

PLAN DE SORTIE DU PÉTROLE 2015-2030



INTRODUCTION

Le pétrole est aujourd'hui central dans l'économie et le quotidien des Québécois et des Québécoises. Le nombre de véhicules personnels et la consommation de produits dérivés du pétrole ne font qu'augmenter depuis près d'un siècle. Les études scientifiques sont pourtant claires : l'impact environnemental de la production et de la consommation du pétrole est désastreux et sans précédent dans l'histoire de l'humanité (réchauffement climatique, catastrophes écologiques causées par l'exploitation du pétrole non conventionnel et son transport, etc.). De plus, la fluctuation du prix du pétrole affecte directement l'économie québécoise. Finalement, la conséquence la plus tragique : le pétrole est trop souvent instrumentalisé à des fins géopolitiques internationales, provoquant ainsi des expropriations sans droit et des conflits violents dont les victimes sont souvent les peuples les plus vulnérables.

Face à un problème d'une telle envergure, les partis politiques ont le devoir d'agir et de proposer des solutions concrètes afin d'attaquer le problème de front. La sonnette d'alarme a été tirée à maintes reprises, et ce, depuis bien longtemps déjà. Il est primordial d'agir immédiatement pour le bien des générations futures. Québec solidaire prend donc le taureau par les cornes et propose non seulement des solutions concrètes, mais un projet de société qui permettra de changer nos habitudes, nos vies et ainsi de transformer le Québec : un plan de sortie du pétrole.

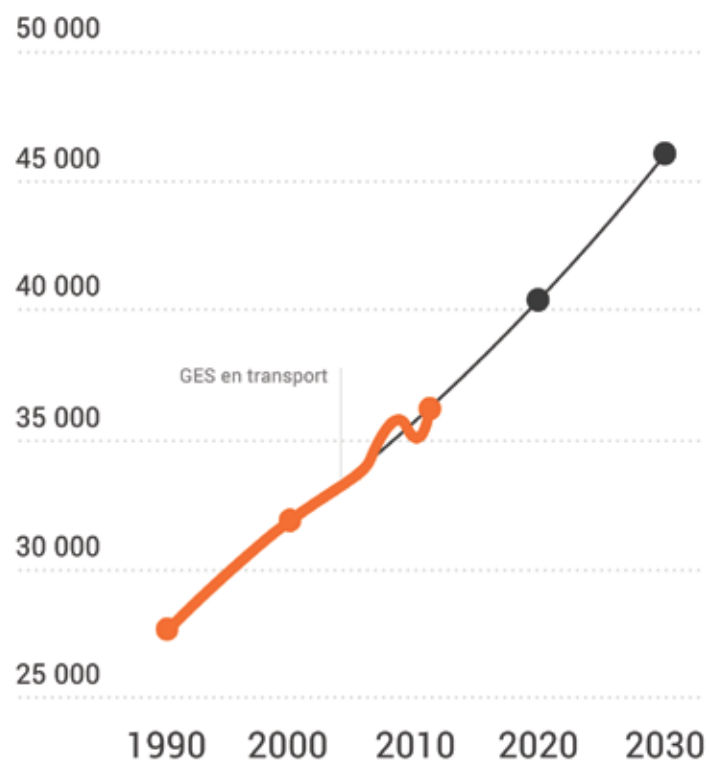
Loin de sous-estimer la complexité d'un tel projet, nous proposons un plan en trois étapes s'échelonnant sur 15 ans pour nous défaire de notre dépendance au pétrole tout en générant de bons emplois durables en grand nombre. Le Québec doit suivre les exemples de la Suède, de l'Allemagne

et des autres chefs de file en matière d'innovations environnementales. Il peut renouveler l'audace dont il a fait preuve par le passé en développant l'hydroélectricité et en se montrant à l'avant-garde des politiques publiques les plus progressistes. La tâche est ardue mais elle est loin d'être impossible; plusieurs approches alternatives existent déjà. Nous détenons le savoir, l'expertise et les ressources nécessaires pour accomplir ce projet de société.

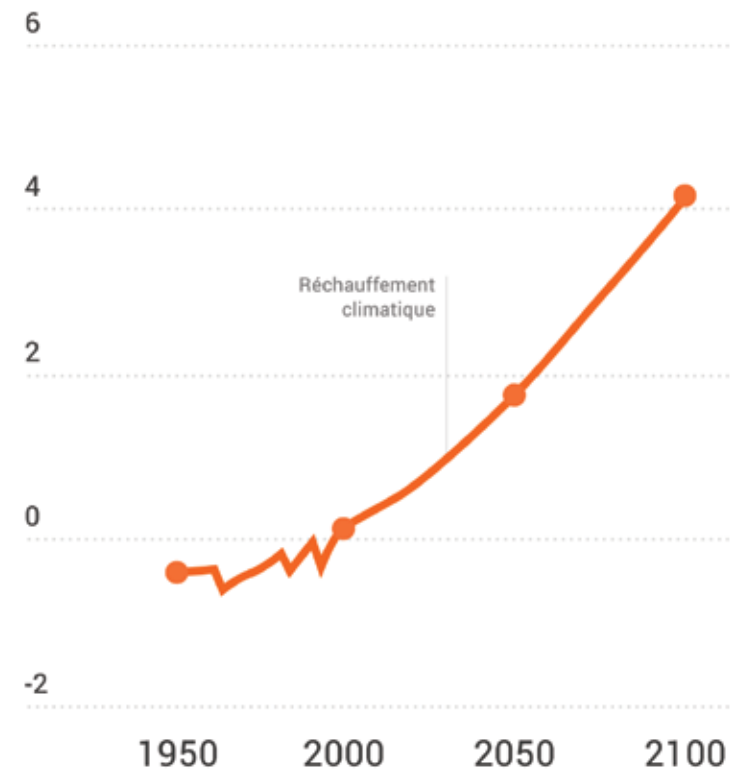
Il est primordial d'agir immédiatement pour le bien des générations futures.

La transition post-pétrolière devra toutefois obéir à un impératif fondamental : respecter le principe de justice sociale. Ainsi, pour Québec solidaire, sortir du pétrole ne doit pénaliser

Tendance d'émission de GES par le transport au Québec étant donné la consommation actuelle de pétrole (en mégatonnes)



Réchauffement climatique global étant donné la consommation actuelle de pétrole (en degrés Celsius)



ni les personnes les plus vulnérables ni la classe moyenne. Au contraire, la transition écologique doit être envisagée, non pas comme un ensemble de contraintes, mais comme une occasion de recentrer nos priorités autour de la qualité de vie de tous et de toutes. Pour cela, il faudra d'abord mettre en place des options alternatives crédibles en matière de transport et d'emploi pour permettre aux familles de changer durablement leurs habitudes et à chacune et chacun de gagner sa vie dignement.

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) proviennent principalement du secteur des transports (43 %). La première étape du présent Plan de sortie du pétrole, qui

s'implantera progressivement de 2015 à 2020, impliquera donc un développement massif du transport en commun dans les réseaux déjà existants. Au cours de la deuxième étape (2020-2025), nous construirons des infrastructures de transport écologique entre les villes et transformerons l'aménagement de nos milieux de vie pour favoriser les transports actifs. Finalement, la dernière étape (2025-2030) permettra de remplacer les carburants polluants par la voiture électrique, pour les situations où l'auto est encore nécessaire.

