétaires à apporter au Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, Comité de gestion du Fonds vert, novembre 2018, p. 20.

¹⁴ Pièce B-005, p. 181

intervenants et la Table des parties prenantes, ceci est symptomatique de l’ensemble du Plan qui ne contient pas l’information nécessaire à vraiment pouvoir évaluer si le Plan atteindra ses cibles puisque pratiquement aucune justification technique n’est fournie, faute d’études de potentiel technico-économiques adéquates.

La Régie devra se baser sur les éléments fournis par TEQ pour financer une initiative de 73,5M\$, soit le programme Chauffez vert, sans savoir s’il existe un véritable « business case » et sans considérer les options de rechange.

LE PROGRAMME ROULEZ VERT - VOLET ROULEZ ÉLECTRIQUE (TEQ)

Nous sommes également d’avis que TEQ propose de poursuivre un programme qui déjà ne livrera pas les résultats fixés originalement : le programme Roulez vert - volet Roulez électrique existe depuis 2015 et le gouvernement de l’époque lui avait fixé un objectif de 300 000 véhicules. En date du 9 janvier 2019, à moins d’un an de l’échéance révisée à 100 000 véhicules seulement, à peine 60% de l’objectif révisé est atteint avec peu de chances de rencontrer l’objectif original dans l’année courante.

Nombre de rabais et de remboursements accordés

Filtres appliqués : Catégories : All - Années : All

Year of Date	Type							Grand Total
	VHR	Borne à domicile	VEE	VH	MVLE	ME	VBV	
2012	591	202	217	3 851				4 861
2013	701	519	521	1 149			2	2 892
2014	1 388	1 094	1 010	3 005				6 497
2015	1 303	1 320	1 606	3 073				7 302
2016	2 793	2 289	1 978	3 336		9		10 405
2017	3 390	2 727	2 835	3 648	43	23		12 666
2018	5 876	4 649	4 341	787	24	12		15 689
Grand Total	16 042	12 800	12 508	18 849	67	44	2	60 312

Source : Site Internet du programme, TEQ, 2019.

<http://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/rabais/statistiques/telecharger-donnees-ouvertes.asp>

Le Québec s’est donné l’objectif ambitieux d’atteindre le chiffre de 1 million de véhicules électriques ou hybrides rechargeables immatriculés au Québec en 2030.

D'ici 2023, TEQ suggère de poursuivre ses activités de sensibilisation, le rabais à l'achat de véhicules électriques et le remboursement partiel de l'achat et de l'installation de bornes de recharge domestique. Le seul élément additionnel qui nous porte à espérer que les programmes offerts par TEQ atteindra ses cibles est une loi ZEV qui portera à elle seule le fardeau de s'assurer que le Québec atteindra en 2026 les objectifs originellement fixés en 2015 pour 300 000 véhicules.

Pour la période 2015-2020, le gouvernement du Québec a alloué un budget de 115,9 millions de dollars pour mettre en place différentes mesures destinées à soutenir l'arrivée des véhicules électriques sur les routes du Québec. Presque la totalité de l'argent (97,4%) est prévue pour les rabais à l'achat ainsi que l'installation des bornes de recharge. Le rabais à l'achat d'un véhicule entièrement électrique est de 8 000\$ sur un véhicule ayant un prix de détail suggéré par le fabricant qui est inférieur à 75 000\$.

Or, en Colombie-Britannique, le gouvernement provincial a également un programme pour encourager l'adoption de véhicules électriques, qui inclut des incitatifs financiers, mais moins généreux qu'au Québec (incitatif maximal de 5000\$ à l'achat / location d'un véhicule neuf entièrement électrique).

Malgré des incitatifs plus généreux, les voitures électriques neuves vendues en pourcentage de toutes les voitures neuves vendues est inférieur au Québec (2018 Q3 : 9,8% au Québec, 15,4% en C.-B.). Plusieurs experts de l'industrie considèrent que les efforts d'éducation en C.-B. sont supérieurs, expliquant les meilleurs résultats réalisés.

