Un virage énergique

DEVANT L'INACTION DU FÉDÉRAL, LES PROVINCES S'ATTAQUENT AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Fondation David Suzuki

Un virage énergique

DEVANT L'INACTION DU FÉDÉRAL, LES PROVINCES S'ATTAQUENT AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Fondation David Suzuki

LES SOLUTIONS SONT DANS NOTRE NATURE

Un virage énergique : Devant l'inaction du fédéral, les provinces s'attaquent aux changements climatiques

© 2008 Fondation David Suzuki

ISBN 978-1-897375-16-7

Catalogage avant publication disponible auprès
de la Bibliothèque nationale du Canada

Auteur
Dale Marshall, Ottawa, analyste en politiques sur les changements climatiques
pour la Fondation David Suzuki

Remerciements
Tous nos remerciements aux personnes suivantes pour leurs commentaires et leur précieuse collaboration : Ian Bruce, Cherise Burda (Institut Pembina), Morag Carter, Ann Coxworth (Saskatchewan Environmental Society), Brian Davis, Ecology Action Centre, Ecology North, Environmental Coalition of PEI, José Etcheverry, Steven Guilbeault, Ian Hanington, Nicholas Heap, Paul Lingl, Mark Lutes, New Brunswick Conservation Society, Jean-François Nolet, Nashina Shariff, Sierra Club Canada – section Atlantique, Gaile Whelan-Enns, Brian Yourish, le personnel et les bénévoles de la Yukon Conservation Society.

La réalisation de ce rapport a été rendue possible grâce aux généreuses contributions financières de nombreuses personnes et de la Fondation Stephen R. Bronfman.

LA FONDATION
STEPHEN R. BRONFMAN
FOUNDATION

Les gaz à effet de serre émis lors de la fabrication du papier utilisé pour ce rapport ont été compensés par des investissements dans des projets d'énergie renouvelable.

La Fondation David Suzuki
2211 West 4th Avenue, Suite 219
Vancouver, BC, Canada V6K 4S2
Site Web : www.davidsuzuki.org
Courriel : climate_change@davidsuzuki.org
Téléphone : (604) 732-4228
Télécopieur : (604) 732-0752

Photographies : Getty Images; page 22 par David Dodge, Institut Pembina 2005; page 64 par iStock International Inc.; pages 11, 46, 55, et 71 par First Light Associated Photographers Inc.

Conception graphique et production : Alaris Design
Traduction : Communications Pierre René de Cotret

Table des matières

INTRODUCTION 1
Le manque de volonté du gouvernement fédéral 3
Il reste beaucoup de travail à accomplir 4
Chacun doit faire sa juste part 6
Il faut un plan d'ensemble 7
Conclusion 10

COLOMBIE-BRITANNIQUE 12
ALBERTA 20
SASKATCHEWAN 25
MANITOBA 30
ONTARIO 38
QUÉBEC 47
NOUVEAU-BRUNSWICK 53
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD 59
NOUVELLE-ÉCOSSE 64
TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR 69
YUKON 75
TERRITOIRES-DU-NORD-OUEST 80
NUNAVUT 83

RÉFÉRENCES 88
NOTES 90

Introduction

En deux ans, beaucoup de choses ont changé dans le dossier de la lutte aux changements climatiques au Canada. Quand la Fondation David Suzuki a évalué pour une première fois le plan de lutte aux changements climatiques des provinces et des territoires, en 2005, les résultats étaient pour le moins décevants. Quelques provinces seulement avaient des politiques concrètes et peu d'entre elles avaient un plan global en vigueur. De plus, bien qu'un certain nombre de mesures efficaces avaient été proposées, et que certaines avaient même été implantées, on ne retrouvait pas de politiques communes à toutes les provinces et aucun gouvernement provincial n'avait véritablement pris les devants pour s'attaquer au problème de façon énergique.

En juin 2006, toutefois, le Québec a dévoilé son plan d'action sur les changements climatiques, ce qui a marqué le début d'un virage au Canada. Le plan du Québec n'était pas parfait, mais il avait notamment le mérite de s'attaquer au secteur des transports, le secteur le plus fortement en hausse et le principal responsable des émissions de gaz à effet de serre (GES). Jusqu'alors, la plupart des politiques canadiennes reposaient essentiellement sur des mesures volontaires et des programmes incitatifs – une approche qui a l'avantage de ne pas bousculer les habitudes des citoyens, mais qui apporte très peu de résultats concrets. Le Québec n'a pas eu peur d'adopter des politiques fortes, au risque de susciter certaines oppositions. Ainsi, le gouvernement a adopté une réglementation sur les véhicules et les bâtiments, et il a mis sur pied la toute première taxe sur le CO_2 à grande échelle en Amérique du Nord. Même si le niveau de cette taxe est peu élevé, elle crée un précédent et permet d'implanter une approche, nécessaire, en vertu de laquelle les émetteurs de carbone doivent payer pour leurs émissions. Évidemment, les détracteurs de cette taxe l'ont décrite comme une pénalité...

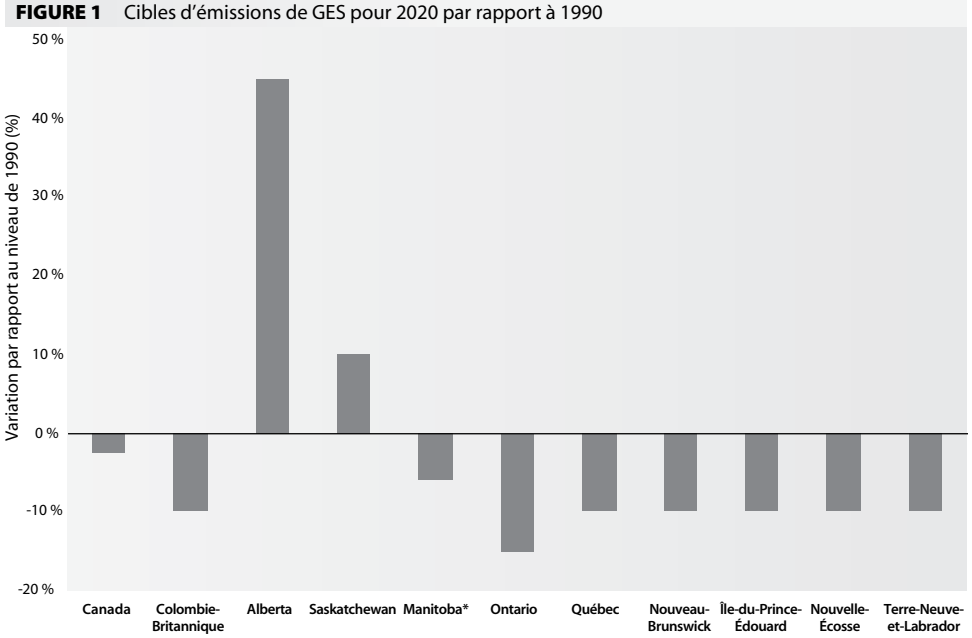
Par la suite, les changements se sont accélérés au pays. La Colombie-Britannique (C.-B.) est devenue un chef de file au même titre que le Québec, notamment en adoptant aussi une taxe sur le carbone. Cette taxe – qui a été implantée quelques mois seulement après son adoption – a été fixée à un niveau de départ cinq fois plus élevé que celui du Québec et elle augmentera rapidement par la suite. La C.-B. prévoit aussi implanter un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions qui imposera des réductions d'émissions à l'industrie lourde. (Le Québec vient lui aussi de lancer un programme semblable). La C.-B. a établi des cibles obligatoires de réduction des polluants ayant un

impact sur le réchauffement climatique. Elle a également annoncé l'adoption de normes sévères pour les véhicules, semblables à celles de la Californie, et d'un code du bâtiment favorisant les économies d'énergie. Finalement, le gouvernement de la C.-B. s'est engagé à devenir carboneutre d'ici 2012 et il encourage les municipalités à faire de même (123 ont déjà emboîté le pas).

D'autres provinces ont également fait des pas importants dans la bonne direction. Le Manitoba a adopté les mêmes cibles obligatoires que la C.-B. et il a amélioré son plan de lutte aux changements climatiques pour le rendre sensiblement plus efficace que celui de 2002 dans la plupart des secteurs. Quant à l'Ontario, qui avait adopté une approche au cas par cas jusqu'ici, elle a changé de cap en 2007 et élaboré un plan à la portée résolument plus vaste. Récemment, la province a comblé l'une des plus importantes lacunes de son plan original en annonçant son intention d'adopter un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions pour l'industrie lourde.

Même certaines provinces jusqu'ici indifférentes ou hostiles à la lutte aux changements climatiques ont changé d'attitude. En Saskatchewan, par exemple, l'ancien gouvernement du NPD, qui s'était classé au dernier rang lors de notre évaluation précédente, a présenté en 2007 son premier plan – avec des cibles ambitieuses de réduction des GES. (Le Saskatchewan Party, élu en novembre 2007, a par la suite conservé les cibles, mais abandonné certains éléments importants du plan). Le Nouveau-Brunswick a aussi présenté un premier plan, accompagné de cibles de réduction importantes. En fait, la plupart des provinces et territoires ont maintenant adopté des cibles visant à réduire leurs émissions en deçà de leur niveau de 1990 d'ici 2020 (voir la figure 1).

FIGURE 1 Cibles d'émissions de GES pour 2020 par rapport à 1990



* La cible du Manitoba est pour 2012. La province n'a pas encore de cible pour 2020.

Quatre provinces (Québec, C.-B., Ontario et Manitoba) se sont engagées à adopter des systèmes de plafonnement et d'échange de droits d'émissions avec des limites en chiffres absolus, ce qui constitue clairement un désaveu de l'approche du gouvernement fédéral basée sur l'intensité des émissions. Cela signifie que le trois quarts de la population canadienne réside désormais dans des provinces dont la réglementation sur les émissions de l'industrie lourde est plus musclée que celle du gouvernement fédéral. Au total, ces provinces sont responsables de la moitié des émissions de GES du Canada.

Le manque de volonté du gouvernement fédéral

Ces changements dans l'approche des provinces sont d'autant plus importants que le gouvernement fédéral continue à aborder la question des changements climatiques de façon très peu vigoureuse. En fait, la tactique du gouvernement conservateur a été de couper le financement de différents programmes déjà en place, puis de les réimplanter, mais avec un financement réduit. Les Conservateurs de Stephen Harper ont critiqué, avec raison, le bilan peu reluisant du gouvernement libéral précédent en matière de changements climatiques. Mais maintenant les conservateurs réintroduisent le même genre de programmes incitatifs inefficaces que leurs prédécesseurs...

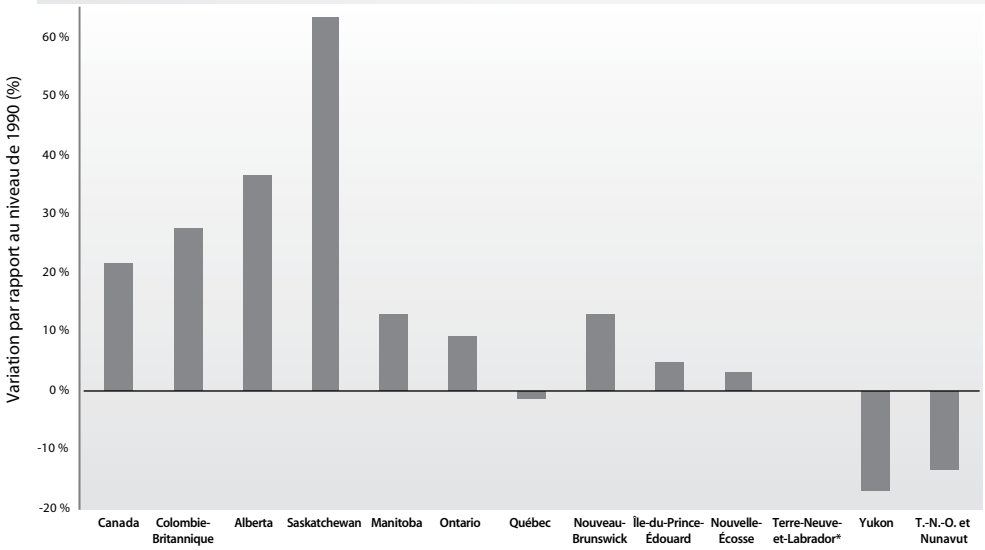
Le gouvernement actuel a récemment présenté un « plan » en réponse à l'adoption de la *Loi de mise en oeuvre du Protocole de Kyoto* – une loi adoptée grâce au vote des partis d'opposition, contre le gré des Conservateurs. Ce plan, déposé uniquement pour répondre aux exigences de la Loi, démontre bien l'inefficacité de cette approche puisque plusieurs des réductions d'émissions prévues dans le cadre de ces programmes ont dû être révisées à la baisse par rapport aux projections de l'an dernier.

Il faudra quatre ans pour mettre au point le mécanisme retenu par le gouvernement fédéral pour faire payer les pollueurs pour leurs émissions de carbone et il s'agira d'un système peu contraignant et basé sur l'intensité des émissions – une approche déjà vivement décriée. (L'intensité des émissions consiste à mesurer la quantité de GES par unité de production – le nombre de tonnes de GES par millier de barils de pétrole produit, par exemple.) Jusqu'ici, seuls les gouvernements qui s'opposent clairement à la lutte aux changements climatiques ont proposé des cibles de réduction basées sur l'intensité des émissions, et leurs émissions ont continué à augmenter. D'ailleurs, selon quatre études indépendantes (réalisées par la Deutsche Bank, l'Institut C.D. Howe, la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, et l'Institut Pembina), le Canada ne réussira pas à atteindre ses cibles de 2020 – pourtant faibles – et l'Institut C.D. Howe estime que les émissions continueront à augmenter.[1]

Il reste beaucoup de travail à accomplir

La plupart des provinces ont adopté des cibles de réductions plus ambitieuses et des mesures plus musclées que celles du gouvernement fédéral. Mais il reste quand même énormément de travail à accomplir. En effet, après près de 20 ans de laxisme, la plupart des provinces – tout comme l'ensemble du Canada – émettent beaucoup plus de GES qu'en 1990 (voir la figure 2).

FIGURE 2 Augmentation des émissions de GES entre 1990 et 2006



* Les émissions de GES de Terre-Neuve-et-Labrador pour 2006 sont les mêmes qu'en 1990.
Source : Environnement Canada (2008)

Par ailleurs, l'adoption d'un plan d'action, aussi ambitieux soit-il, n'aura aucun impact sur les changements climatiques s'il n'est pas implanté de façon efficace. Même si les provinces ont sensiblement amélioré leurs plans au cours des deux dernières années, il faudra attendre d'en voir les résultats concrets – c'est-à-dire une baisse réelle des émissions – avant de porter un jugement.

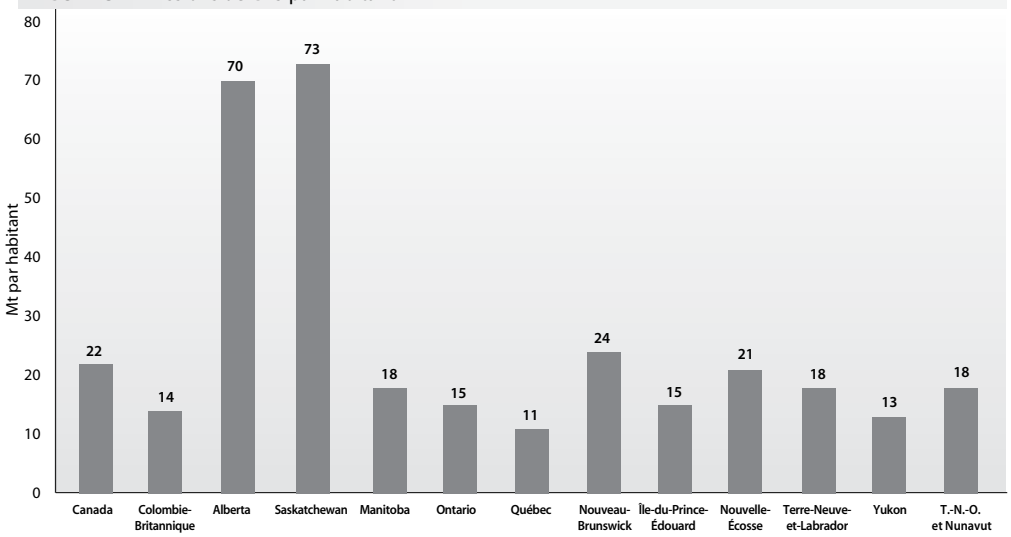
Heureusement, dans certains cas, on commence déjà à enregistrer des réductions concrètes. Ce fut le cas de plusieurs provinces pour 2006 (dernières données disponibles). D'autres ont enregistré des baisses au cours des trois dernières années, ce qui indique que les mesures commencent à porter fruit. L'Ontario, par exemple, a fermé une de ses centrales au charbon, augmenté son apport d'énergies renouvelables, renforcé ses mesures de conservation et augmenté sa production à partir d'énergie nucléaire, ce qui a entraîné une réduction de ses émissions. (Soulignons ici que plusieurs experts ainsi que la plupart des organisations écologistes – incluant la Fondation David Suzuki – sont convaincus que l'Ontario pourrait réduire ses émissions plus rapidement et de façon plus marquée

sans faire appel au nucléaire. La province devrait plutôt rediriger l'argent consacré au nucléaire vers des mesures d'efficacité énergétique et vers le développement des énergies renouvelables, plus sécuritaires, plus propres et plus rentables économiquement.)

Cela étant dit, il faut aussi examiner les réductions d'émissions dans le contexte propre à chaque province. Bien sûr, les politiques pour lutter contre les changements climatiques commencent à avoir un impact positif, mais il faut aussi voir les autres facteurs qui expliquent certaines réductions. Par exemple, en consultant le plus récent rapport d'inventaire des émissions de GES au Canada, on constate que la fermeture d'une mine très énergivore et très polluante au Yukon a entraîné une importante baisse des émissions pour le territoire. Cette réduction est le résultat d'une décision d'ordre économique – et non pas de mesures de lutte contre les changements climatiques. De même, des hivers plus cléments dans certaines provinces ont entraîné une réduction de la consommation énergétique, et donc des émissions. En Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, les précipitations abondantes de 2006 ont permis d'augmenter l'apport d'énergie hydroélectrique et de réduire la contribution des centrales polluantes.

En fait, les éléments fondamentaux qui permettraient d'assurer une réduction constante et systématique des GES dans l'ensemble du pays ne sont pas en place... du moins pas encore. Le principal obstacle à l'atteinte de cet objectif – et le plus préoccupant – c'est que certaines des provinces où l'on retrouve les plus grands pollueurs ne font pratiquement rien pour réduire leurs émissions (voir la figure 3).

FIGURE 3 Émissions de GES par habitant



Source : Environnement Canada (2008)

Au Canada, les émissions de carbone par habitant sont parmi les plus élevées au monde – seuls les Australiens et les Américains font légèrement pire.[2] Pourtant, d'autres pays aux conditions économiques et géographiques semblables enregistrent des émissions par habitant beaucoup plus faibles. L'ampleur des écarts possibles entre provinces semblables est bien illustré à la figure 3 : les deux hautes barres verticales représentent les émissions par habitant de l'Alberta et de la Saskatchewan – elles sont trois fois plus élevées que la moyenne nationale.

Chacun doit faire sa juste part

Un des objectifs envisagés pour les pays industrialisés lors des négociations de Kyoto aux Nations Unies consiste à réduire les émissions de 25 à 40 % sous leur niveau de 1990 d'ici 2020. Les études scientifiques indiquent clairement qu'il faut une réduction de cette ampleur pour espérer éviter les conséquences dangereuses des changements climatiques. Pour assumer ses responsabilités, le Canada doit donc lui aussi réduire ses émissions d'au moins 25 % par rapport à leur niveau de 1990 d'ici 2020.[3] Puis, pour 2050, les émissions devront être au moins 80 % inférieures à celles de 1990.

Ces cibles pour 2020 et 2050 sont inscrites dans un projet de loi qui a franchi les trois lectures à la Chambre des communes et il est présentement étudié par le Sénat. De leur côté, les provinces ont aussi établi leurs propres cibles pour 2020 – la plupart sont de 10 à 15 % sous le niveau de 1990 (voir la figure 1). Ces cibles ne correspondent pas aux niveaux prescrits par les études scientifiques, mais elles sont tout de même bien supérieures aux cibles poursuivies par le gouvernement au pouvoir.

Cela étant dit, le Canada ne pourra jamais faire sa juste part pour combattre les changements climatiques tant que l'Alberta n'aura pas pris des mesures concrètes et musclées pour réduire ses émissions. En fait, l'entêtement de l'Alberta a des conséquences majeures : même si toutes les autres provinces réduisaient leurs émissions à zéro, le Canada ne réussirait pas à atteindre sa cible de 2050 – il la raterait encore de beaucoup. L'indifférence choquante de l'Alberta à l'égard de son impact sur le climat planétaire suffirait à elle seule pour justifier l'urgence d'une action concertée par le gouvernement fédéral.

Mais comme le gouvernement fédéral agit de façon aussi irresponsable que le gouvernement albertain, les provinces n'ont pas d'autre choix que d'aller de l'avant et de coopérer entre elles ou avec d'autres administrations (les États américains, par exemple) qui ont compris l'importance des menaces et des enjeux. En effet, il est certain que le fait d'agir avec vigueur maintenant pour contrer les changements climatiques coûtera beaucoup moins cher que de réparer les dégâts après coup et de s'adapter aux bouleversements profonds qui s'ensuivront.[4] Plus les provinces, les territoires ou les pays attendront avant d'agir, plus leurs coûts seront élevés. En outre, il est dans l'intérêt des provinces d'être à l'avant-garde du mouvement et de profiter des occasions de développement économique

associées aux énergies vertes. Ultimement, l'Alberta et le gouvernement fédéral n'auront pas d'autre choix que de suivre le mouvement.

Il faut un plan d'ensemble

Comment faire pour établir un plan d'action complet et efficace? Il faut simplement examiner toutes les sources d'émissions de GES et implanter pour chacune, systématiquement, les mesures de réduction les plus efficaces à notre disposition.

L'industrie lourde au sens large doit être visée en priorité (centrales électriques, pétrole et gaz, industrie manufacturière). À eux seuls, ces secteurs d'activité sont responsables de près de la moitié des émissions de GES du Canada. On ne peut plus permettre à ces entreprises de continuer à rejeter comme bon leur semble le CO_2 et les autres gaz qui causent les changements climatiques. Nous disposons de deux mécanismes efficaces pour déterminer le prix de ces émissions polluantes et pour inciter les entreprises à les réduire :

- **Système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions.** Ce système permet de réduire les émissions tout en permettant aux entreprises qui ont surpassé leurs cibles de réduction de vendre des droits d'émissions aux entreprises qui n'ont pas réussi à les atteindre. Avec ce système, l'ampleur des réductions est fixe et connue de tous, et c'est le marché qui détermine la valeur des droits d'émissions.
- **Taxe sur le carbone pour toutes les émissions de GES.** Cette taxe permet de fixer le coût de la pollution pour les pollueurs. Elle ne permet pas de prévoir l'ampleur des réductions à venir, mais le montant de la taxe à payer constitue clairement un incitatif à la réduction.

Le Québec et la C.-B. ont déjà adopté une taxe sur le carbone à vaste portée et quatre provinces (Québec, Ontario, Manitoba, C.-B.) vont participer à un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions conjoint avec des États américains. Pour enclencher le processus de façon rapide et efficace, les autres provinces pourraient imiter la C.-B. et implanter en premier lieu une taxe sur le carbone – ce qui peut être fait rapidement – tout en travaillant entre-temps à la mise au point et à l'implantation de leur système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions.

Il faut aussi des politiques et des mesures fortes pour faire en sorte que les municipalités et les provinces puissent réduire leur dépendance aux énergies fossiles et développer les énergies renouvelables à leur plein potentiel le plus rapidement possible. Cette transition est essentielle, non seulement pour réduire les émissions, mais aussi pour favoriser l'émergence d'une nouvelle base manufacturière et créer de nouveaux emplois au pays. En Europe, l'Allemagne et l'Espagne ont pris les devants à cet égard : en implantant des mesures pour permettre l'accès au réseau électrique et en offrant des compensations équitables pour les énergies renouvelables, ils ont stimulé la création d'une industrie solide dans le secteur des énergies vertes. Au pays, seule l'Ontario a un programme d'achat

de l'électricité verte, mais d'autres provinces suivent de près l'expérience ontarienne et envisagent de faire de même.

Le transport est un autre secteur prioritaire puisqu'il est responsable d'environ 25 % des émissions de GES du Canada. Depuis les années 1990, on a observé un fort engouement pour les VUS et les camionnettes énergivores. Heureusement, la tendance commence à se renverser et les consommateurs reviennent aux automobiles à mesure que les prix de l'essence augmentent (pour des raisons économiques et à cause des taxes sur le carbone). Cela dit, il demeure nécessaire d'imposer des normes obligatoires, comme en Californie, pour rendre tous les types et tous les formats de véhicules plus efficaces. La Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, le Québec, le Manitoba et la C.-B. ont tous décidé d'adopter les normes californiennes.