Ces mesures axées sur le transport devront s'accompagner de mesures énergétiques et

d'incitatifs pour soutenir les changements de comportement. Ainsi, la première étape permettra d'éliminer une part du gaspillage d'énergie par l'entremise de la construction et de la rénovation écoénergétiques tandis que la deuxième permettra de multiplier les sources d'énergie renouvelable. Nous aurons ainsi suffisamment d'électricité pour propulser nos transports collectifs et individuels sans pétrole. Modifier les comportements est probablement le défi le plus ardu. Il nécessite une combinaison d'éducation et de coercition. La première étape comprend ainsi des programmes d'innovation et d'éducation environnementales tandis qu'une décennie plus tard, au cours de la dernière étape, seront introduites des mesures décourageant financièrement l'usage du pétrole. L'aide sectorielle accordée par la gouvernement de 2015 à 2020 offrira un soutien essentiel au secteur industriel, responsable de 33 % des émissions de GES. Finalement, une fois l'utilisation du pétrole pour des fins de transport réduite au maximum, nous pourrons au cours de la dernière étape nous attaquer à ses usages pétrochimiques.

Avant de lancer des chantiers d'avenir, le plus urgent est toutefois de mettre fin aux projets qui nous mènent directement à contresens d'une sortie du pétrole. Il faut d'abord dire non à l'exploitation pétrolière et gazière au Québec : déjà, les réserves mondiales prouvées d'hydrocarbures dépassent

de trois fois la capacité de l'atmosphère à absorber des GES. C'est pourquoi Québec solidaire interdira l'exploration et la production d'énergies fossiles (incluant les gaz de schiste) sur le territoire québécois. Nous choisirons par exemple plutôt de valoriser le potentiel touristique d'Anticosti en favorisant un accès à l'île à moindre coût.

De plus, Québec solidaire dira adieu aux bombes sur roues qui traversent nos villes et villages en interdisant tout transport d'hydrocarbures par train. La tragédie de Lac-Mégantic nous a appris qu'en cette matière, les risques n'en valent tout simplement pas la chandelle. Par ailleurs, l'adoption de normes strictes sur la qualité des carburants empêchera l'utilisation du pétrole issu des sables bitumineux ainsi que son transit sur le territoire du Québec, que ce soit par train, oléoduc, gazoduc, bateau ou transport routier. Ce carburant très polluant à forte teneur en carbone doit être relégué aux oubliettes sans délai.

Enfin, tous les projets industriels devront faire l'objet d'évaluations environnementales strictes. Jamais ils ne devraient dépasser le stade de l'évaluation s'ils sont susceptibles d'aggraver de manière significative le problème des changements climatiques. Ajoutons qu'un gouvernement de Québec solidaire enjoindra à la Caisse de dépôt et placement de retirer du bas de laine des Québécois et Québécoises les secteurs pétrolier et gazier pour réorienter plutôt l'investissement dans les chantiers verts d'ici.

1

CHANGER NOS HABITUDES
(2015-2020)

Au cours de cette première période, Québec solidaire a comme objectif de réduire les émissions de GES de 40 % par rapport à leur niveau de 1990, la seule cible raisonnable pour que nos émissions correspondent aux capacités physiques de la planète.

L'automobile prend beaucoup de place dans nos vies. Souvent, c'est le seul moyen de transport qui nous permette de réaliser l'ensemble de nos activités dans le peu de temps qui nous est imparti. Les routes du Québec sont ainsi sillonnées par près de 5 millions de véhicules.

Un avenir sans pétrole n'est envisageable que dans la perspective où d'autres options crédibles existent.

Il est donc malheureusement impensable d'espérer que la population change ses habitudes de consommation et diminue son usage de la voiture sans que soient mis en place des moyens de transport alternatifs abordables, fiables, rapides et confortables. Un avenir sans pétrole n'est

Création d'emplois par secteur pour la période 2015-2020

Nouvelles infrastructures de transport en commun	146 485
Embauche dans le secteur des transports	10 000
Autopartage et véhicules gouvernementaux	275
Isolation des immeubles énergivores	3 270
Géothermie dans les édifices gouvernementaux	1 800
Stimulation de l'innovation	105
Campagne de sensibilisation	65
Secteur de l'agriculture biologique et de proximité	360
TOTAL	162 360

envisageable que dans la perspective où d'autres options crédibles existent.

Les transports motorisés, aussi collectifs soient-ils, nécessitent malgré tout un moyen de propulsion. L'électricité peut ainsi remplacer le pétrole, à condition d'en produire suffisamment. Il faut donc cesser d'en gaspiller en

chauffant des logements mal isolés.

Tous ces changements nécessitent, en amont, des innovations technologiques et, en aval, une sensibilisation de la population pour qu'elle change des comportements parfois fortement ancrés dans ses habitudes, voire dans sa culture.

Ces projets combinés créeront plus de 162 000 emplois dans des domaines variés. De plus, ils se maintiendront pendant toute la durée de cette période. Un tel investissement, qui représente 1,6 % du PIB annuel du Québec, stimulera ainsi de manière importante l'économie.

A. Développer massivement le transport en commun et l'autopartage

Pour entamer notre sortie du pétrole, nous devons tout d'abord mettre en place des réseaux de transport collectif beaucoup plus efficaces, étendus et fréquents que ceux dont nous disposons. Les infrastructures existent déjà dans les grands centres urbains, qui regroupent 69 % de la population. Afin de réduire le plus rapidement possible nos émissions polluantes, ces réseaux doivent être densifiés pour répondre adéquatement aux besoins de la population. Il faut très bientôt simplifier la vie sans voiture personnelle et ainsi en faire une réelle possibilité pour un plus grand nombre de gens grâce à une combinaison de transport en commun et d'autopartage.

Pour ce faire, un gouvernement de Québec solidaire investira 20 milliards de dollars de 2015 à 2020 pour améliorer et développer les infrastructures de transport en commun. Il incitera également les municipalités à contribuer à cet effort, puisqu'elles sont des partenaires de premier plan de toute stratégie de transport fructueuse. Ces importantes sommes permettront à la fois de développer le réseau et de renouveler la flotte de véhicules pour adopter des modèles plus écoénergétiques.

La conjoncture économique actuelle se prête parfaitement à un investissement aussi considérable qu'inévitable.

Alors que le Québec peine à se sortir du marasme, une intervention publique qui crée beaucoup d'emplois participera à redynamiser l'économie québécoise. De plus, si le montant de 20 milliards de dollars est important, il représente la moitié de ce que le gouvernement a investi dans les infrastructures entre 2008 et 2012. Par ailleurs, les taux d'intérêt sont présentement bas : mieux vaut donc effectuer ces travaux maintenant plutôt que d'attendre que la situation devienne moins favorable. Une fois posé le constat qu'il faudra tôt ou tard que le Québec investisse massivement dans son réseau de transport en commun, il est difficile de nier que nous sommes présentement dans le meilleur moment pour le faire.

Au cours de ces cinq ans, le gouvernement investira également 600 millions de dollars chaque année pour maintenir des emplois de qualité dans le domaine des transports. C'est plus de 10 000 nouvelles personnes qui seront embauchées pour opérer et entretenir le réseau bonifié. Ces métiers traditionnellement masculins sont de plus en plus occupés par des femmes : Québec solidaire favorisera évidemment cette tendance par l'entremise de mesures incitatives à l'embauche.

