

Mémoire

Bureau des audiences publiques en environnement

Développement durable de l'industrie des gaz de schiste au Québec

Daniel Breton , Xavier Daxhelet et Denis L'Homme



11 novembre 2010

CHAPITRE 1 : LE PROCESSUS

Voici de l'information tirée des documents officiels du BAPE :

Avant qu'un projet ne soit acheminé au BAPE, quelles sont les étapes à franchir?

Tout commence par un avis de projet : le promoteur avise le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs qu'il a l'intention de réaliser un projet. Le ministre lui envoie une directive dans laquelle sont précisés les éléments que doit contenir son étude d'impact : la justification du projet, les variantes du projet, la description du milieu naturel et humain, les impacts du projet, les mesures d'atténuation, etc. Le promoteur réalise son étude d'impact à partir de la directive du ministre. Les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, en collaboration avec ceux d'autres ministères et organismes, analysent, le cas échéant, si l'étude d'impact est conforme à la directive. À la suite de cette vérification, le ministère peut demander au promoteur de préciser certains aspects de son étude d'impact avant que le ministre demande au BAPE de la rendre publique.

Qu'est-ce qu'une période d'information?

La période d'information et de consultation publiques est une période de 45 jours pendant laquelle le BAPE met à la disposition du public la documentation disponible concernant un projet. Le BAPE avise la population qu'il a reçu le mandat de l'informer et de la consulter sur un projet susceptible de s'implanter dans son milieu. Le BAPE ouvre des centres de consultation dans la région concernée, il dépose toute l'information dans les centres de documentation de Québec et de Montréal et dans son site Web. Selon le cas, le BAPE tient une séance d'information avec la participation du promoteur et du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, afin d'informer sur le projet, la procédure d'évaluation environnementale, le rôle du BAPE ainsi que celui du citoyen. À la fin de la période d'information, un compte rendu dans lequel sont consignées les préoccupations recueillies lors de la séance d'information et lors de conversations téléphoniques ou à la lecture du courrier et des messages électroniques adressés au BAPE, est transmis au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et rendu public par la suite dans le site Web du BAPE et dans les centres de consultation.

Extrait du communiqué du 3 septembre 2010 annonçant le mandat confié par le Ministre du développement durable de l'environnement et des parcs.

« La commission tiendra des séances publiques afin que les personnes qui le désirent puissent adresser à la commission des questions permettant de compléter l'information disponible, exposer leurs préoccupations sur un sujet précis, signaler des éléments d'intérêt ou présenter des suggestions et des commentaires susceptibles d'éclairer la commission sur les sujets soumis à son analyse. »

Comme le processus «standard» n'a pas été suivi (i.e., avis de projet, directive environnementale, étude d'impact, etc.), il ne faut pas s'étonner que la liste des questions posées dans le but justement de «compléter l'information disponible» soit longue et détaillée. Nous la reprenons ci-bas en indiquant lesquelles ont reçu une réponse.

CHAPITRE 2 : LES QUESTIONS ET RÉPONSES

1. Incidences économiques de l'exploitation des gaz de schistes

- a) Études économiques démontrant les incidences de divers scénarios de redevances qui pourraient être mis en place par les autorités gouvernementales.

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- b) Systèmes de redevances dans les états et/ou provinces où des sites de production de gaz de schistes sont en opération

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- c) Études économiques en support (justifiant) à la mise en opération accélérée de l'exploitation des gaz de schistes

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- d) Études économiques en support (justifiant) à la mise en opération différée de l'exploitation des gaz de schistes

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- e) Études économiques relatives aux incidences sur les prix obtenus par Hydro-Québec dans ses exportations hors frontière sur ses marchés limitrophes (Vermont, New York, Maine, Ontario), selon les scénarios de mise en exploitation accélérée et/ou différée du gaz naturel provenant des gaz de schistes

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- f) Études économiques relatives aux incidences sur la mise en chantier, la construction ainsi que sur la mise en service de nouvelles centrales hydroélectriques, selon les scénarios de mise en exploitation accélérée et/ou différée du gaz naturel provenant des gaz de schistes

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- g) Études montrant l'incidence des activités d'exploitation des gaz de schiste sur les retombées économiques du tourisme.

Non seulement nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question, mais cette question n'a jamais été posée par la commission. Nous avons juste à penser à l'impact qu'a eu le déversement de pétrole dans le golfe du Mexique sur le tourisme de la Louisiane.

- h) Études montrant l'incidence des activités d'exploitation des gaz de schiste sur les prix des propriétés.

