

La prise de conscience de l'extractivisme tout-électrique au Québec Reste à l'arracher au tout-marché de l'État acquis aux transnationales

« [Le Canada déclasse la Chine](#) en tant que meilleur endroit au monde où bâtir une chaîne d'approvisionnement pour les batteries aux ions de lithium, selon un classement publié mardi dernier par la firme de recherche stratégique BloombergNEF », entre autres à cause « des critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) » mais aussi par suite de « [l']intégration de l'industrie canadienne avec le secteur automobile américain ». Est-ce ce succès néolibéral qui en réaction entraîne une prise de conscience des milieux écologiques du Québec que l'extractivisme tout-électrique ne nous sort nullement du pétrin de l'extractivisme des hydrocarbures. On le constate dans l'évaluation que font quatre médias du récent rapport de « L'état de l'énergie 2024 » des HEC qui reste cependant dans le cadre de l'économie de marché. Heureusement, ce biais est quelque peu corrigé par l'analyse percutante de l'IRIS sur la puissance de l'industrie automobile contre lequel des femmes de science esquissent timidement les prémises d'une société sans « char ».

De dire [Le Devoir](#) qui trace un panorama de la situation :

La croissance de la production d'électricité souhaitée par le [gouvernement Legault](#) est loin d'être une panacée, selon ce qui se dégage de la 10^e édition de l'État de l'énergie au Québec. Au contraire, cette ruée vers de nouveaux projets risque de stimuler notre surconsommation énergétique, alors que nous devrions réduire la demande en transformant nos modes de transport centrés sur l'auto solo, mais aussi en révisant les tarifs résidentiels. [...] « Cette grande consommation s'explique en partie par la consommation industrielle liée à l'hydroélectricité, qui a attiré ici des secteurs industriels énergivores, mais aussi par une consommation énergétique, dans les transports et les bâtiments (résidentiels et commerciaux), supérieure à celle de pays européens dont le niveau de vie est comparable ou supérieur », précise le document [...] en raison notamment de l'augmentation du parc automobile et de la superficie de l'espace à chauffer dans les secteurs résidentiel, commercial et institutionnel. Sans oublier le manque de progrès en matière de « performance énergétique » des industries, où pas moins de 60 % de l'énergie consommée est perdue. [...]

Selon lui, la baisse de la demande énergétique dans le secteur des transports devrait d'ailleurs être une priorité. Pour y parvenir, la recette est bien connue : « mettre en place des incitatifs au [télétravail](#), au transport actif, au transport en commun, au covoiturage et à l'autopartage ». Bref, mettre en œuvre la politique de mobilité durable du Québec. Dans son plus récent rapport, le Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat plaide lui aussi pour une révolution dans le secteur des transports qui passerait par l'aménagement des villes, afin de « permettre les déplacements en transports collectifs, mais aussi à pied ou à vélo ». [...] Mais avant de songer à « construire des infrastructures controversées qui alimenteraient notre surconsommation », Pierre-Olivier Pineau plaide pour la mise en œuvre de solutions « moins dispendieuses », mais possiblement plus difficiles à mettre en place sur les plans social et politique. Il cite comme exemple le besoin de rénovations des bâtiments pour des raisons d'efficacité énergétique, mais aussi la nécessité de permettre l'« autoproduction » pour les consommateurs industriels.

Avec le Canada anglais et les ÉU, le Québec est champion mondial de la consommation d'énergie par habitant... et la volonté de la CAQ d'augmenter de 50% la production d'électricité va en faire un champion hors catégorie. Le bât blesse dans tous les secteurs, transport, bâtiments et industrie, pour cause de plus gros bolides, de plus grosses maisons et d'inefficacité industrielle. Il y a de quoi effarer n'importe quel écologiste bon teint engoncé dans le marché pour qui productivité et compétitivité sont l'alpha et l'oméga. Il lui suffira d'en appeler à la technocratie « *politique de mobilité durable* » dans une ville conviviale, à la rénovation des bâtiments financée par Dieu-sait-qui et à « *l'autoproduction* » énergétique des industries. Pour réduire drastiquement la consommation d'énergie, ne faudrait-il pas plutôt interdire maisons individuelles et attenantes et véhicules privés en faveur d'un urbanisme densifié avec espace vert et sans étalement urbain ? La transformation écologique des bâtiments nécessitera une planification et un financement publics tout comme la production d'énergie un contrôle public.

