

**COMMUNIQUÉ DE PRESSE**  
**Pour diffusion immédiate**

**LA CHAIRE DE GESTION DU SECTEUR DE L'ÉNERGIE DE  
HEC MONTRÉAL PUBLIE LA 10<sup>e</sup> EDITION DE L'ÉTAT DE L'ÉNERGIE AU QUÉBEC**

---

**Montréal, le 8 février 2024** – Il est encore trop tôt pour distinguer entre les effets de la pandémie, des prix et de la transition énergétique au Québec dans les données de production et de consommation. Les ventes de produits pétroliers, par exemple, ont augmenté de 7 % de 2021 à 2022, et on ajoute toujours plus de gros véhicules au parc automobile. Les données illustrent l'écart entre nos habitudes de consommation d'énergie et les cibles, qui sont encore loin d'être atteintes – par exemple celle de réduction de 40 % de la consommation de produits pétroliers. Ce sont les principaux constats de l'[État de l'énergie au Québec 2024](#), dévoilé aujourd'hui par la [Chaire de gestion du secteur de l'énergie de HEC Montréal](#). Ce bilan annuel qui rassemble les données les plus récentes sur le secteur de l'énergie est réalisé avec le soutien financier du gouvernement du Québec.

**Difficulté de rompre avec l'inertie du passé**

Les tendances relatives à la consommation d'énergie devront changer pour permettre au Québec d'atteindre les cibles de 2030, notamment en matière d'atténuation des gaz à effet de serre. « Pour la 10<sup>e</sup> année consécutive, nous publions l'État de l'énergie au Québec, et constatons que les tendances lourdes ont peu évolué dans le secteur de l'énergie », souligne Pierre-Olivier Pineau, titulaire de la Chaire. Depuis 2014, le parc automobile et la superficie de plancher à chauffer ont continué d'augmenter plus vite que la population, sauf en 2022 où un ralentissement de la croissance a été observée. La performance énergétique des industries demeure inchangée et la consommation énergétique par habitant demeure l'une des plus élevées au monde.

**Nouveaux enjeux**

Nous ne débattons plus de pipelines et des projets de production d'hydrocarbures, comme nous le faisons il y a 10 ans. Maintenant, ce sont les projets d'hydrogène vert, d'autoproduction et de nouveaux consommateurs industriels d'électricité qui font régulièrement la manchette. « Pour réussir la transition, il faudra en priorité réduire notre consommation énergétique afin de mieux absorber les coûts des énergies émergentes et de l'électrification. » rappelle M. Pineau. « Un plus grand recours à l'écofiscalité et à l'économie circulaire, ainsi qu'à des normes d'efficacité, est nécessaire. » poursuit-il.

**Faits saillants**

**Consommation d'énergie et vente de véhicules**

- Les consommations d'essence, de diesel et d'autres produits pétroliers ont continué leur remontée, sans toutefois rattraper les niveaux pré-pandémiques en 2022 .
- La part des ventes des VUS et autres camions à essence continue d'augmenter dans le marché : 70 % en 2022, contre 24 % en 1990.
- En 2022, les véhicules électriques représentaient 13 % des ventes de nouveaux véhicules.

- Au Québec, près de 60 % de l'énergie consommée par le secteur industriel est perdue. Il n'y a qu'environ 26 certifications de la norme internationale de système de gestion de l'énergie (ISO 50001) à l'échelle du Canada, dont environ 5 au Québec, contre 5 523 en Allemagne.

### Électricité : des besoins importants en puissance et en énergie

- 216 TWh ont été produits au Québec en 2022 par Hydro-Québec et des producteurs privés. Hydro-Québec envisage que 40 TWh de plus seront nécessaires d'ici 2035 (+18 %), malgré des économies d'énergie prévues de 21 TWh.
- Aux 46 000 MW de puissance installée au Québec, Hydro-Québec estime qu'il faudra ajouter environ 15 000 MW (+33 %), tout en réussissant à éviter de consommer 3 500 MW aux heures de pointe en 2035.
- L'interfinancement des clients résidentiels (c'est-à-dire la portion des coûts assumée par les clients industriels et commerciaux) a encore augmenté en 2022. Les clients industriels paient 105 % des coûts de leur consommation, et 133 % pour les clients commerciaux, comparativement à moins de 86 % pour les clients résidentiels.
- Les ménages ayant des revenus de plus de 150 000 \$ en 2019 ont consommé en moyenne plus de 25 000 kWh, alors que les ménages gagnant moins de 40 000 \$ n'ont consommé que 13 000 kWh. Les ménages mieux nantis sont donc ceux qui bénéficient le plus de l'interfinancement : il représentait une réduction de 319 \$ en 2022 pour ceux ayant un revenu supérieur à 150 000 \$ contre seulement 164 \$ pour ceux au revenu inférieur à 40 000 \$.