Dossier R-4043-2018 – Preuve de l'intervenante Association québécoise du propane et Association canadienne du propane

	Québec (a)	C.-B. (b)
Incitatif à l'achat / location d'un véhicule neuf entièrement électrique	8000\$ (c)	5000\$ (d)
Incitatif à l'achat / location d'un véhicule neuf hybride rechargeable	500\$ à 8000\$	2500\$ à 5000\$
VÉ en % des voitures neuves vendues		
2016 Q3	3.0%	3.1%
2017 Q3	3.7%	5.0%
2018 Q3	9.8%	15.4%

(a) <http://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/rabais/ve-neuf/programme-rabais-vehicule-neuf.asp>

(b) <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/industry/electricity-alternative-energy/transportation-energies/clean-transportation-policies-programs/clean-energy-vehicle-program/cev-for-bc>

(c) Si le prix de détail suggéré par le fabricant est inférieur à 75 000\$. Si le prix est entre 75 000\$ et 125 000\$: 3 000 \$

(d) Si le prix de détail suggéré par le fabricant est inférieur à 77 000\$. Si le prix est supérieur à 77 000\$, aucun incitatif

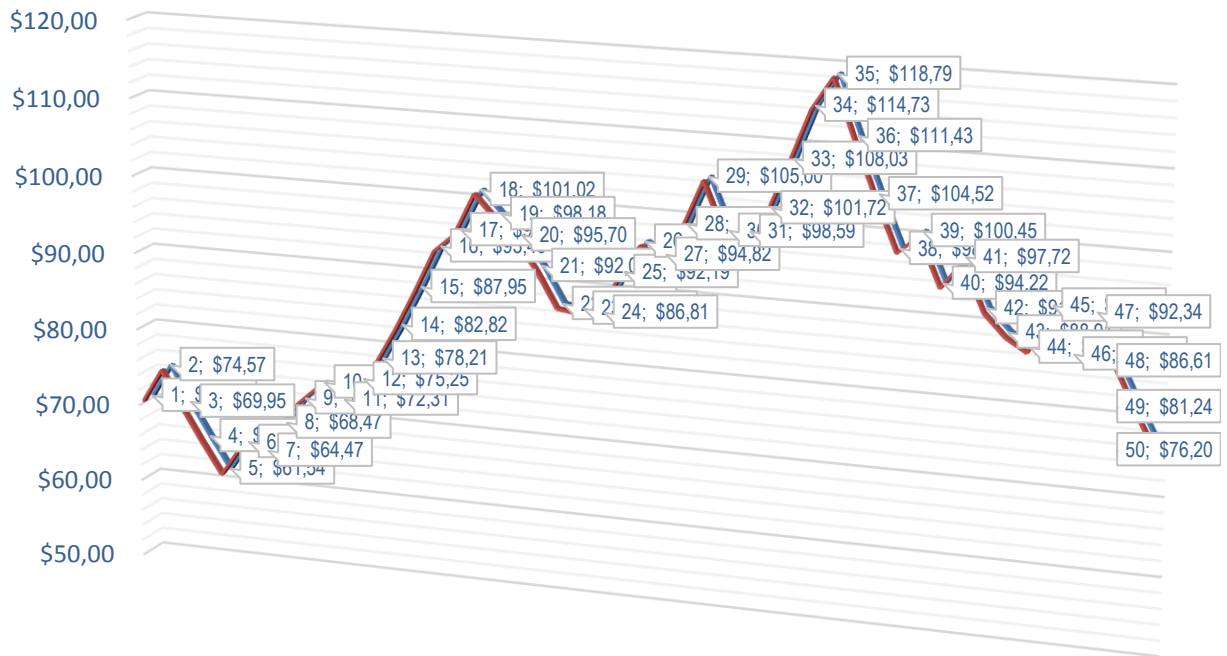
Le gouvernement du Québec offre également des incitatifs à l'achat de véhicules électriques d'occasion allant jusqu'à 4 000\$¹⁵. Le gouvernement de la C.-B. voulait implanter un programme pour encourager la vente de VÉ d'occasion, mais considère que le programme québécois n'offre pas les résultats souhaités, car l'incitatif gouvernemental a comme impact d'augmenter les prix des véhicules d'occasions du montant de l'incitatif.