De mettre en évidence [La Presse](#) le bon marché de l'électricité :

Hydro-Québec devrait vendre son kilowatt au coût de production d'aujourd'hui aux entreprises qui veulent s'établir en territoire québécois pour profiter d'une source d'énergie fiable et verte. [...] Le Québec est déjà un champion mondial de la consommation d'électricité et il risque de conserver ce titre encore longtemps en voulant attirer les entreprises qui veulent se décarboner avec ses bas tarifs d'électricité. « On a toujours fait du développement économique avec l'électricité au Québec et on peut certainement devenir les fournisseurs du monde pour certains produits, mais je préférerais qu'on travaille par ailleurs à améliorer la performance énergétique », dit le professeur [Pineau], ce qui passe notamment par une augmentation du prix de l'électricité qui inciterait à mieux l'utiliser. [...] Selon le professeur, Hydro-Québec devrait idéalement facturer l'électricité au coût de production d'aujourd'hui, soit son coût marginal, à tous ses clients pour assurer une utilisation efficace de la ressource. [...] « Non seulement on a la plus faible productivité énergétique [soit la richesse créée par unité d'énergie consommée] parmi les pays du monde auxquels on aime se comparer, comme l'Allemagne ou la Norvège, mais on est celui qui a le moins progressé », déplore-t-il. [...]

La part des produits pétroliers dans le total de l'énergie consommée est restée la même et le gaz naturel a maintenu sa part et le parc automobile continue d'augmenter. « J'aurais aimé voir les émissions de gaz à effet de serre diminuer, comme on l'avait prévu dans la politique énergétique de 2015, mais clairement, on n'en est pas là », dit le professeur. [...] La voiture continue de reculer face aux véhicules utilitaires sport (VUS) et aux camions légers, constate encore L'état de l'énergie. [...] « Le même phénomène affecte les véhicules électriques : les ventes de camions électriques dépassent désormais celles des voitures électriques. Ce déclin de la voiture au profit de véhicules plus gros et plus lourds est problématique à plusieurs égards : les consommateurs achètent des véhicules qui coûtent davantage et consomment plus d'énergie que des alternatives disponibles » [...] La Chaire en énergie de HEC Montréal note qu'il n'est plus question de pipelines ou d'exploitation d'hydrocarbures. Les projets d'hydrogène vert, en revanche, émergent un peu partout sur le territoire [...].lequel] nécessite énormément d'électricité.

Ce point de vue néolibéral écologiquement éclairé, pourrait-on dire, se prononce contre l'électricité bradée pour les entreprises en faveur d'une politique de prix de marché au coût marginal. Sans compter que ce bradage nous vaut une faible productivité électrique et qu'il ne fait en rien reculer notre dépendance pétrolière et gazière et encore moins la déviance vers les VUS électriques et l'hydrogène soi-disant vert. Malgré ces correctifs, cependant, la politique énergétique reste prisonnière des intérêts des multinationales, québécoises ou étrangères peu importe, qui s'en tiendront au sillon tout-électricité même si une part plus importante de la rente hydroélectrique reviendrait à l'État québécois et peut-être des peccadilles pour le peuple québécois. Et ça ne changerait en rien la tendance aux VUS et à l'hydrogène dit vert pour laquelle « *[l]es entreprises qui veulent produire leur propre électricité, comme TES Canada, sont déjà prêtes à payer le coût de production d'aujourd'hui, soit le double du tarif industriel d'Hydro-Québec, dit-il.* »

L'article de [Radio-Canada](#) attire notre attention sur les trop grandes maisons :

Il n'y a jamais eu autant d'espaces vides dans les habitations du Québec. Un paradoxe, en pleine crise du logement. C'est aussi un enjeu de surconsommation d'électricité, à une époque où elle se fait plus rare [...] Il y a de plus en plus de gens qui ont des résidences secondaires, qui ont de plus grands logements. Tout ça fait des mètres carrés en plus à construire, à chauffer, à climatiser... » [...] Dans tout le débat sur la crise du logement, personne ne semble parler de la crise des pièces vides, remarque M. Pineau.