### Nouvelles filières énergétiques

- Malgré leur importance pour la transition énergétique, il n'existe actuellement aucun recensement officiel et public, tant fédéral que provincial, de l'ensemble des projets des nouvelles filières énergétiques.
- **Biocombustibles liquides.** En 2023, les capacités de production de biodiesel et d'éthanol sont restées quasi inchangées par rapport à 2021.
- **Gaz naturel renouvelable (GNR).** En date de septembre 2023, le GNR représentait un peu plus de 1 % des volumes dans le réseau gazier, alors que la cible est de 2 % en 2023. Le 2 % devrait être atteint à l'automne 2024. Ce GNR provenait du Québec, mais majoritairement de l'Ontario. Près de 90 % du GNR produit au Québec est exporté aux États-Unis, où il est possible de le valoriser à meilleur prix. En 2023, le tarif du GNR était d'environ 20 \$/GJ, comparativement à environ 3-7 \$/GJ pour le gaz naturel fossile.
- **Hydrogène.** En 2023, l'hydrogène représentait moins de 1 % du bilan énergétique québécois, dont au moins 91 % étaient faits à partir d'hydrocarbures (hydrogène gris) et seulement 2 % à partir d'électricité renouvelable (hydrogène vert). Le nombre de projets d'hydrogène vert répertoriés qui étaient à l'étude, en attente d'autorisation de bloc d'énergie et d'autoproduction, ou en développement, est passé de 4 à 14, de 2022 à 2023, totalisant une production de plus de 900 000 kg d'hydrogène vert par jour et une puissance totale d'électrolyseur de 3 000 MW.

### Défis régionaux

- Le nombre de véhicules par 1 000 habitants a augmenté dans toutes les régions du Québec entre 2010 et 2021, sauf en Montérégie. La moyenne québécoise est passée de 543 véhicules par 1 000 habitants en

2010 à 580 en 2021. Les données régionales de la SAAQ pour 2022 n'étaient pas disponibles, mais une baisse du nombre de véhicules par 1 000 habitant est observée à l'échelle du Québec.

- Les ventes annuelles de carburant par habitant, par contre, diminuent au Québec: de 1 083 litres en 2010 à 956 litres en 2022. Elles ont cependant augmenté dans quatre régions: Mauricie, Estrie, Nord-du-Québec et Gaspésie.
- Ce sont dans les régions où il y a le plus de voitures qu'il y a aussi le plus d'autobus (incluant les autobus scolaires). Ainsi, c'est en Abitibi-Témiscamingue, Chaudières-Appalaches et Gaspésie qu'il y a le plus d'autobus (plus de 3 par 1 000 habitants) et un grand nombre de véhicules (plus de 650 par 1 000 habitants). Dans les régions plus urbaines (Capitale-Nationale, Laval et Montréal), on retrouve à la fois moins d'autobus (entre 2 et 2,7 par 1 000 habitants) et moins de véhicules (de 392 à 582 par 1 000 habitants).

**Pour en savoir plus**, consultez l'[État de l'énergie au Québec 2024](#), par Johanne Whitmore et Pierre-Olivier Pineau.

[Inscrivez-vous](#) au lancement virtuel, le 8 février, à 10h30.

#### **À propos de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie de HEC Montréal**

Créée en 2013, la [Chaire](#) a pour mission d'augmenter les connaissances sur les enjeux liés à l'énergie, dans une perspective de développement durable, d'optimisation et d'adéquation entre les sources d'énergie et les besoins de la société. Elle publie l'État de l'énergie au Québec depuis 2014, et en collaboration avec le gouvernement du Québec depuis 2019.

– 30 –

**Contact** : Andréanne Gagnon, Conseillère principale en relation avec les médias, HEC Montréal  
438 827-1716 | [andreanne.gagnon@hec.ca](mailto:andreanne.gagnon@hec.ca)