

Commission des transports et de l'environnement

**Consultations particulières et auditions publiques sur le
document de consultation intitulé :**

**« Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du
Québec pour 2030 »**

Mémoire de la Fondation David Suzuki

1^{er} octobre 2015



Crédits photos : Centre for Alternative Technology/Philippe 2009/Shever – FLICKR



**Fondation
David
Suzuki**

LES SOLUTIONS SONT DANS NOTRE NATURE

Table des matières

Introduction.....	3
Les défis du Québec.....	4
Pour une révolution dans nos transports.....	6
Conclusion	8

Introduction

La lutte aux changements climatiques est le plus grand défi de ce siècle. Alors que le dérèglement climatique apparaissait comme une menace diffuse et éloignée dans le temps il y a à peine quelques années, nous sommes aujourd'hui entrés dans une ère de conséquences, comme l'affirme Al Gore en paraphrasant Winston Churchill. Les événements météorologiques extrêmes sont devenus plus fréquents et surtout plus intenses, provoquant une explosion des pertes assurées et non assurées à travers le monde. Les inondations affectent des centaines de millions de personnes annuellement, en hausse constante au cours des dernières décennies. Les sécheresses récurrentes comme celle qui affecte la Californie réduisent la production alimentaire mondiale et provoquent une augmentation du prix de l'alimentation. Les incendies de forêt se succèdent à un rythme accéléré, tout comme les infestations d'insectes. Les océans s'acidifient à un rythme inégalé en 50 millions d'années¹, mettant en péril la chaîne alimentaire marine. Notre planète se transforme sous nos yeux alors que les concentrations de CO₂ dans l'atmosphère dépassent 400 parties par millions, un seuil inégalé en 3.6 millions d'années².

Dans son Encyclique publiée plus tôt cette année, le Pape François rappelait que la lutte aux changements climatiques était un impératif moral. Au Québec, plus de 35 000 personnes se sont déclarées objecteurs de conscience face au péril climatique en signant le Manifeste pour un Élan Global³ qui appelle à une transformation complète de notre modèle énergétique. Jamais l'urgence d'agir pour préserver le climat ne s'est fait sentir avec autant d'acuité. Ne pas agir décisivement à ce point de notre histoire serait le signe de notre échec moral. Comme d'autres générations avant nous, nous devons nous élever devant l'Histoire et agir dans l'intérêt des générations qui nous suivront. Nous sommes la première génération humaine qui laissera derrière elle des ressources moins abondantes que celles dont nous avons bénéficié. Nous sommes aussi la dernière génération à pouvoir infléchir le cours de l'histoire.

Le dérèglement climatique n'est pas une fatalité. Les travaux du Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) indiquent que la principale incertitude quant à l'évolution future du climat est la nature des choix que nous allons faire au cours des prochaines années quant à l'évolution de nos émissions de gaz à effet de serre (GES). Cela signifie que nous avons encore la possibilité de déterminer l'évolution future du climat. La prescription du GIEC est claire : nous devons réduire les émissions mondiales de GES de 40% à 70% d'ici 2050 par rapport aux niveaux de 2010. Pour les pays développés, cet objectif doit être de 80% à 95% en 2050 par rapport aux niveaux de 1990.⁴

Autre bonne nouvelle, le mouvement s'accélère dans le monde pour réduire les émissions de GES. La Chine vient d'annoncer son intention de créer un marché du carbone dès 2017⁵. Par l'entremise de leur « Clean Power Plan », les États-Unis comptent diminuer leurs émissions de

¹ <http://ocean.si.edu/ocean-acidification>

² <http://www.scientificamerican.com/article/ice-free-arctic-in-pliocene-last-time-co2-levels-above-400ppm/>

³ <http://elanglobal.org/>

⁴ Citations p-4 du document de consultation du MDDELCC. Deux documents du GIEC.

⁵ http://www.nytimes.com/2015/09/25/world/asia/xi-jinping-china-president-obama-summit.html?_r=0

carbone issues du secteur énergétique de 32% sous les niveaux de 2005 d'ici 2030⁶. L'Europe s'est engagée à réduire ses émissions de GES d'au moins 40% par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2030⁷. En Amérique du Nord, l'Ontario a annoncé son intention de se joindre au marché du carbone avec le Québec et la Californie. 21 États et Provinces ont signé le Under 2 MOU qui vise à limiter les émissions de GES de chaque juridiction signataire de 80 à 95% par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2050⁸. Ce qui était impensable il y a quelques années à peine devient réalité. Le Québec fait partie de ce mouvement et doit maintenant se donner l'élan qui lui permettra de se placer sur une trajectoire d'émissions compatible avec les cibles fixées par le GIEC.