« Nous sommes devenus une société qui cultive les espaces vides et ne songe qu'à construire plus encore, plutôt qu'à mieux répartir ce qui existe. » [...] La superficie de plancher à chauffer a continué d'augmenter plus vite que la population, note le rapport. [...] La surface moyenne de plancher augmente non seulement parce que les logements habités sont plus grands, mais aussi parce que le parc de maisons unifamiliales et attenantes croît plus rapidement que celui des appartements, y compris les condos. En plus d'être de plus petite taille, les appartements requièrent 28 % moins d'énergie par mètre carré, par année, qu'une maison unifamiliale. Cela fait en sorte qu'un ménage vivant en appartement consomme près de 44 % moins d'énergie qu'un ménage occupant une maison unifamiliale. [...] Ultimement, il faudra des bâtiments performants pour avoir une bonne efficacité énergétique. Le gouvernement du Québec a déposé un projet de loi pour améliorer la performance énergétique des bâtiments, mais [ça ne concerne pas les plex ni les maisons](#), comme en France. [...]

Le rapport démontre que plus les Québécois sont riches et plus ils consomment de l'électricité. C'est problématique, selon Pierre-Olivier Pineau, car on ne devrait pas subventionner des ménages à revenu élevé qui ont de plus en plus de mètres carrés. [...] Selon lui, une possibilité serait de faire payer l'électricité selon son revenu. « Je n'ai pas de pitié, parce que ce ne sont pas les gens pauvres qui ont des espaces vides, ce sont les gens riches. Je préférerais que tout le monde paie un prix plus élevé, mais qu'on fasse des programmes ciblés pour des gens à faible revenu, explique-t-il. C'est ce qu'on a fait avec la TPS-TVQ, tous la paient, mais en dessous d'un certain revenu, vous avez un retour d'impôts du gouvernement. » M. Pineau évoque même une écofiscalité pénalisant les mètres carrés au-delà de 50 mètres carrés par personne, ce qui créerait un incitatif à la location/colocation, en plus de générer des fonds pour du logement social.

Les couches riches et sans doute aussi les dite « classes moyennes » consomment trop de surface plancher en grande partie à cause de la prolifération des maisons individuelles et attenantes. Voilà qui est clair, et qui devrait être souligné à double trait, même pour les écolos patentés. En plus, les programmes d'efficacité énergétique gouvernementaux les ignorent. Même l'écologie néolibérale, tout en restant prisonnière de sa théorie des prix, doit quand même préconiser une politique de différenciation des prix de l'électricité en fonction du revenu (ou de la consommation par personne) et même une pénalisation pour orgie de surface plancher. Pourquoi pas une interdiction de la construction de maisons unifamiliales et attenantes, une politique de densification des banlieues pavillonnaires à la fois coercitive et incitative, et surtout un programme obligatoire de « négawatts » gagnant-gagnant financé publiquement pour tous les bâtiments existants qui ne méritent pas d'être démolis. Et enfin une politique d'électricité gratuite pour l'indispensable énergie de base doublée de tarifs élevés et très élevés pour l'énergie supplémentaire.

La revue web [Pivot](#) a concentré son attention sur la gaspilleuse industrie :

...si on regarde du côté de la consommation par habitant-e, on constate que l'industrie québécoise est beaucoup plus énergivore que celle des pays comparables. Même qu'avec ses 65 gigajoules (GJ) par habitant-e, le secteur industriel d'ici est plus gourmand que la consommation totale de tous les secteurs confondus, en moyenne par pays à l'échelle de la planète (54 GJ par habitant-e) et il se compare à la consommation totale de la Chine (69 GJ par habitant-e). L'industrie québécoise se retrouve très loin derrière celle de l'Allemagne, championne dans le domaine (28 GJ par habitant-e) et même derrière celles de l'Ontario (39 GJ par habitant-e) et des États-Unis (37 GJ par habitant-e).

Cette situation s'explique en partie parce que la grande disponibilité de l'hydroélectricité a attiré au Québec des entreprises qui consomment beaucoup d'énergie, comme des alumineries, mais aussi parce que les industries d'ici ont peu d'incitatifs à optimiser leur consommation d'énergie. Si bien que près de 60 % de l'énergie consommée par le secteur industriel québécois serait perdue sans générer aucune valeur ajoutée, selon le rapport. Pour le chercheur, une bonne façon de renverser la tendance serait de mettre des mesures en place pour encourager les entreprises québécoises à adopter la norme ISO 50001, qui témoigne du respect des meilleurs standards en matière d'efficacité énergétique. C'est notamment ce que l'Allemagne a fait il y a quelques années en liant l'obtention de la norme à certains crédits d'impôt, si bien qu'elle compte aujourd'hui 5523 entreprises certifiées, comparativement à seulement cinq au Québec.