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

2. Approvisionnement et tarification du gaz naturel

- a) Cartographie du réseau de transport du gaz naturel en Amérique du Nord

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- b) Processus d'approvisionnement (procédure d'appel d'offres, ententes gré à gré, stockage...) des distributeurs de gaz naturel au Québec dans leur obligation de desservir les clients de leurs marchés respectifs

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- c) Sources et volumes annuels d'approvisionnement des distributeurs de gaz naturel au Québec durant les 10 dernières années

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- d) Documents, rapports, études... présentant le volume de consommation de gaz naturel en Amérique du Nord durant les 10 dernières années, présentant la disponibilité de la ressource sur ce territoire et quant aux prix pratiqués dans divers marchés (Texas, Californie, Pennsylvanie, Ontario, Québec...), prix ventilé en fonction de la consommation industrielle, commerciale et résidentielle

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

3. Profil et bilan énergétique du Québec

- a) Documents, rapports, études, projections... quant aux incidences/effets/impacts de l'utilisation du méthane provenant des gaz de schistes sur le bilan énergétique du Québec

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- b) Documents, rapports, études... présentant le profil énergétique actuel, au Québec, selon la source d'énergie utilisée et en fonction des utilisateurs finaux, un profil détaillé ayant une unité de mesure commune (p. ex. Tep, Joule...):

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- c) Études démontrant les incidences/effets/impacts de la mise en opération accélérée de l'exploitation des puits de production de gaz de schistes sur le profil énergétique du Québec

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- d) Études démontrant les incidences/effets/impacts de la mise en opération différée de l'exploitation des puits de production de gaz de schistes sur le profil énergétique du Québec

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- e) Documents, rapports, études, projections... quant aux incidences/effets/impacts de l'utilisation du méthane provenant des gaz de schistes sur le bilan énergétique du Québec

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- f) Incidences sur la construction et la mise en service de nouvelles centrales hydroélectriques, selon les scénarios de mise en exploitation accélérée et/ou différée du gaz naturel provenant des gaz de schistes au Québec

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- g) Incidences sur l'approvisionnement en électricité, pour les besoins à venir au Québec, dans la perspective de la mise en service de centrales de production d'électricité alimentées au gaz naturel provenant des gaz de schistes

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

4. GES et substitution des hydrocarbures par le gaz naturel

- a) Documents, rapports, études... en support à l'énoncé tenu par la représentante du MDDEP, lors de la séance du 4 octobre, à l'effet que la mise en exploitation des gaz de schistes augmenterait le bilan GES du Québec de 15 %

RÉPONSE DES COMMISSAIRES DU BAPE : « *La réponse à cette question sera fournie dans les plus brefs délais dans une mise à jour des présentes* »

- b) Documents, rapports, études... en support à l'énoncé tenu par la représentante du MDDEP, lors de la séance du 4 octobre, à l'effet que l'utilisation des hydrocarbures pour le transport routier représente 25 % de l'utilisation totale des hydrocarbures au Québec

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- c) Documents, rapports, études, coût, conclusions... relatives au programme de substitution des hydrocarbures par le gaz naturel tel que mis en œuvre par le MRNF au cours des 3 dernières années et tel que relaté par le représentant du MRNF lors de la séance du 4 octobre

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

- d) Documents, rapports, études, projections, objectifs... relatifs au programme conjoint MRNF - Gaz Métropolitain *La route en bleu* tel que relaté par le représentant du MRNF lors de la séance du 4 octobre

RÉPONSE AUX COMMISSAIRES DU BAPE : Il n'existe pas de programme conjoint MRNF – Gaz Métro. En fait, La Route bleue est un projet mené par l'entreprise Gaz Métro visant l'implantation d'une technologie utilisée ailleurs dans le monde qui permet de réduire les émissions de GES produites par le transport routier de marchandises. Gaz Métro envisage l'installation de deux terminaux de ravitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) sur le corridor de transport routier de marchandises Québec-Ontario. Le projet « Route bleue » vise la substitution, par les véhicules lourds de transport de marchandises, du carburant diesel par un carburant de remplacement moins polluant, le GNL. Cela se traduit par une réduction des émissions de GES de l'ordre de 20 % à 25 % comparativement aux émissions découlant de la combustion du diesel.

Ce projet a été mentionné dans le cadre du Discours sur le budget 2010-2011 en référence à la mise en place de deux mesures fiscales visant à encourager le virage vert du parc de véhicules lourds.

Ainsi, une déduction additionnelle de 85 % de la déduction pour amortissement demandée dans l'année est disponible pour l'acquisition de véhicules lourds de transport routier de marchandises fonctionnant au GNL.

En ce qui concerne les émissions de GES, notons que le document Des choix pour l'avenir – Plan d'action économique et budgétaire du Discours sur le budget 2010-2011, contient certaines informations à cet égard aux pages 210 et 218.

Ainsi, on y explique qu'actuellement, le transport routier occupe 49 % du volume total transporté, comparativement à 27 % pour le transport maritime et à 24 % pour le transport ferroviaire. Or, pour une charge équivalente, le transport routier émet davantage de GES que le transport maritime ou ferroviaire. En effet, alors que le transport routier représente près de la moitié du tonnage transporté au Québec, il est responsable d'environ

78 % des émissions de GES dans le transport des marchandises comparativement à 15 % pour le transport maritime et 6 % pour le transport ferroviaire. On y apprend aussi que l'utilisation du GNL permet la réduction des émissions de GES de 20 % à 25 % par rapport à la combustion du diesel et que la mise en place des mesures fiscales devrait donc inciter la réduction d'émissions de GES de plus de 6 000 tonnes (hypothèse basée sur une augmentation de 50 véhicules lourds fonctionnant au GNL par année sur une période de six ans).