Québec solidaire investira aussi 200 millions de dollars par année pour diminuer les tarifs du transport collectif, ce qui en augmentera l'accessibilité

Investissements de Québec solidaire dans le transport en commun des différents centres urbains

(en milliards de dollars)

Montréal	5
Québec	5
Trois-Rivières	2
Rives Nord et Sud	3,75
Gatineau	1,75
Sherbrooke	1,25
Saguenay	1,25
TOTAL	20

et dissipera toute hésitation de nature financière. Québec solidaire privilégiera la réduction du prix des titres de transport mensuel pour favoriser un usage fréquent du transport en commun.

Qu'est-ce que tout ça signifie concrètement ? De nouvelles stations de métro, de nouveaux tramways, des lignes d'autobus supplémentaires, des trains de banlieue et des voies réservées pour les véhicules transportant trois personnes et plus (incluant les transports en commun), le tout permettant des déplacements faciles et écoresponsables. Dans tous les centres urbains du Québec, en ville comme en banlieue, la voiture ne sera plus une obligation pour qui que ce soit. Le transport en commun deviendra synonyme de temps gagné et non de temps perdu.

Toutefois, certains déplacements, même dans les grandes agglomérations, requièrent une automobile, que ce

soit pour transporter des objets encombrants ou pour atteindre des lieux mal desservis par le transport en commun. Pour faciliter le mode de vie sans voiture individuelle, Québec solidaire rendra disponibles 4 000 véhicules écoénergétiques par l'entremise d'un service public d'autopartage ou d'une entente avec un fournisseur déjà existant. Cet investissement de 55 millions de dollars permettra de desservir plus de 76 000 personnes. Avec une augmentation de la disponibilité du transport en commun et un système d'autopartage plus accessible, beaucoup plus de gens seront en mesure de faire le choix de ne pas posséder d'auto.

Le transport de marchandises occupe aussi beaucoup de place sur nos routes. Québec solidaire entamera des discussions avec les utilisateurs du transport de marchandises par route pour envisager avec eux les





solutions de remplacement les plus fonctionnelles (cabotage, train, véhicules écoénergétiques, etc.) et les meilleurs moyens de les développer et de les encourager.

B. Mettre fin au gaspillage d'énergie grâce à la construction et à la rénovation écoénergétiques

Si nous voulons utiliser notre électricité pour nous déplacer, il faut en produire suffisamment. Hydro-Québec dispose présentement de surplus d'électricité de 8 TWh, mais le Québec consomme chaque année l'équivalent de 86 TWh pour les déplacements alimentés par l'essence : nous sommes encore loin du point où l'un pourra remplacer l'autre. Plutôt que de se lancer dans la construction de nouveaux barrages hydroélectriques sur les dernières rivières qui n'ont pas déjà été harnachées, il est bien plus

aisé et responsable de cesser de gaspiller cette précieuse ressource en chauffant des bâtiments mal isolés, surtout dans les quartiers et les villages défavorisés. Aucune famille au Québec ne devrait se voir dans l'obligation d'allouer une part exorbitante de ses revenus au chauffage ou être menacée de se faire couper le courant.

Aucune famille au Québec ne devrait se voir dans l'obligation d'allouer une part exorbitante de ses revenus au chauffage.

Selon le Réseau des ingénieurs du Québec, nous pourrions économiser jusqu'à 88 TWh en réduisant notre consommation d'électricité (légèrement plus que ce que nous consommons présentement pour le transport). Québec solidaire doublera l'investissement

de 195 millions de dollars prévu par Hydro-Québec et Gaz Métro pour l'efficacité énergétique. Il l'investira non pas dans des crédits d'impôt ou des aides à la rénovation — qui ne sont utiles que pour ceux et celles qui ont les moyens de se payer les travaux nécessaires —, mais bien dans des programmes de rénovation qui s'attaqueront en priorité aux immeubles énergivores. La priorité sera accordée aux logements chauffés par des énergies polluantes comme le mazout, pour les amener à l'électricité. Par ailleurs, il est impératif de fournir à ceux et celles qui construisent nos infrastructures les outils nécessaires pour entreprendre le virage post-pétrolier. Un gouvernement de Québec solidaire mettra rapidement en place un programme de sensibilisation auprès des principaux acteurs du milieu de la construction (ingénieurs et ingénieures, architectes, gestionnaires de projets,

etc.). Ces professionnels pourront ainsi intégrer les meilleures pratiques et développer des réflexes qui favorisent un développement en harmonie avec la nature. De plus, Québec solidaire introduira un programme de stages rémunérés pour jeunes ingénieurs et ingénieures, urbanistes, architectes auprès des principaux acteurs du secteur de la construction spécialisés en technologies vertes et en réduction des dépenses énergétiques. Ces stagiaires deviendront le point d'entrée de ces idées et techniques au sein des autres entreprises, favorisant ainsi leur dissémination.

Le gouvernement donnera aussi l'exemple en s'assurant de convertir l'ensemble de ses édifices à la géothermie pour réaliser d'importantes économies d'un point de vue à la fois énergétique et économique. Là aussi, on priorisera les édifices encore chauffés par des énergies vétustes et polluantes.

Les différents ministères seront également encouragés à remplacer leur flotte de transport et à acquérir des véhicules écoénergétiques. Nous rendrons également disponibles des bornes de recharge pour les véhicules électriques déjà en place.

C. Soutenir l'innovation et l'éducation environnementales

Pour sortir le Québec du pétrole d'ici 2030, il sera nécessaire d'innover dès maintenant dans une panoplie de secteurs allant de la construction à la conception de véhicules électriques en passant par les techniques agricoles. Un fonds de recherche en innovation verte financera les recherches universitaires allant en ce sens, notamment la transformation des procédés industriels polluants comme ceux des alumineries. De plus, Québec solidaire investira 10 millions de dollars par année spécifiquement pour la recherche en matière de transports électriques, tant collectifs qu'individuels. Celle-ci pourra s'intéresser tant aux matériaux qu'aux avancées technologiques qui

permettront éventuellement de produire des véhicules dotés d'une plus grande autonomie.

Il nous faudra aussi innover en matière agricole, car le modèle agroalimentaire actuel exige une grande consommation de pétrole, tant pour les engrais chimiques que pour le transport des aliments. Québec solidaire investira 60 millions de dollars par année dans le développement de l'agriculture biologique et de proximité afin que les produits issus de cette dernière nous soient de plus en plus accessibles.

Sortir du pétrole n'est pas qu'une question d'autobus et de chauffage, il faut aussi transformer les mentalités pour espérer changer des habitudes bien ancrées. Pour ce faire, rien de mieux que de commencer dès le plus jeune âge à apprendre à nos enfants à économiser de l'énergie. L'éducation environnementale doit faire partie intégrante du parcours scolaire, en commençant dès l'école primaire, au même titre que l'éducation à la démocratie et à la citoyenneté.

Pour sensibiliser les jeunes

à la sortie du pétrole, Québec solidaire embauchera des formateurs et formatrices qui visiteront une à une les écoles pour rencontrer les élèves et leur parler de l'importance d'adapter leur mode de vie. De plus, un soutien financier sera offert aux écoles primaires et secondaires pour qu'elles organisent des visites scolaires auprès de différents projets concrets et écoresponsables, comme des écoquartiers et des centres de compostage, qu'ils s'agissent de projets municipaux, nationaux ou privés.