De plus, selon le Economy Forecast Agency (EFA), les prix du pétrole qui se situent présentement à environ USD 60\$ par baril demeureront relativement bas pendant plusieurs mois, et ne dépasseront le USD 100\$/b qu'occasionnellement¹⁶. L'achat de véhicules électrique en sera d'autant plus difficile à justifier dans un contexte de bas prix des carburants.

¹⁵ Source: <http://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/rabais/ve-occasion/programme-rabais-vehicule-occasion.asp>

¹⁶ Source: <https://longforecast.com/oil-price-today-forecast-2017-2018-2019-2020-2021-brent-wti>

Évolution prévue des prix du pétrole



Source: <https://longforecast.com/oil-price-today-forecast-2017-2018-2019-2020-2021-brent-wti>

Nous sommes donc d’avis que dans le cadre du plan de TEQ, les mesures prévues ne donneront pas les résultats escomptés.

L’EXTENSION DU RÉSEAU DE GAZ NATUREL

L'Intervenante soumet respectueusement que la promotion et la mise en œuvre de programmes visant l'extension du réseau de gaz naturel s'avèrent contre-productives pour l'atteinte des cibles considérant l'ampleur des investissements qu'ils nécessitent, alors qu'une alternative offrant des bénéfices équivalents, en l'occurrence l'utilisation du propane comme carburant de remplacement, est disponible et ce, à coût considérablement moindre en ce que cette alternative ne nécessite pas de nouvelles infrastructures.

Nous avons demandé à TEQ, dans le cadre des demandes de renseignements, si elle avait considéré la possibilité d'utiliser le propane dans les régions non desservies par le réseau de gaz naturel, ce à quoi TEQ répondait que « La demande d'informations dépasse le cadre de la demande de TEQ relative au Plan directeur. Sous réserve de ce qui précède, TEQ réfère néanmoins notamment aux pages 45, 59, et 62 du Plan directeur, indiquant que TEQ a considéré le propane pour aider le Québec à progresser dans sa décarbonisation, tout en spécifiant qu'à terme, cette énergie devrait « progressivement disparaître de l'offre énergétique du Québec si celui-ci entend atteindre les cibles de réduction des émissions de 80 à 95 % sous le niveau 1990 d'ici 2050 auxquelles il s'est engagé en joignant la coalition internationale « Under2 ».

Cette réponse nous apparaît incohérente avec les choix faits dans la préparation du Plan, dans la mesure où si le rejet du propane est lié à l'objectif de décarbonisation de 80 à 95 %, pourquoi serait-il alors judicieux d'investir massivement pour des infrastructures pour le transport d'une source d'énergie, à savoir le gaz naturel, qui sera elle aussi appelée à « progressivement disparaître de l'offre énergétique du Québec ». Puisque le propane et le gaz naturel, tous deux des hydrocarbures, sont appelés à être progressivement retirés du marché, il apparaît qu'il serait judicieux de choisir le carburant de transition le moins onéreux afin d'éviter un gaspillage des deniers publics.

2.4 Le financement par le Fonds vert

Étant donné l’accueil fait au Rapport du Comité de gestion du Fonds vert (CGFV), il est probable que plusieurs mesures du Plan seront tronquées ou modifiées substantiellement. À titre d’exemple, le CGFV recommande que 11 initiatives dont TEQ est directement responsable soient réévaluées et que 3 soient arrêtées avant la fin du terme du plan.