Les défis du Québec

Le Québec a réalisé d'importants progrès depuis 1990 en matière de lutte aux changements climatiques. Il a réduit ses émissions de 8% entre 1990 et 2012, soit de 84,7 Mt à 78 Mt alors que son PIB s'accroissait de 54,6% et sa population de 15,6%. Le gouvernement propose aujourd'hui d'établir une cible de réduction des émissions de GES de 37,5% d'ici 2030 sur la base de 1990. Cette cible inscrit le Québec sur une trajectoire qui permet d'envisager l'atteinte de sa cible de réduction de 80% de ses émissions de GES en 2050 dans le cadre de l'Under 2 MOU. Bien que la Fondation David Suzuki (FDS) soutienne cette cible et invite le gouvernement à la considérer comme une **cible minimale**, la FDS propose tout de même une cible de réduction des émissions de GES de 40% d'ici 2030 par rapport à 1990, sachant que tous les efforts consentis à court terme permettront de diminuer les efforts requis sur l'horizon 2030 à 2050 qui devront être encore plus exigeants.

Les Québécois favorables à une action vigoureuse sur les changements climatiques

Un sondage réalisé par *Environics* en août 2015 pour le compte de la Fondation David Suzuki démontre que 64% des Québécois et 70% des Montréalais croient que les changements climatiques sont en cours et qu'ils sont causés par l'Homme. Il s'agit de la proportion la plus élevée au Canada après la Colombie-Britannique.

80% des Québécois se disent inquiets des changements climatiques, et un Québécois sur cinq se voit extrêmement inquiet. 53% des Québécois considèrent que c'est au gouvernement de prendre des mesures pour provoquer les changements nécessaires dans l'industrie et chez les consommateurs. 70% des Québécois et 75% des Montréalais appuient la signature d'une entente ambitieuse sur le climat à Paris même si cela implique des pertes d'emplois ou l'augmentation du prix des biens et services, soit respectivement la proportion la plus élevée pour une province et pour une région métropolitaine au Canada. Les Québécois se rangent très clairement derrière le gouvernement du Québec dans sa volonté d'agir avec détermination pour lutter contre les changements climatiques.

⁶ <https://blog.epa.gov/blog/2015/08/6-things-clean-power-plan/>

⁷ http://ec.europa.eu/clima/citizens/eu/index_en.htm

⁸ http://under2mou.org/?page_id=10

Selon l'inventaire 2012 des émissions de GES du Québec, l'intensité des émissions de GES par rapport au PIB a diminué de 40,5 % entre 1990 et 2012, passant de 0,40 à 0,24 kt éq. CO₂ par M\$ de PIB. Il s'agit d'un rythme annuel moyen de diminution de l'intensité carbone de 1,84%. Entre 2007 et 2012, ce rythme annuel moyen était d'environ 5%. En postulant une croissance de 45% du PIB du Québec entre 2012 et 2030, soit une croissance annuelle moyenne comparable à celle de la période 1990-2012, l'intensité carbone PIB doit diminuer de 4% par année d'ici 2030, puis de 4,6% entre 2030 et 2050 pour atteindre respectivement des cibles de -37,5% et -80%. Au plan absolu, les émissions du Québec ont diminué de 1,4% par année de 2007 à 2012. L'atteinte des cibles proposées pour 2030 et 2050 requerra une diminution annuelle de 1,6%, d'ici 2030, puis de 2,1% par année de 2030 à 2050, ce qui demeure ambitieux, mais réalisable.

Ces données démontrent que l'évolution naturelle des émissions et de l'intensité carbone de l'économie québécoise permettent d'envisager que la cible proposée pourra être atteinte. Cependant, ces chiffres masquent le fait que le Québec a déjà épuisé plusieurs sources de réductions de GES facilement réalisables et abordables et doit maintenant s'attaquer à des tendances lourdes d'émissions, notamment en transport et aménagement, qu'il n'a pas encore réussi à infléchir. La Fondation David Suzuki considère que le Québec fera bientôt face à des limites infranchissables s'il n'amorce pas dès maintenant un virage fondamental dans ces domaines pour privilégier les transports collectifs et la densification urbaine.