Hydro-Québec, donc l'État québécois qui en est l'actionnaire unique, attire comme un aimant les industriels énergivores du monde non seulement par le bon marché de son hydroélectricité qu'il ne leur vend pas au coût marginal mais au coût moyen mais aussi, argument historique nouveau, par le caractère GES quasi zéro de celui-ci, en plus sans aucune contrepartie de valeur ajoutée et de création d'emplois. Il faudrait au moins qu'Hydro-Québec, commente l'écologiste féru du marché, impose aux entreprises la norme internationale ISO sur l'énergie provenant d'une ONG émanant du monde industriel capitaliste. Mais au-delà de l'enjeu de compétitivité mondiale, n'y a-t-il pas un enjeu plus fondamental de choix démocratique d'une structure nationale industrielle basée sur une

société de sobriété solidaire qui mettrait l'accent sur la sobriété et l'efficacité énergétiques, l'énergie renouvelable, le logement social collectif, le transport public collectif et actif et l'agriculture biologique et une matrice industrielle correspondante d'entrants et d'extrants minimisant les frais de transport ?

De conclure [l'IRIS](#) sous l'angle de tout autre éclairage sur l'épine dorsale du transport :

La survie de l'industrie automobile dans une planète en transition dépend de sa capacité à créer et entretenir le mythe de la voiture électrique verte. À ce jour, l'industrie peut crier victoire, comme en témoigne au Québec [la pluie de fonds publics](#) que reçoit la filière batterie [...] Le poids économique de l'industrie automobile mondiale est considérable. Elle compte pour 3,65% du PIB mondial. [...] Le processus d'électrification de l'industrie automobile donne à voir la capacité historique de ce secteur à se ménager un cadre fiscal hautement favorable. À elles seules, les usines de batteries de Volkswagen et de Northvolt, affiliée à Volvo, cumuleront des subventions publiques de près de 25 milliards \$. [...] Les impôts impayés [dus à l'évitement fiscal] de cette industrie s'ajoutent à tous les manques à gagner fiscaux qui découlent de la diminution [de moitié](#) du taux d'imposition des entreprises au Canada depuis les années 1980. Cette tendance amenuise la capacité financière des États à investir dans des infrastructures de transition, par exemple des projets de transport en commun structurants. [...] les subventions à l'achat de voitures électriques [...] grimpent à 12 000 \$ en comptant la part du palier fédéral. [...]

La voiture représente beaucoup plus qu'un moyen de transport. Elle renvoie à une planification spécifique de nos milieux de vie tout en symbolisant la réussite pour qui parvient à se procurer [le modèle dernier cri](#). Les [publicités qui assaillent](#) l'espace public et médiatique en chantent les louanges et participent à sa diffusion et à sa légitimité. Le triomphe de l'automobilité se vérifie par le taux de voitures par habitant au Québec, qui a presque triplé depuis les années 1970. À l'inverse, la part modale du transport en commun plafonne ou diminue, ce qui affecte son développement. On dénombre par exemple [7 fois moins de départs](#) d'autocars interurbains privés au Québec en 2023 qu'en 1981, l'offre ayant fondu de 85%. [...] L'évolution récente de l'industrie automobile montre que celle-ci a les coudées franches pour créer des modèles de véhicules toujours plus sophistiqués et profitables, mais non moins dommageables pour l'environnement: le poids médian du parc automobile du Québec est [30% plus élevé qu'en 1990](#); la proportion des voitures de luxe du parc automobile est passée [de 2% à 7,1%](#) depuis l'an 2000; les « avancées » technologiques proposées par les départements de recherche et développement des fabricants automobiles, telles que [la voiture sans conducteur](#) ou l'introduction de l'intelligence artificielle comme façon de « [redéfinir notre relation avec la voiture](#) », ne rencontrent aucune limite. Le contrôle politique de cette industrie est absent,

L'industrie de la voiture électrique est en plein essor et entend bien enfermer les systèmes de mobilité du monde dans l'automobilité pour un siècle supplémentaire. L'Agence internationale de l'énergie [prévoit](#) qu'en 2030, 90 % des batteries produites dans le monde alimenteront des automobiles individuelles et seulement 3,5 % propulseront des autobus. La voiture électrique n'est toutefois pas plus durable. Sa production requiert [trois fois plus de ressources naturelles](#) que la voiture à essence. Les minéraux rares et polluants à extraire ainsi que les usines de batteries entraînent des problèmes écologiques tout aussi préoccupants que le réchauffement planétaire. De plus, [71% de la production mondiale d'électricité](#) est toujours issue de sources non renouvelables.