Initiative	Budget 2013-2020 En M\$	Dépenses et engagements ultérieurs au 31 mars 2018 En M\$	Recommandations sur ...	
			L'action	Le financement de l'action
Normes et directives sur les bâtiments et les parcs de véhicules	0,205	0,05	À réévaluer	Réallouer les sommes disponibles
Déploiement des véhicules électriques	5,4	0,629	À réévaluer	À réévaluer
Communication et sensibilisation	3,4	1,634	À réévaluer	À réévaluer
Soutien à l'utilisation du gaz naturel liquéfié en transport des marchandises (Route bleue)	3,0	0,018	À réévaluer	Réallouer les sommes
Gestion environnementale des parcs de véhicules routiers, incluant entretien et inspection	25,0	0,68	À réévaluer	Réallouer les sommes disponibles
Écoconduite pour les véhicules lourds		1,086	À réévaluer	Réallouer les sommes disponibles
Révision du Code de construction	2,8	1,777	À réévaluer	À réévaluer
Levées des barrières aux technologies, pratiques et énergies vertes	1,3	0,232	À réévaluer	Réallouer les sommes disponibles
Normes pour les bâtiments dans le Nord	2,0	0,841	À réévaluer	Réallouer les sommes disponibles
Conversion de systèmes de chauffage dans le secteur résidentiel (Chauffez vert)	65,8	20,695	À réévaluer	À réévaluer
Programme d'aide à l'achat d'équipements liés à la fourniture d'électricité pour les habitations isolées	5,0	0,222	À réévaluer	À réévaluer
Bilan carbone de l'administration publique	0,06	0,11729	Arrêter	Arrêter
Aide à l'installation d'équipements solaires opérationnels	5,1	0,89	Arrêter	Réallouer les sommes disponibles

Initiative	Budget 2013-2020	Dépenses et engagements ultérieurs au 31 mars 2018	Recommandations sur ...	
	En M\$	En M\$	L'action	Le financement de l'action
Stratégie du bâtiment durable	3,3	0,514	Arrêter en 2020	Réallouer les sommes disponibles

En plus de ces initiatives, si les programmes PETMAF, PREGTI, d’amélioration de l’offre de service de transport collectif urbain étaient eux aussi terminés ou reportés, la performance estimée par TEQ chuterait de 580M de GJ et de 508K litres de produits pétroliers. Ces trois programmes à eux seuls totalisent 12% de la réduction de consommation de produits pétroliers. Et si Chauffez vert est reporté, il mettra en péril 11% de réduction de produits pétroliers en plus.

Si le Fonds vert ne finance plus ces projets ou si le financement de ces projets est retardé dans l’attente de leur réévaluation, il est improbable que le Plan atteigne ses cibles.

Quant à des projets comme la Route bleue, le Comité de gestion du Fonds vert est d’avis qu’ils doivent être arrêtés :

Au total, 32 actions doivent ainsi être stoppées, « car jugées non optimales, sur le plan du rendement, non pertinentes ou injustifiées, ou parce qu’elles ne devraient pas être poursuivies » dans le cadre du PACC. Parmi ces actions, dotées d’un budget totalisant 145 millions de dollars, le rapport mentionne (...) et le « soutien à l’utilisation du gaz naturel liquéfié en transport de marchandises », que le gouvernement appelle la « Route bleue¹⁷ ».

¹⁷ <https://www.ledevoir.com/societe/environnement/537174/le-fonds-vert-est-du-pour-un-recyclage>

3. Le recours au propane pour l’atteinte des cibles fixées

Il existe des utilisations de l’énergie qui se prêtent encore mal à une transition vers une source d’énergie totalement propre, disponible et économique à court terme. Les chapitres qui suivent ont pour but d’identifier certains créneaux de marché où le propane peut agir comme carburant ou combustible de transition dans l’attente de technologies abordables et robustes à l’électricité ou, pour éviter que la transition vers des sources plus respectueuses de l’environnement soit entachée par la création de problèmes de demande en période de pointe qui nécessiteront le recours aux combustibles fossiles à forte teneur en GES que le Québec tente d’enrayer.

L’ACP et l’ACP ont toutes deux soumis un mémoire à TEQ en décembre 2017 dans le cadre de ses consultations publiques. TEQ a choisi d’ignorer ces recommandations en raison de son erreur de classification du propane comme produit pétrolier. Puisque la preuve a déjà été faite que ce n’est pas le cas, nous réitérons que les mesures présentées dans ces mémoires permettraient à TEQ d’effectuer la transition énergétique du Québec, d’atteindre ses cibles de réduction de la consommation de produits pétroliers et d’augmentation de l’efficacité énergétique plus rapidement et plus économiquement grâce à ceux-ci.