Le document de consultation du gouvernement souligne qu'il existe au Québec un potentiel réalisable de réductions d'émissions de GES de 10 Mt sur l'horizon 2030, en plus de 5 Mt supplémentaires si des mesures additionnelles, plus contraignantes, sont adoptées. La Fondation David Suzuki encourage le gouvernement à mettre dès maintenant en place ces mesures, notamment celles s'appliquant au secteur des transports. Sur un total de 24,8 Mt de réductions qui devront être obtenues sur l'horizon 2030, le gouvernement affirme que 9,8 Mt – ou 40% – devront être obtenues par le biais d'achats de crédits à l'étranger. La Fondation David Suzuki considère qu'il devrait s'agir d'un pourcentage maximum et que des efforts devraient être déployés pour maximiser les réductions d'émissions sur le territoire du Québec.

La Fondation David Suzuki est favorable, jusqu'à un certain seuil, à l'obtention de réductions de GES par le biais d'achat de crédits réalisés à l'extérieur du Québec. Cette stratégie permet d'obtenir des réductions à moindre coût et donc de diminuer le coût pour l'ensemble de l'économie et ce, sans compromettre l'intégrité scientifique des efforts de réduction. Certains tenteront sans aucun doute de dénoncer cette « fuite de capitaux » engendrée par l'achat de crédits de carbone à l'étranger, qui pourrait s'élever à 327 millions \$ en 2030 selon les calculs du gouvernement (en utilisant la cible de -37,5%). À titre de comparaison, rappelons que les importations de pétrole représentent actuellement pour le Québec une fuite de capitaux de 12 à 14 milliards \$ par année. La diminution du tiers des importations de pétrole anticipée suite aux actions entreprises pour réduire les émissions de GES permettra au Québec de réduire cette fuite de capitaux de plus de 4 milliards \$ par année, et fort probablement plus encore si l'on tient compte d'un prix du baril de pétrole à 148\$ tel que projeté par le gouvernement à l'horizon

2030. Le gain net pour le Québec de la réduction des importations de pétrole sera donc au moins 10 fois supérieur aux fuites de capitaux reliées au marché du carbone.

Finalement, si la question de l'impact de la lutte aux changements climatiques sur la compétitivité des entreprises québécoises est légitime et ne doit pas être occultée, La Fondation David Suzuki rappelle qu'on n'a recensé aucun cas d'industrie ou d'entreprise québécoise qui se serait délocalisée en raison de l'impact du marché du carbone ou d'autres mesures relatives à la lutte aux changements climatiques sur leur compétitivité. Bien au contraire, plusieurs industries, comme celle de l'aluminium, vantent la faible empreinte carbone de leurs produits sur les marchés internationaux et en font un avantage comparatif.

Pour une révolution dans nos transports

Le secteur du transport représentait 44,7% des émissions du Québec en 2012, en hausse de 25,7% depuis 1990. Bien que la tendance à la hausse des émissions dans ce secteur semble s'être atténuée depuis quelques années, plusieurs données continuent d'inquiéter dans ce secteur qui représente à lui seul près de la moitié du bilan carbone du Québec, 75% de sa consommation de pétrole et un déficit commercial de l'ordre de 25 milliards \$. Il est de plus en plus évident que le Québec a dans une certaine mesure perdu le contrôle de ses transports.

Le parc automobile du Québec croît présentement deux fois plus vite que la population, étant passé de 5,6 millions de véhicules en 2008 à 6,2 millions en 2013⁹, alors que la population du Québec est passée de 7,7 millions d'habitants à 8,2 millions pour la même période.¹⁰ Vers la fin des années 1980, il se vendait un véhicule utilitaire sport (VUS) pour 3 voitures standards, alors qu'aujourd'hui, c'est un VUS pour une voiture standard.¹¹ Sans surprise, les émissions de GES des camions légers, catégorie de véhicule à laquelle appartiennent les VUS, ont augmenté de 100% depuis 1990 alors que celles des véhicules de promenade diminuaient de 12,8%.¹²

Au cours de la même décennie, la part du revenu annuel des ménages consacrée au transport est passée de 15% à 20% du revenu annuel. Une partie de cette augmentation est liée à la hausse du prix de l'essence, mais la préférence des Québécois pour les VUS a également contribué à cette hausse. En effet, le coût moyen d'achat d'un VUS est de 35 000 \$, celui d'un véhicule de promenade est de 25 000 \$. Le coût annuel de possession d'un véhicule compact est de 6550 \$, celui d'un VUS moyen est de 9975\$. Les ménages déboursent donc en moyenne 3425\$ de plus par année pour rouler dans un véhicule plus gros.¹³ Dans ce contexte, l'effort financier demandé aux ménages pour atteindre la cible de réduction des émissions de GES du Québec, soit 127\$ par année pour un ménage avec deux enfants, apparaît raisonnable. La