L'étalement urbain des banlieues pavillonnaires de maisons surdimensionnées jusqu'aux campagnes se transformant en [exburbs](#) bloquant les trajets courts de l'agriculture de proximité est l'envers de la médaille du complexe auto-pétrole, colonne vertébrale du mode de production capitaliste jusqu'à naturaliser, boosté par sa publicité machiste, un mode de vie paraissant sans alternative. L'électrification de l'auto-solo, y inclus la prolifération des VUS, le fait muer en un alter ego complexe auto-électronique dont « [la ruée minière au XXIe siècle](#) » qui fait de la transition énergétique un mensonge. C'est ce mensonge que dénonce le billet de l'IRIS. L'IRIS aurait pu ajouter que contrairement aux [recommandations de TRANSIT](#), l'alternative du transport en commun ne doit pas se financer sur le dos des automobilistes, ce qui générerait une révolte populaire anti-écologie, mais sur le dos des transnationales du complexe auto-pétrole-finance.

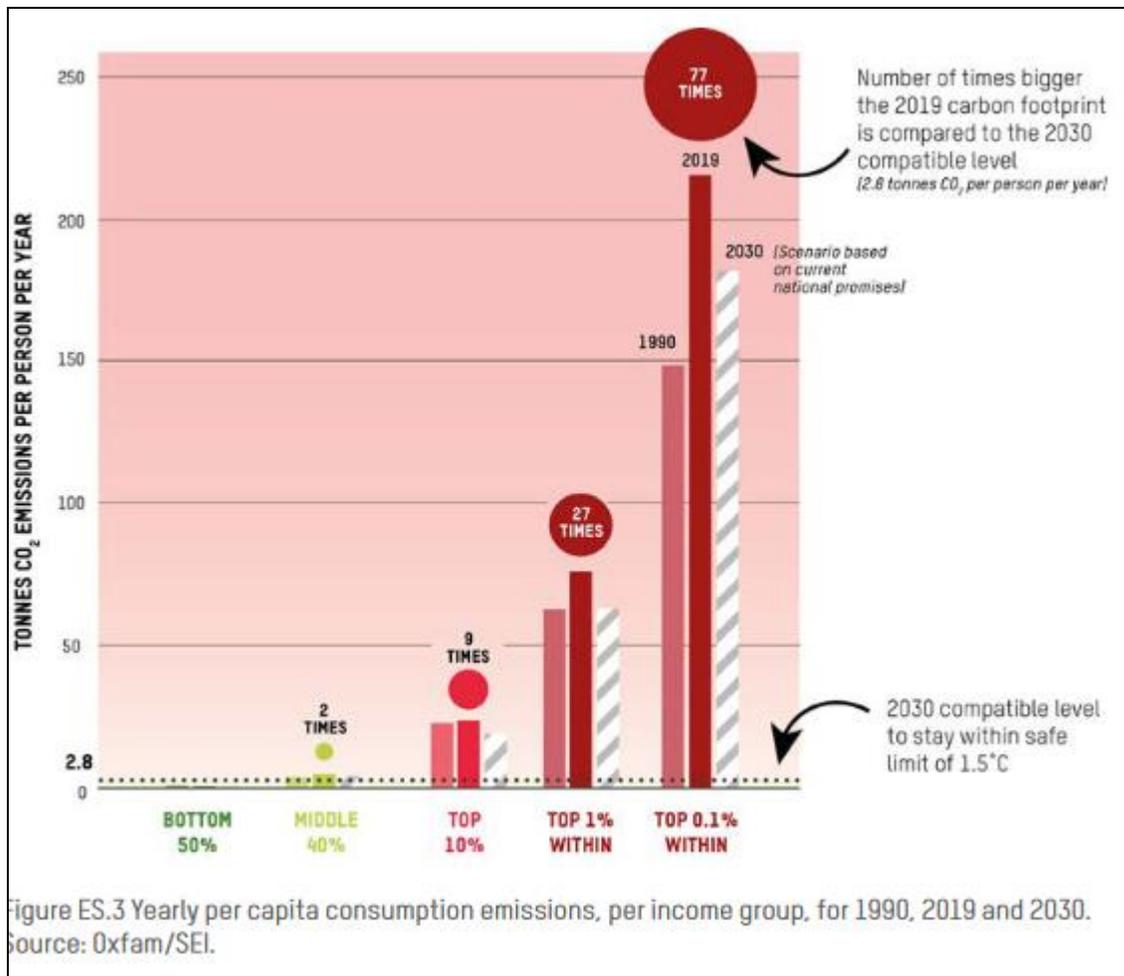
En finir avec ce fléau du XXe siècle soutenu près cinq fois plus par les gouvernements