Les mémoires suivants ont déjà été déposés en preuve lors des réponses de l’intervenant aux DDR du RTIEÉ :

C-AQP-ACP-0022

[Annexe aux réponses à la demande de renseignements de RTIEÉ - Mémoire de l'ACP](#) 📄

C-AQP-ACP-0023

[Annexe aux réponses à la demande de renseignements de RTIEÉ - Mémoire de l'AQP](#) 📄

Les recommandations de ces rapports sont toujours pertinentes aujourd'hui.

3.1 Le Gaz Propane et le transport de personnes

Tel que démontré précédemment, le Québec n'atteindra vraisemblablement pas ses objectifs de 100 000 véhicules électriques en circulation au Québec d'ici 2020 et les probabilités qu'il atteigne 300 000 véhicules électriques avant 2026 avec les programmes proposés sont faibles. L'une des raisons pour cet échec est le manque de modèles disponibles à prix abordable sur le marché, particulièrement dans la catégorie de véhicules pour passagers la plus populaire au Canada (74,7% des ventes de 2018¹⁸), celle des véhicules légers : utilitaires (Vus), fourgonnettes (« minivan » et « van ») et camionnettes (« pickup »). Il existe présentement des véhicules parmi ceux-ci qui sont déjà équipés de moteurs capables de consommer du gaz propane. De plus, plusieurs appareils permettent de convertir des véhicules conventionnels au propane.

Contrairement aux véhicules électriques qui bénéficient d'important soutien financier de la part du gouvernement du Québec, les véhicules de transport de personnes ne sont éligibles à aucune aide financière et à aucun support promotionnel.

Le Québec se prive donc ici sans raison d'une façon de réduire sa consommation de produits pétroliers et d'améliorer son efficacité énergétique tout en diminuant ses émissions de GES à très brève échéance et à bon prix en utilisant le propane comme carburant de transition.

Pour les véhicules lourds, le propane offre aussi au Québec une occasion d'atteindre ses cibles rapidement et économiquement. Les autobus scolaires et urbains existants seront en service encore fort longtemps avant d'être remplacés par des véhicules électriques, car leur vie utile est de 16 à 20 ans. Leur conversion à l'électricité n'est pas économiquement et techniquement faisable,

¹⁸ Source : Automotive Reports – Market Snapshot, Desrosiers Automotive, janvier 2019.

mais leur conversion au propane pourrait se faire relativement aisément et à faible coût, sans grandes dépenses en infrastructures. Le Québec ne devrait pas se priver de cette ressource.

Dans ce contexte, l’AQP et l’ACP proposent à TEQ d’(de) :

- A Intervenir 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 Programme Écocamionnage ou de mettre en place un programme;
- B Intervenir auprès du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l’Électrification des transports pour réviser les critères d’éligibilité de technologies au Programme Écocamionnage afin de permettre l’homologation automatique des équipements de conversion (mono-carburant ou bi-carburant) conformes à la norme CSA B149.5 et reconnus par des agences réputées (US EPA, CARB ,) et des véhicules répondant aux exigences du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (CMVSS 301.1) dans les cadres des programmes actuels et futurs du gouvernement du Québec ;
- C Co-financer avec l’industrie une intervention qui permettra d’attirer les fournisseurs de technologies de conversion au propane vers le marché québécois¹⁹;
- D Soutenir le développement d’une offre de formation approuvée de l’institut de formation du propane 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;

¹⁹ Il existe au moins quatre technologies alternatives au propane approuvées au Canada sur la base des exigences de la norme CSA B149.519 pour permettre la conversion de moteurs à essence ou au diesel vers le propane en mode monocarburant ou bicarburant. D’autres existent probablement ailleurs dans le monde.

- E Co-développer, avec l'industrie du propane du Québec, un programme de promotion et de soutien financier à ...
 - i Des études de faisabilité de technico-économique qui montreront aux opérateurs de parcs de véhicules institutionnels et commerciaux qu'il est économiquement et environnementalement avantageux d'adopter des véhicules au propane
 - ii L'acquisition de certaines classes de véhicules neufs au propane
 - iii L'installation d'équipements de conversion et,
 - iv Lorsqu'applicable, à la mise en place d'une station de remplissage pour les parcs de véhicules
- F Mettre en place un programme de promotion et de financement des adoptions et conversions de véhicules au propane conjointement avec l'industrie; et,
- G Intervenir auprès de la Régie du Bâtiment et de la SAAQ pour éliminer les obligations relatives à la détention d'un certificat pour ravitailler les véhicules au propane par leurs usagers ou par les commis de stations-service qui offrent le ravitaillement de véhicules au propane.
- H D'ajouter le propane aux stations multi-carburant prévues à la mesure 11 de son Plan
- I Évaluer le potentiel du bio-propane (propane renouvelable) 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.