On doit aussi adopter des mesures pour réduire l'étalement urbain et pour augmenter les investissements dans les solutions de rechange, comme le transport en commun. Il faut également mettre un frein à l'augmentation des distances parcourues et des GES émis par les camions de transport.

Les provinces ont juridiction exclusive sur l'établissement de leur code du bâtiment, mais elles ont peu utilisé cette avenue jusqu'ici pour réduire les émissions. Les choses commencent à changer cependant puisque plusieurs provinces et un territoire révisent actuellement leur code pour le rendre plus exigeant (Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Québec, Ontario, Manitoba, C.-B., Nunavut). Toutefois, aucune province n'a encore annoncé son intention d'y intégrer des solutions vertes comme les chauffe-eau solaires et la géothermie. Les provinces peuvent aussi bonifier le programme de rénovation des maisons du gouvernement fédéral en offrant des subventions supplémentaires pour l'évaluation et la réalisation des travaux visant à améliorer l'efficacité énergétique.

Les déchets sont une importante source de GES. La décomposition du bois et des déchets dans les sites d'enfouissement dégage du méthane – un GES 23 fois plus puissant que le dioxyde de carbone. Or, il est relativement facile de sceller les sites d'enfouissement, de récupérer le méthane et de l'utiliser comme combustible. Le Québec, l'Ontario et la C.-B. ont déjà annoncé une réglementation à cet effet. Il faudrait que les autres provinces exigent aussi que les sites d'enfouissement récupèrent le méthane, et qu'elles fournissent une aide financière aux plus petits sites. Plus important encore, les provinces doivent adopter des mesures et des programmes pour favoriser une gestion beaucoup plus efficace des déchets, comme le compostage, de façon à réduire la production de déchets à la source. Au Canada, plusieurs municipalités ont acquis une précieuse expérience de gestion et de réduction des déchets; il serait donc utile de mettre au point un programme de partage des connaissances entre municipalités.

Les provinces doivent protéger les puits de carbone naturels que constituent les forêts et les tourbières. La meilleure façon de s'assurer que le carbone des forêts naturelles et des marécages demeure entreposé, c'est de les laisser intacts. Aucune province n'a pris de

mesures adéquates en ce sens jusqu'à maintenant; il s'agit pourtant d'un aspect important de toute stratégie de lutte aux changements climatiques.

Les recommandations que nous venons de présenter ont toutes pour objectif de réduire les émissions de GES afin de limiter les changements climatiques. Il s'agit bien sûr d'un objectif absolument crucial puisque les rapports scientifiques indiquent clairement que la différence entre un léger réchauffement et un réchauffement important se traduit par une augmentation marquée des conséquences dévastatrices, surtout pour les personnes et les communautés, au pays et à l'étranger, qui sont le plus vulnérables. Nous pouvons encore décider de l'ampleur du réchauffement de notre planète.

Cela étant dit, peu importe comment nous agirons à l'avenir, les impacts négatifs des changements climatiques continueront à se manifester et à s'accentuer à court terme au Canada. Il est donc indispensable que les provinces consacrent des ressources importantes pour identifier les changements à venir et leur impact sur les populations et sur les systèmes naturels, et qu'elles élaborent des stratégies pour y faire face. Jusqu'ici, plusieurs provinces ont fait mention de ces stratégies d'adaptation dans leur plan d'action, mais peu de provinces les ont élaborées concrètement.

Finalement, les provinces doivent incorporer des mécanismes de reddition de comptes et des mesures de gouvernance propres à assurer l'implantation concrète de leur stratégie. Une des façons d'évaluer la profondeur de l'engagement d'un gouvernement envers la lutte aux changements climatiques, c'est de voir jusqu'à quel point la structure de gouvernance évolue pour incorporer cet engagement à tous les niveaux de l'appareil gouvernemental. Pour ce faire, plusieurs provinces ont créé un secrétariat aux changements climatiques qui fait rapport directement au premier ministre ou au Cabinet, ou un comité du Cabinet qui comprend les ministres de l'Environnement et des Finances ou d'autres ministères à caractère économique. Il faut que les hauts dirigeants du gouvernement envoient un message fort à l'effet que les nouvelles structures ont pour objectif d'engendrer des changements réels, et non pas simplement de modifier légèrement les positions traditionnelles. La Nouvelle-Écosse, le Québec, l'Ontario et la C.-B. ont créé des structures de gouvernance de ce type et ils les ont dotées de mandats étendus.

Il faut aussi faire un suivi serré pour évaluer si le plan d'action et les programmes produisent les résultats escomptés et pour déterminer s'ils engendrent ou non des réductions des émissions. Ce suivi doit être fait de façon régulière et transparente, par un organisme indépendant. Pour le gouvernement, ce mécanisme de suivi est un outil précieux puisqu'il permet d'évaluer rapidement l'efficacité des mesures, et de corriger le tir au besoin. Compte tenu des transformations d'ordre économique fondamentales commandées par la lutte aux changements climatiques, il est normal de faire certains faux-pas au début. C'est pourquoi il est utile d'adopter une approche flexible qui permet de faire des ajustements en cours de route. La plupart des provinces ont adopté un mécanisme de vérification du déroulement et des résultats du plan d'action.

Conclusion

Une transformation importante est en train de se produire au Canada. Un mouvement se dessine au sein des provinces, notamment grâce à la pression croissante des citoyens, qui réalisent qu'il est clairement dans notre intérêt à long terme de s'attaquer au problème des changements climatiques dès maintenant et de façon vigoureuse. De plus en plus, le vide créé par le manque de leadership du gouvernement fédéral est comblé par l'action des provinces et l'appui de leurs citoyens.

Il faut féliciter ceux qui osent adopter des mesures musclées et les encourager à poursuivre sur cette voie. Les provinces qui ont des plans d'action ambitieux doivent continuer à les implanter. Celles qui hésitent encore peuvent emboîter le pas des chefs de file ou décider de prendre leurs propres initiatives. Quant aux provinces récalcitrantes qui se contentent de palabrer sur le sujet, elles devront éventuellement faire face à leur propre incohérence.

Ceux qui prennent les devants dans la lutte aux changements climatiques récolteront les fruits de leurs actions car ils seront à l'avant-garde d'un mouvement qui prend de l'ampleur partout dans le monde. Les partis d'opposition à Ottawa ont fait équipe pour faire adopter des lois importantes qui obligeront éventuellement, et inévitablement, le Canada à agir pour contrer les changements climatiques. Aux États-Unis, la dynamique est semblable : l'inaction du gouvernement fédéral américain a forcé les États à agir d'eux-mêmes et ce mouvement finira par vaincre l'inertie de l'administration centrale. De nombreux chefs de file internationaux sont en pourparlers pour accentuer encore les actions concertées à l'échelle mondiale. Ceux qui emboîteront le pas à ce mouvement seront en mesure de prendre une longueur d'avance et de profiter d'importants nouveaux débouchés dans le monde des affaires, de l'économie et de la gouvernance. Et c'est ce que les provinces canadiennes semblent maintenant réaliser de plus en plus clairement.

TABLEAU 1

Classement des provinces et territoires en fonction de la qualité de leur politiques pour lutter contre les changements climatiques

Meilleur	Colombie-Britannique	**Mauvais**	Terre-Neuve
Très bon	Québec		Territoires-du-Nord-Ouest
Bon	Manitoba		Yukon
	Ontario		Saskatchewan
Passable	Nouveau-Brunswick	**Pire**	Alberta
	Nouvelle-Écosse		
	Île-du-Prince-Édouard		
	Nunavut		

TABLEAU 2

Évauation des politiques des provinces et territoires pour lutter contre les changements climatiques – 2008

PLAN D'ACTION ET POLITIQUES POUR LUTTER CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES – MESURES D'ATTÉNUATION	COLOMBIE-BRITANNIQUE	ALBERTA	SASKATCHEWAN	MANITOBA	ONTARIO	QUÉBEC	NOUVEAU-BRUNSWICK	Î.-P.-É.	NOUVELLE-ÉCOSSE	TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR	YUKON	T.-N.-O.	NUNAVUT
Plan d'action en vigueur?	O	O	N	O	O	O	O	N	A	O	A	O	A
Adoption de cibles de réduction alignées sur celles de Kyoto?	N	N	N	Y	N	O	N	N	N	N	N	N	N
Reconnaissance de la limite maximale de réchauffement global de 2 degrés Celsius par rapport à l'ère préindustrielle?	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	N	N	N
Mesures de réduction pour le secteur dont les émissions sont les plus élevées?	O	N	N	O	N	O	N	N	N	N	N	N	N
Mesures de réduction pour le secteur dont les émissions sont en plus forte croissance?	O	N	N	O	N	O	N	N	N	N	N	N	N
Mécanisme de fixation du prix du carbone à grande échelle (taxe ou système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions)?	O	N	N	A	A	O	N	N	N	N	N	N	N
Politiques efficaces de conservation et d'efficacité énergétiques, et pour favoriser les énergies renouvelables?	O	N	O	O	O	O	O	O	O	O	N	N	A
Code du bâtiment avec exigences élevées en matière d'efficacité énergétique?	A	N	N	A	A	A	A	N	A	N	N	N	A
Politiques de transport adéquates?	O	N	N	N	N	O	A	N	O	N	N	N	N
Politiques pour contrer l'étalement urbain?	O	N	N	N	O	N	N	N	N	N	N	NA	NA
Mesures efficaces pour limiter les émissions industrielles?	O	N	N	A	A	O	N	N	N	N	N	N	N
Programme de réduction des émissions provenant des activités du gouvernement?	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	A	O	O
Politiques ou programmes pour protéger les puits de carbone naturels dans les forêts et tourbières?	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Utilisation de l'ensemble des outils et mesures disponibles, incluant les contre-incitatifs?	O	N	N	N	O	O	N	N	N	N	N	N	N
RÉDUCTION DES ÉMISSIONS													
Réduction des émissions depuis 1990?	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	O	O
Réduction des émissions entre 2003 et 2006?	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Réduction des émissions en 2006?	O	N	O	N	O	O	O	O	O	O	O	N	O
ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES													
Mesures d'adaptation efficaces aux effets des changements climatiques?	N	N	N	N	N	O	A	N	N	N	N	A	A
Comité consultatif scientifique pour conseiller le gouvernement en matière d'adaptation aux changements climatiques?	O	N	N	N	O	N	N	N	N	N	N	N	A
GOUVERNANCE ET REDDITION DE COMPTES													
Secrétariat des changements climatiques en mesure d'intervenir à tous les échelons de l'appareil gouvernemental?	O	N	N	N	O	O	N	N	O	N	A	N	N
Rapports sur le déroulement et les résulats du plan d'action?	O	O	N	O	O	O	O	N	O	O	A	O	N

O=Oui N=Non A=Mesure annoncée – non encore implantée NA=Non applicable

La Colombie-Britannique est devenue un chef de file dans la lutte aux changements climatiques au pays, notamment grâce à l'adoption des normes californiennes pour les véhicules et à l'imposition d'une taxe sur le carbone.

Colombie-Britannique

POINTS FORTS

- Cibles de réduction des GES obligatoires et raisonnablement élevées pour 2020.
- Adoption de la première taxe sur le carbone véritablement significative en Amérique du Nord.
- Engagement à établir un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions pour l'industrie lourde.
- Engagement à adopter les normes californiennes pour les véhicules.
- Création d'un secrétariat des changements climatiques relevant du premier ministre.
- Budget de un milliard $ sur quatre ans pour contrer les changements climatiques.
- Adoption d'une série de mesures législatives pour favoriser l'efficacité énergétique, les énergies vertes et les initiatives des gouvernements locaux, pour pénaliser les centrales au charbon et pour rendre obligatoire le captage des GES émis par les sites d'enfouissement et les puits de gaz naturel.

POINTS FAIBLES

- Maintien de politiques contradictoires dans le secteur du pétrole et du gaz :
    - Engagement à verser plus de un milliard $ en subventions à l'industrie sur cinq ans.
    - Engagement à mettre fin au moratoire sur l'exploitation des gisements marins de pétrole et de gaz.
- Maintien des projets de construction de nouvelles routes, incluant l'élargissement du pont de Port Mann et le prolongement de l'autoroute 1 jusque dans Vancouver.

OCCASIONS MANQUÉES

- Le gouvernement n'a pas instauré suffisamment de balises pour les nouveaux projets de production énergétique (comme les petites centrales hydroélectriques), notamment en ce qui concerne la planification et la réglementation relative à l'utilisation des terres.

Émissions de GES

Les émissions de GES de la Colombie-Britannique (C.B.) ont augmenté de 2 % au cours des trois dernières années, mais de 27 % depuis 1990.[5] Malgré cela, la province affiche toujours le deuxième plus bas taux d'émissions par habitant, derrière le Québec.[6] Les principaux émetteurs sont le transport routier (25 % des émissions de la province), l'industrie du pétrole et du gaz ainsi que les émissions fugitives (23 %) et le secteur industriel (13 %).[7]

C'est le secteur du pétrole et du gaz qui affiche la plus forte augmentation depuis 1990 à cause des importantes hausses de production du gaz naturel.[8] Comme dans plusieurs autres provinces, les émissions reliées au transport ont aussi augmenté pour les raisons suivantes : les consommateurs ont opté pour de plus gros véhicules (VUS et camionnettes), le transport des marchandises par camion a augmenté au détriment du transport par train, le transport en commun et les infrastructures favorisant la bicyclette et la marche sont insuffisamment développés.

Plan et politiques pour contrer les changements climatiques

La C.-B. a adopté une approche originale pour lutter contre les changements climatiques. En effet, alors que d'autres provinces ont annoncé en grandes pompes des plans d'action qui sont ensuite demeurés lettre morte, la C.-B. a d'abord mis sur pied un vaste programme législatif et budgétaire pour réduire les GES. Son plan complet a été présenté en juin 2008.

Le premier ministre Gordon Campbell a dévoilé les grandes lignes de la politique climatique de la province lors du discours du Trône de 2007. Il a expliqué que la C.-B. s'engageait à réduire ses émissions de 33 % par rapport à leur niveau de 2007 d'ici 2020[9], ce qui correspond à une réduction d'environ 10 % par rapport à 1990. Cette réduction ne répond pas aux recommandations des études scientifiques pour éviter les changements climatiques dangereux[10], mais elle est tout de même raisonnablement ambitieuse compte tenu de l'augmentation enregistrée depuis 1990, ainsi que des émissions par habitant relativement faibles de la province. La loi de la province (*Greenhouse Gas Reduction Targets Act*) exige que des cibles intermédiaires pour 2012 et 2016 soient établies d'ici à la fin de 2008.

Lors du discours du Trône, le premier ministre a aussi annoncé une autre mesure importante : la création d'un secrétariat des changements climatiques placé sous la gouverne du bureau du premier ministre. Cette structure fait en sorte que la question des changements climatiques est traitée par le premier ministre et les hauts dirigeants du gouvernement et qu'elle atteint tous les organismes gouvernementaux. De plus en

plus de provinces adoptent ce modèle organisationnel. Toutes les provinces, ainsi que le gouvernement fédéral, devraient faire de même.

D'autres politiques importantes ont été annoncées lors du discours du Trône :

- Les émissions nettes de toutes les centrales de production électrique de la C.-B., neuves ou existantes (incluant celles au charbon), devront être nulles d'ici 2016.
- Les émissions reliées à la production de pétrole et de gaz seront ramenées à leur niveau de 2000 d'ici 2016.
- La C.-B. deviendra membre d'un regroupement de plafonnement et d'échange de droits d'émissions.
- À partir de 2009, les véhicules neufs vendus dans la province devront répondre à des normes relatives à la consommation d'essence.

Depuis le discours du Trône, le premier ministre et le gouvernement ont renforcé leur engagement envers la lutte aux changements climatiques en mettant au point et en implantant plusieurs politiques et mesures. Par exemple : nouveau programme énergétique provincial, protocole d'entente avec les municipalités sur la protection du climat, nouveau plan de gestion des transports axé sur les transports en commun, budget provincial de 2008, adoption de différentes mesures législatives pour faciliter la réduction des émissions.

LA NOUVELLE TAXE SUR LE CARBONE

La taxe sur le carbone à traitement fiscal neutre est la mesure qui a le plus retenu l'attention lors du dépôt du budget de 2008 de la C.-B. Cette taxe devrait entrer en vigueur le 1er juillet 2008.[11] Initialement, le montant de la taxe a été fixé à 10 $ par tonne de CO_2. Ce taux n'est pas suffisamment élevé pour avoir un impact significatif sur les émissions à court terme. Par contre, il sera augmenté à raison de 5 $ de plus par tonne au cours des quatre prochaines années, pour atteindre 30 $ en 2012.

La taxe sur le carbone de la C.-B. est une mesure extrêmement importante. Par contre, contrairement à ce que l'on a parfois affirmé, soulignons qu'il ne s'agit pas d'une première en Amérique du Nord, ni même au Canada. En effet, le Québec impose déjà une taxe sur les émissions de carbone (depuis septembre 2007). Il faut préciser toutefois que la taxe du Québec n'a pas pour objectif de pénaliser l'utilisation des combustibles fossiles et d'ainsi réduire les émissions de GES. Avec son taux d'environ 2 $ par tonne, sa finalité est plutôt d'amasser des fonds pour financer l'implantation du plan d'action sur les changements climatiques du Québec.

La taxe de la C.-B. a donc pour objectif direct d'entraîner une réduction des émissions, particulièrement lorsqu'elle atteindra un niveau suffisamment élevé pour encourager les entreprises et les individus à faire des investissements plus verts, à adopter de nouveaux comportements et à réduire leurs émissions. La taxe est à traitement fiscal neutre, c'est-

à-dire qu'elle n'enrichira pas les coffres de la province. Tous les revenus provenant de la taxe seront redistribués sous une forme ou une autre aux citoyens : remise aux ménages à faibles revenus (qui seront plus affectés par les hausses de taxe), réductions d'impôt pour les particuliers, les corporations et les petites entreprises, etc.[12] Selon une analyse préliminaire réalisée par une entreprise conseil en environnement bien connue (M.K. Jaccard and Associates), la taxe entraînera une réduction des émissions de 3 millions de tonnes, soit près de 10 % des réductions nécessaires pour atteindre la cible établie par la C.-B. pour 2020.[13] De plus, si la C.-B. continue à augmenter la taxe après 2012, ce qu'elle devrait faire, on enregistrera des réductions d'émissions encore plus importantes.

Même si la C.-B. n'a pas décidé d'utiliser cette voie, il convient de souligner ici que les gouvernements ont nettement intérêt à utiliser une importante partie des revenus de leur taxe sur le carbone pour financer d'autres programmes de réduction des émissions. En effet, certains secteurs qui pourraient contribuer aux réductions sont difficiles à réglementer et peu affectés par l'imposition d'une taxe. Parmi les industries qui bénéficieraient des programmes, mentionnons les entreprises de rénovation domiciliaire, le secteur des transports en commun et, au moins à court terme, les énergies vertes. Ajoutons aussi que des sondages révèlent que les Canadiens sont généralement d'accord pour que l'on utilise les revenus de cette façon, à condition que le processus soit transparent.

La C.-B. a prévu un budget de plus de un milliard $ sur quatre ans pour la mise en place d'autres programmes relatifs aux changements climatiques[14] et elle a déposé un plan de gestion des transports en vertu duquel la province investira 5 milliards $ pour le transport en commun d'ici 2020.[15]

INSTAURATION D'UN SYSTÈME RÉGIONAL DE PLAFONNEMENT ET D'ÉCHANGE DE DROITS D'ÉMISSIONS POUR L'INDUSTRIE

En avril 2007, la C.-B. est devenue membre de la Western Climate Initiative (WCI), un regroupement en expansion qui compte actuellement sept États américains et trois provinces canadiennes (C.-B., Manitoba et Québec). Le principal objectif de la WCI est d'instaurer un système régional de plafonnement et d'échange de droits d'émissions qui limiterait les émissions nettes de GES dans différents secteurs industriels (et peut-être aussi dans le secteur des transports et des combustibles pour le chauffage). En vertu de ce système, tous les grands émetteurs visés devraient atteindre des cibles de réduction et les participants qui surpassent leur cible auraient la possibilité de vendre des droits d'émissions.

Lorsqu'il est bien géré et suffisamment étendu, un tel système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions peut constituer un outil essentiel pour attribuer un prix aux émissions de carbone et pour les limiter. Le « plafond » établit une cible en chiffres absolus pour l'industrie tandis que le mécanisme d'échange de droits crée un incitatif financier pour réduire les émissions.

Toutefois, la structure et les règles de fonctionnement exactes du système auront un impact important sur son efficacité réelle. Tant que celles-ci ne seront pas établies, on ne pourra pas juger de la crédibilité et de l'efficacité potentielle du système. Par exemple, la cible globale pour l'ensemble des provinces et états participants a été établie en faisant simplement une moyenne pondérée des réductions auxquelles chacun s'est engagé. Lors de l'établissement des cibles finales pour 2020, il est absolument essentiel que celles de la C.-B. soient au moins aussi élevées que sa cible globale pour l'ensemble de la province. En fait, on peut même affirmer que les cibles établies dans le cadre du système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions devraient être plus sévères que la cible d'ensemble de la province parce que les réductions dans le secteur industriel coûteront moins cher que celles dans les secteurs non plafonnés, comme le transport ou les bâtiments.

Les règles du système doivent aussi en assurer l'intégrité. Par exemple, les quotas d'émissions initiaux doivent être accordés par les gouvernements de façon à éviter qu'ils ne puissent être transformés ensuite en profits non mérités par les grands pollueurs (par exemple, en accordant des plafonds d'émissions excédentaires, qu'on peut vendre par la suite). Il ne faut pas non plus fixer un prix maximal pour les droits, et éviter les autres échappatoires qui affaibliraient le système.

Si on veut comptabiliser les droits compensatoires provenant de la foresterie, les règles doivent être établies avec soin aussi. Le fait de planter des arbres, d'empêcher la déforestation ou de mieux gérer les forêts peut certes entraîner des réductions d'émissions, mais les règles doivent tenir compte de la nature potentiellement éphémère du stockage du CO_2 dans la forêt, permettre de refuser les projets qui affectent la biodiversité et prévoir un mécanisme fiable de vérification des réductions réalisées.

TRANSPORTS

Le secteur des transports est celui qui génère le plus de GES en C.-B. et, comme nous l'avons mentionné plus tôt, le gouvernement a pris plusieurs engagements pour réduire ces émissions. Depuis le début de 2007, la C.-B. a été la province la plus active pour promouvoir l'adoption d'une norme identique à celle que vient d'instaurer la Californie sur les émissions de CO_2 des véhicules. Lors de la rencontre des premiers ministres à Moncton à l'été 2007, le premier ministre de la C.-B. a rappelé à plusieurs reprises que 12 des 13 premiers ministres étaient d'accord pour adopter la norme californienne. Seule l'Ontario était en désaccord. La détermination de la C.-B. a été démontrée encore lorsqu'elle a annoncé son adhésion à la Western Climate Initiative (dont tous les membres doivent adopter les normes californiennes).

Le plan de gestion des transports de la C.-B. prévoit aussi une expansion du réseau de transport en commun pour le Lower Mainland, Victoria, Kelowna et plus de 20 autres municipalités, au coût de 11,1 milliards $.[16] La province s'est déjà engagée à fournir 4,75

milliards $, le gouvernement fédéral sera sollicité à hauteur de 3,1 milliards $, et le reste devrait provenir des administrations locales et des commissions de transports provinciales. Dans son budget de 2008, le gouvernement a alloué une somme de 370 millions $ sur quatre ans pour le transport en commun, ce qui représente 13 % du montant de son engagement jusqu'en 2020. Le plan prévoit un agrandissement du réseau de transport express ainsi qu'un accroissement du nombre d'autobus et de la qualité des services, ce qui devrait entraîner une hausse du nombre d'usagers selon le gouvernement.

Toutes ces mesures sont éminemment louables, mais elles entrent nettement en contradiction avec le programme Gateway qui prévoit un élargissement du pont Port Mann et le prolongement de l'autoroute 1.[17] Des groupes de pression locaux, comme le Livable Region Coalition, ont critiqué très sévèrement ce programme.[18] Santé Canada a qualifié de trompeuse l'affirmation de la province selon laquelle ce projet contribuerait à réduire la pollution atmosphérique.[19] Environnement Canada, à la lumière d'études sur la construction des autoroutes, a estimé que les émissions des GES augmenteraient de façon encore plus marquée que ce que prévoit la province.[20] Malgré tout cela, et malgré l'augmentation des prix de l'essence et la demande croissante pour des solutions de rechange aux déplacements en automobile, la C.-B. continue à soutenir ce projet.