Viser les citoyens et citoyennes de demain n'est pas suffisant. Commencer

Sortir du pétrole n'est pas qu'une question d'autobus et de chauffage, il faut aussi transformer les mentalités.

à vivre autrement dès maintenant signifie nécessairement que l'ensemble de la population commence à penser autrement. Pour aider nos concitoyens et concitoyennes

à saisir l'urgence de ce projet de société, Québec solidaire mettra en place une vaste campagne de sensibilisation nationale. Par le passé, les campagnes de sensibilisation nationales comme celle sur les effets néfastes du tabac ont démontré leur efficacité. La présente campagne portera essentiellement trois messages, soit :

- les effets dévastateurs de la production et de la consommation des produits pétroliers ;
- les habitudes écologiquement saines ;
- les mesures mises en œuvre et les retombées pour la population.

Par ailleurs, afin de réduire l'encouragement à la consommation pétrolière dans l'espace public, le gouvernement de Québec solidaire taxera fortement toutes les publicités automobiles de même que celles émanant directement de l'industrie pétrolière. L'argent ainsi amassé permettra de financer la campagne de sensibilisation.



2

CHANGER NOS VIES
(2020-2025)

Simplifier la vie sans voiture (et sans pétrole), rendre les bâtiments moins énergivores et sensibiliser la population n'est qu'une première étape dans l'élimination du pétrole de nos habitudes. L'étape suivante de notre plan aura un impact direct sur nos vies quotidiennes en réduisant les distances et en améliorant notre confort et notre qualité de vie tout en transformant notre production énergétique et la structure de notre économie.

A. Construire des infrastructures de transport écologique en région et entre les villes

On ne peut proposer de modèle unique de transport collectif pour toutes les régions du Québec. Chacune occupe le territoire différemment, il faudra donc s'adapter à la situation locale. Ici ce sera des réseaux d'autobus, là des véhicules écologiques en libre-service ou des taxis-bus. Il est toutefois clair qu'on peut offrir beaucoup mieux que ce qui est présentement disponible. Ceux et celles qui habitent hors des villes ne devraient pas être dans l'obligation de posséder une voiture pour vaquer à leurs occupations quotidiennes.

Ce mode de transport doit être électrique, plus rapide et plus confortable que l'automobile.

Il est tout aussi certain que le Québec doit se doter d'un réseau de transport qui permette de se déplacer des petites municipalités

aux plus grandes et de relier nos villes entre elles. Ce mode de transport doit être électrique, plus rapide et plus confortable que l'automobile et permettre de transporter des marchandises sur tout le territoire. Il doit aussi, bien sûr, être adapté à notre climat. Il pourra s'agir d'un train ou d'un monorail, pourvu qu'il réponde à ces critères. On estime à 12 milliards de dollars les investissements nécessaires pour ainsi passer au 21^e siècle en matière de transport.

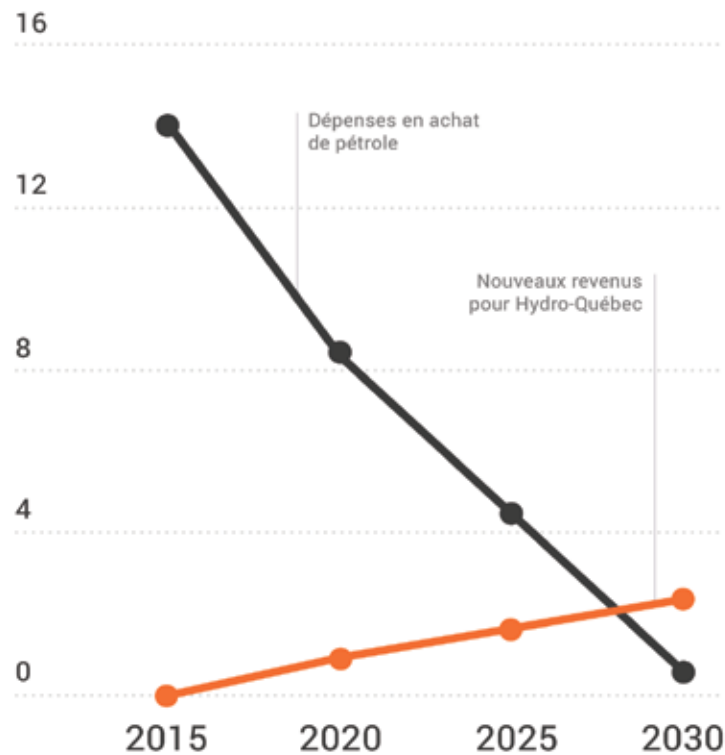
Ce nouveau réseau aura un effet structurant sur notre économie. Non seulement sera-t-il un vecteur important de déplacement rapide de personnes et de biens, mais sa conception et sa construction dynamiseront grandement l'économie. En tablant sur l'indéniable expertise québécoise en matière de transport en commun haute vitesse, nous pouvons innover et créer un système qui ne manquera pas d'intérêt pour d'autres pays nordiques, où nous pourrions exporter notre savoir-faire. De plus, la construction de ce nouveau système limitera l'utilité de la voiture aux

lieux retirés : tout autre déplacement pourra s'effectuer plus aisément et plus rapidement autrement. Ce changement aura des répercussions positives sur le budget des ménages. Plutôt que de posséder une ou même deux voitures polluantes et coûteuses, qui perdent de surcroît leur valeur et deviennent obsolètes en quelques années, ils

n'auraient qu'à se procurer des titres de transport peu coûteux pour se déplacer où que ce soit. On estime que déjà, en 2020, les ménages sauveront 1053 \$ en moyenne par année en raison de la diminution de leur consommation d'essence.

L'augmentation du revenu disponible aura un double effet stimulant sur l'économie québécoise.

Diminution des importations de pétrole et nouveaux revenus pour Hydro-Québec (en milliards de dollars)



D'une part, le transfert des dépenses d'un achat fait à l'extérieur (le pétrole et les voitures à essence) vers un achat intérieur de nature publique (l'électricité et les transports électriques de fabrication québécoise) aurait un effet positif sur les finances publiques. En effet, Hydro-Québec devrait voir ses revenus augmenter de 920 millions de dollars par année dès 2020. Bien sûr, il faut ajuster ce montant aux réductions conséquentes de péréquation, tant que le Québec n'est pas pleinement indépendant. Les problèmes de balance commerciale du Québec (dont le déficit se situe à environ 30 milliards de dollars par année) seront grandement amoindris en diminuant notre importation de pétrole (évaluée à 14 milliards de dollars par année). Nous utiliserons ainsi l'argent auparavant envoyé dans les états producteurs de pétrole pour financer les services publics et créer des emplois ici.

D'autre part, comme la dépense par ménage sera moins grande – car l'électricité coûte beaucoup moins cher que le pétrole –, on peut aussi prévoir que les ménages utiliseront une part de ce qu'ils dépensaient précédemment pour se transporter pour consommer plutôt des biens et services produits ici. Voilà le deuxième effet stimulant. On gagnera aussi un temps précieux en pouvant travailler, se détendre ou se divertir pendant le transport interurbain au lieu de

perdre son temps à manier un véhicule. Finalement, les transports collectifs causent infiniment moins d'accidents et de morts que la voiture. En ce moment, les accidents de la route sont la cause de décès la plus importante chez les jeunes au Québec, une autre bonne raison de réduire le nombre de voitures sur les routes.