3.2 Le Gaz Propane et le transport de marchandises

Bien qu'on annonce l'arrivée de certains véhicules lourds (classes 7, 8 et 9) électrifiés à moyenne échéance, ils présentent des défis technologiques importants au niveau des batteries et des piles à combustible, tant au niveau des camions qu'à celui des installations de ravitaillement.

TEQ propose un soutien financier de \$3M à la mise en place de stations de gaz naturel liquéfié ou comprimé. Pour cette même somme, il serait possible de convertir plus de 2 000 véhicules lourds au propane et de mettre en place les infrastructures de ravitaillement privées pour les alimenter, bien que plus de 30 000 stations publiques soient déjà en place²⁰ sur le territoire nord-américain. Une quantité de 30 millions de litres de diesel pourrait ainsi être épargnée au Québec²¹. Il est peu probable que l'initiative proposée par TEQ réussisse à convaincre les transporteurs de marchandises à acquérir 2 000 camions au gaz naturel d'ici 2023 alors que moins de 200 sont maintenant en service au Québec.

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 et avec des performances comparables.

Dans le secteur du transport des marchandises aussi, TEQ peut propulser le Québec vers un environnement plus sain grâce à des technologies disponibles dès maintenant et qui ne compromettent pas la pénétration actuelle ou éventuelle de l'électrification.

3.3 Le Gaz Propane et les bâtiments résidentiels

Au cours des 20 dernières années, le chauffage au mazout a progressivement été remplacé par l'électricité et le gaz naturel, lorsque ce dernier était disponible. Le réseau de distribution du gaz naturel est onéreux à déployer et, à moins qu'il ne soit fortement subventionné, ne pourra desservir une grande partie de la population localisée au-delà des territoires présentement desservis. Les régions non desservies par le gaz naturel présentent une occasion de faire appel au

²⁰ 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. Par ailleurs, le propane est déjà disponible dans X stations-service au Québec, 4 689 au Canada (selon et 30 441 en Amérique du Nord <https://www.mcan.gc.ca/energie/transports/personnel/20488#/find/nearest?country=CA>)

²¹ Assume 2 000 camions de classe 8 parcourant 50 000 km/an et consommant 30 L/100km.

propane pour assurer la transition énergétique et d'éviter des investissements importants qui ne pourront jamais être rentabilisés dans le réseau de gaz naturel.

Par ailleurs, le réseau électrique d'Hydro-Québec est disponible partout, mais l'utilisation intensive des appareils de chauffe 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. Soulignons que les appels d'énergie en période de pointe correspondent chez Énergir et Hydro-Québec.

De plus, les 25 communautés non rattachées au réseau électrique national (réseaux autonomes) sont alimentées à l'aide de centrales au diesel. Dans la plupart de ces cas (23 sur 25), Hydro-Québec encourage la consommation d'huile à chauffage en subventionnant cette source afin d'éviter les pertes d'efficacité relatives à l'utilisation de l'électricité dans ce contexte.

Le remplacement du mazout par le propane dans les résidences alimentées en électricité par les réseaux électriques qui ne sont pas branchés au réseau national, comme c'est le cas des villages du Nord du Québec, représente une autre occasion de réduire la consommation de produits pétroliers et d'augmenter l'efficacité énergétique à bon prix.

De plus, d'un point de vue environnemental, le remplacement du mazout par le propane réduirait les GES de 38% selon une étude réalisée par le gouvernement de l'Ontario²⁴.

La conversion d'appareils au mazout pour utiliser le gaz propane comme combustible dans les systèmes biénergie (électricité-propane) est également possible. Cette stratégie permettrait à la société d'État d'assurer la très grande

²⁴ Source: Ontario's Cap & Trade program - <https://www.ontario.ca/page/guide-greenhouse-gas-emissions-reporting#section-3>

majorité de l'approvisionnement des clients ainsi convertis en électricité et d'éviter une demande excessive en période de pointe en alimentant les appareils de chauffe de l'espace par le propane.