La C.-B. a aussi déposé un projet de loi qui imposerait l'ajout d'une certaine proportion de carburants renouvelables dans l'essence et le diesel. Pour l'instant, il s'agit d'une loi-cadre. Pour qu'elle soit efficace, cette loi devra comprendre des critères environnementaux stricts pour s'assurer que l'on obtient les meilleures réductions possibles de GES, notamment en utilisant des carburants renouvelables, comme l'éthanol, qui ne sont pas produits à partir de cultures alimentaires comme le maïs ou le canola. La seule façon d'atteindre cet objectif est d'exiger le recours à l'éthanol cellulosique, qui est produit à partir de résidus agricoles ou forestiers.

EFFICACITÉ ET CONSERVATION ÉNERGÉTIQUES

Dans la plupart des provinces et territoires, la façon la plus facile et la plus rapide de réduire les émissions de GES consiste à adopter des mesures d'efficacité énergétique et de conservation de l'énergie (dans certains cas, ces mesures permettent aussi d'économiser). Malheureusement, ces mesures sont souvent négligées par les gouvernements et leur impact est mal compris par le grand public, ce qui fait qu'elles demeurent peu connues et sous-financées.

La C.-B. a décidé de renverser la vapeur et elle a adopté des mesures concrètes pour répondre à une plus grande partie de ses besoins en énergie par le biais des mesures de conservation et d'efficacité. Le plan de la province exige que 50 % de la nouvelle demande en énergie soit comblé par ces mesures. Le projet de loi 15, déposé à l'assemblée législative, précise que la gestion de la demande doit être considérée comme une façon à part entière de répondre aux besoins énergétiques.

Lors de la dernière évaluation des plans des provinces, la C.-B. avait été critiquée parce que son programme d'efficacité énergétique pour les bâtiments était entièrement volontaire, et donc peu susceptible d'apporter des réductions concrètes. Le nouveau plan de la province permettra peut-être de corriger le tir puisqu'il prescrit l'élaboration d'un nouveau code du bâtiment obligatoire. Reste à voir jusqu'à quel point le nouveau code sera exigeant.

ÉNERGIE RENOUVELABLE

La C.-B. a aussi pris des mesures raisonnablement fermes pour réduire la part des combustibles fossiles dans la production d'électricité et pour favoriser les énergies propres et renouvelables. Le plan énergétique de la province précise que si on construit des centrales au charbon (la province n'en n'a aucune à l'heure actuelle), elles ne devront émettre aucun GES. L'industrie du charbon et des centrales au charbon a donc tenté de relever le défi et de démontrer qu'on pouvait construire des centrales rentables au « charbon propre » en captant les émissions de carbone et en les enfouissant dans le sol. Mais les projets ont été suspendus (un a été annulé et pour le second, on envisage de remplacer le charbon par un combustible à la biomasse), ce qui tend à remettre en question les affirmations des défenseurs du soi-disant charbon propre.

Le projet de loi 15, dont nous avons parlé plus tôt, stipule aussi que 90 % de toute augmentation de la capacité de production électrique devra provenir de sources d'énergie « propres et renouvelables ». La définition exacte de ces termes n'a pas été rendue publique encore – elle devrait faire référence à des normes strictes.

Le projet de loi établit aussi une politique qui permet l'implantation d'une grille de tarifs garantis pour l'achat d'électricité renouvelable produite à petite échelle (semblable à celle mise sur pied en Allemagne et en Ontario). Le fait d'offrir des tarifs garantis sécurise les promoteurs et facilite grandement le financement des projets verts. Toutefois, l'approche retenue par la C.-B. est sensiblement moins efficace parce que les prix d'achat de l'électricité sont plus bas et à cause de différents obstacles administratifs qui créent des incertitudes contre-productives.

Finalement, le projet de loi 31 – aussi une loi-cadre – permettrait à la province de réglementer les émissions des sites d'enfouissement et des centrales électriques. Il permettrait aussi d'utiliser le bois coupé comme combustible pour produire de l'énergie.

Cela nous amène à soulever un problème important, pratiquement ignoré jusqu'ici par la C.-B., qui découle de l'expansion rapide des projets d'énergie renouvelables, même à petite échelle. Les politiques actuelles de la province sont inadéquates pour baliser l'approbation des centrales dont l'impact environnemental est trop élevé, surtout quand on considère les impacts cumulatifs. La province doit adopter une approche écosys-

témique et évaluer de manière systématique le potentiel des énergies renouvelables sur l'ensemble de son territoire en tenant compte de la valeur écologique et de la résilience des secteurs envisagés. Autrement dit, la C.-B. doit sélectionner les projets qui sont les plus avantageux du point de vue des énergies vertes tout en ayant le plus faible impact possible sur les écosystèmes.

Ce manque de considération pour les impacts environnementaux résultant du développement énergétique semble chronique au sein du gouvernement. La province agit de façon semblable envers l'industrie des combustibles fossiles : elle accorde des subventions à l'industrie et elle a l'intention de lever le moratoire sur l'exploration et l'exploitation du pétrole et du gaz en mer.

ACTIVITÉS GOUVERNEMENTALES

La C.-B. est en train de devenir un chef de file en ce qui concerne la réduction des émissions provenant de ses propres activités et en encourageant les municipalités à faire de même. Le gouvernement s'est engagé à devenir carboneutre d'ici 2012, ce qui constitue un immense pas en avant.

Le gouvernement a aussi mis au point un protocole d'entente avec les administrations locales pour mener un front commun contre les émissions de GES. Jusqu'ici, 115 municipalités se sont engagées à répertorier et à divulguer leurs émissions, à viser la carboneutralité et à rendre leur agglomération plus compacte et plus efficiente.

RECOMMANDATIONS

- Annuler le projet d'agrandissement du pont Port Mann et de prolongation de l'autoroute 1, et utiliser les fonds ainsi récupérés pour améliorer le transport en commun ainsi que les infrastructures vertes pour le transport des marchandises.
- Éliminer graduellement la subvention annuelle de quelque 200 millions $ accordée à l'industrie du pétrole et du gaz, et maintenir le moratoire sur l'exploration et le forage pétrolier et gazier dans les eaux de la province.
- Rehausser les exigences en matière de planification et de protection de l'environnement dans le secteur de la production énergétique de façon à promouvoir les projets d'énergie renouvelable tout en minimisant leur impact environnemental.
- Continuer à faire preuve de leadership au sein des provinces et auprès du gouvernement fédéral.

L'Alberta occupe le dernier rang de notre classement : ses émissions sont particulièrement élevées, elles continuent à augmenter et la province prévoit que l'augmentation se poursuivra au moins jusqu'en 2020.

Alberta

POINTS FORTS

- Réduction d'environ 50 % des GES attribuables aux activités du gouvernement grâce à l'adoption de mesures d'efficacité énergétique pour les bâtiments et à l'achat d'électricité de sources renouvelables.
- Meilleure capacité de production électrique éolienne au pays.

POINTS FAIBLES

- L'Alberta occupe le quatrième rang pour la population, mais ses émissions de GES sont les plus élevées du Canada.
- L'Alberta occupe le deuxième rang pour les émissions de GES par habitant et pour l'augmentation des émissions depuis 1990 (après la Saskatchewan).
- Élaboration d'un plan d'action vague et peu ambitieux qui se traduira par une augmentation des GES jusqu'en 2020. En 2050, les émissions de la province dépasseront encore de 22 % les cibles de Kyoto.
- Le système d'échange de droits d'émissions pour l'industrie lourde est fondé sur l'intensité des émissions et il ne permettra pas de les réduire en chiffres absolus.
- Le gouvernement n'a rien fait pour réduire la pollution intense générée par les sables bitumineux.
- La province n'a aucun plan pour réduire le recours aux centrales au charbon – qui représentent environ 80 % de la production électrique de la province.

OCCASIONS MANQUÉES

- Des débats ont eu lieu récemment sur les redevances dans le secteur du pétrole et du gaz. De plus, les sables bitumineux et les changements climatiques ont occupé une place importante lors de l'élection provinciale. Ces débats ont créé une ouverture politique dont auraient pu profiter le gouvernement et le premier ministre pour proposer des interventions beaucoup plus sérieuses concernant les changements climatiques.

Émissions de GES

Les émissions de GES de l'Alberta ont augmenté encore en 2006 et elles sont maintenant 37 % plus élevées qu'en 1990.[21] À elle seule, cette augmentation correspond à une quantité de GES supérieure au *total* des émissions des quatre provinces atlantiques. Les émissions par habitant de l'Alberta sont trois fois plus élevées que la moyenne nationale. Avec celles de la Saskatchewan (qui fait légèrement pire) elles sont les plus élevées du monde.[22] Le secteur du pétrole et du gaz est le principal responsable des émissions (40 % du total de la province).[23] C'est aussi le secteur qui connaît la plus forte croissance – soit une augmentation alarmante de 17 mégatonnes *par année* depuis 1990.[24]

L'industrie de la production électrique est le deuxième plus important émetteur, à cause de l'utilisation excessive du charbon en Alberta. On a aussi enregistré une hausse importante dans ce secteur depuis 1990.[25] Encore là, en raison de l'augmentation de ses besoins en énergie électrique, c'est l'industrie du pétrole et du gaz qui est le principal responsable de cette hausse, et des émissions qui s'ensuivent.[26]

Plan et politiques pour contrer les changements climatiques

Compte tenu de toute l'attention et des débats qui ont entouré la question des changements climatiques au cours des dernières années, il est particulièrement désarmant de constater que le plan de lutte aux changements climatiques publié par l'Alberta en 2008 est encore plus timide et plus vague que son plan de 2002.[27] Le nouveau plan prévoit que les émissions de la province continueront à augmenter jusqu'en 2020 (dans l'ancien plan, on estimait que le sommet serait atteint entre 2010 et 2020).[28] L'objectif de l'Alberta pour 2050 est encore pire : 40 ans après la date limite de Kyoto, ses émissions seront encore 22 % plus élevées qu'en 1990.[29]

Les experts scientifiques ont déterminé que, dans les pays industrialisés comme le Canada, il faudra réduire les émissions d'au moins 80 % par rapport à leur niveau de 1990 d'ici 2050 pour éviter les conséquences dangereuses des changements climatiques.[30] Comment l'Alberta peut-elle affirmer, comme elle le fait dans son plan, qu'elle fait preuve de leadership et de sens des responsabilités alors qu'elle prévoit émettre plus de GES en 2050 qu'en 1990?

En fait, le plan de l'Alberta envoie deux principaux messages nettement contradictoires, à savoir que la province fait preuve de leadership pour lutter contre les changements climatiques, mais qu'il est impossible d'agir sans handicaper l'économie. À ce propos, le gouvernement affirme clairement dans son plan que la province n'est pas prête à sacrifier les occasions de développement qui découlent de la force de son économie.[31]

Somme toute, le gouvernement albertain semble croire qu'une économie prospère est incompatible avec un environnement sain, et c'est pourquoi il n'est pas prêt à prendre ses responsabilités et à agir dans le dossier des changements climatiques.

LE SECTEUR INDUSTRIEL

À quelques exceptions près, les mesures contenues dans le plan de l'Alberta sont vagues et imprécises. Le système d'échange de droits d'émissions prescrit pour le secteur industriel fait exception : il s'agit d'une mesure claire – mais elle est beaucoup trop timide pour être efficace... Le système a été mis en place en 2007 et, comme l'affirme l'Alberta dans son plan, il s'agissait de la première mesure de réglementation des émissions de GES au pays.[32] Le problème, c'est que le système de l'Alberta est fondé sur l'intensité des émissions, et non pas sur les émissions en chiffres absolus (l'intensité des émissions consiste à mesurer la quantité de GES par unité de production – le nombre de tonnes de GES par millier de barils de pétrole produit, par exemple). En pratique, cela signifie qu'il y aura un certain ralentissement de la croissance des émissions issues des sables bitumineux, mais les émissions en chiffres absolus, elles, *continueront à augmenter* de façon marquée.

Une autre des faiblesses du plan albertain, c'est que rien n'empêche les entreprises de répondre à leurs obligations uniquement en « achetant » leurs propres émissions, à raison de 15 $ par tonne – et sans réaliser aucune réduction réelle. L'argent ainsi recueilli est accumulé dans un fonds destiné à « promouvoir l'innovation » et à mettre en oeuvre de nouvelles technologies pour réduire les émissions.[33] Or, rien ne garantit que les activités réalisées avec cet argent engendreront des réductions réelles. Dans un communiqué de presse publié par le gouvernement un mois après la première date d'échéance (mars 2008), on apprenait que la moitié des obligations des entreprises avaient été remplies sous forme de versements financiers, c'est-à-dire sans réaliser de réductions des émissions.[34]

Environ 70 % des émissions de l'Alberta proviennent du secteur industriel et la province reconnaît que l'approche retenue dans son plan se traduira par une augmentation des GES jusqu'en 2020.

Qui plus est, il se pourrait que les émissions continuent à augmenter même après 2020 parce que la province prévoit que l'essentiel des réductions d'émissions proviendra de l'implantation d'un procédé de captage et de stockage du CO_2 (CSC). Or, ce procédé n'est pas encore au point. Il est toujours dangereux de fonder une stratégie de réduction des émissions sur une technologie qui n'a pas fait ses preuves, et le plan de l'Alberta contient plusieurs autres incertitudes.[35] Ainsi, dans un premier temps, un conseil de développement devra réaliser une évaluation et pourra recommander ou non d'adopter des normes relatives au CSC. Le cas échéant, la province pourra ensuite décider d'appliquer ou non ces normes. Autrement dit, les usines pourront adopter le procédé seulement si et lorsque la

technologie sera au point. Somme toute, il y a énormément d'obstacles à franchir avant que l'Alberta ne commence à enregistrer des réductions grâce au CSC, le principal étant qu'on ne sait même pas encore si ce procédé sera fonctionnel...

ACTIVITÉS GOUVERNEMENTALES

Dans ce secteur, l'Alberta a fait preuve de leadership, mais, curieusement, le plan actuel n'en fait pas mention. Déjà dans son plan de 2002, pourtant, le gouvernement définissait des mesures efficaces à ce chapitre et on y fait référence dans un rapport à la présentation soignée publié en 2007.[36] Selon ce rapport, le gouvernement a réduit ses propres émissions de 50 % par rapport à leur niveau de 1990.[37] Pour ce faire, la province a réalisé des rénovations permettant d'augmenter l'efficacité énergétique de tous les immeubles lui appartenant, elle a adopté un code du bâtiment strict pour la construction de nouveaux immeubles gouvernementaux, et 90 % de sa consommation électrique provient de sources renouvelables ou alternatives.[38]

Cela étant dit, il faut, comme toujours, mettre ces réductions en perspective. Par rapport à l'ensemble des émissions de la province, elles représentent une baisse de 0,025 %.

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

D'autres mesures présentées dans le plan de l'Alberta pourraient éventuellement entraîner des réductions intéressantes, notamment dans le secteur de l'efficacité énergétique. Ainsi, le plan prévoit la préparation d'une loi sur l'efficacité énergétique.[39] Cette loi pourrait devenir un outil efficace de lutte aux changements climatiques si elle établit des normes sévères pour les bâtiments, les véhicules, les appareils électroménagers, etc. Toutefois, le plan donne peu de détails sur les objectifs de la loi ou sur les cibles à respecter.

De même, la promesse d'implanter des normes d'efficacité énergétique pour les maisons et les établissements commerciaux par l'intermédiaire du code du bâtiment pourrait aussi engendrer des résultats positifs.[40] Par contre, si on se fie au peu de vigueur démontré par l'Alberta lors de l'établissement de sa réglementation pour le secteur industriel, il y a lieu de craindre que le nouveau code du bâtiment manque lui aussi de tonus.

MESURES D'ADAPTATION

L'Alberta a promis de mettre au point une stratégie d'adaptation aux changements climatiques et elle collabore déjà avec d'autres provinces des Prairies à ce sujet. Encore une fois, cependant, il s'agit d'un engagement vague et il faudra attendre avant de pouvoir évaluer la pertinence de la stratégie albertaine.

RECOMMANDATIONS

- L'Alberta doit refaire ses devoirs et préparer un nouveau plan d'action qui tient compte de l'urgence de la situation et qui propose des cibles de réduction à moyen et à long terme beaucoup plus ambitieuses.
- La province doit imposer un moratoire sur tous les nouveaux projets d'exploitation des sables bitumineux jusqu'à ce qu'elle ait mis au point une réglementation efficace pour régler les principaux problèmes : émissions de GES, consommation d'eau et impacts sur la biodiversité.
- Le gouvernement doit mettre au point une stratégie pour réduire progressivement le recours aux centrales électriques au charbon, en faisant appel aux mêmes mesures qu'il a utilisées pour réduire ses propres émissions (efficacité énergétique et énergies vertes).
- L'Alberta doit élaborer des politiques pour les secteurs non couverts par le plan actuel, comme le transport et l'agriculture.

Saskatchewan

La Saskatchewan est la province dont les émissions par habitant sont les plus élevées, mais elle a établi une cible de réduction pour 2020.

POINTS FORTS

- Le nouveau gouvernement a conservé les cibles raisonnablement élevées de réduction des émissions de GES : 32 % en deçà des niveaux de 2004 d'ici 2020, et 80 % en deçà des niveaux de 2004 d'ici 2050.
- Le gouvernement a conservé des programmes d'énergie renouvelable, notamment la facturation nette ainsi que les subventions pour les chauffe-eau solaires, les petites éoliennes, les systèmes photovoltaïques et d'autres systèmes de production électrique verte à petite échelle.

POINTS FAIBLES

- La Saskatchewan possède le plus haut taux d'émissions de GES par habitant au Canada.
- Depuis 1990, ses émissions ont augmenté de 64 %.
- Au lieu de s'attaquer au principal émetteur de la province – le secteur du pétrole et du gaz – la stratégie provinciale propose une augmentation de la production, notamment celle des sables bitumineux.
- Le nouveau gouvernement a aboli un financement de 320 millions $ instauré en 2007 par le gouvernement précédent pour lutter contre les changements climatiques.
- Le nouveau gouvernement a réduit de beaucoup le financement accordé aux programmes d'énergie renouvelable.
- Le nouveau gouvernement a aboli le secrétariat des changements climatiques et le bureau de la conservation de l'énergie.
- On ne prévoit pas réduire le recours excessif aux très polluantes centrales thermiques au charbon.

OCCASIONS MANQUÉES

- Au lieu de renforcer le plan de lutte aux changements climatiques existant, le nouveau gouvernement l'a carrément sabordé, de même que plusieurs programmes d'énergie renouvelable et d'efficacité énergétique.
- Les partenariats avec le gouvernement fédéral auraient pu servir à augmenter le financement destiné à des programmes d'énergie renouvelable, d'efficacité énergétique et de conservation. Le Manitoba a plutôt décidé d'investir dans le captage et le stockage du carbone, une technologie qui n'a pas fait ses preuves et qui risque de s'avérer très coûteuse.

Émissions de GES

Les émissions de GES de la Saskatchewan ont augmenté de 64 % depuis 1990 – le taux de croissance le plus élevé du pays.[41] La province affiche également le plus haut taux d'émissions par habitant – il est trois fois plus élevé que la moyenne nationale.[42]

Les trois secteurs qui produisent le plus d'émissions sont également ceux où l'on a enregistré les plus fortes augmentations :

- Pétrole et gaz : 34 % des émissions de la province. Les émissions ont plus que doublé, notamment en raison des émissions fugitives
- Production d'électricité : 21 % des émissions
- Secteur agricole : 17 % des émissions. L'augmentation provient de la croissance explosive de l'élevage du bétail ainsi que des émissions accrues dégagées par les sols.[43]

Plan et politiques pour contrer les changements climatiques

Dès son élection en novembre 2007, le gouvernement du Saskatchewan Party a commencé à restreindre ou à abolir plusieurs mesures qui visaient à réduire les émissions de GES. L'ancien gouvernement du NPD avait fini par présenter un plan de lutte aux changements climatiques en juin 2007, à la suite de plusieurs années d'attente et de critiques sévères.[44] Entre-temps, la Fondation David Suzuki avait évalué à deux reprises l'approche de la Saskatchewan et elle en avait conclu – les deux fois – que la province méritait le dernier rang au pays.[45]

La publication en 2007 du plan tant attendu s'est avéré un pas important dans la bonne direction, notamment en comparaison avec l'indifférence passée du gouvernement à l'égard des changements climatiques. Le plan proposait plusieurs mesures concrètes : introduction du mesurage net, élargissement des programmes de rénovation des maisons, subventions et aide financière pour des systèmes d'énergie renouvelable dans les secteurs résidentiel, commercial et municipal. L'ancienne administration avait également lancé un programme de conservation d'électricité de 300 mégawatts (MW) et annoncé pour 2012

une augmentation de la production d'électricité renouvelable dans différents secteurs : 100 MW en énergie éolienne, 50 MW grâce à la récupération de chaleur dans les stations de compression du gaz naturel, 20 MW par la biomasse. Les mesures du programme de 2007 et plusieurs éléments du plan de lutte aux changements climatiques étaient inspirées d'un rapport bien étayé préparé par le secrétaire législatif de l'Energy Conservation and Renewable Energy, Peter Prebble, publié en décembre 2006.[46]

Le plan présentait d'autres caractéristiques dignes de mention.[47] On y établissait une cible de réduction des émissions raisonnablement élevée, bien que le gouvernement ait changé l'année de référence de 1990 à 2004 (donnant ainsi l'impression que la cible était plus ambitieuse qu'elle ne l'était en réalité). On y promettait la mise sur pied d'un secrétariat des changements climatiques, un élément structurel très significatif qui reconnaît l'importance et la pertinence de la lutte aux changements climatiques au sein du gouvernement. Le principal point fort du plan était son programme d'efficacité énergétique, comprenant une stratégie, des cibles et un code du bâtiment pour les édifices commerciaux. Le plan exigeait aussi que toutes les nouvelles centrales électriques n'émettent aucun GES, mais la stratégie relative à l'énergie renouvelable aurait dû inclure un plus grand nombre de recommandations du rapport Prebble. Cela étant dit, la plus grande faiblesse du plan d'action du NPD était l'absence d'une stratégie pour contrer la plus importante source d'émissions de la province, soit le secteur du pétrole et du gaz – on promettait simplement de collaborer avec l'industrie pour proposer des recommandations d'ici la fin de 2008.

En septembre 2007, le gouvernement a vendu ses parts dans l'unité de valorisation des huiles lourdes NewGrade, à Regina, et il a utilisé ce revenu pour établir le Green Future Fund, un fonds de 320 millions $ consacré à la lutte aux changements climatiques.[48] L'argent a été affecté pour promouvoir la conservation de l'énergie (100 millions $), les énergies renouvelables (75 millions $), et le captage du méthane (20 millions $). Malheureusement, le plus gros montant, soit 125 millions $, était destiné au captage et au stockage du CO_2.

L'APPROCHE DU NOUVEAU GOUVERNEMENT

Le Saskatchewan Party a retenu les cibles de réduction des GES de l'ancien gouvernement. Brad Wall, le chef du parti et maintenant premier ministre, s'y était engagé lors de l'élection provinciale de l'automne dernier. Si on évalue les cibles du gouvernement en prenant 1990 comme année de référence (comme le prescrit le protocole de Kyoto), on arrive aux objectifs suivants : 10 % au-dessus des niveaux de 1990 d'ici 2020, et 68 % en deçà d'ici 2050. Ces cibles sont loin de celles que prescrivent les scientifiques pour éviter les conséquences dangereuses des changements climatiques, soit une réduction d'au moins 25 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2020.[49] Cependant, compte tenu du niveau particulièrement élevé des émissions actuelles – 60 % *au-dessus* des niveaux de 1990 – le gouvernement devra déployer beaucoup d'efforts au cours de la prochaine décennie pour atteindre ces cibles.

Le Saskatchewan Party a aussi conservé d'autres programmes. Les programmes de rénovation des maisons sont toujours en vigueur, de même que les programmes de subventions pour les chauffe-eau solaires, les petites éoliennes et les systèmes photovoltaïques. Le gouvernement a aussi conservé le programme de facturation nette (qui permet aux petits producteurs d'énergie renouvelable d'obtenir des crédits pour l'électricité excédentaire qu'ils produisent et fournissent au réseau). Quant aux objectifs de production verte (100 MW en énergie éolienne, 50 MW grâce à la récupération de chaleur dans les stations de compression du gaz naturel, 20 MW par la biomasse), ils sont encore annoncés sur le site Internet de la SaskPower et, pour l'instant, il semblent donc toujours faire partie des politiques de la société.[50]

Le gouvernement a également annoncé une nouvelle mesure : un rabais de 20 % sur les frais d'immatriculation et d'assurance gouvernementale pour les propriétaires de véhicules hybrides ou d'autres véhicules écologiques.[51] En 2008, 3 400 personnes ont reçu un rabais annuel moyen de 172 $.

Par ailleurs, comme nous l'avons dit plus tôt, un bon nombre de mesures ont été abolies par le nouveau gouvernement. Ainsi, le secrétariat des changements climatiques a rapidement été supprimé et, au printemps 2008, c'était au tour de l'Office of Energy Conservation. On a aussi mis fin au Green Future Fund de 320 millions $ et une grande partie de cet argent a été redistribué pour construire des autoroutes et réduire la dette.[52] Un petit montant semble avoir été retenu pour financer les programmes de rénovation des maisons. Les 75 millions $ réservés à l'énergie renouvelable et les 20 millions $ prévus pour le captage du méthane ont disparu. Le gouvernement a dit vouloir adopter une réglementation pour assurer le captage du méthane, mais il n'a pas encore agi en ce sens.