⁹ <http://www.saaq.gouv.qc.ca/rdsr/sites/files/12014001.pdf>

¹⁰ http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/structure/qc_1971-20xx.htm

¹¹ http://www.rncreq.org/images/UserFiles/files/RNCREQ_Etude_economique_interieur_LR_resume-decideurs.pdf

¹² <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2012/inventaire-1990-2012.pdf>

¹³ <http://expertise.hec.ca/gridd/wp-content/uploads/2011/11/Les-co%C3%BBts-r%C3%A9els-de-l%E2%80%99automobile-un-enjeu-mal-per%C3%A7u-par-les-consommateurs-et-les-institutions.pdf>

Fondation David Suzuki recommande au gouvernement de mettre en place un bonus-malus pour orienter les préférences d'achat de véhicules des Québécois dans les meilleurs délais. Un tel programme encouragera les ménages qui le souhaitent à se procurer des véhicules moins énergivores, et à réduire leur facture de transport d'un montant largement supérieur aux 127\$ qui leur sera demandé en 2030. Un bonus-malus bien conçu serait une mesure d'écofiscalité clé à effet neutre sur les revenus de l'État, mais qui orienterait le comportement des consommateurs dans le sens des objectifs du Québec.

Il est également urgent que le Québec mette en place un programme d'inspection obligatoire des véhicules automobiles. Une faible proportion des véhicules en circulation au Québec est en mauvais état et contribue de manière disproportionnée aux émissions de GES et à la pollution atmosphérique qui affecte particulièrement les enfants et les aînés. Il est inéquitable qu'une majorité d'automobilistes qui entretiennent bien leurs véhicules doivent subir les conséquences du mauvais entretien d'une minorité de véhicules. Il serait aussi inéquitable d'exiger de l'ensemble des Québécois des changements de comportement plus importants sans s'être préalablement attaqué aux mauvais comportements d'une minorité de propriétaires de véhicules.

La Fondation se réjouit également que la question des péages routiers soit mentionnée dans le document de consultation du gouvernement. À l'heure où le gouvernement met de l'avant les concepts d'utilisateur-payeur et de pollueur-payeur et où l'on cherche à autofinancer plusieurs services de l'État, la gratuité des routes est de plus en plus problématique, d'autant plus lorsque l'on constate que le réseau routier québécois souffrait d'un déficit d'entretien de 8,6 milliards \$ en 2007¹⁴. Les péages routiers permettraient au Québec de se donner un outil de gestion de la demande en transport plutôt que de se contenter d'augmenter constamment l'offre, sachant que toute augmentation de l'offre routière se trouve généralement saturée en six années. L'approche du Québec en transports est une fuite en avant aussi coûteuse que vaine. Un virage à 180 degrés doit être pris.

À cet égard, les investissements du Québec en transports collectifs, notamment par l'entremise du fonds vert, sont insuffisants. Des progrès importants ont été réalisés depuis 2006, avec une offre de transports collectifs qui s'est accrue de 28,5%, provoquant une croissance de l'achalandage de 15,6%. Cependant, le rythme des investissements a ralenti depuis quelques années et des inquiétudes persistent quant à l'utilisation de sommes du fonds vert pour financer le maintien d'actifs existants plutôt qu'une augmentation de l'offre. La Fondation David Suzuki souhaite faire part de son inquiétude devant le risque que le financement du Fonds Vert permette au Ministère des Transports du Québec de réallouer des fonds vers le transport routier. La coalition Transit, à laquelle la Fondation prend part, fera des représentations à cet égard.

¹⁴ <http://ocpm.qc.ca/sites/import.ocpm.aegirvps.net/files/pdf/P33/7r.pdf>

Rappelons finalement que les investissements dans les transports collectifs génèrent 2,7 fois plus d'emplois et 2,5 fois plus de retombées économiques au Québec que les investissements dans le transport routier.¹⁵ Avec un déficit commercial de 25 milliards \$ creusé par le couple pétrole-automobile, une congestion routière endémique qui coûte 3 milliards \$ dans la région métropolitaine¹⁶ et une économie qui a grandement besoin d'être vitalisée, il est incompréhensible que le Québec ne soit pas plus proactif dans le virage vers les transports collectifs. Nous n'avons simplement plus les moyens d'attendre.