De façon plus large, le propane est présentement utilisé dans plusieurs résidences du Québec à des fins de chauffage d'appoint grâce à des foyers ou de chaufferettes. Au-delà du remplacement du mazout dans les systèmes biénergie, le propane pourrait s'avérer une solution intéressante pour la problématique récurrente de pointe de demande du réseau électrique en période de grands froids, pointe qui coïncide d'ailleurs souvent avec celle du distributeur de gaz naturel aux prises avec la même situation.

Un programme de puissance interruptible s'adressant à la clientèle résidentielle qui s'appuierait sur le propane comme source d'énergie d'appoint, du même type que les programmes d'effacement de la demande qui existent déjà pour les clientèles industrielles et commerciales, devrait être mis à l'étude.

Au-delà de cela, Hydro-Québec se propose cependant 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 (2020 et plus). Ces changements prendront au moins une dizaine d'années à être mis en place et il est impossible de prévoir si les ressources renouvelables disponibles dans les 25 communautés visées suffiront à remplacer entièrement les génératrices au diesel.

L'industrie du propane veut et peut assumer un rôle positif dans le mouvement de transition énergétique du Québec. Mais elle revendique un traitement équitable de la part du gouvernement du Québec et de ses agences. Ainsi, dans le cas des communautés alimentées par les réseaux autonomes de Hydro-Québec, elle propose à TEQ de (d') ...

- A Financer le remplacement des installations de chauffage au mazout en (eau domestique et espace) par des équipements au propane, et

- B dans les communautés où le réseau de gaz naturel n'est pas disponible, l'industrie demande à TEQ ...
- C De développer un programme musclé de promotion de la bi-énergie (propane-électricité) conjointement avec l'industrie; et,
- D Un support financier au remplacement ou à la conversion des installations de chauffage au mazout en place (eau domestique et espace).
- E Pour l'ensemble du territoire desservi par Hydro-Québec
- A D'étudier la possibilité de financer l'ajout d'équipements au propane pour écrêter la demande d'électricité en périodes de fortes pointes du réseau électrique et de gaz naturel.

3.4 Le propane et les bâtiments commerciaux et institutionnels

Tout comme c'est le cas pour le chauffage résidentiel, le propane peut avantageusement remplacer le mazout comme source d'énergie dans les bâtiments commerciaux et institutionnels dans les régions où le volume de consommation ne justifie pas une extension du réseau de distribution du gaz naturel.

Le propane devrait être privilégié comme source d'appoint dans un contexte bi-énergétique car il permettra d'autant plus d'écrêter les pointes de demande du réseau électrique sans pour autant nécessiter d'importants investissements pour le remplacement des systèmes de chauffage.

Il serait aussi souhaitable de remplacer le mazout par du gaz propane pour le chauffage des bâtiments commerciaux et institutionnels en régions éloignées.

Ajoutons que le gaz propane voyage mieux et à moindre coût que le GNC ou même le GNL et que les distributeurs de propane desservent présentement la majorité des endroits où le mazout est utilisé (avec l'exception de certains villages du Nord du Québec).

À la lecture des renseignements disponibles sur le site de TEQ, le propane ne semble pas être éligible au programme Écopformance, car le programme vise à « diminuer la consommation de combustibles fossiles », situation qui doit être corrigée. Aucun autre programme ne semble soutenir le remplacement du mazout.

Dans ce secteur aussi, l’industrie du propane désire faire sa part pour faciliter la transition énergétique du Québec et revendique un traitement équitable de la part du gouvernement du Québec et de ses agences. Pour les communautés desservies par les réseaux autonomes d’Hydro-Québec, elle propose à TEQ de (d’) ...

- A Financer le remplacement des installations de chauffage au mazout en (eau domestique et espace) par des équipements au propane,
- B Financer la conversion de tous les édifices du gouvernement du Québec au propane d’ici 2025; et,

Dans les régions où le réseau de gaz naturel n’est pas disponible, l’industrie du propane demande à TEQ de ...