Les 125 millions $ destinés au captage et au stockage du CO_2 dans les secteurs du pétrole, du gaz et de l'électricité ont, en théorie, également disparu, mais le gouvernement s'apprête à financer autrement ce projet. En fait, les sommes versées par la province pourraient s'avérer beaucoup plus élevées puisqu'un projet de « charbon propre », lancé à la centrale électrique Boundary Dam, semble déjà afficher un déficit de financement de 400 millions $. Le projet de 1,4 milliard $ consiste à capter les CO_2 émis par la production de 100 MW (sur une production totale de 813 MW). Il sera fortement subventionné par le gouvernement fédéral (240 millions $) et par la société provinciale SaskPower (758 millions $)[53]. On prévoit que le secteur privé participera aussi au financement. Toutefois, on enregistre déjà un déficit de financement et le risque d'un important dépassement des coûts est très présent.

Le captage et le stockage du CO_2 pour les centrales au charbon représente sans doute le procédé le plus dispendieux pour réduire les émissions dans le secteur de la production électrique. Ce procédé est même plus cher que l'énergie nucléaire, déjà excessivement coûteuse. La seule façon de rendre ces projets rentables consiste à injecter des subventions massives du gouvernement et des sociétés publiques, comme c'est le cas dans ce projet avec la SaskPower. Si la SaskPower avait uniquement pour mandat de réduire les émis-

sions au moindre coût possible, le procédé de captage et stockage du CO_2 se retrouverait à la toute fin d'une longue liste de solutions. En fait, en septembre 2007, la SaskPower a annoncé qu'elle renonçait au projet de construction d'une toute nouvelle centrale thermique au charbon avec procédé de captage et stockage du CO_2 lorsque les coûts projetés ont grimpé de 1,7 à 3,8 milliards $.[54] On a également annulé des projets semblables aux États-Unis et ailleurs en raison du coût, car même des centaines de millions de dollars en aide gouvernementale ne suffisent pas à en faire des projets rentables.

La Saskatchewan se trouve donc dans une situation difficile. Sa cible de réduction pour 2020 est raisonnablement élevée, mais elle n'a pas encore de stratégie ou de plan concret pour l'atteindre. Les représentants du ministère de l'Environnement de la Saskatchewan ont indiqué que les travaux d'élaboration d'un nouveau plan étaient en cours et qu'ils espéraient pouvoir le présenter au nouveau gouvernement d'ici à la fin de l'année 2008.

La situation est urgente et elle nécessite un engagement clair de la part du gouvernement. Même l'ancien plan aurait eu besoin d'être renforcé pour atteindre sa cible parce qu'il ne contenait aucune mesure visant l'industrie du pétrole et du gaz (le principal émetteur et celui qui continue à enregistrer les plus fortes hausses). Il est inexplicable que le gouvernement ait éliminé des éléments clés du plan, comme l'Office of Energy Conservation, le secrétariat des changements climatiques et le financement des énergies vertes. Le fait d'avoir éliminé ces outils rendra la tâche du Saskatchewan Party beaucoup plus difficile. De plus, le premier ministre Wall a clairement annoncé son intention de favoriser l'exploitation des sables bitumineux, sans pour autant adopter de stratégie pour minimiser les impacts sur l'environnement. Cela porte à croire que, malheureusement, le premier ministre ne se soucie pas de l'énorme impact de sa province sur les changements climatiques, et que l'environnement est loin d'être une priorité pour son gouvernement.

RECOMMANDATIONS

- Élaborer un plan d'action musclé, inspiré du rapport Prebble, qui conserve les meilleurs éléments du plan de 2007.
- Mettre un frein à l'exploitation du pétrole et du gaz et imposer un moratoire sur les projets de sables bitumineux jusqu'à ce que la province ait adopté un plan d'action compatible avec ses cibles de réduction des GES.
- Rétablir et accroître le financement destiné aux énergies renouvelables, à la conservation de l'énergie et au captage du méthane.
- Rétablir la politique stipulant que les nouvelles centrales électriques ne doivent émettre aucun GES et permettre à la SaskPower de faire des investissements en fonction des meilleurs coûts.
- Établir un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions pour l'industrie lourde, incluant les élevages industriels de porcs et de bétail.
- Adopter un processus qui permettra de définir les bases d'une nouvelle économie axée sur le développement durable en Saskatchewan.

Le Manitoba continue à mettre l'emphase sur les grands barrages hydroélectriques, mais son récent plan de lutte aux changements climatiques définit des mesures intéressantes en matière d'efficacité énergétique et de développement des énergies renouvelables.

Manitoba

POINTS FORTS

- Le nouveau plan d'action sur les changements climatiques sera appuyé par une cible obligatoire de réduction des émissions de GES de 6 % par rapport au niveau de 1990 d'ici 2012.
- Le Manitoba est un chef de file à l'échelle nationale en ce qui concerne la géothermie, une technologie renouvelable qui utilise l'énergie du sol pour le chauffage et la climatisation.
- Mesures significatives proposées pour la promotion de l'efficacité énergétique, comprenant notamment des cibles d'économie d'énergie pour Manitoba Hydro, des normes d'efficacité énergétique plus sévères pour les appareils de chauffage et les chaudières et un nouveau code de l'énergie pour les nouveaux bâtiments commerciaux (excluant les bâtiments résidentiels).
- Expansion importante du parc éolien actuel et à venir. Par contre, les politiques sur l'énergie solaire (notamment les chauffe-eau solaires) ne sont pas suffisantes.
- Mesures satisfaisantes proposées dans le but d'accroître l'efficacité énergétique au sein du gouvernement, notamment en ce qui concerne les bâtiments et le parc de véhicules.
- Proposition d'une taxe sur le carbone de 10 $ par tonne, mais seulement pour l'utilisation de charbon dans la province.

POINTS FAIBLES

- Absence d'information sur les réalisations découlant des mesures et engagements définis dans le plan d'action de 2002.
- Absence de politiques significatives dans le domaine du transport. Le gouvernement met l'accent sur les biocarburants (dont la pertinence est remise en question) et son seul engagement consiste à créer un comité qui sera chargé d'examiner les normes californiennes pour les véhicules.
- Malgré les promesses électorales à l'égard de la protection de la forêt boréale du Manitoba, le nouveau plan ne présente aucune mesure de conservation du carbone stocké dans les régions forestières, et il ne prévoit aucun accroissement de la superficie des aires forestières protégées.

- Le processus d'évaluation environnementale n'est toujours pas outillé adéquatement pour inclure ou déterminer les répercussions de divers projets sur les changements climatiques, malgré qu'un engagement ait été pris à cet égard en 2001.

OCCASIONS MANQUÉES:

- La réglementation de nombreux secteurs a été omise dans le nouveau plan d'action, notamment l'établissement de pratiques agricoles plus saines, le captage du méthane généré par les sites d'enfouissement et l'adoption des normes californiennes d'efficacité énergétique pour les véhicules (le gouvernement provincial n'a toutefois pas encore écarté ces deux derniers points).
- De nombreux travaux publics, notamment le projet d'expansion du canal de dérivation de Winnipeg, sont en cours au Manitoba et ceux-ci sont susceptibles de générer des émissions abondantes de GES. Pourtant, les GES associés à ces travaux ne sont pas régis par des normes de construction et de délivrance de permis.

Émissions de GES

Les émissions de GES du Manitoba ont augmenté de 13 % entre 1990 et 2006, mais elles se sont stabilisées au cours des trois dernières années de cette période[55]. Le secteur agricole génère 36 % du total des émissions de la province, le pourcentage le plus élevé du pays.[56] Le transport routier (23 %) et le secteur industriel (9 %) occupent les deuxième et troisième rangs.

La majeure partie (94 %) de l'augmentation des émissions de GES au Manitoba est attribuable au secteur agricole. Les émissions générées par les diverses sources agricoles ont connu une hausse totale de 40 %.[57] Les émissions associées à la fermentation entérique et à la gestion du fumier ont également augmenté en raison du développement des industries bovines et porcines[58]. Les émissions des sols ont également augmenté en raison de la hausse de l'utilisation d'engrais. La pollution associée au transport routier a également augmenté dans l'ensemble, notamment parce que les consommateurs achètent davantage de VUS, de fourgonnettes et de camions et que les trains sont délaissés au profit des camions pour le transport des marchandises[59].

Les émissions de GES associées aux bâtiments résidentiels ont diminué parce que différents appareils de chauffage résidentiel au mazout ont été remplacés par des systèmes de chauffage au gaz naturel et à l'électricité.

Plan et politiques pour contrer les changements climatiques

Le Manitoba a publié un nouveau plan d'action sur les changements climatiques en avril 2008.[60] Dans l'ensemble, ce plan est plus rigoureux que celui de 2002 et sa cible – une réduction des émissions de 6 % par rapport au niveau de 1990 d'ici 2012 – est appuyée par le projet de loi 15, la *Loi sur les changements climatiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.*[61]

Cela étant dit, le nouveau plan présente certaines lacunes en matière de reddition de comptes. Le plan précédent comportait différentes mesures de transparence (notamment pour permettre la vérification publique des résultats obtenus) dont il n'est plus fait mention dans la nouvelle version[62]. Les Manitobains ont le droit d'être informés des réussites et des échecs de ce plan et ils ont le droit de connaître l'évolution des émissions au sein des différents secteurs. Cet exercice pourrait également permettre au gouvernement de corriger le tir en cours de route, ce qui augmenterait ses chances de réaliser ses engagements.

Même si la cible de 2012 est appuyée d'une mesure législative qui offre certaines garanties pour la réalisation du plan, au moins un article du projet de loi est problématique. Le ministre a l'autorité de déterminer la méthode de calcul des émissions et des réductions de GES. Le projet de loi devrait plutôt prescrire la méthodologie de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, tant pour mesurer les émissions que pour calculer les réductions obtenues grâce aux politiques du gouvernement.

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

L'efficacité énergétique est l'un des secteurs où le gouvernement du Manitoba – ainsi que sa société d'État Manitoba Hydro – a toujours présenté un excellent bilan, et ce plan confirme son leadership en cette matière. Le nouveau plan réaffirme les objectifs d'économie d'énergie que s'est fixé Manitoba Hydro en 2006 : réduction de 2695 GWh de la production d'électricité totale, et de 101 millions de mètres cubes de gaz naturel, d'ici 2018.[63] Ces objectifs seront principalement atteints par l'application du programme Éner Sage de Manitoba Hydro, qui comprend des politiques d'efficacité énergétique pour divers secteurs (résidentiel, commercial et industriel). Une norme d'efficacité énergétique minimale de 92 % pour les chaudières au gaz naturel entrera en vigueur en 2009.

Des nouvelles exigences en matière d'efficacité énergétique pour les bâtiments commerciaux seront également intégrées au code du bâtiment de 2010, mais les détails seront déterminés par un comité consultatif.[64] Pour ce qui est des bâtiments existants, le gouvernement provincial prévoit étendre son programme d'efficacité énergétique pour ménages à faible revenu à l'ensemble de la province; il s'est fixé un objectif modeste, soit la rénovation de 4 600 logements au cours des trois prochaines années.[65]

Le Manitoba demeure un leader national dans le secteur de la géothermie. Les pompes

géothermiques permettent à la fois d'utiliser une énergie renouvelable – celle du sol – et d'augmenter l'efficacité énergétique des habitations en utilisant moins d'énergie pour le chauffage et la climatisation. Selon le gouvernement, un ménage peut ainsi réduire ses émissions de GES de cinq tonnes par année.[66] Le gouvernement du Manitoba installe ces systèmes à un rythme beaucoup plus élevé que celui de la croissance de sa population ou de son parc immobilier. Cependant, un projet qui prévoyait l'installation de pompes géothermiques dans un nouveau lotissement du sud-ouest de Winnipeg a été abandonné.

ÉNERGIES RENOUVELABLES

Le Manitoba a également réalisé des progrès en exploitant des énergies renouvelables ayant peu d'impact sur l'environnement, en particulier l'énergie éolienne. La province prévoit augmenter sa production d'énergie éolienne de 1000 MW au cours de la prochaine décennie.[67] Le projet d'énergie éolienne de St. Leon est déjà opérationnel et d'autres projets seront annoncés au cours des deux ou trois prochaines années. En 2007, Manitoba Hydro a lancé un appel d'offre pour 300 MW supplémentaires d'énergie éolienne.[68]

En plus de ces mesures, des tours de surveillance de la capacité éolienne sont construites dans des collectivités hors réseau dans le but de déterminer s'il serait viable de délaisser les générateurs au diesel au profit de l'énergie éolienne. En vertu de la *Loi sur les changements climatiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre*, Manitoba Hydro doit formuler des recommandations au gouvernement sur les mesures à prendre pour réduire ou éliminer l'utilisation du diesel dans cinq collectivités éloignées.[69]

La mise en œuvre des technologies d'énergie solaire est beaucoup plus lente. Le gouvernement provincial finance la recherche sur l'énergie solaire et de nombreux bâtiments de Winnipeg – notamment des centres aquatiques et un immeuble à logements pour les personnes à faible revenu – utilisent désormais l'énergie solaire.[70] Cependant, le potentiel de cette énergie renouvelable, en particulier pour les chauffe-eau, est loin d'être pleinement réalisé.

ACTIVITÉS GOUVERNEMENTALES

Les nouvelles politiques prévoient des mesures raisonnablement rigoureuses pour les bâtiments et les véhicules du gouvernement. En vertu du projet de loi 15, les bâtiments du gouvernement devront atteindre, au minimum, les normes Argent du système d'évaluation LEED®.[71] Cette exigence complétera une politique similaire, adoptée en 2007, pour les bâtiments non résidentiels *financés* par la province.

La nouvelle politique d'écologisation du parc de véhicules du gouvernement rendra obligatoire l'utilisation de véhicules hybrides.[72] D'ici 2010, de nouvelles dispositions relatives à l'efficacité énergétique et à la consommation de carburant pour les parcs de véhicules lourds seront adoptées. Il faudrait cependant que la province prenne aussi un

engagement ferme en ce qui a trait à l'adoption de mesures d'efficacité énergétique pour les bâtiments résidentiels et pour les véhicules personnels de l'ensemble de la province (voir les sections ci-dessus et ci-dessous).

TRANSPORTS

Malgré les promesses du gouvernement à cet égard, le nouveau plan n'engage nullement le Manitoba à adopter les normes californiennes d'efficacité énergétique pour les véhicules. Le plan propose plutôt de constituer un comité consultatif dont la mission consisterait à recommander des normes d'émissions qui entreraient en vigueur parallèlement aux normes californiennes.[73] En fait, la politique manitobaine sur les véhicules est formulée de façon si vague (on recommande, par exemple, de faire en sorte que le parc de véhicules privés soit composé d'un pourcentage plus élevé de véhicules écoénergétiques) que toute amélioration pourrait être considérée comme une réussite...

Le gouvernement du Manitoba ne pourra se soustraire à l'examen minutieux dont cette politique fera l'objet puisqu'il s'agit de sa principale mesure de réduction des émissions du secteur des transports – qui représente la deuxième plus importante source d'émissions de la province. D'autres provinces, dont certaines moins peuplées que le Manitoba, se sont déjà engagées à appliquer les normes californiennes; si le Manitoba refuse de faire de même, cela remettra en question le sérieux de l'engagement du gouvernement provincial en matière de lutte aux changements climatiques. Quant à la remise de 2000 $ offerte à l'achat d'un véhicule hybride, elle a une incidence très limitée sur les émissions puisque le gouvernement n'impose par de pénalités par ailleurs (une taxe sur les véhicules énergivores, par exemple). De plus, une partie de ces remises sont utilisées par des consommateurs qui auraient acheté un véhicule hybride de toutes façons.

D'autres mesures du plan feront la promotion des moyens de transport durables. La province conclura des ententes de financement conjoint avec les municipalités qui consisteront à partager les *coûts d'exploitation* des réseaux de transport en commun, incluant les services d'autobus express.[74] Par contre, le gouvernement n'a encore rien annoncé sur le financement de nouveaux corridors pour les véhicules de transport en commun, un problème que la Ville de Winnipeg n'a toujours pas résolu. Le gouvernement provincial a financé l'aménagement de pistes cyclables et de sentiers pédestres à Winnipeg.

La stratégie relative aux biocarburants constitue l'un des éléments les plus problématiques de la politique sur les transports. La province a déjà dépassé la cible de 5 % d'éthanol établie par le gouvernement fédéral et, en janvier 2008, le Manitoba a fait passer sa propre cible à 8,5 %.[75] Déjà, les exploitants de l'usine de production d'éthanol de Minnedosa ont annoncé qu'ils devront importer du maïs des États-Unis. Le plan comporte également un ensemble de mesures de promotion du biodiesel, notamment la suppression de la taxe sur

ce carburant, la mise en œuvre de projets de démonstration, le lancement d'un plan de promotion en dix volets, et l'établissement d'objectifs de production de biodiesel : quatre usines d'ici 2008 et une production annuelle de 85 millions de litres d'ici 2012.[76]

Le plan ne fait aucune mention du problème de plus en plus inquiétant de l'abandon de la production agricole au profit de la production des biocarburants. Tout règlement ou mesure incitative visant une hausse de production de biocarburant est susceptible d'avoir une incidence négative sur la production alimentaire, à moins que des mesures explicites ne soient prises pour s'assurer que seuls des végétaux non destinés à l'alimentation soient utilisés. Dans le cas de l'éthanol, cela signifie que l'on pourrait utiliser des résidus forestiers pour produire de l'éthanol cellulosique, ce qui aurait aussi des conséquences positives en matière d'émissions de GES.[77] En n'adoptant pas cette voie, le Manitoba contribue à la hausse du prix des céréales, l'une des principales causes de la crise alimentaire mondiale, sans pour autant offrir de gains significatifs sur le plan de la lutte aux changements climatiques.

AGRICULTURE ET SITES D'ENFOUISSEMENT

Le secteur agricole est l'un des principaux émetteurs de GES du Manitoba. Le plan provincial sur les changements climatiques propose des « pratiques exemplaires » visant à réduire ces émissions. Le gouvernement invitera les agriculteurs et l'industrie agroalimentaire à adopter ces mesures de façon volontaire.[78] Les représentants du gouvernement affirment que la majorité des intervenants du secteur respecteront les nouvelles normes puisque les projets pilotes se sont avérés un succès et que les changements proposés permettront aux participants de réaliser des économies.

Mais cela reste à démontrer. Si ces pratiques sont si avantageuses pour les agriculteurs et l'industrie agroalimentaire, pourquoi ne pas les rendre obligatoires? Une réglementation à cet effet permettrait de procurer à l'industrie un plus grand degré de certitude et de surmonter certains obstacles, notamment un manque d'information et la nécessité de faire certains investissements initiaux qui seront récupérés progressivement. Par conséquent, la province devrait envisager l'adoption d'une loi en cette matière si l'application de ces pratiques s'avère trop lente ou insuffisante.

La politique sur les gaz des sites d'enfouissement est également appliquée sur une base volontaire. Le plan souligne, à juste titre, que le compostage des déchets organiques permettrait de réduire les émissions de gaz des sites d'enfouissement.[79] Or le projet de loi 15 exige simplement que les exploitants de sites d'enfouissement soumettent un plan pour mesurer, contrôler, capter ou utiliser leurs émissions de méthane, mais il omet de rendre obligatoire le captage et l'utilisation des gaz comme source d'énergie.[80]

La province doit aller plus loin. Elle doit rendre obligatoire les programmes de compostage municipaux et participer à leur financement. Elle doit aussi adopter des lois sur

le captage du méthane émis par les sites d'enfouissement, en particulier ceux dont la superficie est importante.

LE SECTEUR INDUSTRIEL

Le plan propose deux principales méthodes de gestion des émissions de l'industrie lourde.

La première est une stratégie sur le charbon : elle consiste à créer une taxe sur l'utilisation du charbon et à restreindre aux situations d'urgence l'utilisation de la seule centrale électrique au charbon de la province.[81] De plus, un calendrier d'exécution sera proposé aux industries alimentées au charbon dans le but de les inciter à abandonner volontairement cette source d'énergie.

La deuxième méthode consistera à implanter un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions pour l'industrie lourde. La province souscrit à la Western Climate Initiative[82] et au Mid-Western GHG Accord.[83] En soi, il s'agit d'une bonne idée, mais les règles de fonctionnement de ces systèmes n'ont pas encore été définies clairement. Si le Manitoba accepte de fixer des cibles de réduction sévères et si les systèmes adoptés ne comportent pas de failles importantes, ils pourraient s'avérer très efficaces pour réduire les émissions de l'industrie. Par ailleurs, malgré ces engagements pris à l'extérieur de la province, le premier ministre du Manitoba maintient sa position, soit que la réduction des émissions de l'industrie demeurera une initiative volontaire et coopérative.

REDDITION DE COMPTES

Certaines questions ont été soulevées quant à la volonté du gouvernement du Manitoba de rendre des comptes sur les questions relatives aux changements climatiques. Le gouvernement provincial n'a jamais fait le bilan des réussites et des échecs de son plan de 2002 et il n'a pas expliqué non plus les causes de l'augmentation des émissions de GES observée depuis. Une analyse de ce type, accessible au public, permettrait de tirer des leçons des expériences passées et de les intégrer aux nouvelles politiques et mesures.

Des mesures de transparence et de reddition de comptes devraient également être intégrées au nouveau plan. Un rapport d'étape présenté tous les deux ans constitue un pas dans la bonne direction, mais demeure insuffisant. Le plan est également insatisfaisant en ce qui concerne la comptabilisation obligatoire des GES lors des évaluations environnementales et lors de l'analyse des projets gouvernementaux. La publication de rapports sur les émissions de GES reliés aux grands travaux publics aiderait également les citoyens du Manitoba à mieux en comprendre les avantages et les impacts.

Conclusion

Le gouvernement du Manitoba a réalisé des progrès significatifs en élaborant son nouveau plan sur les changements climatiques et en y ajoutant des politiques plus rigoureuses dans de nombreux domaines. De plus, la cible obligatoire de 2012 est de nature à rassurer les citoyens du Manitoba, en particulier compte tenu de la situation antérieure. Cependant, certaines lacunes empêchent de déterminer avec certitude si le plan permettra d'atteindre les cibles de réduction à court terme. Une meilleure reddition de comptes contribuerait à l'atteinte des objectifs. Finalement, une vision à plus long terme (2020 et au-delà) contribuerait à démontrer la nécessité de mettre en œuvre ce plan dans les plus brefs délais.

RECOMMANDATIONS

- Renforcer le plan d'action sur les changements climatiques par l'ajout d'engagements, notamment l'adoption des normes californiennes pour les émissions des véhicules et le captage des gaz générés par les sites d'enfouissements.
- Envisager de rendre obligatoires les pratiques agricoles exemplaires si leur application volontaire s'avère insuffisante.
- S'assurer que les cibles environnementales et les règles des systèmes de plafonnement et d'échange de droits d'émissions soient rigoureuses.
- Établir une cible ambitieuse de réduction des émissions de GES pour 2020, semblable à celle prescrite par les scientifiques pour éviter les conséquences dangereuses des changements climatiques (réduction de 25 % par rapport au niveau de 1990).
- Rendre compte des résultats du plan sur les changements climatiques de 2002, ce qui implique notamment de publier les données sur la pollution et les émissions de GES, les cibles et les résultats obtenus.
- Intégrer des clauses relatives aux impacts sur les changements climatiques, aux cibles de réduction des émissions de GES et à l'inventaire de carbone dans tous les permis de nouveaux développements, les nouvelles ententes commerciales et les contrats de travaux publics du gouvernement provincial. Éviter de financer les projets susceptibles d'entraîner une augmentation importante des émissions de GES.
- S'assurer que les Manitobains disposent de toute l'information nécessaire – et qu'ils puissent intervenir – sur l'ensemble des mesures de lutte aux changements climatiques de la province, incluant notamment la *Loi sur les changements climatiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.*
- Informer le public au sujet de tous les sites industriels du Manitoba dont les émissions annuelles se situent entre 50 000 et 300 000 tonnes d'équivalent CO_2 (le seuil de déclaration obligatoire du gouvernement fédéral).

Si elle abandonnait son projet d'investir des milliards de dollars pour l'expansion de ses centrales nucléaires, l'Ontario pourrait devenir le chef de file au pays en matière de lutte aux changements climatiques.