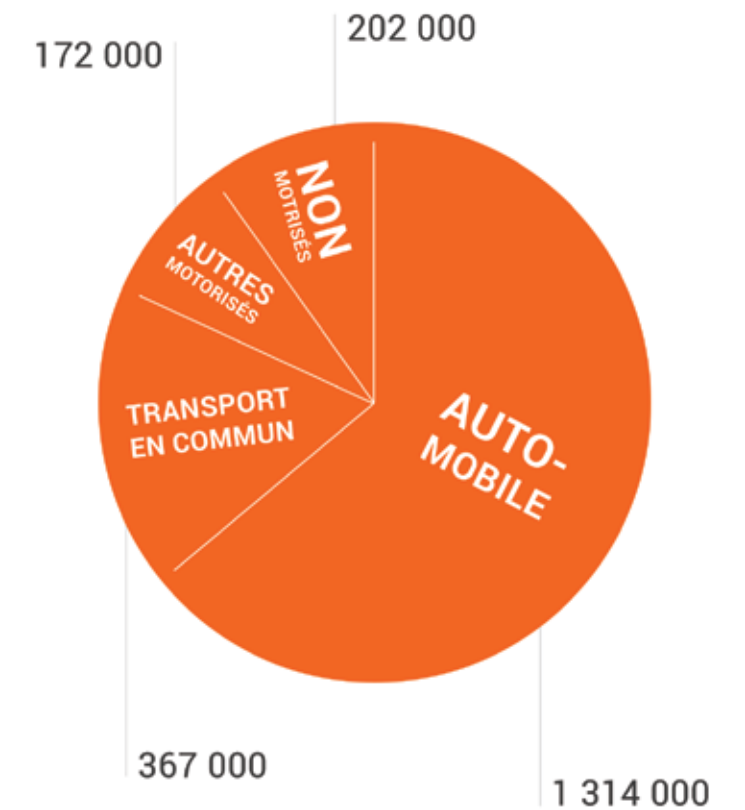
B. Transformer nos milieux de vie en favorisant le transport actif

Nous avons construit nos villes en éloignant la maison du lieu de travail, les lieux de consommation des lieux de loisirs. L'étalement urbain qui résulte de ces grandes distances est un fléau qui engendre pollution et pertes de temps. Il faut revenir à des dimensions plus humaines. Étant donné l'ampleur des modifications que nous devons apporter à nos milieux de vie, ce sera probablement la transformation la plus longue à effectuer. Il faut donc s'y mettre le plus rapidement possible.

L'étalement urbain qui résulte de ces grandes distances est un fléau qui engendre pollution et pertes de temps.

Nous commencerons par instaurer, de concert avec les municipalités, des ceintures vertes pour juguler l'expansion croissante des villes et

Nombre de déplacements par mode de transport à Montréal



des banlieues, ce qui permettra de protéger les zones agricoles, les milieux humides et les forêts qui sont en train de disparaître de certaines régions. Il faut ensuite rompre avec le modèle des banlieues-dortoirs et développer, avec les municipalités, des plans d'aménagement fondés sur l'exemple des quartiers verts et du *transit-oriented development* (TOD). C'est en modifiant les règles de zonage que nous parviendrons à mieux contrôler le développement de nos villes et à orienter les promoteurs vers une utilisation optimale de l'espace compte tenu des besoins de la collectivité. Ainsi, nous pourrions d'une part densifier l'habitation dans les zones déjà

construites. Pas question ici de tours d'habitation, simplement de favoriser la construction de duplex ou triplex plutôt que celle d'unifamiliales. D'autre part, nous encouragerons la présence au sein d'un même quartier d'une mixité de lieux de vie, d'échanges, de travail et de loisirs. Ainsi, nous pourrions gagner à pied ou à vélo les différents milieux de notre existence. Leur proximité avec les axes de transport en commun facilitera les déplacements d'un quartier à l'autre. Présentement, les lieux de travail se situent souvent dans des endroits glauques où personne ne souhaite habiter. Nous devons les transformer pour qu'il soit agréable d'y vivre. Voilà ce qui permettra



d'augmenter le nombre de déplacements en transport actif et de restreindre les déplacements motorisés. Le développement de logements sociaux de qualité et en nombre suffisant tout comme le contrôle de la spéculation immobilière seront intégrés à ces nouveaux plans d'aménagement pour éviter que la lutte à l'étalement urbain ne mène à l'embourgeoisement des centres urbains.

La création de milieux de vie mixtes et diversifiés

rendra plus agréable leur fréquentation : on favorisera les rencontres, les discussions et la construction d'un tissu social fort. Le transport actif aura aussi pour avantage de s'attaquer à certains problèmes de santé causés par le caractère sédentaire de nos modes de vie et des emplois de notre société. Il permettra également de diminuer la pollution de l'air, notamment le smog, et les troubles respiratoires qui y sont associés. Ces

changements diminueront immanquablement la pression sur notre système de santé et les coûts qui en découlent.

On favorisera les rencontres, les discussions et la construction d'un tissu social fort.

En révisant nos modèles d'urbanisme, nous pourrions également revoir la place qu'occupe l'automobile dans nos centres urbains. Nombre de grandes villes

européennes (de Berlin à Amsterdam en passant par Stockholm) ont aménagé leur centre-ville pour faire plus de place au vélo en réduisant celle dédiée à la voiture. Les espaces de stationnement incitatifs gratuits à l'entrée de Montréal sont déjà un pas dans la bonne direction. Il faut néanmoins aller beaucoup plus loin en concevant les centres-villes d'abord pour un usage piétonnier et non pour l'automobile.

C. Multiplier les sources d'énergie renouvelable

Même en augmentant l'utilisation du transport actif, nous devons augmenter notre production d'électricité si nous voulons construire un nouveau réseau de transport interurbain. Une fois le gaspillage réduit, il faudra profiter du potentiel éolien impressionnant du Québec. Ce développement ne doit toutefois pas continuer sur la voie actuelle, où l'entreprise privée mène et y va d'interventions chaotiques. Québec solidaire procédera ainsi à la nationalisation de l'énergie éolienne et créera une nouvelle société d'État, Éole-Québec, qui prendra en charge le développement de cette filière d'avenir.

L'approche consiste à diversifier notre production énergétique et à diminuer notre dépendance au réseau hydroélectrique.