- C Faire les représentations nécessaires auprès de tous les organes gouvernementaux du gouvernement du Québec pour s’assurer que le financement du réseau de gaz naturel ne dépasse pas le coût de solutions alternatives disponibles au propane ou par des sources d’énergie renouvelables et durables;
- D Parrainer une réglementation interdisant l’installation d’équipements de chauffage de l’espace ou de l’eau au mazout à compter de 2018
- E Développer avec l’industrie un programme musclé de promotion et de financement du propane qui comprendra :
 - i Quelques études de faisabilité économiques type pour faciliter la promotion

- ii Le financement d'incitatifs à la conversion des équipements au mazout vers la biénergie propane-électricité, incluant le financement des infrastructures de stockage aux lieux de consommation, pour les bâtiments commerciaux
- F Financer la mise en place du programme par l'industrie et les incitatifs monétaires à la conversion offerts aux propriétaires de bâtiments commerciaux; et,
- G Commanditer la conversion de tous les édifices du gouvernement du Québec au propane d'ici 2025.

4. Conclusion

Tel que précédemment énoncé, l'Intervenante salut le travail effectué par TEQ dans l'élaboration de ce premier Plan directeur et elle est bien consciente de la complexité que constitue ce premier exercice. Elle tenait par ailleurs à intervenir au présent dossier afin d'apporter un angle d'analyse différent, soit celui d'une industrie qui peut jouer un rôle crucial dans le succès de cette transition énergétique, mais qui est malheureusement écartée des efforts déployés à cette fin.

La Régie doit donner son avis sur la capacité du Plan directeur, dans sa forme actuelle, à atteindre les cibles fixées par le gouvernement. Or, la preuve déposée par TEQ pour faire cette démonstration souffre de carences et ne permet pas de conclure que le Plan atteindra lesdites cibles. Plus encore, plusieurs programmes et mesures sont, à leur face même, difficilement réalisables ou offriront manifestement pas le rendement escompté. Il ne revient pas aux intervenants, qui n'ont à leur disposition qu'une infime portion des ressources dont bénéficie TEQ, de faire les études que TEQ aurait dû déposer au soutien de son Plan. Il ne leur revient pas non plus de proposer un nouveau Plan en lieu et place de celui proposé. Nous soumettons que le rôle des intervenants est d'offrir un point de vue critique sur le Plan tel que proposé et d'amener des pistes de solutions qui permettent de bonifier le Plan dont se dotera la société québécoise pour lui permettre de réussir la transition énergétique qu'elle a amorcée.

À ce titre, il appert que le Plan n'est pas en mesure d'atteindre la cible de réduction des produits pétroliers. La qualification du propane en tant que produit pétrolier est problématique et inadéquate, tel que le démontre la preuve déposée. Cette qualification erronée vicie le fondement même du Plan, puisque celui-ci se retrouve dès lors à consacrer d'importants fonds pour éliminer une source d'énergie qui peut et devrait faire partie de la solution et non du problème et qui permettrait même de répondre aux carences susmentionnées du Plan. Quant à la cible relativement à l'amélioration de l'efficacité énergétique, l'interprétation large que fait TEQ de sa cible et qui a pour effet de lui permettre de se créditer des gains tendanciels n'est pas conforme avec les réels objectifs de la transition énergétique. En retirant du calcul les gains tendanciels, il appert clairement que le Plan n'atteint pas la cible fixée. Finalement, notre preuve déplore que les mesures ayant été retenues pour le Plan ne soient pas celle qui offrent le meilleur ratio coût/tonne de CO₂ évitée. L'intention claire du législateur, en créant TEQ et en lui

donnant les pouvoirs et responsabilités dont elle bénéficie aujourd’hui, était de faire de la réduction des GES sa mission première. Le Plan doit en tenir compte.

L’intervention de l’AQP-ACP se veut par ailleurs constructive. C’est dans cette optique que notre preuve met de l’avant une multitude de programmes et mesures qui permettraient au Plan, advenant qu’ils y soient intégrés, d’atteindre les cibles fixées et ce, à coût largement moindre.