Ontario

POINTS FORTS

- L'Ontario a élaboré un plan d'action complet qui vise la plupart des activités et des secteurs les plus importants.
- Les programmes les plus intéressants sont destinés aux énergies renouvelables ainsi qu'à la conservation et à l'efficacité énergétiques.
- La province a annoncé qu'elle s'engagerait dans un programme de plafonnement et d'échange de droits d'émissions pour l'industrie lourde en partenariat avec le Québec.
- Bon système de transports en commun pour les régions métropolitaines de Toronto et Hamilton. Par contre, la province dépend du financement du gouvernement fédéral à hauteur de 33 %.
- Le programme Place à la croissance établit des objectifs de densification du territoire urbain, mais la majorité des nouveaux développements empièteront quand même sur les zones vertes.
- Le bureau du premier ministre semble exercer un leadership solide, notamment grâce à la création d'un secrétariat des changements climatiques qui relève directement du premier ministre.

POINTS FAIBLES

- La production électrique de la province est fortement axée sur la rénovation et l'ajout de centrales nucléaires, au détriment des énergies propres.
- Annulation récente d'un programme populaire d'énergie renouvelable.
- Plusieurs aspects du plan d'action sont encore mal définis et d'autres évoluent trop lentement.
- Les objectifs d'énergie renouvelable de l'Ontario Power Authority sont perçus comme des limites maximales, plutôt que comme des objectifs minimaux, ce qui limite l'essor des solutions énergétiques vertes.

OCCASIONS MANQUÉES

- À la fin de la rencontre du Conseil de la fédération de 2007, le premier ministre Dalton McGuinty a refusé d'emboîter le pas aux 12 autres premiers ministres pour s'engager à adopter les normes californiennes d'efficacité énergétique des véhicules, ce qui aurait permis d'instaurer une norme forte et uniforme à la grandeur du pays.
- En adoptant une stratégie plus ambitieuse en matière d'énergies renouvelables, de conservation et d'efficacité énergétique, comme le recommandait les conseillers du gouvernement, l'Ontario aurait pu graduellement abandonner les centrales au charbon et atteindre les cibles de Kyoto d'ici 2012.

Émissions de GES

L'Ontario est le deuxième plus grand émetteur de GES du pays.[84] Cela s'explique principalement par la taille importante de sa population puisqu'en tonnes de GES par habitant, la province fait mieux que la moyenne nationale.[85] Les émissions de la province ont augmenté de 9 % par rapport à leur niveau de 1990, mais elles sont à la baisse depuis les trois dernières années.[86] Les principaux responsables des émissions sont les transports (25 % du total de la province), le secteur industriel (21 %) et l'électricité (15 %).

Le secteur des transports routiers est celui qui enregistre la plus forte augmentation. Cette augmentation provient de l'engouement des consommateurs pour les VUS et les camionnettes et de l'augmentation des activités de camionnage pour répondre aux exigences des livraisons juste-à-temps.[87] L'étalement urbain contribue aussi à accentuer l'impact de ces facteurs, surtout dans le sud de la province.

On enregistre aussi une hausse du côté des immeubles commerciaux et institutionnels, en bonne partie à cause d'une augmentation de la demande de locaux découlant de l'essor de certains secteurs d'activités (finances, assurances, immobilier).[88] Finalement, le secteur de la production électrique a aussi connu une hausse, mais il est généralement en baisse depuis une dizaine d'années – ce fut notamment le cas en 2005 lorsque la province a fermé une centrale au charbon.[89] Les programmes de conservation de l'énergie commencent aussi à porter fruits et ils ont entraîné une baisse de la consommation électrique en 2006.

Plan et politiques pour contrer les changements climatiques

L'année 2007 a été intense en Ontario en matière de lutte aux changements climatiques. Après trois ans de délais et de retards, le gouvernement libéral a enfin présenté le premier véritable plan d'action de la province dans la foulée des élections d'octobre.[90] Certaines

mesures intéressantes avaient été implantées avant 2007, mais le nouveau plan – malgré certaines lacunes – représente un important pas en avant pour la réduction des émissions.

Dans le cadre de son plan, l'Ontario a établi une cible qui figure parmi les plus ambitieuses du pays, soit une réduction de 15 % par rapport au niveau de 1990 d'ici 2020.[91] Comme nous le soulignons à quelques reprises dans le présent rapport, cette cible est en deçà des réductions prescrites par les scientifiques pour éviter les conséquences dangereuses des changements climatiques (soit au moins 25 % sous les niveaux de 1990 d'ici 2020).[92] Mais si l'Ontario parvient à atteindre sa cible, ce sera déjà une réussite compte tenu de l'appui minimaliste du gouvernement fédéral.

L'Ontario a aussi apporté des changements importants en matière de gouvernance qu'il convient de souligner. Ainsi, la province a créé un bureau de la conservation de l'énergie. Cet organisme a le potentiel de guider les citoyens vers d'importants changements de comportement, un élément essentiel pour l'implantation du développement durable en matière d'énergie.[93] Par contre, en modifiant deux des mandats de ce bureau, il pourrait être plus efficace. Dans le secteur de l'électricité, il devrait avoir pour objectif explicite de maximiser l'efficacité énergétique (plutôt que d'avoir une limite artificielle), ce qui permettrait de chercher des solutions plus diversifiées que la simple réduction de la consommation aux périodes de pointe. De plus, le mandat du bureau devrait être élargi pour englober tous les secteurs où l'on peut améliorer l'efficacité énergétique (et non pas seulement celui de l'électricité).

Plus récemment, le gouvernement a créé un secrétariat des changements climatiques qui relève directement du premier ministre. Il s'agit là d'une décision fondamentale car cette structure peut faire en sorte que la gestion des changements climatiques atteigne tous les organismes gouvernementaux; elle envoie aussi un signal à l'effet que le premier ministre et le Cabinet s'engagent directement dans la lutte aux changements climatiques.

ÉLECTRICITÉ : DE BONNES ET DE MAUVAISES NOUVELLES...

L'Ontario prévoit réaliser sa principale réduction de GES grâce à la fermeture de ses quatre dernières centrales au charbon d'ici 2014.[94] Cette fermeture permettrait d'éliminer 30 tonnes de GES, soit presque le tiers de toutes les réductions prévues par la province. L'Ontario a été très critiquée pour la gestion de ces centrales puisque, déjà en 2003, la province avait promis leur fermeture pour 2007. Au début de leur mandat, les Libéraux ont reporté l'échéance à 2009. Et l'an dernier, le gouvernement a encore changé la date limite, pour 2014. Cette fois-ci, par contre, l'échéance est inscrite dans un texte de loi.

Bien sûr, la fermeture des centrales au charbon créera une baisse de la capacité de production qui devra être compensée. Pour ce faire, la province a déjà implanté certaines mesures progressistes reliées aux énergies renouvelables, à la conservation de l'énergie et à l'efficacité énergétique (voir la section suivante). Par contre, l'essentiel des investissements prévus est

axé sur le développement des centrales nucléaires, une technologie controversée, très coûteuse et peu susceptible de répondre à l'ampleur de la demande causée par la fermeture des centrales au charbon et le manque de fiabilité des centrales nucléaires existantes.

Une des mesures fortes de l'Ontario a été l'instauration du programme d'achat d'électricité verte à prix garantis (appelé Standard Offer Program). En vertu de ce programme, les producteurs ont un accès garanti au réseau électrique et ils peuvent vendre leur énergie électrique à prix fixe : 11 cents / KWh pour l'énergie éolienne et 42 cents / KWh pour l'énergie solaire.[95] Grâce à de telles mesures, l'Allemagne et le Danemark sont devenus des chefs de file mondiaux de la production éolienne.

Le gouvernement ontarien avait estimé que ce programme entraînerait l'ajout de 1000 MW d'énergie verte sur 10 ans. Or, ce seuil a été atteint dès la première année – et il reste un potentiel énorme à exploiter.[96] Malgré cela, l'organisme de régie de l'électricité, l'OPA (Ontario Power Authority - OPA) a réduit la portée de ce programme en mai 2008.[97] À l'avenir, l'OPA pourrait aussi décider de limiter l'accès au réseau pour certains projets d'énergie renouvelable. C'est plutôt le contraire qui devrait se produire. L'OPA doit relever les défis techniques associés à la transmission et à la distribution d'une quantité de plus en plus importante d'énergie renouvelable. L'objectif du gouvernement est de doubler la capacité de production d'énergie renouvelable de la province (incluant l'énergie hydroélectrique), de façon à ce qu'elle atteigne 15 700 MW d'ici 2025.[98] Mais cet objectif pourrait être bien plus élevé si on décidait de maximiser l'apport des énergies propres et rentables.

Le gouvernement a annoncé son intention de lancer un programme semblable au Standard Offer Program, mais destiné aux projets de cogénération.[99] La cogénération permet de produire à la fois de l'électricité et de l'énergie thermique à partir d'une même usine, ce qui permet de réduire les pertes d'énergie et d'accroître l'efficacité.

L'Ontario a aussi lancé des projets pilotes pour lesquels elle accorde des prêts sans intérêts pour l'intégration de systèmes d'énergie renouvelable (comme des chauffe-eau solaires) à des bâtiments existants. Pour maximiser les possibilités dans ce secteur, la province devrait aller plus loin encore et ajouter des normes dans son code du bâtiment pour exiger l'installation de chauffe-eau solaires dans tous les nouveaux immeubles, ainsi que le recours à la géothermie pour les grands bâtiments commerciaux et institutionnels. En fait, ces exigences pourraient être ajoutées aux codes du bâtiment de toutes les provinces.

L'Ontario continue à centrer l'essentiel de sa stratégie d'approvisionnement en électricité sur les centrales nucléaires, et c'est là la grande faiblesse du plan de la province. Au cours des prochaines années, le gouvernement prévoit rénover des vieux réacteurs et en construire des nouveaux.[100] L'Ontario doit encore rembourser une dette de 30 milliards $ pour ses dépenses nucléaires passées et les récents travaux de réfection de réacteurs ont encore une fois surpassé les prévisions budgétaires. En outre, à cause des délais de construction, les nouveaux réacteurs seraient loin d'être prêts à entrer en fonction en 2014 à la fermeture des dernières centrales au charbon.

Des études approfondies d'utilisation de l'énergie et de modélisation économique ont démontré qu'une fois les centrales au charbon fermées, la province pourrait très bien répondre à la demande électrique sans faire appel à l'énergie nucléaire – et à moindre coût.[101] Il est encore temps d'abandonner le programme nucléaire et d'implanter de solides programmes de conservation de l'énergie et de production d'énergies propres – une décision beaucoup moins risquée que le nucléaire, autant du point de vue écologique que du point de vue économique.

EFFICACITÉ ET CONSERVATION ÉNERGÉTIQUES

L'Ontario a été plus active qu'auparavant dans le domaine de l'efficacité énergétique et de la conservation de l'énergie. Par contre, comme dans le cas de son plan sur les énergies renouvelables, la province a établi ses objectifs à partir des plus faibles estimations du potentiel de gain – et ses cibles sont donc peu élevées. Par exemple, l'Ontario a réservé un fonds de 2 millions $ pour promouvoir la conservation de l'énergie et elle prévoit réduire la demande de 6300 MW – dont 40 % d'ici 2010.[102] Mais cette cible de 6300 MW ne représente que 65 % de la réduction qui serait facilement accessible à coût raisonnable selon les études mêmes de la régie de l'électricité ontarienne.[103]

La province a adopté différentes mesures pour atteindre ses cibles. Elle implante, très graduellement, son nouveau code du bâtiment – il devrait être pleinement en vigueur d'ici 2012. La province offre des subventions pouvant atteindre 5000 $ pour compléter le programme de rénovation des maisons du gouvernement fédéral. Elle a aussi offert un montant de 150 $ pour les évaluations avant et après rénovations (en remplacement d'une aide financière que le gouvernement fédéral a annulée).[104] Pendant une courte période, le gouvernement a éliminé la taxe provinciale sur les électroménagers à haut rendement énergétique. Il poursuit sa politique d'élimination des ampoules incandescentes d'ici 2012 (le même échéancier que le gouvernement fédéral).

Du côté de la conservation, l'Ontario a lancé une vaste offensive à l'été 2007 qui se poursuivra jusqu'en 2008. Grâce à des publicités dans les journaux et à la télévision, elle a fait connaître ses programmes de rachat de vieux réfrigérateurs et de distribution de fluorescents compacts gratuits. L'Ontario pourrait cependant aller plus loin et appliquer les dispositions de la *Loi sur le leadership en matière de conservation de l'énergie* afin de forcer les municipalités à établir des cibles et des stratégies d'efficacité énergétique et d'invalider certains règlements municipaux – comme l'interdiction des cordes à linge – qui réduisent les possibilités d'économies d'énergie.[105]

LE SECTEUR INDUSTRIEL

Avec toute la controverse sur l'avenir de la production électrique ainsi que le débat sur les centrales au charbon et la place de l'énergie nucléaire, les émissions de GES de l'industrie

lourde ont presque complètement été oubliées dans le plan ontarien. Pourtant, les émissions industrielles sont plus importantes que celles du secteur de la production électrique (mais les possibilités de réduction ne sont pas aussi marquées que celles qu'offrent la fermeture des centrales au charbon). Pour l'industrie, le plan se contente de demander au gouvernement fédéral de mettre sur pied un mécanisme de plafonnement et d'échange de droits d'émissions basé sur des réductions absolues des émissions et avec 1990 comme année de référence (au lieu de la timide proposition fédérale actuelle).[106]

Heureusement, toutefois, l'Ontario pourrait s'attaquer plus concrètement au problème des émissions d'origine industrielle grâce à l'établissement d'un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions en partenariat avec le Québec. Les deux provinces ont récemment annoncé cette décision, mais on ne connaît pas encore les détails de fonctionnement du mécanisme projeté.[107] Pour être vraiment efficace, le système devra être implanté rapidement et respecter certains critères importants : cibles de réduction ambitieuses, quotas d'émissions initiaux vendus aux enchères et non pas donnés, et absence d'échappatoires (limitation du prix maximal par tonne de GES, programme de droits compensatoires trop laxiste, etc.). Il reste donc plusieurs étapes à franchir et les deux provinces doivent élaborer un système aussi rigoureux et efficace que possible.

TRANSPORTS

Le secteur des transports est le principal responsable des émissions de GES en Ontario et la province présente un bilan mitigé à cet égard. L'un des principaux aspects positifs du plan d'action est sans contredit le financement accordé par la province pour le réseau de transports publics. La stratégie ambitieuse établie pour la région métropolitaine de Toronto et pour Hamilton sera implantée d'ici 2020 – elle intègre les propositions de Toronto et comprend notamment un nouveau réseau de transport express amélioré qui s'étendra sur 900 km.[108] L'Ontario s'est engagée à investir 11,5 milliards $ dans ce projet et elle a demandé une participation de 6 milliards $ du gouvernement fédéral.

Cet engagement envers le transport en commun est toutefois assombri par une expansion du réseau routier qui risque de favoriser la poursuite de l'étalement urbain. Dans le budget de 2008, les sommes allouées pour la construction de routes (1,48 milliard $) étaient encore supérieures à celles consacrées au transport en commun (1,25 milliard $), mais l'écart s'est tout de même rétréci par rapport au précédent budget.[109]

Entre 2007 et 2010, la province prévoit prélever 1,6 milliard $ à même la taxe sur les carburants et verser cette somme aux municipalités pour le développement du transport en commun. Selon les données du gouvernement, 4,9 milliards $ ont été alloués aux transports en commun depuis 2003.[110]

Cela étant dit, la meilleure façon de réduire les émissions attribuables au secteur des transports demeure l'adoption d'une réglementation sévère sur l'efficacité énergétique des automobiles – un geste que la province refuse de poser. L'Ontario s'est contentée d'offrir des

remises de 2000 $ à l'achat de véhicules hybrides, une mesure timide en comparaison.

Lors de la réunion des premiers ministres à Moncton en 2007, le premier ministre McGuinty a été le seul à refuser de s'engager à adopter les normes californiennes. Ce refus est à classer dans la catégorie des grandes occasions ratées. En effet, l'endossement de l'Ontario aurait permis à l'ensemble du Canada d'être régi par des normes élevées, et cela aurait pu déclencher un mouvement semblable aux États-Unis. Environ la moitié des provinces ont décidé d'adopter les normes californiennes quand même. Quant au gouvernement fédéral, il entreprend actuellement un processus de consultation en vue d'établir une réglementation pancanadienne, mais il semble plutôt vouloir s'aligner sur les normes plus timides favorisées par le gouvernement Bush.

URBANISME ET ÉTALEMENT URBAIN

Les questions relatives à l'urbanisme et à l'aménagement des villes sont intimement liées aux émissions du secteur des transports. Cela est particulièrement vrai en ce qui concerne le contrôle de l'étalement urbain, un domaine dans lequel les provinces ont une grande capacité d'intervention. Encore une fois, le bilan de l'Ontario est mitigé à ce chapitre.

La *Loi sur la ceinture de verdure* s'est avérée efficace pour protéger contre l'étalement urbain une bonne partie des secteurs non développés autour de Toronto.[111]

Par contre, le programme Place à la croissance n'a pas permis de contrôler adéquatement le développement dans la région du Golden Horseshoe.[112] L'objectif d'intensification de 40 % signifie en réalité que l'autre 60 % pourra être soumis à un nouvel étalement urbain, ce qui correspond au rythme de croissance historique de la région. De plus, les objectifs de densité urbaine du programme ne sont pas assez élevés et, dans certaines municipalités, ils suffiront à peine à justifier l'implantation d'un service minimal de transports en commun.

Finalement, comme nous l'avons mentionné plus tôt, le gouvernement libéral a aussi l'intention de dépenser des milliards de dollars pour agrandir le réseau routier. Il est vrai que l'ancien gouvernement avait l'intention de dépenser encore plus, mais il n'en reste pas moins que ces investissements auront pour effet de stimuler les modes de transports non écologiques.

ÉMISSIONS DE MÉTHANE, AGRICULTURE ET SITES D'ENFOUISSEMENT

Le plan d'action contient aussi des mesures pour réduire les émissions de méthane de la province – la grande majorité provenant des activités agricoles et des sites d'enfouissement. La province a mis au point un programme de 9 millions $ afin de permettre aux fermiers et à l'industrie agro-alimentaire d'installer des digesteurs de biogaz pour capter les émissions de méthane du fumier et les transformer en électricité.[113] Le gouvernement prévoit aussi adopter une réglementation pour capter le méthane des sites d'enfouissement; ces

mesures, comme d'autres contenues dans le plan, seront implantées graduellement.

FORESTERIE

L'Ontario a entrepris un processus de consultation sur la forêt boréale, qui constitue un important puits de carbone. Il est difficile de prévoir ce qui ressortira de ce processus. La province pourrait décider de protéger par une même réglementation à la fois la biodiversité de la forêt et son intégrité en tant que puits de carbone. Mais le résultat pourrait aussi être très différent puisque le gouvernement a commencé à répertorier le potentiel minier des régions nordiques.

MESURES D'ADAPTATION

Un groupe d'experts sur l'adaptation aux conséquences des changements climatiques sera constitué et il aura à sa tête deux coprésidents spécialisés dans les recherches en ce domaine. Son rôle sera d'aider le gouvernement à élaborer des stratégies d'adaptation aux impacts actuels et futurs des changements climatiques.[114]

RECOMMANDATIONS

- L'Ontario doit rapidement implanter en partenariat avec le Québec un système rigoureux de plafonnement et d'échange de droits d'émissions pour les grands émetteurs.
- Adopter les normes californiennes pour les véhicules.
- Annuler les projets d'expansion du réseau routier et utiliser les fonds ainsi libérés pour soutenir des modes de transports plus verts, comme le transport en commun.
- Au lieu de dépenser des dizaines de milliards de dollars pour la construction de nouvelles centrales nucléaires, l'Ontario doit investir dans des mesures plus rentables :
    - Efficacité énergétique, conservation de l'énergie, énergies renouvelables propres
    - Construire un réseau électrique décentralisé pour alimenter les usagers de manière fiable, à partir de nombreuses petites centrales.
- Revoir le mandat du bureau de la conservation de l'énergie pour maximiser l'efficacité énergétique et les mesures de conservation dans tous les secteurs (et éliminer la limite artificielle dans le secteur de l'électricité).
- Appliquer les dispositions de la *Loi sur le leadership en matière de conservation de l'énergie* afin de forcer les municipalités à établir des cibles et des stratégies d'efficacité énergétique.

- Mieux intégrer les différentes facettes de la lutte aux changements climatiques (recherche, développement, déploiement des nouvelles technologies vertes, stratégies de réduction des émissions) de façon à favoriser l'émergence de l'Ontario comme chef de file des technologies vertes et pour protéger et stimuler la création d'emplois dans le secteur manufacturier de la province.
- Charger le secrétariat des changements climatiques d'évaluer l'utilité concrète et mesurable des politiques actuelles en matière de réduction des émissions (notamment la *Loi sur la ceinture de verdure*, Place à la croissance et d'autres éléments du programme Ontario Vert).

Québec

Le Québec continue à implanter son solide plan de lutte aux changements climatiques, présenté en 2006. Il prévoit notamment l'installation d'éoliennes d'une capacité totale de 4000 MW.

POINTS FORTS

- Le Québec a un plan d'action solide pour réduire les émissions de GES et sa cible globale (6 % sous le niveau de 1990 d'ici 2012) correspond presque à celle de Kyoto.
- Grâce à une baisse substantielle entre 2003 et 2006, les émissions du Québec sont désormais inférieures à celles de 1990.
- En 2006, le Québec préconisait une approche volontaire pour la réduction des émissions de l'industrie lourde – le gouvernement a maintenant décidé d'implanter un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions.
- Le Québec a adopté d'importantes mesures pour le secteur des transports : normes d'efficacité californiennes pour les véhicules, financement substantiel pour le développement du transport en commun (à la fois en matière de services et d'infrastructures), limiteurs de vitesse obligatoires pour les camions.
- Le Québec a pris des engagements importants dans le secteur éolien et il continue à favoriser le développement de cette source d'énergie verte.
- Le Québec a été le premier à imposer une taxe sur le carbone en Amérique du Nord (mais le taux de la taxe est trop faible pour avoir un impact sur les émissions).

POINTS FAIBLES

- Le gouvernement continue à soutenir des politiques non durables dans le secteur des transports – notamment en investissant dans la construction de routes et d'autoroutes – et il n'a pas de politique pour contrer l'étalement urbain.
- Le Québec continue à promouvoir des grands projets hydroélectriques qui menacent la biodiversité.
- La province ne prévoit pas réduire sa consommation globale d'énergie, ce qui devrait pourtant constituer une importante priorité pour réduire les émissions de GES.

OCCASIONS MANQUÉES

- Dans la foulée de son plan d'action de 2006 et de l'adoption de la taxe sur le carbone, le Québec aurait pu faire preuve de plus de leadership en ce qui a trait aux combustibles fossiles. Malheureusement, le nouveau projet de construction d'un port méthanier pourrait annuler une partie des réductions réalisées par ailleurs.

Émissions de GES

Les émissions de GES du Québec ont diminué de 6 % entre 2003 et 2006. Elles se situent maintenant légèrement en dessous de leur niveau de 1990 (-1 %) et le Québec affiche la plus faible quantité d'émissions par habitant du pays.[115] Comme l'électricité produite dans la province est essentiellement d'origine hydroélectrique, elle engendre peu d'émissions, et ce sont les transports routiers qui occupent la première place (34 % des émissions totales), suivis par le secteur industriel et manufacturier (23 %).[116]

C'est aussi dans le secteur des transports routiers que l'on enregistre les plus fortes augmentations d'émissions, notamment à cause de l'engouement des consommateurs pour les véhicules énergivores et de l'augmentation des distances parcourues par les camions de livraison.[117] Par contre, on enregistre des baisses de 22 à 26 % dans les secteurs suivants :

- secteur manufacturier : l'industrie des pâtes et papiers, en particulier, a connu un repli économique, mais elle a aussi réduit ses émissions en utilisant des déchets de bois comme source d'énergie
- production de magnésium et d'aluminium : des améliorations des procédés industriels ont permis de réduire les émissions de GES non carboniques.[118]

Plan et politiques pour contrer les changements climatiques

Dans l'édition 2006 de notre évaluation des plans des provinces, le Québec était dans le peloton de tête grâce à son plan d'action passablement avant-gardiste et ambitieux.[119] Aujourd'hui, le Québec est encore parmi les chefs de file et il a mis en oeuvre différents éléments de son plan, mais il doit démontrer plus d'empressement dans l'implantation de ses politiques.

Parmi les aspects positifs, soulignons l'implantation d'une (petite) taxe sur le carbone, l'adoption des normes californiennes d'efficacité énergétique pour les véhicules, et l'engagement du Québec à instaurer un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions pour l'industrie lourde. Par contre, la province continue à dépenser beaucoup d'argent pour les routes et les ponts et, malgré son engagement envers l'énergie éolienne,

elle demeure encore plus fortement engagée dans la construction de grands barrages hydroélectriques.

DE NOUVELLES MESURES POUR L'INDUSTRIE ET LES AUTOMOBILES, ET UNE TAXE SUR LE CARBONE

Certains événements récents ont renforcé encore le leadership du Québec. En juin 2008, le Québec et l'Ontario ont annoncé qu'ils mettraient sur pied, conjointement, un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions pour l'industrie lourde d'ici 2010.[120] On a encore peu de détails sur le fonctionnement exact du système, mais les deux premiers ministres ont tout de même indiqué qu'ils voulaient qu'il soit fondé sur des réductions d'émissions en chiffres absolus, et non pas sur des réductions de l'intensité des émissions comme le préconise le gouvernement fédéral – une approche beaucoup trop timide, et décriée par les observateurs. (L'intensité des émissions consiste à mesurer la quantité de GES par unité de production – le nombre de tonnes de GES par millier de barils de pétrole produit, par exemple.)