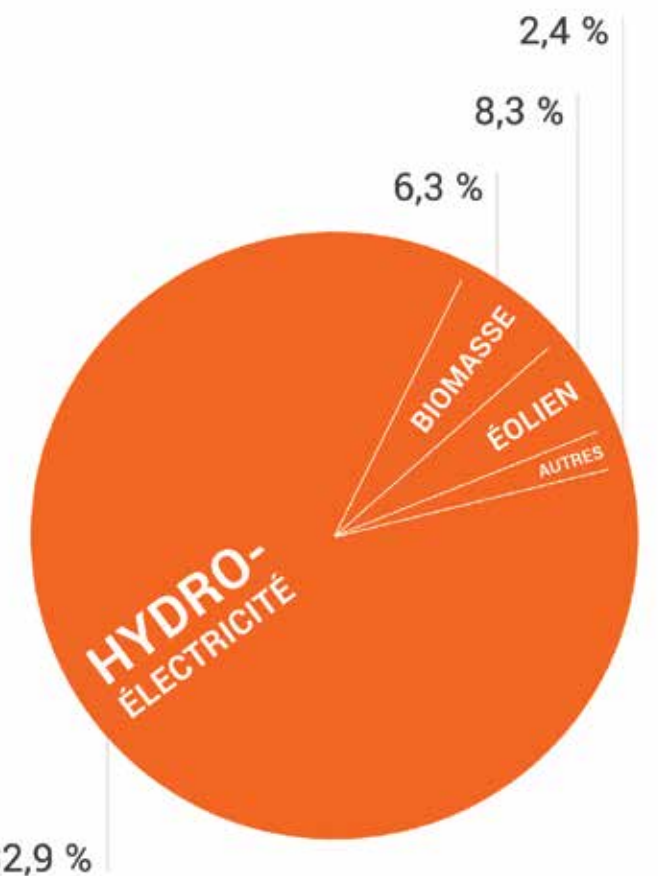
Le développement de ce secteur énergétique devra être entrepris de concert avec les communautés avoisinantes, incluant plus particulièrement les communautés autochtones. Opterons-nous pour de grands parcs éoliens au profit de l'ensemble du Québec ou plutôt pour un petit nombre d'éoliennes utilisées

par les communautés environnantes? Toutes les options sont ouvertes, et plusieurs, dont nous pourrions nous inspirer collectivement, ont déjà été mises en œuvre à l'étranger.

À l'éolien pourront s'ajouter le solaire, la géothermie, de même que le biométhane, le biogaz et la biomasse dans les régions et les secteurs industriels où ces modes de production énergétique pourraient s'avérer pertinents et propres. L'approche consiste à diversifier notre production énergétique et à diminuer notre dépendance au réseau hydroélectrique dans le but de transférer sa production vers les transports. Comme le montre le graphique, nous pouvons encore diversifier grandement nos sources d'électricité.

La transformation de notre production électrique exigera d'importants investissements de la part d'Hydro-Québec, qui devra modifier son réseau et l'adapter à une production moins centralisée. Dans ce contexte, la société d'État devra adopter les standards de transparence et de contrôle démocratique que nous sommes en droit d'exiger d'une société publique au service du bien commun. Nous sortirons de la logique du gigantisme pour céder au palier local une portion de la production énergétique et éviterons ainsi la multiplication des grands projets, souvent réalisés aux dépens des communautés locales, comme ce fut le cas pour les communautés

Provenance de l'électricité au Québec



autochtones dans le cadre du projet de la Romaine. Choisir l'autonomie locale et la décentralisation est par ailleurs une stratégie plus prudente pour un réseau qui doit affronter de violentes intempéries. Le développement diversifié de nouvelles sources énergétiques incitera à produire localement et sous l'égide de l'État les modes de captation de ces énergies renouvelables. Avec le potentiel éolien exceptionnel du Québec, il serait indécent de ne pas se doter de l'expertise nécessaire pour en tirer pleinement profit. De la même façon que nous

avons développé l'expertise nécessaire pour construire des barrages, nous devrions acquérir celle qui nous permettra de produire les éoliennes les plus adaptées à nos besoins et à notre territoire.

Lorsque nous aurons transformé nos habitudes et nos vies, nous serons en mesure de franchir les derniers pas qui nous sépareront d'un Québec sans pétrole. Le passage s'accomplira en éliminant les derniers usages utiles de cette ressource. Une fois qu'il sera possible et facile pour tous et toutes de vivre sans voiture ou de l'utiliser beaucoup moins, nous pourrons commencer à pénaliser cet usage du pétrole. Le faire avant, c'est exiger plus des individus que ce qu'ils ont les moyens d'accomplir seuls. S'abstenir de le faire, c'est dépasser les limites de la planète. Au cours de cette troisième étape, nous tirerons un dernier trait sur notre dépendance et émettrons beaucoup moins de GES qu'en ce moment. Québec solidaire vise une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40 % d'ici 2020 dans le but d'atteindre une réduction de 95 % d'ici 2050.

A. Remplacer les voitures à essence par des voitures électriques

Après le développement massif du transport en commun ainsi que le réaménagement de nos espaces de vie, l'utilisation de la voiture solo sera fortement réduite pour les déplacements quotidiens. Elle conservera son utilité pour l'accès aux lieux ruraux et pour les longs voyages avec de multiples arrêts — comme l'exigent certains emplois sur la route — mais dans toute autre circonstance il s'agira d'un mode de transport beaucoup moins commode, moins efficace et plus cher que le transport collectif écologique. La plupart des gens utiliseront les voitures en autopartage, et en posséder une ne sera plus considéré comme un besoin essentiel. C'est à ce moment que nous pourrons faire passer l'ensemble de la flotte restante à la propulsion électrique.

C'est à ce moment que nous pourrons faire passer l'ensemble de la flotte restante à la propulsion électrique.

Les investissements en innovation et en développement réalisés dans ce secteur entre 2015 et 2020 auront à ce moment porté leurs fruits. Nous pourrons alors nous tourner non seulement vers un train ou un monorail électrique développé chez nous, mais aussi vers une voiture électrique québécoise, fabriquée le plus écologiquement possible. Rappelons que les importantes sommes que nous envoyons à l'étranger pour acheter du pétrole resteront au pays pour payer de l'électricité. Ainsi, l'augmentation des profits d'Hydro-Québec servira à payer pour nos services publics.

De plus, nous créerons des emplois et de la prospérité ici même en construisant les véhicules de transport (tant collectif qu'individuel) dont nous nous servirons tous les jours. En devenant un chef de file mondial, le Québec sera en mesure

d'exporter ses technologies et produits électriques à l'étranger. Voilà un choix économique et écologique bien plus sage que celui de s'enfoncer dans notre actuelle dépendance vis-à-vis l'étranger.



Taxes gouvernementales sur l'essence, 2013 (en € par litre)

Fédération de Russie	0,11
US (moyenne)	0,11
Canada	0,27
Lituanie	0,30
Luxembourg	0,30
Roumanie	0,31
Bulgarie	0,32
Lettonie	0,33
Suède	0,33
Québec	0,35
Slovénie	0,36
Portugal	0,37
République slovaque	0,37
Malte	0,38
Estonie	0,39
Hongrie	0,39
Pologne	0,39
Autriche	0,40
Grèce	0,41
Belgique	0,43
France	0,43
Pays-Bas	0,43
République tchèque	0,44
Danemark	0,44
Italie	0,44
Finlande	0,47
Allemagne	0,47
Irlande	0,50
Norvège	0,50
Espagne	0,51
Suisse	0,63
Royaume-Uni	0,73

Il faudra maintenant défavoriser toutes les options pétrolières.

Afin de généraliser le passage à l'automobile électrique, le gouvernement devra bien sûr adopter d'importantes mesures pour orienter l'action de l'industrie de même que celle des consommateurs et consommatrices. D'une part, les infrastructures nécessaires à la recharge des véhicules électriques doivent être disponibles. Ainsi, les distributeurs d'essence devront obligatoirement fournir des chargeurs électriques en complément à leur pompe à essence. Éventuellement, comme il y aura de moins en moins de stations-service, il faudra s'assurer que des bornes de recharge demeurent aisément accessibles dans toutes les régions du Québec. D'autre part, une série d'incitatifs favorisant les véhicules électriques seront introduits pour les rendre moins onéreuses que les voitures à essence et influencer le comportement des consommateurs et consommatrices : réduction des coûts de stationnement, droit de passage dans les voies réservées au transport en commun, crédit d'impôt à l'achat, etc.