Voici nos calculs quant aux impacts réels du programme « La route bleue »

Si on examine les statistiques du gouvernement fédéral dans le fichier Excel (plus bas) à la ligne 39 de 2008 qui donne les chiffres de GES émis par les camions lourds donc ceux de la route bleue, on remarque que leurs émissions représentent 21,3 % du total des émissions du Québec en transport.

Si on transformait tous ces 71,000 camions¹, on diminue leurs émissions de 25 % grâce au gaz naturel liquéfié :

$$21.3 \% \times .25 \% = 5.3 \%$$

Comme les transports représentent 40 % du total des émissions de GES du Québec :

$$40 \% \times 5.3 \% = 2.12 \% !$$

2.12 % de diminution de nos GES en transformant TOUS les camions lourds.

Ces calculs ne tiennent pas compte de l'augmentation des émissions de GES causée par les pertes de méthane, ni les émissions provenant de la liquéfaction de GNL.

LA DIMINUTION DE GES EST À PEU PRÈS NULLE. PIRE, LORSQUE LE GAZ S'ÉCHAPPE SANS ÊTRE BRÛLÉ, SES ÉMISSIONS SONT ENVIRON 24 FOIS PLUS PUISSANTES QUE LE CO₂...

¹ SAAQ : <http://www.saaq.gouv.qc.ca/lourds/index.php>

BUDGET 2010-2011

Maintenant, considérons combien cela en coûterait au gouvernement pour convertir les camions lourds au GNL:

Déduction d'impôt de 85% pour amortissement pour les camions au GNL² :

\$100,000 (2010/11)+ \$600,000(2011/12) + \$1,200,000(2012/13) = \$1,900,000 sur 3 ans

(ou grosso modo l'équivalent d'une vingtaine de camions lourds/ 85 % de déduction additionnelle pour GNL)

Si on transformait TOUS les camions lourds, cela coûterait:

71 000 camions X
\$100 000 environ de plus par camions X
85 % de déduction du gouvernement

\$6 035 000 000

Soit environ 6 milliards de dollars en crédits d'impôt pour une diminution des émissions de GES à peu près nulle.

Si cela devient réalité, cela correspondrait à une belle une grosse subvention à Gaz Métro qui ne servirait personne d'autre. Ni le Québec, ni l'environnement et encore moins l'économie, car ces camions viendraient des É.-U..

Pendant ce temps chez PACCAR à Ste-Thérèse, on y construit des camions hybrides et l'usine ne fonctionne qu'à 25 % de sa capacité. Avons-nous besoin de rappeler que cette usine a été subventionnée à coups de plusieurs dizaines de millions de dollars afin qu'elle rouvre leurs portes?³

3.3 Construire une économie verte

Encourager le virage vert du parc de véhicules lourds

- Hausse de 40 % à 60 % du taux d'amortissement pour les camions et tracteurs utilisés pour le transport de marchandises	- 1,7	- 3,1	- 3,7
- Déduction additionnelle de 85 % de la déduction pour amortissement pour les véhicules de transport de marchandises fonctionnant au gaz naturel liquéfié acquis avant 2016	- 0,1	- 0,6	- 1,2
Déduction pour amortissement accéléré aux fins de la production d'énergie propre	—	—	- 0,1

² Budget 2010-2011 / page C5 dans renseignements additionnels

³ Document additionnel au budget 2010/2011/ page C5

Maintenant, si on regarde ce qui est écrit en haut du 85 % pour le GNL, vous observerez que le gouvernement offre une hausse du taux d'amortissement pour les camions et tracteurs standards de 40 % à 60 % pour le transport des marchandises.

Ainsi, on subventionne le transport routier tout en appelant cela "CONSTRUIRE UNE ÉCONOMIE VERTE " ?

- e) Estimation de la consommation de l'énergie (transport de l'eau, compression, récupération de l'eau, épuration de l'eau ...) lors de l'exploration et l'exploitation du gaz de schiste.

Nous n'avons reçu aucune réponse associée à cette question.

SCORE FINAL : 2/26

CONCLUSION

Nous avons posé de nombreuses questions à la commission, et 24 sur 26 d'entre elles sont restées sans réponse. Plusieurs de ces questions étant indispensables à la réflexion sur les gaz de schistes, nous considérons que dans de telles circonstances, il est impossible de faire une analyse économique, écologique et sociale rigoureuse et sérieuse. Ces présentes audiences n'ont pas les moyens, le temps et les ressources pour mener à bien une telle étude.

Nous demandons que la commission propose un moratoire sur l'exploration et l'exploitation des gaz de schiste jusqu'à ce qu'une analyse sérieuse, rigoureuse et complète soit produite. Sinon, nous ne pourrions que conclure que le BAPE et le gouvernement ne cherchent pas sérieusement les réponses qui permettraient à tous d'avoir un éclairage sérieux et complet sur cet important dossier.

Daniel Breton / Xavier Daxhelet / Denis L'Homme

Pour le groupe Maîtres chez nous-21^e siècle (MCN21)