Cette nouvelle a été annoncée à peine deux mois après que le Québec ait décidé de devenir membre de la Western Climate Initiative, un regroupement de trois provinces canadiennes et de huit états américains qui gère lui aussi un mécanisme de plafonnement et d'échange de droits d'émissions.[121] Les règles de fonctionnement du système seront définies au cours de l'année 2008, mais on sait déjà qu'il y aura des cibles de réduction des émissions pour les pollueurs industriels, ainsi que des incitatifs pour encourager les entreprises à réaliser des réductions supplémentaires, qu'elles pourront ensuite vendre à d'autres émetteurs.

Il reste à voir comment les deux systèmes cohabiteront. Mais dans les deux cas, l'efficacité concrète des systèmes dépendra de l'ampleur des cibles de réduction, de la quantité de quotas d'émissions initiaux vendus aux enchères par rapport à la quantité donnée, et de l'absence d'échappatoires (limitation du prix maximal par tonne de GES, programme de droits compensatoires trop laxiste, etc.). Quoi qu'il en soit, le simple fait que le Québec se soit enfin décidé à imposer des réductions obligatoires à son industrie lourde constitue déjà un important pas en avant (le plan de 2006 ne contenait que des mesures volontaires pour tenter de limiter cet important secteur d'émissions).[122]

Tous les membres de la Western Climate Initiative doivent adopter les normes de la Californie pour les véhicules. Le Québec avait déjà pris cet engagement dans son plan de 2006[123] et, depuis, il a déposé la réglementation nécessaire à son implantation. Voilà une mesure importante, et même nécessaire, puisque le secteur des transports est le principal responsable des émissions de la province, principalement à cause de la pollution automobile.

Autre mesure digne de mention, le Québec a implanté la toute première taxe sur le carbone en Amérique du Nord, en octobre 2007. Cette taxe est peu élevée et son objectif est uniquement d'engendrer des revenus (200 millions $ par année) pour financer

l'implantation du plan de lutte aux changements climatiques.[124] Mais ces sommes pourront notamment contribuer de façon significative au financement du transport en commun, un élément important pour réduire les émissions du secteur des transports. En attendant que le système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions soit en place, ce qui peut prendre quelques années, le gouvernement devrait graduellement augmenter le taux de la taxe afin d'envoyer un message clair quant à sa détermination à l'égard de la réduction des GES. Puis, quand le système de plafonnement et d'échange sera en fonction, le gouvernement pourra facilement adopter des mesures (comme l'a fait la C.-B.) pour éviter que l'industrie n'ait à payer deux fois pour les mêmes émissions.

IMPLANTATION DU PLAN DE 2006

Plusieurs autres mesures étaient définies dans le plan de 2006. Leur implantation, par contre, s'est d'abord faite à rythme lent selon un rapport du gouvernement de 2007 (mis à part certaines réalisations dont nous avons parlé plus haut). Au moment d'écrire ces lignes, le plan arrivait à sa deuxième année complète d'existence, mais nous n'avions pas encore en main le plus récent rapport du gouvernement.

Rappelons les principales mesures du plan de 2006.[125] Son objectif global était de réduire les émissions de 1,5 % par rapport au niveau de 1990 d'ici 2012. On précisait toutefois que si le gouvernement fédéral respectait son engagement financier de 2005 (un versement de 358 millions $), la cible passerait à -6 %, toujours pour 2012, ce qui correspond presque aux objectifs de Kyoto. Finalement, le gouvernement conservateur a versé la somme promise – et le Québec adopté la nouvelle cible.

Dès sa publication, le plan du Québec était prometteur parce qu'il s'attaquait avec vigueur au secteur des transports : normes californiennes pour les véhicules, financement de 7 milliards $ sur 10 ans pour le transport en commun (conditionnel à une participation du gouvernement fédéral), déductions fiscales pour les laissez-passer de transport en commun fournis par les employeurs à leurs salariés, surtaxe (modeste) sur les frais d'immatriculation des véhicules énergivores, réglementation pour rendre obligatoire l'installation de limiteurs de vitesse sur les camions (en partenariat avec l'Ontario).

La principale faiblesse du Québec en matière de politiques de transports, c'est le projet d'expansion du réseau routier, au coût de 1,4 milliard $. Si on ajoute à cela l'absence de mesures de contrôle efficaces de l'étalement urbain, l'expansion du réseau routier risque de faire augmenter – et non pas diminuer – l'utilisation de l'automobile, et donc les émissions de GES et la pollution atmosphérique.

En ce qui concerne la production électrique, le bilan du Québec est mitigé aussi. Du côté positif, il faut souligner que la province a respecté son engagement d'ajouter 4000 MW d'origine éolienne, et d'accroître ses activités dans le domaine de l'efficacité énergétique.

Par contre, selon les plans du Québec en matière de production d'énergie, la capacité électrique des grands barrages va augmenter encore plus rapidement que celle de l'énergie éolienne, et on enregistrera une hausse de la consommation globale d'énergie.[126]

Parmi les autres mesures du plan de 2006, mentionnons l'adoption d'un nouveau code du bâtiment plus exigeant en matière d'efficacité énergétique. Le nouveau code devrait entrer en vigueur cette année. Pour les immeubles du gouvernement, les normes seront encore plus sévères. Le gouvernement adoptera aussi une réglementation pour assurer le captage du méthane dégagé par les sites d'enfouissement.

MESURES D'ADAPTATION

Le Québec a créé un prestigieux consortium de recherche appelé OURANOS dont le mandat est d'évaluer les conséquences actuelles et futures des changements climatiques et d'établir des stratégies d'adaptation. Le plan de 2006 prescrit aussi l'implantation d'un système perfectionné de surveillance et d'avertissement.

GOUVERNANCE

Déjà en 2000, le gouvernement québécois avait mis en place des mesures de gouvernance fortes. Il a constitué un comité intergouvernemental, regroupant 14 ministères et organismes publics, dont le rôle est de superviser le cheminement du dossier des changements climatiques à l'intérieur de l'appareil gouvernemental. Le comité a aussi le mandat de collaborer avec d'autres paliers de gouvernement, le secteur privé et les organisations non gouvernementales afin de parfaire ses connaissances et de conseiller le gouvernement. Un rapport doit être préparé chaque année pour faire état de l'avancement de l'implantation des mesures du plan.

Conclusion

Au cours de la dernière année, la Colombie-Britannique a pris l'avance sur le Québec en matière de lutte aux changements climatiques. Mais le Québec demeure clairement dans le peloton de tête au pays. L'implantation du plan va bon train, le gouvernement a adopté des normes plus sévères pour les véhicules et les bâtiments, et le Québec respecte son engagement envers la croissance rapide du secteur de l'énergie éolienne. De plus, l'annonce récente de la participation du Québec à un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions pour l'industrie lourde comble la principale lacune du plan de 2006.

Pour renforcer son leadership, le Québec doit implanter plus rapidement les politiques et les mesures présentées dans son plan de 2006. Mais, plus important encore, le Québec doit revoir certains engagements technologiques (grands barrages hydroélectriques,

port méthanier) et dans le secteur des infrastructures (construction de routes). Sinon, ces grands projets risquent de diminuer – ou même d'annuler – les réductions réalisées par ailleurs.

RECOMMANDATIONS

- Le Québec doit maintenir son rôle de chef de file au Canada et continuer à implanter et à améliorer son plan d'action.
- Pour 2020, le Québec doit établir une cible ambitieuse et conforme aux prescriptions des scientifiques pour éviter les conséquences dangereuses des changements climatiques, c'est-à-dire une réduction des émissions d'au moins 25 % par rapport à leur niveau de 1990.
- Le Québec devrait envisager d'annuler ses grands projets non durables dans le secteur de l'énergie, notamment la construction de nouveaux barrages et d'un port méthanier.
- Le Québec doit adopter des lois pour limiter l'étalement urbain et remettre en question les grands projets de construction d'infrastructures routières.

Nouveau-Brunswick

Le Nouveau-Brunswick a sensiblement amélioré ses politiques en matière de changements climatiques, mais ses efforts pourraient être annulés par un recours excessif aux énergies fossiles.

POINTS FORTS

- Le Nouveau-Brunswick a enfin présenté son tout premier plan d'action pour contrer les changements climatiques – il a pour objectif de ramener les émissions à leur niveau de 1990 d'ici 2012, puis de réaliser une réduction de 10 % par rapport au niveau de 1990 d'ici 2020.
- Renforcement du mandat d'Efficacité NB, l'organisme provincial de promotion de l'efficacité énergétique pour les résidences, les entreprises et l'industrie.
- Le Nouveau-Brunswick a établi des objectifs de production d'énergie renouvelable qui entraîneront l'installation d'éoliennes d'une puissance combinée d'environ 450 MW, soit 10 % des besoins de la province.
- Le gouvernement a proposé une réglementation pour améliorer l'efficacité énergétique des immeubles, des véhicules et des appareils électroménagers (mais les détails et l'échéancier d'implantation ne sont pas clairement définis).

POINTS FAIBLES

- Le plan d'action ne touche pas le secteur industriel – il s'appuie plutôt sur le système, timide et largement critiqué, du gouvernement fédéral.
- Le Nouveau-Brunswick continue à privilégier l'énergie nucléaire. Le gouvernement envisage de rénover la centrale de Pointe Lepreau et de réaliser une étude de faisabilité pour la construction d'un deuxième réacteur sur ce même site.
- Le gouvernement met l'accent sur des projets énergétiques non durables, la plupart destinés à l'exportation vers les états de la Nouvelle-Angleterre. Par exemple :
    - Construction d'une deuxième ligne de transport électrique destinée à l'exportation
    - Approbation d'un port méthanier Canaport à Pointe Lepreau
    - Proposition pour la construction d'une deuxième raffinerie Irving Oil à St-Jean.

OCCASIONS MANQUÉES

- Malgré le fort soutien de la population en faveur d'une réglementation environnementale, le gouvernement refuse toujours de mettre en place un système provincial de plafonnement et d'échange de droits d'émissions pour le secteur industriel.
- La province continue à privilégier les solutions énergétiques non durables et l'importation de combustibles fossiles. Pourtant, le Nouveau-Brunswick offre un bon potentiel de développement pour les sources d'énergie locales à faibles niveaux d'émissions et la production décentralisée.

Émissions de GES

Les émissions de GES de la province ont diminué considérablement entre 2005 et 2006, à cause des précipitations anormalement élevées qui ont permis d'augmenter la production hydroélectrique et de réduire la contribution polluante des centrales au charbon et au pétrole.[127] Cette année exceptionnelle mise à part, la tendance des émissions demeure à la hausse et la consommation d'électricité continue d'augmenter. Les émissions du Nouveau-Brunswick sont 13 % plus élevées qu'en 1990 et le taux d'émissions par habitant est le troisième plus élevé du pays (derrière la Saskatchewan et l'Alberta).[128]

Le secteur de la production électrique est le principal responsable des émissions de la province (36 %), suivi des transports routiers (22 %) et de l'industrie des combustibles fossiles (14 %).[129] Les émissions de l'industrie des combustibles fossiles ont plus que doublé depuis 1990 en raison de l'augmentation des activités de raffinage du pétrole et de production de gaz naturel. Ces activités ont entraîné à leur tour une hausse des besoins en transports et donc de l'utilisation des camions diesel, ce qui explique en partie l'augmentation enregistrée dans le secteur des transports – la deuxième plus élevée de la province.[130] Cette dernière augmentation résulte aussi du nouvel engouement des consommateurs pour les VUS et les camionnettes.

Plan et politiques pour contrer les changements climatiques

En juin 2007, le Nouveau-Brunswick a présenté son tout premier plan de lutte aux changements climatiques.[131] Le plan s'échelonne sur une période de cinq ans (2007 à 2012) et sa cible à court terme est raisonnablement élevée, soit une réduction de 5,5 mégatonnes d'ici 2012, ce qui correspond environ au quart des émissions actuelles de la province.[132] Si la province réussit à atteindre cette cible, elle aura ramené ses émissions à leur niveau de 1990. Le plan reprend aussi l'engagement pris par la province dans le cadre des rencontres

des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada : une réduction des émissions de 10 % par rapport au niveau de 1990 d'ici 2020.

Dans l'ensemble, le plan propose des mesures intéressantes, mais certaines d'entre elles sont vagues et sans échéancier d'implantation clair. C'est le cas, par exemple, des normes sur les véhicules, les immeubles et les électroménagers. Le gouvernement devra adopter des mesures claires, des normes strictes et des échéanciers serrés s'il veut espérer atteindre ses objectifs d'ici 2012. De même, la province devra abandonner plusieurs projets de développement énergétique non durables qui alourdiraient considérablement son bilan d'émissions. Par contre, le plan propose de bonnes mesures d'efficacité énergétique et de production d'énergie renouvelable.

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Le plan d'action du Nouveau-Brunswick met en lumière les programmes d'Efficacité NB qui visent à améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments et des entreprises par le biais de différentes mesures : information, conseils, aide financière. Au cours des deux derniers exercices financiers, le budget de l'organisme était d'environ 15 millions $ (dont une petite partie provenant du gouvernement fédéral en 2008-2009).[133] La province a l'intention de mettre à jour son code du bâtiment en adoptant des normes supérieures à celles du Code modèle national de l'énergie pour les bâtiments. Elle prévoit aussi imposer les normes Energy Star pour les électroménagers et d'autres appareils. Toutefois, ces deux mesures ne seront implantées que graduellement et le plan ne prévoit aucun échéancier précis.[134]

Le plan mentionne une étude qui démontre que la consommation d'énergie du secteur industriel pourrait être réduite de 5 à 13 %, mais on ne retrouve aucun engagement précis à cet égard dans le plan.[135] Il faut toutefois reconnaître que le gouvernement investit beaucoup de ressources et d'efforts pour augmenter l'efficacité énergétique au sein des entreprises et qu'il semble sérieusement engagé à poursuivre sur cette voie.

ÉNERGIES RENOUVELABLES

La stratégie proposée dans le plan pour le développement des énergies renouvelables comprend peu de détail concrets. Elle reprend simplement l'objectif précédent, soit que 10 % de l'électricité vendue provienne de sources renouvelables d'ici 2016.[136] Par la suite, toutefois, l'échéancier a été devancé et renforcé : cet objectif doit désormais être atteint d'ici 2010 et il fait maintenant partie des dispositions de la *Loi sur l'électricité*. En plus de la biomasse, les sources d'énergie renouvelables envisagées sont les suivantes : éolienne, hydroélectrique, marémotrice, géothermique et solaire. Il semble cependant que l'énergie éolienne risque d'être la principale, sinon la seule, source retenue. La stratégie examine aussi d'autres pistes : recherches sur l'énergie marémotrice, étude de faisabilité pour petits

projets hydroélectriques, évaluation d'autres types d'énergies renouvelables, implantation de mesures pour remplacer les combustibles fossiles par la bioénergie.[137]

En misant sur les mesures d'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, le plan du Nouveau-Brunswick a pour objectif de réduire les émissions attribuables à la production d'électricité de 25 % entre 2003 et 2020, puis de 65 % d'ici 2050.[138]

AUTRES POLITIQUES

Pour compléter ses politiques raisonnablement ambitieuses en matière d'efficacité énergétique et d'énergies renouvelables, le plan du Nouveau-Brunswick propose malheureusement peu de mesures musclées. De plus, comme le plan est vague à plusieurs égards, il sera difficile de mesurer les progrès accomplis ou d'implanter un processus de reddition de comptes efficace. L'électricité mise à part, les émissions industrielles sont confiées au système extrêmement timide du gouvernement fédéral. Quant aux autres mesures, la plupart ne sont pas obligatoires – elles visent plutôt à « éduquer », « encourager », « soutenir », etc. Or, historiquement, les mesures volontaires de ce type se sont toujours avérées inefficaces pour entraîner des changements réels et protéger l'environnement de façon concrète. La province en est aussi aux premières étapes d'élaboration de son plan d'adaptation. Si on se fie aux activités de recherche et de planification présentées dans le plan, la province pourrait mettre au point une bonne stratégie d'adaptation aux changements à venir.[139]

En ce qui concerne ses propres émissions, le gouvernement a établi une cible de réduction de 25 % par rapport au niveau de 2001 d'ici 2012.[140] Une partie de ces réductions proviendra du fait que tous les nouveaux immeubles gouvernementaux, incluant les écoles et les hôpitaux, devront répondre aux normes du système d'évaluation environnementale LEED. Toutefois, cette cible de 25% est peu exigeante par rapport à celle d'autres provinces. La C.-B., par exemple, vise la carboneutralité pour l'ensemble de ses activités gouvernementales d'ici 2012 (donc une réduction de 100 %).

Le Nouveau-Brunswick a créé un secrétariat des changements climatiques pour coordonner la mise en oeuvre de son plan d'action et pour informer le gouvernement des progrès réalisés, particulièrement en matière de réduction des émissions.[141] Par contre, le secrétariat fait partie du ministère de l'Environnement et son mandat ne s'étend donc pas aux autres ministères et organismes gouvernementaux. Le secrétariat doit préparer un rapport chaque année.

DES PROJETS ÉNERGÉTIQUES NON DURABLES

Le plan du Nouveau-Brunswick contient plusieurs éléments très préoccupants dans le secteur énergétique. Il fait mention de nombreux projets qui vont à l'encontre des principes du développement durable, et il omet d'en mentionner plusieurs autres.

La province continue à privilégier l'énergie nucléaire. La centrale de Pointe Lepreau sera rénovée d'ici 2009 et on envisage d'en construire une deuxième, sur le même site, dont la production serait exclusivement destinée aux états de la Nouvelle-Angleterre.[142] Les défenseurs de l'énergie nucléaire prétendent qu'il s'agit d'une d'énergie propre qui peut contribuer à la réduction des émissions de GES. Mais ils oublient de mentionner que les coûts associés à l'énergie nucléaire sont excessivement élevés, ce qui a pour conséquence de réduire le financement disponible pour d'autres solutions plus vertes et beaucoup moins chères, c'est-à-dire les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique. En outre, en plus des dangers associés à la prolifération nucléaire, il ne faut pas oublier que la gestion des déchets radioactifs pose toujours un problème fondamental.

Il est tout aussi inquiétant de constater que différents autres projets auront pour conséquence non pas de réduire les émissions, mais de les faire augmenter. Dans la plupart des cas, ces projets sont motivés par les perspectives d'exportation vers la Nouvelle-Angleterre. Par exemple, on a construit une deuxième ligne électrique pour transporter l'électricité du Québec vers la Nouvelle-Angleterre. Il est également question de construire d'autres lignes pour faciliter l'exportation de l'électricité d'origine nucléaire (et peut-être aussi d'une petite quantité d'électricité d'origine éolienne).[143]

La raffinerie d'Irving Oil a été sensiblement agrandie il y a huit ans et on propose maintenant d'en construire une deuxième.[144] Ces deux raffineries deviendraient les plus grandes du pays, et la deuxième ajouterait jusqu'à 3 mégatonnes de GES dans l'atmosphère chaque année.[145] À elle seule, la nouvelle raffinerie ferait augmenter les émissions de la province de 17 %.[146] Une bonne partie du combustible raffiné serait destiné au marché de Boston, où il ferait augmenter les émissions de 40 mégatonnes.[147]

Finalement, la province vient d'approuver la construction d'un nouveau terminal méthanier ; le gaz naturel liquéfié livré par les navires sera aussi destiné aux marchés de la Nouvelle-Angleterre. Le projet devrait être terminé en 2008.[148]

Conclusion

Il faut féliciter le Nouveau-Brunswick d'avoir préparé son tout premier plan d'action pour lutter contre les changements climatiques et d'y avoir incorporé une cible de réduction à court terme relativement ambitieuse. De plus, la province enregistre des progrès, particulièrement en ce qui concerne les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique. Toutefois, la réalisation concrète des objectifs du plan demeure incertaine parce que la

politique d'expansion énergétique de la province est essentiellement basée sur les combustibles fossiles, et parce que les autres mesures du plan sont souvent vagues et peu contraignantes.

Les forces du marché auront aussi une influence importante. Les émissions d'Énergie NB diminuent parce que le coût des produits pétroliers augmente et parce qu'on les remplace par des produits à la fois moins chers et moins polluants. Mais le gouvernement doit aussi adopter de solides politiques de développement durable pour que cette baisse d'émissions soit permanente, et indépendante du prix des sources d'énergie. C'est pourquoi il faut que le Nouveau-Brunswick implante les mesures proposées dans son plan en ce qui concerne les immeubles, les véhicules et les appareils électroménagers.

Ce sont les grands émetteurs qui feront la différence. Les réductions d'Énergie NB sont essentielles et les probabilités de réaliser ces réductions seraient meilleures avec une politique économique ferme sur le carbone (taxe suffisamment élevée ou système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions). Cela étant dit, la construction d'une nouvelle raffinerie Irving éliminerait totalement la possibilité d'atteindre la cible à court terme définie au plan. Le Nouveau-Brunswick doit donc relever un défi de taille s'il veut être pris au sérieux en matière de lutte aux changements climatiques.

RECOMMANDATIONS

- Adopter une réglementation pour réduire les émissions du secteur industriel (qui représentent 50 % de toutes les émissions de la province) : taxe sur le carbone suffisamment élevée ou système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions.
- Adopter un moratoire sur la rénovation et sur la construction de nouvelles grandes centrales électriques alimentées par combustibles fossiles.
- Élaborer une stratégie pour réduire – et éventuellement éliminer – toute exportation d'électricité qui ne soit pas d'origine renouvelable.
- Adopter rapidement la réglementation proposée pour augmenter l'efficacité énergétique des véhicules (normes californiennes), des immeubles (ÉnerGuide 80), et des appareils électroménagers (Energy Star).
- Confier les nouveaux besoins en énergie de la province à des centrales réparties sur le territoire en faisant appel aux abondantes ressources naturelles renouvelables du Nouveau-Brunswick – au lieu de continuellement compter sur les combustibles fossiles importés.
- Établir une grille de tarifs garantis pour l'achat d'électricité de sources renouvelables par Énergie NB et augmenter la proportion des énergies renouvelables par rapport aux autres sources d'énergie.

Île-du-Prince-Édouard

L'Île-du-Prince-Édouard a encore beaucoup de travail à faire : la province n'a pas de plan de lutte aux changements climatiques et ses émissions sont à la hausse dans le secteur des transports.

POINTS FORTS

- L'Île-du-Prince-Édouard a atteint, trois ans avant l'échéance prévue de 2010, son objectif de produire 15 % de son électricité à partir d'énergie renouvelable.
- Le gouvernement a créé un bureau de l'efficacité énergétique et il a embauché des experts chargés d'étudier le potentiel d'amélioration d'efficacité énergétique sur l'île.
- À Charlottetown, le gouvernement a mis en place un système de transport en commun dont le niveau d'achalandage s'avère intéressant.

POINTS FAIBLES

- L'Île-du-Prince-Édouard n'a pas de plan d'action sur les changements climatiques.
- C'est la seule province à ne pas avoir de code provincial du bâtiment (par contre, les municipalités de Charlottetown et de Summerside ont adopté leurs propres normes).
- Le gouvernement a réduit de quatre cents par litre la taxe sur l'essence.
- La province n'a pas établi de normes sur les émissions provenant des activités gouvernementales.

OCCASIONS MANQUÉES

- Au Conseil de la fédération de l'an dernier, le premier ministre Robert Ghiz a exprimé son appui aux normes californiennes sur la consommation des véhicules, ce qui constituait un geste important étant donné que les émissions provenant du secteur des transports sont élevées à l'Île-du-Prince-Édouard. Toutefois, le document de discussion sur la stratégie énergétique ne présentait pas cette solution parmi les possibilités, et elle n'a donc pas pu être discutée publiquement.

Émissions de GES

Entre 2003 et 2006, les émissions de GES de l'Î.-P.-É. ont diminué de 6 % – elles sont maintenant à 5 % au-dessus des niveaux de 1990.[149] Les principaux secteurs responsables des émissions dans la province sont le transport routier (31 %) et l'agriculture (24 %).[150]

Le secteur des transports est aussi responsable des plus fortes augmentations de GES de la province, notamment à cause de l'engouement des consommateurs pour les VUS et les camionnettes et de l'accroissement du transport hors route.[151] Les émissions du secteur manufacturier affichent une hausse de 150 % depuis 1990. Cette hausse est attribuable au développement d'industries comme les usines de transformation des produits de la mer et l'aérospatiale, et à l'absence de politiques pour les contrôler.