B. Décourager l'usage du pétrole

On pourra alors commencer à imposer des contraintes sur l'usage du pétrole. Après 10 ans de mesures favorisant les moyens de transport alternatifs, il faudra maintenant défavoriser toutes les options pétrolières. Les mesures seront diversifiées et progressives, mais elles auront un objectif clair : décourager l'usage du pétrole.

D'abord, une série de taxes et autres mesures fiscales seront mises en place pour défavoriser la consommation de pétrole. En ce moment, le Québec est l'un des États qui taxent le moins le pétrole : cela ne saurait perdurer. D'importantes taxes devront être implantées à l'achat d'un véhicule individuel à essence tout comme pour les autres produits du pétrole pour lesquels des solutions de recharge auront été développées. De plus, en instaurant à certains lieux stratégiques des péages spécifiquement pour les utilisateurs et utilisatrices de véhicules à essence, nous découragerons à la fois l'usage de l'automobile et le transport par camion à essence.



Notre intervention ne peut toutefois se limiter à la consommation : il faudra aussi baliser la production. Nous devons d'abord renforcer progressivement les normes de production et d'importation en vigueur tant pour le pétrole que pour les équipements qui l'utilisent. À terme, certains véhicules ou produits seront interdits, et des normes de qualité très élevées seront introduites pour réglementer le carburant pouvant être vendu et consommé au Québec.

Finalement, le transport de marchandises par camion sera mieux encadré. Il est bien sûr impossible d'éliminer complètement le transport par camion, mais il est certainement possible de réduire la quantité de GES qu'il émet et d'offrir d'autres options viables, notamment le nouveau réseau de transport interurbain haute vitesse développé entre 2020 et 2025. Plusieurs mesures pourront être mises en

place pour accompagner les entreprises dans la transformation du secteur des transports. Les subventions à l'achat de véhicules électriques et les crédits d'impôt pour les entreprises privilégiant des modes de transport sans pétrole feront éventuellement place aux normes forçant les compagnies à adopter un certain ratio de transport écoénergétique des marchandises.

Il s'agira de commercialiser des biens de consommation courante sans dérivé du pétrole.

À partir de ce moment, l'effet combiné des taxes, péages, normes, interdictions, d'une part, et de l'obsolescence des produits utilisant le pétrole mis sur le marché une décennie plus tôt, d'autre part, viendra tranquillement

à bout de l'utilisation excessive de cette ressource. Il restera, bien sûr, un certain usage du pétrole, mais dans une proportion bien plus modeste, sans commune mesure avec notre usage actuel.

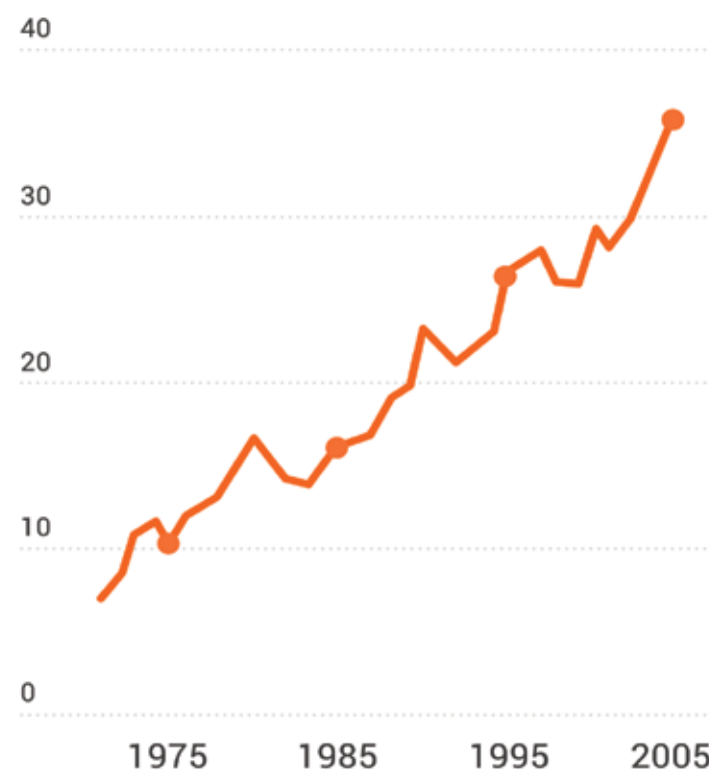
C. Concevoir des solutions de rechange aux usages pétrochimiques

Finalement, bien que les véhicules motorisés soient l'usage principal — et le plus visible — du pétrole dans nos vies, il est loin d'être le seul. Comme le montre le graphique suivant, le secteur industriel utilise lui aussi de plus en plus de pétrole. Des plastiques aux engrais en passant par les médicaments, les appareils électroniques et les cosmétiques, le pétrole est présent dans une multitude de produits. La réduction de cette consommation ne se fera pas d'un seul coup, mais bien à mesure

que nous trouverons et généraliserons l'usage d'options sans pétrole. Cela dit, et même s'il subsistera un certain usage minimal de celui-ci, plusieurs produits alternatifs existent déjà, et il suffit souvent de les valoriser pour augmenter leur utilisation. Les investissements en innovation effectués en 2015-2020 auront déjà permis de modifier les procédés industriels pour les rendre moins polluants. Il s'agira dans cette dernière étape de commercialiser des biens de consommation courante sans dérivé du pétrole, dont le plastique.

Tout un pan de l'agriculture peut déjà se priver, au Québec, d'engrais pétrochimiques. En encourageant de façon substantielle l'agriculture biologique, comme Québec solidaire prévoit le faire, la transition sera déjà entamée vers la réduction des usages non motorisés du pétrole. Par ailleurs,

Utilisation énergétique du secteur chimique et pétrochimique (Exajoules/année)



le soutien à l'agriculture de proximité assurera une plus grande consommation de produits locaux, ce qui contribuera à réduire les transports internationaux si polluants et l'usage d'engrais chimiques à l'étranger.

De plus, nombre de matières plastiques peuvent être remplacées par plusieurs autres matériaux, dont certains produits localement. On pense bien sûr à ces fameux sacs de tissu qui ont déjà, pour plusieurs d'entre nous, remplacé les sacs de plastique, mais on peut développer beaucoup d'autres options. Le bois, certains métaux légers et d'autres matières d'origine végétale produites ici peuvent aisément remplacer le plastique. Au départ, il pourrait y avoir des augmentations de prix, mais lorsque l'utilisation de nouveaux produits tend à se généraliser, leur prix baisse.

La même logique s'applique aux cosmétiques, détergents, adhésifs et autres produits de consommation courante : des solutions de rechange existent ou peuvent être développées. Il suffit de faire de la découverte, de l'amélioration et de la généralisation de ces produits une priorité, ce que les entreprises ne feront pas d'elles-mêmes. Il faudra que le gouvernement intervienne pour les favoriser et pour rendre moins attrayantes les options dérivées du pétrole.