Conclusion : vers une stratégie gouvernementale de lutte aux changements climatiques

Le Québec a établi sa stratégie de lutte aux changements climatiques autour de trois éléments clés : le Système de plafonnement et d'échange des droits d'émissions (SPEDE), le Fonds Vert et le Plan d'action sur les changements climatiques (PACC) 2006-2012 et 2013-2020. Ces innovations sont directement responsables des succès du Québec en matière de lutte aux changements climatiques, mais elles ne peuvent à elles seules garantir la mise en valeur du potentiel de réduction de GES du Québec ou la cohérence des actions gouvernementales.

La Fondation David Suzuki est d'avis que la lutte aux changements climatiques doit être élevée au statut de stratégie engageant l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux et paragouvernementaux, avec des mécanismes d'imputabilité et de reddition de compte qui obligeront l'ensemble de l'appareil gouvernemental à se conformer aux objectifs de réduction des émissions de GES mis de l'avant par le Québec. La création d'un secrétariat des changements climatiques relevant du Ministère du conseil exécutif permettrait de renforcer cette cohérence et cette imputabilité souhaitées dans l'action gouvernementale. La Fondation souhaite mentionner que cette recommandation n'est aucunement un désaveu de la qualité du travail réalisé au sein du MDDELCC, mais plutôt une reconnaissance des limites de l'action d'un ministère sectoriel sur l'ensemble de l'appareil gouvernemental.

Le gouvernement du Québec devrait dès maintenant identifier et éliminer les mesures qui vont à l'encontre de l'atteinte de sa cible de réduction des GES, tel que les subventions aux combustibles fossiles.¹⁷ Il devrait également établir un test climat, c'est-à-dire une analyse obligatoire des impacts sur les émissions de GES des stratégies, plans et programmes gouvernementaux comme cela se fait couramment pour les finances publiques ou la pauvreté. De cette manière, les stratégies en transport, la politique énergétique et les autres stratégies et politiques gouvernementales s'aligneraient les unes aux autres.

¹⁵ http://www.ccm.ca/~media/Files/News/2010/10_11_26_ccm_etude-transport_fr.pdf

¹⁶ https://www.usherbrooke.ca/environnement/fileadmin/sites/environnement/documents/Essais_2013/Bourque_J-P_2013-03-04_.pdf

¹⁷ En septembre 2009, les dirigeants du G20 ont convenu de «rationaliser et éliminer progressivement, à moyen terme, les subventions inefficaces aux combustibles fossiles qui encouragent la surconsommation ». <http://www.oecd.org/site/tadffss/reports-to-g20-fossil-fuel-subsidies.htm>

Par ailleurs, un souci de cohérence devrait animer le gouvernement lorsqu'il est appelé à prendre des décisions sur l'exploration, l'exploration et le transport pétrolier en sol québécois. Ni le gouvernement ni les promoteurs n'ont à ce jour démontré que leurs projets étaient compatibles avec l'élimination quasi complète des émissions de GES à l'horizon 2050. Par ailleurs, comment le gouvernement peut-il justifier de fermer les yeux sur les émissions de GES du projet Énergie Est de TransCanada qui induira annuellement de 30 à 32 millions de tonnes de CO₂e d'émissions additionnelles dans les sables bitumineux¹⁸, soit près de deux fois les réductions d'émissions de GES que le Québec aura atteintes en 30 ans d'efforts de 1990 à 2020? Exiger des efforts supplémentaires des industries et des citoyens québécois tout en refusant de considérer les émissions de la plus grande infrastructure pétrolière de l'histoire du Canada est une contradiction qui risque de faire perdre au Québec toute crédibilité sur la question du climat lorsque viendra le temps de mobiliser l'ensemble de la société québécoise en vue d'atteindre la cible de 2030.

Finalement, la Fondation David Suzuki invite le gouvernement à accélérer la mise en œuvre des mesures du PACC 2013-2020 qui n'ont pas encore été déployées et dont les retards dévient le Québec de la trajectoire qu'il s'est imposée en se donnant des cibles ambitieuses pour 2020, et bientôt pour 2030. La Fondation David Suzuki réitère en terminant son appui à la cible proposée par le gouvernement du Québec, bien que nous proposons une cible un peu plus ambitieuse, soit une réduction des émissions de GES de 40% d'ici 2030. La FDS offre son entière collaboration au gouvernement pour l'appuyer dans la mise en œuvre de mesures qui permettront d'atteindre cette cible. Il s'agit d'un défi très important pour la Québec, autant que pour l'ensemble du monde. Le leadership du Québec doit être salué et nous espérons que l'adoption de la cible traversera les lignes partisans et fera l'objet d'un vote unanime de l'Assemblée nationale.

¹⁸ <http://www.pembina.org/reports/energy-east-climate-implications.pdf>