Plan et politiques pour contrer les changements climatiques

Le plan de l'Î.-P.-É. est expiré depuis cinq ans et depuis, la province n'a plus de stratégie cohérente pour lutter contre les changements climatiques.[152] En 2005, un comité législatif formé par le gouvernement précédent a déposé un rapport, appuyé par des consultations publiques, sur la façon dont la province pourrait s'attaquer aux changements climatiques.[153] Ce rapport fait état de mesures, volontaires pour la plupart, et il n'a jamais évolué vers un véritable plan d'action.

Le gouvernement Ghiz élabore actuellement un plan, mais il n'a pas fixé d'échéance pour son dépôt. On s'attend à ce que ce plan reprenne les cibles adoptées dans le cadre des rencontres des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada, soit une réduction, d'ici 2020, de 10 % par rapport aux émissions de 1990.

ÉNERGIES RENOUVELABLES

Depuis plusieurs années, les politiques de développement des énergies renouvelables constituent le point fort de la stratégie de l'Î.-P.-É. La loi provinciale sur les énergies renouvelables impose une cible de 15 % d'énergie renouvelable pour 2010, un objectif atteint dès l'an dernier, presque exclusivement grâce à l'énergie éolienne.[154] La province s'est ensuite engagée à atteindre une cible de 30 % d'ici 2016 et elle envisageait même une cible de 100 %.[155] Afin de favoriser l'atteinte de cette cible, la province a produit une carte des vents qui identifie les meilleurs emplacements pour l'installation des éoliennes. Elle a également identifié des zones désignées pour de grands projets éoliens et elle a établi un prix d'achat garanti pour l'électricité produite.

Toutefois, quand les Libéraux ont pris le pouvoir aux dernières élections, ils ont éliminé certaines des politiques du précédent gouvernement conservateur. Ainsi, le

nouveau gouvernement a éliminé la cible de 30 % pour les énergies renouvelables et il n'a pas renouvelé la convention sur le prix d'achat garanti. Il a également annulé le maigre encouragement que constituait l'exemption de la taxe de vente sur les équipements de production d'énergie renouvelable à petite échelle. Il a cependant conservé le nouveau programme de facturation nette (qui permet aux petits producteurs d'énergie renouvelable d'obtenir des crédits pour l'électricité excédentaire qu'ils produisent et fournissent au réseau). Cette mesure n'a toutefois pas permis d'accroître de façon substantielle la participation des petits producteurs à la production d'énergie renouvelable.

Un récent document de discussion sur la stratégie énergétique demandait aux citoyens de l'Î.-P.-É. s'ils souhaitent que la province implante une politique de tarifs fixes pour les petits producteurs.[156] Le fait d'avoir un accès garanti au réseau et des prix d'achat intéressants peut stimuler de façon marquée la production d'énergie renouvelable à petite échelle. En Allemagne, la production éolienne a connu un essor considérable grâce à ce genre de mesures, et l'Ontario vient d'implanter une politique en ce sens.

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Ce n'est que très récemment que l'Î.-P.-É. s'est mise à explorer la piste de l'efficacité énergétique pour réduire sa consommation d'énergie et ses émissions de GES. Par exemple, la province a accepté la proposition de la société Maritime Electric en ce qui concerne l'élaboration de programmes pour réduire la demande des consommateurs. (Maritime Electric achète la plus grande part de son énergie du Nouveau-Brunswick afin d'alimenter la clientèle de l'île.)

La province a aussi institué un bureau de l'efficacité énergétique, relevant du ministère de l'Environnement, chargé d'administrer plusieurs programmes d'efficacité énergétique.[157] Ce bureau a repris à son compte l'ancienne subvention fédérale pour l'évaluation du rendement énergétique des maisons avant et après rénovations, et il a augmenté le montant accordé aux ménages à faible revenus. Il a aussi augmenté le montant de la subvention fédérale pour la réalisation des travaux. L'ensemble de ces mesures accroît la rentabilité et les économies à long terme qui résultent des travaux visant à améliorer l'efficacité énergétique.

Le gouvernement a également embauché la Vermont Energy Investment Corporation (Vermont EIC) pour réaliser une étude passablement exhaustive sur le potentiel d'amélioration de l'efficacité énergétique dans la province. L'étude a révélé que le potentiel d'économie d'énergie était considérable dans les secteurs résidentiel et commercial ainsi que dans le secteur des transports, pour tous les types de carburant.[158] L'étude recommandait aussi des politiques pour développer ce potentiel.

À la suite de cette étude, la province a préparé un document de discussion sur la stratégie énergétique et invité les citoyens à se prononcer sur les mesures que l'Î.-P.-É. devrait adopter.[159] La province pourrait réaliser des gains appréciables dans le secteur des immeubles et des véhicules personnels. L'Î.-P.-É. demeure la seule province à ne pas avoir de code du bâtiment, bien que des codes existent à Charlottetown et à Summerside. Le fait d'adopter, pour les nouveaux édifices gouvernementaux, le Code modèle national de l'énergie pour les bâtiments serait insuffisant. D'autres provinces, incluant le Québec, l'Ontario, la C.-B. et la Nouvelle-Écosse, implantent des normes plus musclées et applicables à tous les bâtiments.

L'étude de la Vermont EIC sur l'efficacité énergétique recommandait l'établissement de normes sur les émissions de GES pour les véhicules (des normes semblables à celles qui régissent la consommation de carburant).[160] Le premier ministre a également déclaré que l'Î.-P.-É. implantera les normes californiennes pour les véhicules, d'ici 2010, mais aucune réglementation n'a encore été adoptée en ce sens. Toutefois, le document de discussion sur la stratégie énergétique n'incluait même pas l'adoption de normes de consommation sur sa liste de solutions potentielles.[161] Il met plutôt l'accent sur l'utilisation des biocarburants, une approche dont les bénéfices en matière de réduction des GES sont modestes, voire nuls, en plus d'avoir un impact sur les cultures alimentaires.

AUTRES POLITIQUES

L'Î.-P.-É. n'a pas de plan d'action intégré pour lutter contre les changements climatiques. En conséquence, sa stratégie manque de cohésion et de vision d'ensemble. Bien sûr, certaines mesures se sont avérées efficaces, notamment la mise en place d'un système de transport en commun à Charlottetown. Mais l'adoption d'un véritable plan d'ensemble permettrait, par exemple, de s'attaquer à d'autres facteurs déterminants reliés au transport, comme l'aménagement des villes et l'étalement urbain. À l'heure actuelle, la province n'a aucune stratégie pour réduire l'étalement urbain et, en plus, le nouveau gouvernement a réduit la taxe sur l'essence de 4 cents par litre, ce qui favorise une utilisation accrue de l'automobile.

La réduction des GES issus des activités gouvernementales illustre aussi l'approche décousue de la province. Le gouvernement. a implanté certaines mesures valables, notamment en dotant son parc automobile de véhicules plus efficaces et en exigeant que 40 % de son énergie provienne de sources renouvelables. Toutefois, comme le gouvernement n'a même pas fixé de seuil pour ses propres émissions, on ne peut pas évaluer l'efficacité de ses politiques.

L'adaptation devrait être un enjeu majeur pour cette province qui est sans doute l'une des plus vulnérables au Canada. L'Î.-P.-É. possède un bon système de cartographie pour

prévoir les impacts et elle a réservé des fonds pour la recherche dans ce domaine. Par contre, elle n'a toujours pas élaboré de stratégie d'adaptation, et elle n'a pas de comité scientifique consultatif sur l'adaptation aux changements climatiques.

RECOMMANDATIONS

- Élaborer et publier un plan d'action étendu et ambitieux sur les changements climatiques.
- Implanter des politiques pour exploiter tout le potentiel d'efficacité énergétique réalisable.
- S'engager par réglementation à appliquer les normes californiennes et à adopter d'autres mesures pour réduire les émissions provenant du secteur des transports.
- Implanter des politiques musclées pour réduire les émissions en provenance du secteur agricole, la principale source d'émissions à l'Î.-P.-É., après le transport routier.
- Élaborer une stratégie d'adaptation.

Les émissions de gaz à effet de serre provenant des centrales au charbon de la Nouvelle-Écosse sont élevées et elles risquent de le demeurer, à moins que la province ne s'attaque sérieusement à ce problème dans son plan de lutte aux changements climatiques à venir.

Nouvelle-Écosse

POINTS FORTS

- La Nouvelle-Écosse a adopté l'*Environmental Goals and Sustainable Prosperity Act*, une loi qui impose une cible de réduction des GES d'au moins 10 % par rapport aux niveaux de 1990, d'ici 2020.
- Mise au point d'un plan à long terme pour réduire la croissance de la demande en électricité – 5% des revenus provenant des ventes d'électricité seront investis dans l'efficacité énergétique.
- D'ici 2013, 10 % des ventes d'électricité devront provenir de nouvelles sources renouvelables.
- Fondation du premier centre technologique sur l'énergie marémotrice à turbines submergées en Amérique du Nord.
- Le gouvernement a promis de légiférer pour imposer les normes californiennes d'efficacité énergétique pour les véhicules et pour implanter le code du bâtiment ÉnerGuide 80. Toutefois, les détails et l'échéancier d'implantation demeurent vagues.

POINTS FAIBLES

- Politique vague et confuse sur la réglementation des émissions industrielles de GES et sur la taxation du carbone.
- Les subventions pour le transport en commun sont beaucoup moins élevées que dans les autres provinces.
- La Nouvelle-Écosse planifie un développement important de son réseau routier.

OCCASIONS MANQUÉES

- La Nouvelle-Écosse a accordé beaucoup d'attention à l'efficacité énergétique dans le secteur de l'électricité; elle devrait faire de même pour la consommation des combustibles fossiles.
- La province n'a pas de plan d'action pour coordonner l'utilisation combinée de l'électricité et du chauffage dans le secteur industriel dans le contexte de l'expansion de la distribution du gaz naturel.
- Les collectivités rurales de la Nouvelle-Écosse pourraient bénéficier de politiques pour favoriser le développement des énergies renouvelables à l'échelle locale.

Émissions de GES

Les émissions de la Nouvelle-Écosse se sont accrues de 3 % depuis 1990.[162] Ce taux est inférieur aux prévisions parce qu'on a enregistré une baisse précipitée des émissions provenant du secteur de l'électricité entre 2005 et 2006. Cette baisse est attribuable à trois facteurs : le retour à un carburant fossile moins polluant pour la production électrique, la fermeture d'une papeterie à cause d'un conflit de travail, ainsi qu'une bonne année pour la production hydroélectrique.[163]

Néanmoins, l'électricité continue d'être la principale source d'émissions de GES (31 %) dans la province parce que la majorité des centrales fonctionnent au charbon.[164] L'électricité est également la première cause de la croissance des émissions depuis 1990, même si le niveau exact de la hausse est inconnu pour des raisons de confidentialité.[165] Le transport routier est le deuxième secteur en importance pour les émissions de GES (20 %) et il a connu une hausse à cause de l'engouement des consommateurs pour les VUS et les camionnettes.[166] Le secteur des bâtiments occupe le troisième rang – les émissions provenant des édifices résidentiels ont diminué tandis que celles des édifices commerciaux sont en hausse.

Plan et politiques pour contrer les changements climatiques

À l'heure actuelle, la Nouvelle-Écosse n'a pas de véritable plan d'action pour contrer les changements climatiques. La province a toutefois initié une vaste consultation devant conduire à l'élaboration d'un plan d'ici à l'automne 2008.[167] Les plans précédents (Green Energy Framework et Electricity Marketplace Governance Comittee) étaient incomplets et n'ont jamais été totalement implantés.[168]

À défaut d'un plan, la Nouvelle-Écosse a tout de même mis en oeuvre différentes politiques. La plus importante est une loi (*Environmental Goals and Sustainable Prosperity Act*) adoptée au printemps 2007. Cette loi définit notamment l'objectif à long terme de la Nouvelle-Écosse : « faire preuve de leadership à l'échelle internationale en ayant, d'ici 2020, l'un des environnements les plus sains et les plus durables au monde ».[169] La loi enchâsse aussi une cible de réduction des GES d'au moins 10 % par rapport aux niveaux de 1990 pour 2020, un objectif compatible avec la cible régionale établie par la Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada. Cette cible est cependant bien en deçà des réductions requises pour éviter les conséquences dangereuses des changements climatiques (soit au moins 25 % sous les niveaux de 1990, d'ici 2020).[170] Toutefois, la loi prévoit une révision annuelle de la pertinence des objectifs, pour faire en sorte que la Nouvelle-Écosse continue à faire preuve de « leadership international ».

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Le plan d'intégration des ressources électriques de la Nouvelle-Écosse établit une stratégie des meilleurs coûts en vertu de laquelle 5 % des revenus de l'électricité seront investis dans l'efficacité énergétique, afin de stabiliser la demande.[171] La hausse des ventes d'électricité a été estimée à environ 2 % par année. Le Utility and Review Board a approuvé un budget initial de 13 millions $ jusqu'en 2009 pour les programmes d'efficacité énergétique dans le secteur de l'électricité. Un processus de consultation effectué par le gouvernement a mené à une recommandation concernant la création d'un organisme indépendant sur l'efficacité énergétique. Cet organisme s'occuperait de la gestion des fonds de manière à obtenir les meilleurs économies d'énergie possibles.

Au cours des trois dernières années, le gouvernement a investi 10 millions $ pour différentes mesures d'efficacité reliées aux polycarburants – cette année par le biais de Conserve Nova Scotia.[172] Une étude menée par cet organisme a démontré qu'investir de façon importante dans l'efficacité des carburants était rentable. Malheureusement, dans le budget provincial de 2008, on n'a pas accru le financement pour les mesures destinées à améliorer l'efficacité énergétique dans le secteur immobilier[173], un secteur où il est clair que l'on pourrait réduire les émissions de façon particulièrement rentable.

Par l'intermédiaire de sa loi environnementale, la province s'est toutefois engagée à implanter d'ici 2011, le code du bâtiment ÉnerGuide 80, qui comprend des normes élevées d'efficacité énergétique des immeubles. Des consultations ont aussi été menées sur l'amélioration de l'efficacité énergétique des appareils électroménagers.[174] La réglementation ainsi que les détails relatifs à l'implantation sont toujours attendus.

ÉNERGIES RENOUVELABLES

La Nouvelle-Écosse a adopté une norme selon laquelle 10 % de l'électricité vendue devra provenir de *nouvelles* sources renouvelables d'ici 2013. En 2013, l'ensemble des sources d'énergie renouvelable – actuelles et nouvelles – devra représenter 18,5 % de la consommation électrique.[175] Cette politique a amené la Nova Scotia Power à négocier des contrats éoliens pour une première livraison de 240 MW. La capacité éolienne des installations devrait atteindre 581 MW en 2013.[176] Une étude sur l'intégration de l'énergie éolienne, entreprise par le ministère de l'Énergie, examine la possibilité d'atteindre une puissance de 781 à 981 MW d'ici 2020 grâce à la modernisation des systèmes.[177] La recherche et le développement sur l'énergie marémotrice se poursuit, la province s'étant engagée à financer la réalisation du premier centre technologique sur l'énergie marémotrice à turbines submergées en Amérique du Nord.[178]

Bien que les cibles d'efficacité énergétique et d'énergie renouvelable de la Nouvelle-Écosse soient impressionnantes, on prévoit que les émissions attribuables au secteur de l'électricité demeureront bien au-dessus de leur niveau de 1990 jusqu'en 2020 et plus tard. En fait, dans ce secteur, les cibles de Kyoto ne seront pas atteintes avant 2030.[179] Pour at-

teindre ses propres cibles obligatoires, la province devra réglementer les GES et contraindre la Nova Scotia Power à réduire la proportion de charbon utilisée pour sa production de base. Jusqu'ici, le gouvernement provincial n'a pas voulu agir en ce sens et son appui pour de telles politiques est demeuré vague ou inexistant, notamment à la réunion du Conseil de la fédération de l'an dernier (la rencontre annuelle des premiers ministres). Il faut que le gouvernement provincial adopte des mesures pour défavoriser le recours au chauffage électrique parce qu'il engendre des émissions élevées étant donné que l'électricité de la province provient principalement de centrales au charbon.

Le développement des infrastructures de distribution du gaz naturel offre à la province des occasions pour accroître l'utilisation conjuguée énergie thermique/électricité et chauffage urbain. Cette avenue s'inscrirait bien dans le projet d'efficacité puisque les deux options combinées augmentent de façon importante l'efficacité énergétique du gaz naturel. Mais la province n'a pas investi en ce sens.

TRANSPORTS

La Nouvelle-Écosse ne s'est pas attaquée adéquatement au problème du transport routier, une source majeure de GES dans la province. La loi environnementale engage la province à implanter des normes sur les véhicules semblables à celles de la Californie. Toutefois, à l'instar du code du bâtiment, cet engagement demeure vague et mal défini. Espérons que le nouveau plan permettra de clarifier les normes exactes ainsi que l'échéancier d'implantation.

À l'heure actuelle, la province continue d'investir d'importantes ressources dans les mêmes vieilles approches de transport non durables, et elle investit très peu pour implanter des solutions plus vertes et plus prometteuses. À titre d'exemple, le financement provincial par habitant pour le transport en commun est bien inférieur à la moyenne nationale, et sensiblement en deçà du financement accordé par les provinces de taille similaire.[180] Les 3 millions $ additionnels accordés dans le budget 2008 pour le transport durable dans les communautés rurales sont les bienvenus, mais ils sont nettement insuffisants. De plus, dans le cadre de son projet « Atlantic Gateway », la province planifie une expansion importante de son réseau routier.[181]

Conclusion

La Nouvelle-Écosse semble être sur le point d'emboîter le pas aux leaders provinciaux en matière de changements climatiques. Elle a franchi des étapes importantes, particulièrement en adoptant l'*Environmental Goals and Sustainable Prosperity Act*. Cette loi prescrit l'implantation de politiques importantes sur l'énergie renouvelable et, dans une moindre

mesure, sur l'efficacité énergétique. Toutefois, la province doit aussi poser d'autres gestes importants, notamment dans les secteurs de l'électricité, des bâtiments et du transport. Il est encore temps de renforcer les politiques pour atteindre les cibles obligatoires. L'engagement réel de la province envers la lutte aux changements climatiques dépendra en bonne partie de la qualité de son prochain plan et de son implantation.

RECOMMANDATIONS

- Établir une réglementation et une taxe sur le carbone pour réduire les émissions provenant de l'utilisation intensive du charbon pour la production électrique.
- Accroître le financement pour les mesures d'efficacité énergétique liées aux polycarburants (pétrole et gaz naturel) pour compléter les mesures sur les économies d'énergie électrique.
- Adopter une réglementation sur l'efficacité énergétique pour compléter les mesures d'économie d'énergie : normes californiennes pour les véhicules, limitation du recours au chauffage électrique, poursuite de l'implantation des normes ÉnerGuide 80 pour les nouvelles constructions.
- Moderniser le réseau électrique et faire appel aux technologies sur le stockage d'énergie pour accroître la production d'énergie renouvelable.
- Accroître considérablement le financement pour les infrastructures en transport durable, de manière à atteindre minimalement la moyenne canadienne.
- Créer un plan d'action combiné énergie thermique/électricité.

Terre-Neuve-et-Labrador

Terre-Neuve-et-Labrador a adopté des mesures intéressantes en matière d'efficacité énergétique et d'énergie renouvelable, mais la province n'a toujours pas de réglementation pour la production électrique et pour l'industrie du pétrole et du gaz.

POINTS FORTS

- Le plan énergétique prévoit diverses mesures relatives à l'efficacité énergétique et à la conservation de l'énergie, ainsi que des mécanismes de promotion des investissements dans les projets d'énergie renouvelable.
- Le gouvernement a entrepris les premières étapes de planification des mesures d'adaptation dans certains secteurs clés.
- Le gouvernement a élargi la portée de son engagement à l'égard de l'utilisation des énergies renouvelables, notamment par la production de 51 MW d'énergie éolienne mandatée par Newfoundland and Labrador Hydro et par un investissement de 4,5 millions $ dans un projet de démonstration de centrale éolienne/hydrogène.

POINTS FAIBLES

- Le plan d'action sur les changements climatiques ne contient toujours pas d'échéancier ni de cibles de réduction des émissions de GES, mais une nouvelle version de ce plan devrait être publiée à la fin de 2008.
- Absence de politiques fortes, comparables aux normes californiennes sur les véhicules, visant à réduire les émissions de GES du secteur des transports, la principale source d'émissions de la province.
- La province ne prévoit que des directives volontaires pour remédier à l'importante hausse des émissions de l'industrie pétrolière et gazière.
- Absence de réglementation, comme un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions, qui permettrait de réduire les émissions de GES générées par l'industrie lourde, notamment le secteur de l'énergie.
- Les mesures de réductions des émissions de GES sont trop axées sur la construction du barrage de la basse rivière Churchill et d'une ligne de transport d'énergie entre le Labrador et Terre-Neuve.

OCCASIONS MANQUÉES

- Le plan énergétique aurait pu mettre davantage l'accent sur les possibilités de mise en œuvre de projets d'énergie renouvelable à petite échelle et décentralisés, en particulier pour les collectivités éloignées, plutôt que de s'engager à construire davantage de lignes de transport d'énergie à longue distance.
- Le plan énergétique ne priorise pas le recours aux mesures d'efficacité énergétique rentables pour tous les secteurs.

Émissions de GES

Les émissions de GES de Terre-Neuve-et-Labrador ont augmenté jusqu'en 2002, puis elles ont commencé à diminuer. En 2006 (les plus récentes données disponibles), elles avaient diminué jusqu'à atteindre leur niveau de 1990.[182] Entre 2003 et 2006, les émissions générées dans la province ont diminué de 14 %. L'industrie pétrolière et gazière demeure le principal émetteur de GES de la province (28 % du total) et c'est cette industrie qui affiche la hausse la plus importante depuis1990.[183] Le transport routier vient au deuxième rang, avec 20 % des émissions de la province.[184]

Les émissions générées par le secteur de l'électricité continuent à diminuer, et on a enregistré une baisse marquée entre 2005 et 2006. Cela s'explique par l'utilisation de carburants plus propres (une fois que les problèmes d'approvisionnement antérieurs ont été résolus) et par le renforcement de la capacité hydroélectrique.[185]

Plan et politiques pour contrer les changements climatiques

Terre-Neuve-et-Labrador prévoit publier une mise à jour de son plan sur les changements climatiques de 2005 d'ici à la fin de 2008. Le plan de 2005 ne comportait pas de cibles de réduction des émissions de GES et il reposait principalement sur des mesures volontaires et éducatives.[186] Par exemple, le plan ne prévoyait aucune politique concrète pour le secteur générant le plus d'émissions (les transports) ni pour le secteur en plus forte progression (l'industrie pétrolière et gazière – dont les émissions ont doublé depuis 1990).

Terre-Neuve-et-Labrador a lancé un plan énergétique intitulé *Focusing Our Energy* en septembre 2007.[187] Son cadre général semble indiquer que la protection de l'environnement est un point prioritaire. Son premier principe est le « développement durable », son principal objectif est le « leadership environnemental » et l'un de ces objectifs spécifiques consiste à utiliser les revenus de l'industrie pétrolière et gazière pour bâtir l'avenir de la province, notamment en créant des infrastructures d'énergies renouvelables et en

améliorant l'efficacité énergétique.[188] Le plan énergétique comprend certaines mesures efficaces en ce sens, ce qui laisse présager que le prochain plan d'action sur les changements climatiques contiendra d'autres projets intéressants. Cependant, le plan énergétique met beaucoup trop l'accent sur la mise en œuvre de projets à grande échelle qui, dans certains cas, exploitent des énergies non-renouvelables. C'est le cas, par exemple, des projets additionnels d'exploitation pétrolière en mer, du barrage de la basse Churchill et de la construction de lignes de transport d'énergie.[189]

EFFICACITÉ ET CONSERVATION ÉNERGÉTIQUES

Parmi les points forts, il faut mentionner que le plan énergétique promet la création du Energy Conservation and Efficiency Partnership (ECEP) et d'un financement de 5 millions $ pour l'élaboration d'un plan quinquennal d'efficacité énergétique et de conservation de l'énergie d'ici mars 2008.[190] Cependant, au moment de la publication du présent rapport, ce plan n'avait toujours pas été dévoilé et, par conséquent, l'efficacité du ECEP et la viabilité du plan restent à prouver. Plusieurs groupes environnementalistes, dont la Fondation David Suzuki, ont préconisé l'adoption d'un modèle semblable à celui d'Efficiency Vermont[191], lequel a également été adopté par le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse.

Le plan énergétique prévoit également un financement d'un an pour permettre aux propriétaires de faire effectuer des évaluations de l'efficacité énergétique de leur maison. Ces évaluations sont offertes aux propriétaires avant et après la rénovation de leur maison pour leur permettre d'en accroître l'efficacité énergétique.[192] Cette mesure vient compléter un programme fédéral de subventions pour effectuer les rénovations recommandées dans le cadre de la première évaluation. Le gouvernement provincial financera également les évaluations et les rénovations pour les ménages à faibles revenus, ce qui est sensé puisque ces ménages n'auraient peut-être pas eu autrement les moyens de rendre leurs maisons plus écoénergétiques.