Les investissements en recherche et en innovation de même que les mesures favorisant les stages « verts » au sein de secteurs stratégiques permettront de développer des produits alternatifs chez nous, adaptés à nos besoins et à nos habitudes. Le Québec deviendra ainsi un chef de file dans les solutions de rechange à la pétrochimie.

CONCLUSION

Le Québec a en main tous les atouts pour se positionner à l'avant-plan de la sortie du pétrole. Nous pouvons montrer à la planète entière qu'il est tout à fait possible de ne plus être dépendants de cette ressource ; nous pouvons prendre les devants. En plus des avantages écologiques évidents, cette démarche recèle d'importants avantages économiques. Sortir du pétrole, ce n'est pas se priver ou accepter de vivre moins confortablement : c'est en fait améliorer la qualité de vie de tous les Québécois et de toutes les Québécoises.

Bien sûr, nous serons plus à même d'atteindre nos objectifs une fois que nous aurons acquis notre pleine indépendance politique et économique. Pour Québec solidaire, c'est justement pour réaliser des projets qui font preuve d'ambition

qu'on peut et doit y parvenir. Conséquemment, le parti entamera dès son premier mandat une démarche visant à faire du Québec un pays.

Cela dit, nous pouvons agir dès maintenant pour contrer les changements climatiques, respirer un air

Québec solidaire est le seul parti à prendre les changements climatiques au sérieux.

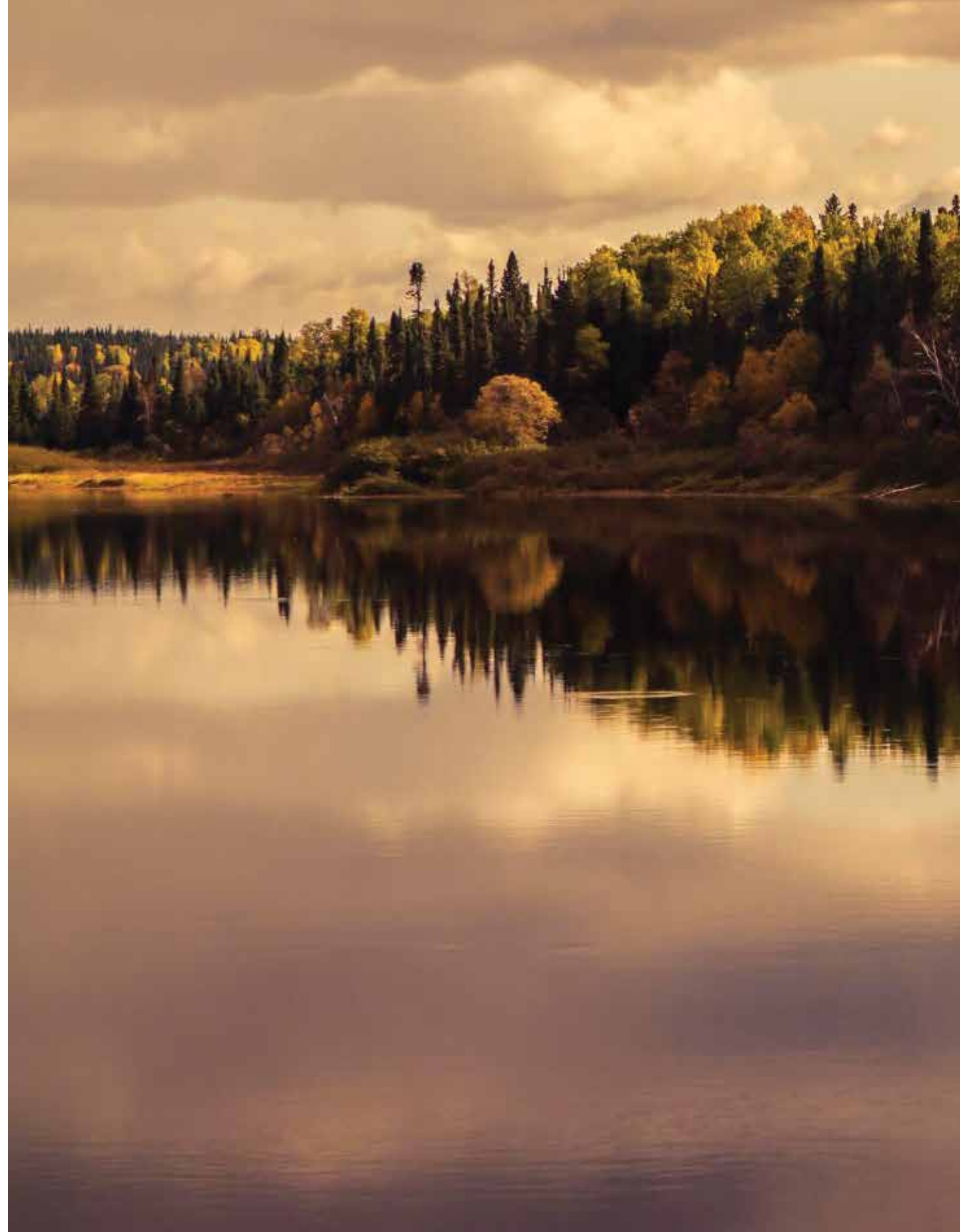
moins pollué et ne plus subir tous les matins les affres du trafic. Nous avons tous et toutes conscience que nos habitudes de vies ont un impact négatif substantiel sur notre environnement. Il est grand temps de combiner toutes nos capacités individuelles à avoir un impact positif sur le monde qui nous entoure et d'ainsi renverser la tendance. Nous avons toutes les habiletés technologiques, toutes les connaissances, toutes les ressources pour le faire, il suffit simplement de s'y mettre.

Choisir, à l'inverse, de continuer à se fermer les yeux en pensant que des solutions individuelles et isolées régleront nos problèmes nous mène vers de graves dangers. Les dérèglements climatiques envisagés en ce moment mettent en péril non seulement la capacité des générations futures à vivre une vie aussi confortable que la nôtre, mais plus fondamentalement leur capacité même à survivre sur Terre. La situation

est critique, la question environnementale doit être au sommet de nos priorités.

On a longtemps dit que le Québec était en panne de projets. En voici un, et pas le moindre. Sommes-nous en mesure de saisir l'occasion ou l'envie de rester douillettement installés dans nos habitudes est-elle trop forte? Agir maintenant améliorera notre qualité de vie, créera des emplois, mais surtout nous permettra d'accomplir une réalisation dont nous serons collectivement fiers, ce qui manque cruellement depuis quelque temps au Québec.

Québec solidaire est le seul parti à prendre les changements climatiques au sérieux. Dans ce plan, nous mettons cartes sur table quant à la direction qu'il faut prendre pour sortir de la périlleuse situation dans laquelle nous nous trouvons. C'est une proposition ambitieuse, mais nous croyons le peuple du Québec prêt à relever le défi.



Québec solidaire
7105, rue Saint-Hubert, bureau 304
Montréal (Québec) H2S 2N1



twitter.com/quebecsolidaire
facebook.com/quebecsolidaire

PAYÉ ET AUTORISÉ PAR ALAIN TREMBLAY, AGENT OFFICIEL DE QUÉBEC SOLIDAIRE
IMPRIMÉ PAR QUADRISCAN, 6600 SAINT-URBAIN, MONTRÉAL (QC) H2S 3G8