Cette auto solo, à essence ou électrique, pour reprendre le diagnostic des conférencières du [bar des sciences sur la place de la voiture](#) du 11 février de l'émission Les années-lumière de Radio-Canada, gruge le budget des ménages, multiplie les accidents, détruit la nature et est dévoreuse d'espace et de ressources. Son message publicitaire de liberté ou de puissance agonise dans les bouchons de circulation. La solution à ce fléau du XXe siècle réside dans une politique versatile de transport actif et collectif combiné à l'autopartage. Cette révolution nécessite un revirement de la politique du gouvernement qui en ce moment pour un dollar de frais des ménages pour l'auto solo en dépense 5.77\$ contre un ratio d'un dollar pour 1.31\$ pour le transport en commun. En découle les lignes directrices d'un plan climat suivant :

- Non pas un Canada financier, pétrolier et de « Quebec bashing » mais un Québec indépendant socialisant finance, énergie, transport et ressources naturelles;
- Non pas l'énergie fossile ou le tout-électrique mais une réduction drastique d'énergie par personne à bien-être égal transitant par l'efficacité énergétique et l'énergie propre;
- Non pas le choix entre véhicules à essence et ceux électriques mais le transport actif et en commun avec un complément d'autopartage de véhicules communautaires;
- Non pas les banlieues pavillonnaires mais leur densification et l'habitation collective écoénergétique et une transition de bâtiments existants rendus écoénergétiques ;
- Non pas une urbanisation tentaculaire hydrocarbonée ou tout-électrique mais une ville de quartiers 15 minutes avec agriculture urbaine et parcs nature;
- Non pas une agro-industrie-foresterie ou une « nouvelle agriculture » carnée mais une souveraineté alimentaire biologique, végétarienne captant du carbone et à circuit court;
- Non pas une consommation de masse, même circulaire, mais durable sans mode ni publicité et avec garanti de réparation ou de remplacement accessible et bon marché;

- Non pas un transport lourd de marchandises par camions, à essence ou électrique, mais par trains électriques et navires à énergie renouvelable, et un transport léger électrique;
- Non pas une politique financière internationale néolibérale mais une de remboursement de la dette écologique telle qu'établie par une commission pluraliste;
- Non pas une politique d'immigration restreinte mais une de frontières ouvertes combinée à une politique d'accueil, de francisation et de plein emploi priorisant le « prendre soin ».

Ce plan sera guidé non pas par le profit mais par la planification démocratique combinée à l'autogestion. Cette mue sociale peut se faire en 10 ans comme le Québec capitaliste de la « révolution tranquille » a mué d'une société traditionnelle à une moderne. Le secret de cette mue est d'arracher le pouvoir à cette bourgeoisie dont celle des transnationales financiarisées est le noyau dur, soit à [ce 1% s'appuyant sur le 10% responsables des émissions de GES en trop](#) qui empêchent l'atteinte de l'objectif du GIEC-ONU de ne pas dépasser 1.5°C de réchauffement de la terre d'ici 2100... [dépassé dans chacun des 12 derniers mois](#).



Traduction du graphique :

- Titre (en bas) : Figure ES.3 – Émissions de CO2 pour la consommation par personne par année, par groupe de revenu, 1990, 2019 et 2030, Source : Oxfam / SEI
- Axe X : le 50% le plus pauvre, le 40% du milieu, le 10% le plus riche, le 1% le plus riche, le 0.1% le plus riche
- Axe Y : Tonnes d'émissions de CO2 par personne par année
- Libellés de la colonne de droite dans le graphique lus de haut en bas :
 - Nombre de fois que l'empreinte carbone de 2019 est plus grosse que celle de 2030 compatible avec l'atteinte du plafond de 1.5°C d'ici 2100, soit 2.8 tonnes de CO2 par personne par année
 - Scénario basé sur les promesses actuelles des gouvernements
 - Scénario compatible avec le niveau pour ne pas dépasser le 1.5°C d'ici 2100

Marc Bonhomme, 16 février 2024

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca