



AVRIL 2015

LE POINT SUR LES CHOIX ÉNERGÉTIQUES DU QUÉBEC : DÉTRUIRE OU CRÉER DE LA RICHESSE?

Par Youri Chassin et Bradley Doucet

Le Québec est favorisé en ce qui concerne les ressources énergétiques disponibles sur son territoire. La province jouit d'une vaste capacité hydroélectrique, laquelle génère 96 % de son électricité¹. Pourtant, ces dernières années, les gouvernements qui se sont succédé à Québec ont adopté des politiques visant à subventionner des projets et initiatives en matière d'énergie « verte » qui sont beaucoup moins rentables que l'énergie hydroélectrique. En même temps, les efforts en vue de développer les réserves pétrolières potentiellement importantes de la province ont essuyé des retards et obstacles réglementaires en plus de l'opposition de groupes militants.

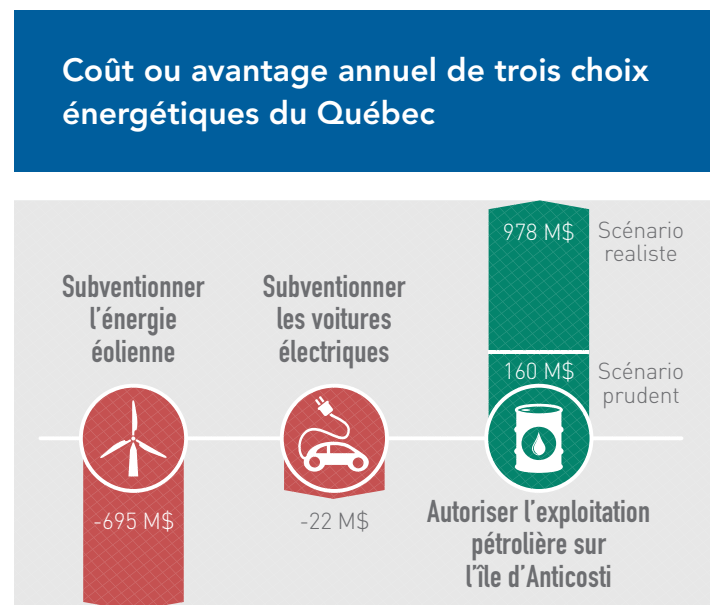
Ce mois-ci, le gouvernement a cependant rendu publics une série de rapports suggérant qu'il serait bientôt prêt à aller de l'avant et à permettre le développement des ressources pétrolières dans la province². À la lumière de ce fait nouveau, il vaut la peine de réexaminer certains des choix énergétiques du Québec pour déterminer quels genres de politiques pourraient enrichir, plutôt qu'appauvrir, les contribuables québécois.

LES COÛTS DES SUBVENTIONS À L'ÉNERGIE « VERTE »

Les Québécois subventionnent depuis plus d'une décennie un programme d'énergie verte qui vise à exploiter l'énergie éolienne. Il en coûte pourtant beaucoup plus pour produire de l'électricité avec des turbines éoliennes qu'avec des barrages hydroélectriques : en fait, son coût moyen excède le prix moyen auquel Hydro-Québec vend son électricité.

L'électricité produite par ce secteur est donc subventionnée de manière implicite. En 2013, l'IEDM a calculé qu'Hydro-Québec verse la coquette somme de 695 millions de dollars par année en subventions indirectes au secteur de l'énergie éolienne³. Ceci équivaut à environ 200 \$ par ménage québécois qu'on engage annuellement pour produire une minuscule portion de l'énergie de la province⁴.

Figure 1



Subventionner l'achat de voitures électriques est un autre moyen que prend le gouvernement du Québec pour promouvoir l'énergie verte⁵. Le programme québécois d'électrification des transports personnels est le plus ambitieux au Canada; il offre une subvention pouvant atteindre 8000 \$ pour l'achat d'un véhicule entièrement électrique ou hybride rechargeable et d'au plus 1000 \$ pour l'achat et l'installation d'une borne de recharge de 240 volts au domicile⁶.

Compte tenu des 2684 véhicules rechargeables neufs⁷ qui ont été vendus au Québec en 2014, le coût de ce programme pour le gouvernement s'élève à environ 22 millions de dollars par an⁸. Il augmentera probablement du fait que les ventes annuelles décrivent une trajectoire à la hausse qui semble vouloir continuer. Qui plus est — et en dépit de cette trajectoire ascendante — la subvention effective par véhicule devrait être beaucoup plus

élevée qu'elle ne l'est actuellement⁹ pour encourager plus qu'une fraction d'un pour cent des automobilistes à acquérir des véhicules rechargeables.

LES AVANTAGES DU DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES PÉTROLIÈRES DU QUÉBEC

En revanche, les projets d'exploitation pétrolière n'ont pas à être subventionnés; il suffit de les autoriser. Même si les cours du pétrole ont chuté ces derniers mois, des entreprises privées demeurent intéressées à développer les ressources pétrolières du Québec dans des régions comme la Gaspésie et l'île d'Anticosti — et ces projets demeurent encore attrayants pour les finances publiques.

En Gaspésie, Junex inc. a récemment produit 2723 barils de pétrole brut léger non sulfuré sur une période de cinq jours, ce qui permet d'espérer une production commerciale de pétrole dès 2016¹⁰. Les coûts de production étant d'environ 20 \$ le baril¹¹, le projet demeure viable même si le cours du brut oscille autour de 50 \$ le baril comme il l'a fait jusqu'à maintenant en 2015¹².

Toutefois, c'est l'île d'Anticosti qui offre le plus vaste potentiel. Selon les évaluations des promoteurs Pétrolia et Junex, il y a dans l'île plus de 40 milliards de barils de pétrole¹³. Même à 50 \$ le baril et en supposant que seulement 3 % de ces réserves soient récupérables, l'exploitation de ce pétrole injecterait environ 160 millions de dollars annuellement dans le trésor québécois sur une période de 30 ans. À 75 \$ le baril, cette somme monte à 978 millions par année¹⁴.

Plutôt que de subventionner l'énergie éolienne et les voitures électriques et de se retrouver en déficit, le gouvernement pourrait dégager un surplus s'il autorisait l'exploitation pétrolière sur l'île d'Anticosti. En combinant les économies qu'entraînerait l'abolition de subventions (695 + 22 millions de dollars) et les redevances probables générées par l'exploitation de nouvelles ressources pétrolières (978 millions), on en arrive à un total d'environ 1,7 milliard de dollars par année pour le gouvernement du Québec (voir la Figure 1).

CONCLUSION

Le pétrole est une source d'énergie indispensable pour une économie moderne et, en tant que principale source utilisée au Canada, il comble 39 % de nos besoins énergétiques totaux¹⁵. Sa densité énergétique en fait une source d'énergie privilégiée dans le secteur des transports, sa composition moléculaire rend ses sous-produits très utiles dans l'industrie pétrochimique et, bien évidemment, il demeure abordable.

Par contre, les parcs éoliens et les voitures électriques ne sont pas économiquement rentables pour l'instant et c'est pourquoi ils dépendent toujours de subventions. Certains prétendent que de tels programmes créent des emplois, mais si on confiait ces sommes au secteur privé, on pourrait créer environ trois fois plus d'emplois¹⁶.

Tant que le pétrole demeure plus abordable que les ressources renouvelables et qu'il nous fournit encore des produits et services essentiels, son utilisation pourra diminuer quelque peu mais il restera une source d'énergie privilégiée au Québec et ailleurs. Puisque nous disposons apparemment de ressources pétrolières exploitables dans notre province, nous aussi pouvons profiter de la création de richesse qu'engendre leur exploitation.

RÉFÉRENCES

1. Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles du Québec, Production d'électricité.
2. Alexandre Shields, « Porte ouverte aux hydrocarbures », *Le Devoir*, 8 avril 2015.
3. Youri Chassin et Guillaume Tremblay, « Les coûts croissants de la production d'électricité au Québec », *Note économique*, Institut économique de Montréal, juin 2013, p. 3. Un journaliste québécois estime que le coût annuel se situera entre 680 millions et 1,2 milliard de dollars d'ici 2021. Voir Francis Vailles, « Surplus d'électricité : une facture de 7,9 milliards », *La Presse*, 27 août 2014.
4. Statistique Canada, Taille des ménages, par province et territoire, Recensement de 2011.
5. Signalons que, dans les régions ou pays où l'électricité est produite au moyen de centrales à combustible fossile, l'achat subventionné de voitures électriques ne serait pas considéré comme un programme d'énergie verte.
6. Gouvernement du Québec, Québec roule à la puissance verte! – Rabais à l'achat ou à la location.
7. Calcul des auteurs : 53 % de 5065, le total canadien. Voir Matthew Klippenstein, « Plug-in Electric Car Sales In Canada, March 2015: Tesla On Top Again (Most Likely) », *Green Car Reports*, 6 avril 2015; Pierre-Marc Durivage, « Rawdon, le domaine de la Volt », *La Presse*, 12 novembre 2014.
8. On estime que la subvention totale pour un véhicule électrique et la borne de recharge à domicile s'élève en moyenne à 8295 \$. Voir Youri Chassin et Guillaume Tremblay, « Doit-on subventionner l'achat de voitures électriques? », *Note économique*, Institut économique de Montréal, novembre 2014, Annexe technique, p. 5.
9. Alors qu'environ 6000 véhicules rechargeables roulent sur les routes du Québec sur un total de 4,5 millions de véhicules personnels (sans compter les motocyclettes, cyclomoteurs ou autocaravanes), la part actuelle de ces véhicules est d'environ 0,13 %. En Norvège, où cette part est dix fois plus importante (1,35 %), on offre des subventions à l'achat de 19 837 \$ en plus de subventions de 2756 \$ par année pour l'utilisation. Voir Société de l'assurance automobile du Québec, *Données et statistiques 2013*, p. 19; Statistics Norway, Road traffic volumes, 2013, mai 2014; Youri Chassin et Guillaume Tremblay, *op. cit.*, note 8, p. 1-2.
10. Yadhullah Hussain, « Tiny Junex Inc dares to dream of oil production in Quebec », *Financial Post*, 25 février 2015.
11. *Ibid.*
12. The Statistics Portal, OPEC basket crude oil price development from February 2014 to February 2015 (in U.S. dollars per barrel).
13. Germain Belzile, « Les avantages du développement de la production pétrolière au Québec », *Note économique*, Institut économique de Montréal, avril 2012, p. 3.
14. Ceci n'inclut pas les droits de pétrole qui évolue en fonction du potentiel connu de pétrole sur le territoire couvert, ni l'impôt sur les sociétés. Voir l'Annexe technique sur le site de l'IEDM pour les hypothèses spécifiques, les sources et les calculs.
15. Statistique Canada, Tableau CANSIM 128-0016 : Disponibilité et écoulement d'énergie primaire et secondaire en térajoules, 2013.
16. Voir l'Annexe technique sur le site de l'IEDM.



Youri Chassin est économiste et directeur de la recherche à l'IEDM et titulaire d'une maîtrise en sciences économiques de l'Université de Montréal. **Bradley Doucet** est réviseur et analyste de politiques à l'IEDM.

L'Institut économique de Montréal est un organisme de recherche et d'éducation indépendant, non partisan et sans but lucratif. Par ses publications, ses interventions et ses conférences, l'IEDM alimente les débats sur les politiques publiques au Québec et partout au Canada en proposant des réformes créatrices de richesse et fondées sur des mécanismes de marché. Il n'accepte aucun financement gouvernemental.