Paradoxalement, malgré le fait que le gouvernement provincial aide ses citoyens à rénover leur maison, il se contente « d'envisager » la possibilité de renforcer son code du bâtiment pour la construction de nouveaux immeubles résidentiels, commerciaux et institutionnels.[193] Pourtant, en faisant la mise à jour de son code du bâtiment le plus tôt possible, la province éviterait d'avoir à financer plus tard la mise à niveau de ces immeubles.

Dans le même ordre d'idées, le plan énergétique prévoit offrir des incitatifs financiers aux citoyens pour favoriser l'achat de véhicules écoénergétiques, mais il se limite encore une fois à simplement « examiner la possibilité » d'imposer des normes obligatoires sur la consommation de carburant.[194] Un mouvement s'amorce dans de nombreux états américains, et dans au moins cinq provinces, en faveur de l'adoption des normes californiennes sur les véhicules. Des normes obligatoires beaucoup plus sévères con-

tribueraient à réduire les émissions qui découlent, comme le précise le plan, des « milliers de décisions individuelles relatives à l'achat d'un véhicule, aux habitudes de conduite et aux distances parcourues » par les automobilistes.[195]

ACTIVITÉS GOUVERNEMENTALES

Fait intéressant, le plan comporte des mesures beaucoup plus rigoureuses pour les véhicules et les bâtiments associés aux activités du gouvernement. Ainsi, le gouvernement devra s'assurer qu'au moins 25 % des achats réalisés pour son parc automobile soient des véhicules à faible consommation.[196] De plus, tous les nouveaux bâtiments administrés ou appartenant au gouvernement, de même que tous les travaux majeurs de rénovation, devront surpasser de 25 % les exigences du code actuel en matière d'efficacité énergétique.[197] Ces bâtiments devront également être conformes à la norme Argent du système d'évaluation LEED, une norme élevée qui comporte différentes caractéristiques environnementales. Compte tenu du long cycle de vie des bâtiments ainsi que des coûts élevés associés à l'utilisation des véhicules (coûts environnementaux et coût du carburant), il serait sensé, en particulier du point de vue économique, d'adopter des normes obligatoires rigoureuses applicables à tous les bâtiments et véhicules et non seulement aux propriétés du gouvernement.

SUIVI DU PLAN DE 2005

Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador a donné suite à certaines mesures proposées dans son plan sur les changements climatiques de 2005. Le développement des énergies renouvelables est demeuré modeste. Newfoundland and Labrador Hydro a mandaté, dans le cadre d'un processus d'appel d'offres, la réalisation de projets éoliens d'une puissance de 51 MW.[198] Le gouvernement a aussi investi 4,5 millions $ dans un projet de démonstration de centrale éolienne/hydrogène.[199]

De plus, Terre-Neuve-et-Labrador élabore lentement la stratégie d'adaptation annoncée dans le plan de 2005. Des ateliers d'adaptation ont été organisés dans l'ensemble de la province. Des travaux sont en cours sur l'évaluation et la cartographie des risques naturels. Un plan de mesures d'adaptation cohésif et exhaustif serait utile et sa mise en œuvre pourrait être soutenue par un groupe de conseillers scientifiques spécialisés.

LE NOUVEAU PLAN DEVRA MIEUX CIBLER LES GRANDS ÉMETTEURS

Comme nous l'avons mentionné plus tôt, le plan énergétique met principalement l'accent sur le développement d'énergies non-renouvelables.[200] Il est fort probable que le nouveau plan sur les changements climatiques aussi privilégie cette approche. Or, pour être crédible, tout plan d'action sur les changements climatiques doit s'attaquer en priorité aux principales sources d'émissions de GES ainsi qu'aux secteurs qui affichent les hausses les plus

importantes. Et pour ce faire, il faut utiliser des mesures fortes. Si on laisse augmenter les émissions de l'industrie pétrolière et gazière, par exemple, elles pourraient à elles seules compromettre les progrès réalisés dans les autres secteurs.

Les politiques du plan actuel sont trop timides envers les quatre principaux secteurs d'émissions :

- Transports : création de simples mesures incitatives pour promouvoir l'achat de véhicules écoénergétiques et exploration de pratiques exemplaires pour d'autres sous-secteurs du domaine du transport
- Industrie pétrolière et gazière : norme volontaire de brûlage à la torche
- Électricité : construction du barrage de la basse Churchill et d'une ligne de transport d'énergie entre le Labrador et Terre-Neuve
- Déchets : investissement dans un projet de captage du gaz d'enfouissement.[201]

Des règlements ou des pénalités financières refléteraient un engagement beaucoup plus solide de la part du gouvernement envers la réduction des émissions : normes californiennes pour les véhicules, système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions ou taxe sur le carbone pour réduire les émissions industrielles (notamment pour le secteur de l'électricité et du pétrole et du gaz), captage obligatoire des émissions des sites d'enfouissement.

Si le plan énergétique reflète les priorités du gouvernement, cela signifie que la province mise beaucoup trop sur le développement du cours inférieur de la rivière Churchill ainsi que sur des projets d'investissement majeurs pour la construction de lignes supplémentaires de transport d'énergie à longue distance. Le plan énergétique semble indiquer que le projet du barrage de la rivière Churchill constitue le principal moyen d'atteindre la cible de réduction établie par la Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada (une réduction des émissions de 10 % par rapport au niveau de 1990 d'ici 2020). La province ne sera pas en mesure d'atteindre son objectif en 2010 parce que le projet de barrage de la basse Churchill ne sera achevé qu'en 2015.[202]

À prime abord, le projet de barrage sur la Churchill semble prometteur : développement d'une énergie renouvelable et exploration des possibilités de construction de lignes de transport d'énergie entre le Labrador et Terre-Neuve. Par contre, comme on le mentionne dans le plan énergétique, 85 % des citoyens de la province ont déjà accès à des sources d'énergies renouvelables (des centrales hydroélectriques existantes dans la majorité des cas). Le projet de la basse Churchill aura des répercussions importantes sur le paysage ainsi que sur les écosystèmes terrestres et aquatiques du bassin hydrographique de la rivière. La construction de lignes de transport d'énergie entre le Labrador et Terre-Neuve aurait pour effet d'accroître encore ces impacts sur l'environnement.

La construction de nouvelles lignes de transport d'énergie pour relier des collectivités éloignées constitue un problème similaire. Le gouvernement provincial a reconnu que la construction d'une ligne de transport d'énergie vers les côtes nord et sud du Labrador

serait un projet incroyablement dispendieux et qu'il ne permettrait d'ajouter que 3500 personnes au réseau électrique, mais il a réitéré son engagement à cet égard dans un récent communiqué de presse.[203] Malheureusement, la seule autre solution mentionnée dans ce communiqué consistait à poursuivre l'exploitation des centrales au diesel, une technologie à la fois dispendieuse et très polluante.

Pourtant, le plan énergétique mentionne la possibilité de remplacer les centrales au diesel par l'énergie éolienne et divers dispositifs de stockage (notamment de l'hydrogène) pour les collectivités éloignées.[204] Un projet pilote d'énergie éolienne à Ramea a déjà été mis en œuvre et la province explore actuellement d'autres options de production et de stockage d'énergies renouvelables. C'est la voie de l'avenir et nous souhaitons que le gouvernement provincial tiendra compte des leçons apprises à Ramea pour entreprendre des projets similaires.

RECOMMANDATIONS

- Établir des échéanciers et des cibles de réduction des émissions de GES rigoureux et conformes ou supérieurs aux recommandations de la Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada.
- Élaborer un plan d'action complet sur les changements climatiques, en consultation avec différents intervenants. Ce plan doit imposer des mesures sévères sur le carbone – par l'application d'une taxe ou d'un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions – afin de réduire les émissions de l'industrie lourde et de contribuer à éviter les conséquences dangereuses des changements climatiques.
- Adopter les normes californiennes pour les véhicules neufs.
- Créer un organisme d'efficacité énergétique et de conservation de l'énergie, semblable à Efficiency Vermont, qui serait chargé d'élaborer des programmes éducatifs et de mettre en œuvre des programmes d'efficacité énergétique dans tous les secteurs.
- Établir des niveaux d'investissement minimaux et continus pour financer les mesures de conservation de l'énergie et d'efficacité énergétique (en particulier pour le secteur de la construction).

Yukon

Le plan actuel du Yukon vise uniquement les émissions associées aux activités gouvernementales. Le nouveau plan du territoire, attendu bientôt, corrigera peut-être la situation.

POINTS FORTS

- Le Yukon a enregistré une réduction de ses émissions depuis 1990. Il faut toutefois souligner que cette réduction est attribuable en grande partie à la fermeture de la mine Anvil Range.
- Le Yukon a établi un plan de réduction des émissions provenant des activités gouvernementales. Ses effets ne seront toutefois perceptibles, pour la plupart, qu'après 2017.
- Le gouvernement a proposé la création d'un secrétariat des changements climatiques responsable de coordonner les efforts en cette matière et de faire rapport annuellement à l'assemblée législative.

POINTS FAIBLES

- Le Yukon développe très lentement son plan d'action sur les changements climatiques. Le dépôt est prévu à la fin de 2008, soit deux ans et demi après la présentation de sa stratégie préliminaire.
- Les cibles de réduction des GES et la stratégie de mise en œuvre ne seront définies qu'à la fin de 2010.
- Le Yukon supporte les méga projets de combustibles fossiles, comme le développement de réserves de gaz naturel et de pétrole et la construction de pipelines pour alimenter les marchés du Sud.
- Le gouvernement favorise le développement de nouvelles mines, sans égard à l'augmentation des émissions de GES résultant de l'utilisation d'équipements fonctionnant au diesel.
- Le Yukon favorise l'étalement urbain.

OCCASIONS MANQUÉES

- La population réduite du Yukon et l'absence d'une industrie pétrolière bien implantée pourraient permettre à la province d'adopter des mesures d'atténuation et d'adaptation innovatrices.

Émissions de GES

Les émissions de GES au Yukon ont chuté de 27 % depuis 1990, principalement à cause de la fermeture de la mine Anvil Range, à la fin des années 1990.[205] Elles ont connu une baisse supplémentaire de 10 % depuis 2003.[206] Les principales sources d'émissions de la province sont attribuables aux transports (routier et hors route), ainsi qu'à la consommation d'énergie des résidences, commerces et institutions.

Les GES issus de la production d'électricité ont connu un déclin rapide à cause de la baisse des activités minières, mais également parce que plusieurs résidents ont été convertis à l'hydroélectricité.[207] Toutefois, on a aussi enregistré des hausses en raison de la production de gaz naturel, de son transport par pipeline vers la C.-B. et de l'utilisation des camions diesel reliés à cette industrie.

Plan et politiques pour contrer les changements climatiques

Le gouvernement du Yukon n'a toujours pas livré un plan complet assorti de mesures concrètes sur les changements climatiques. Ce laxisme est étonnant de la part d'un territoire où les effets de ces changements risquent pourtant d'être durement ressentis. En 2001, le Yukon a déposé un bilan des gestes posés sur son territoire pour contrer les changements climatiques. Dans la plupart des cas, il s'agissait de politiques ou de programmes provenant du gouvernement fédéral, des administrations municipales et même des ONG. En septembre 2006, Le Yukon a présenté sa stratégie sur les changements climatiques dans un document hautement visionnaire, mais comportant peu de détails concrets.[208] Le gouvernement avait alors expliqué qu'un plan d'action complet et détaillé serait mis au point suite à de vastes consultations publiques. Près de deux ans plus tard, en mai 2008, le territoire a dévoilé un plan préliminaire. On y on précise que le plan final sera déposé à la fin de 2008 et qu'il faudra ensuite compter deux années supplémentaires, soit jusqu'à la fin de 2010, avant d'établir une cible de GES ainsi qu'une stratégie d'implantation.[209] On ajoute aussi que cette stratégie devra, « dans bien des cas », être implantée par étapes.

On évoque les consultations publiques comme principale raison pour justifier tous ces délais. En soi, ces consultations sont évidemment louables, mais elles ont été initiées il y a deux ans, et elles auraient pu être complétées depuis longtemps si on leur avait accordé la priorité qu'elles méritent. On invoque aussi la nécessité d'effectuer l'inventaire des émissions de GES (« quels types de gaz sont produits, par quels secteurs économiques, en quelles quantités »[210]). Or, Environnement Canada publie chaque année un inventaire des émissions avec ces données; et même s'il s'agit de données indirectes, elles sont suffisamment précises pour servir de base à l'élaboration d'un plan d'action et à l'établissement de cibles concrètes.

MESURES D'ADAPTATION

Le plan préliminaire du Yukon comporte quatre volets : éducation, adaptation, atténuation (c.-à-d. réduction des émissions) et recherche.[211] Le plan souligne que l'adaptation en est le volet prioritaire, mais les mesures projetées dans ce volet sont essentiellement de type évaluatif : création de centres de recherche, suivi des changements et évaluation des risques. Cette approche renforce la perception que le Yukon ne semble pas conscient de l'urgence de la situation. Pourtant, les changements climatiques affectent déjà les régions nordiques, comme le démontrent d'ailleurs des études de l'*Arctic Climate Impacts Assessment*. La stratégie de 2006 met l'accent sur les impacts bio-physiques et socio-économiques du réchauffement global et elle insiste sur l'importance de mettre au point et d'implanter rapidement un plan d'adaptation.[212] Un vaste plan d'adaptation pour le Yukon devrait déjà être en place depuis longtemps.

Un projet d'adaptation à petite échelle est en cours. D'une durée prévue de cinq ans, il n'implique toutefois que trois communautés du Yukon. De plus, son financement est très limité compte tenu de l'ampleur des efforts requis au Yukon pour s'adapter aux impacts des changements climatiques.

RÉDUCTION DES ÉMISSIONS

Le volet atténuation fournit des détails sur les réductions des émissions provenant des activités gouvernementales. On y établit des cibles : mettre fin à la hausse des émissions de GES d'ici 2012, baisse de 20% des émissions entre 2012 et 2017, et atteinte de la carboneutralité d'ici 2022.[213] Le but final est louable, mais son échéancier est trop long. Par comparaison, le gouvernement de la C.-B. prévoit devenir carboneutre 10 ans plus tôt, soit en 2012, et plus d'une centaine d'administrations municipales de la province se sont engagées à faire de même.

Le plan préliminaire s'attaque aux sources d'émissions non gouvernementales, ce qui constitue une avancée par rapport à la stratégie d'il y a deux ans, qui se limitait aux émissions de source gouvernementale. Toutefois, on y propose principalement des mesures volontaires et des programmes incitatifs. Par exemple :

- Programmes incitatifs pour l'achat de véhicules à faible consommation d'essence
- Élaboration, en collaboration avec le secteur industriel, de meilleures pratiques de gestion afin de réduire les émissions
- Exploration d'un projet pilote de bâtiments verts à Whitehorse
- Réduction des déchets solides en collaboration avec les gouvernements municipaux.[214]

Compte tenu de l'urgence de s'attaquer au problème des changements climatiques, le Yukon doit envisager des politiques beaucoup plus musclées, comme celles énumérées dans la liste « à examiner » de son plan préliminaire.[215] Ainsi, les normes d'émissions pour les véhicules, une réglementations sur les déchets et le captage des biogaz, une taxe sur le carbone, un code du bâtiment plus exigeant et des cibles concernant l'énergie renouvel-

able, sont autant de mesures qui doivent être non seulement « examinées », mais surtout adoptées et implantées rapidement.

ÉNERGIES RENOUVELABLES ET EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Le gouvernement du Yukon parraine déjà des programmes communautaires, principalement de nature informationnelle, qu'il finance ou auxquels il contribue. Les programmes d'efficacité énergétique et d'énergies renouvelables sont administrés par l'Energy Solutions Center.[216] L'organisme Yukon Housing fournit de l'information sur l'efficacité énergétique pour le secteur résidentiel. Le gouvernement finance également le Northern Climate ExChange, un programme de partage de l'information et de partenariat entre le Yukon College et le gouvernement.[217] Le Northern Climate ExChange est aussi responsable de l'implantation du plan d'adaptation à petite échelle.

Le Yukon a déposé une stratégie préliminaire de développement énergétique en mai 2008.[218] En plus de faire la promotion du développement pétrolier et gazier, elle évoque la possibilité que le Yukon rattache son réseau électrique à celui de la C.-B. Cette proposition pourrait permettre d'importer de l'électricité de la C.-B. pour exploiter de nouvelles mines, ou d'exporter l'électricité produite par d'éventuelles grandes centrales hydroélectriques (une autre proposition évoquée dans la stratégie). Ces propositions auraient de sérieux impacts sur l'écologie locale et favoriseraient la consommation, plutôt que l'efficacité énergétique.

La Yukon Energy Corporation a officiellement cessé ses recherches et abandonné les projets de développement dans le secteur de l'énergie éolienne. De plus, malgré les affirmations de l'Energy Solutions Center, il semble y avoir peu de collaboration entre cet organisme et la Yukon Energy Corporation pour effectuer le transfert d'expertise et d'équipement. Ni la Yukon Energy ni le gouvernement n'ont adopté de mesures pour mandater ou pour encourager les projets d'énergie renouvelable.

Gouvernance et reddition de comptes

Le plan préliminaire prévoit des mesures très valables en matière de gouvernance et de reddition de comptes.[219] En premier lieu, le Yukon mettra en place un secrétariat des changements climatiques afin d'assurer « une implantation et une coordination efficace » des engagements gouvernementaux. Ce secrétariat préparera des rapports et travaillera de concert avec les différents ministères impliqués dans les changements climatiques et les questions énergétiques. On ne précise pas si le secrétariat sera sous la gouverne des hauts dirigeants du gouvernement (premier ministre ou Cabinet), ce qui serait souhaitable pour renforcer son rôle et démontrer que les changements climatiques représentent un dossier prioritaire.

Un processus de révision est également prévu. Le secrétariat fera rapport annuellement à l'assemblée législative du Yukon. Le plan d'action sera aussi mis à jour deux ans après son dépôt initial, et c'est à ce moment que les cibles seront établies. Le plan sera par la suite révisé et mis à jour à tous les cinq ans.

Ces mesures de reddition de comptes seront utiles parce qu'elles permettront de faire ressortir les points forts et les points faibles du plan, et de le modifier au besoin. Toutefois, le plan final du territoire devra être sensiblement plus ambitieux que le plan préliminaire si le Yukon veut réaliser des réductions réelles.

RECOMMANDATIONS

- Compléter le plan d'action par des mesures musclées, conçues pour s'attaquer à la vaste majorité des émissions de GES sur le territoire du Yukon. Fixer la cible de réduction des GES pour 2020 en fonction des prescriptions scientifiques.
- Implanter dès que possible, sur tout le territoire, une stratégie d'adaptation aux changements climatiques.
- Mettre en place, comme d'autres provinces l'ont fait, un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions pour l'industrie lourde.
- Cesser de promouvoir le développement de l'industrie des combustibles fossiles.

Le gouvernement des Territoires-du-Nord-Ouest affirme que le projet gazier du Mackenzie contribuera à protéger les ours polaires, mais il admet du même souffle que les émissions du territoire vont doubler ou tripler d'ici peu.

Territoires-du-Nord-Ouest

POINTS FORTS

- Le gouvernement s'est engagé à réduire les émissions de GES générées par ses activités de 10 % par rapport à leur niveau de 2001 d'ici 2011.

POINTS FAIBLES

- Le plan sur les changements climatiques des Territoires-du-Nord-Ouest (T.-N.-O.) ne vise que les émissions générées par le gouvernement. Or, ces émissions ne représentent que 3 % du total du territoire.
- Le plan ne prévoit pas de politique et n'établit aucune cible en ce qui a trait aux émissions industrielles – qui représentent pourtant la moitié des émissions des T.-N.-O.
- Le gouvernement reconnaît que les émissions des T.-N.-O. vont doubler ou tripler au cours des prochaines années.
- Le plan d'action sur les changements climatiques repose exclusivement sur des programmes d'information et des subventions. Il ne prévoit aucune mesure ou mécanisme de réduction des émissions (comme une taxe sur le carbone ou des normes d'efficacité énergétique, par exemple).
- Le gouvernement prétend que le projet gazier du Mackenzie constitue une solution au problème des changements climatiques.

OCCASIONS MANQUÉES

- Le plan d'action sur les changements climatiques reconnaît tout juste qu'une stratégie d'adaptation doit être élaborée, et le gouvernement ne s'engage à élaborer cette stratégie qu'une fois la mise en œuvre du plan d'action achevée.
- En 2007, le gouvernement a mis à jour son plan de 2001, mais il ne comprenait aucune nouvelle mesure de réduction des émissions de GES.

Émissions de GES

Compte tenu des faibles populations des territoires et de leurs émissions de GES peu élevées, les données les concernant sont plus variables et elles sont souvent combinées avec celles d'autres territoires. Ainsi, jusqu'à la fin des années 1990, les données du Nu-

navut et des T.-N.-O. étaient regroupées. Depuis leur séparation en 1999, les données sont disponibles individuellement. Entre 1990 et 2006, les émissions combinées de ces deux territoires ont diminué de 27 %. Dans les T.-N.-O. seuls, la baisse a été de 10 % au cours des trois dernières années.[220]

Le secteur de l'électricité est le principal émetteur des T.-N.-O. Malgré l'accroissement de la capacité hydroélectrique du territoire depuis 1990, les collectivités éloignées ont toujours recours à des génératrices à moteur diesel.[221] Le transport (sur route et hors-route) représente également une importante source de GES. Aux T.-N.-O. et au Nunavut, on a enregistré une hausse des émissions des camions de transport et des véhicules hors-route à moteur diesel.[222] Les émissions générées par les bâtiments commerciaux et institutionnels ainsi que par l'industrie gazière et pétrolière ont diminué.

Plan et politiques pour contrer les changements climatiques

En 2007, le gouvernement des T.-N.-O. a publié une version révisée de son plan d'action sur les changements climatiques, intitulée *NWT Greenhouse Gas Strategy: A Strategy to Control Greenhouse Gas Emissions in the NWT, 2007-2011*.[223] Ce nouveau plan contient une mise à jour de l'inventaire des émissions depuis 2001, mais il propose peu de nouvelles mesures. En fait, ses seules cibles de réduction sont destinées aux activités gouvernementales; pour le reste, le plan « encourage tous les autres secteurs à établir leurs propres cibles et plans de gestion des émissions ».[224] Les données présentées dans le plan révèlent que les émissions de GES générées par le gouvernement représentent seulement 3 % du total du territoire. Or, au cours des quatre prochaines années, on s'attend à ce que les émissions des T.-N.-O. doublent, au minimum, en raison de divers projets d'exploitation (mines, gaz, pétrole), en particulier le projet gazier du Mackenzie.[225]

L'attitude du gouvernement est hautement irresponsable, surtout quand on tient compte du fait qu'il avait été critiqué dans le cadre de consultations avec divers intervenants; on lui reprochait notamment de ne pas avoir établi de cibles précises dans son plan de 2001, ni de stratégie d'implantation des mesures. Le nouveau plan ne corrige en rien la situation, et sa portée extrêmement limitée ne reflète pas du tout la position de l'ancien ministre de l'Environnement des T.-N.-O. qui déclarait que « les changements climatiques représentent l'un des principaux défis de notre époque sur les plans environnemental, économique et politique ».[226]

LE SECTEUR INDUSTRIEL

Le développement industriel constitue la principale source de nouvelles émissions aux T.-N.-O., une situation qui devrait perdurer pendant un bon moment. Le gouvernement

estime que le développement industriel est essentiel pour la création d'emplois et la croissance économique du territoire, et il n'a manifestement aucune intention de prendre des mesures pour que les industries assument leurs responsabilités et contrôlent leurs émissions. En fait, le gouvernement des T.-N.-O. affirme que seul le gouvernement fédéral est en mesure de réglementer les émissions industrielles. Le territoire a pourtant la compétence législative qui lui permettrait d'imposer une taxe sur les émissions de dioxyde de carbone, de réduire ou d'éliminer les subventions pour les aéroports et les routes ainsi que d'établir des normes d'efficacité énergétique pour les bâtiments et les véhicules.

Le gouvernement affirme que le projet gazier du Mackenzie fait partie de la solution au problème des changements climatiques[227], ce qui indique que les décideurs sous-estiment l'impact de ce projet sur les émissions de GES. Cette affirmation repose sur le fait que le gaz naturel produit dans le cadre de ce projet permettrait de remplacer le charbon pour la production d'électricité. Or, rien ne permet de démontrer que c'est ce qui se produirait effectivement. De plus, la destination la plus probable pour *ce* gaz naturel est Fort McMurray; on risque de l'utiliser pour extraire du pétrole brut non classique des sables bitumineux, ce qui constitue un projet énergétique non durable et va à l'encontre de toutes les solutions au problème des changements climatiques.

Par ailleurs, d'autres projets énergétiques sont susceptibles d'avoir une réelle incidence positive sur les niveaux d'émissions des T.-N.-O. (mais ces projets ne suffiront pas à contrebalancer l'importante hausse des émissions d'origine industrielle). Par exemple, on propose d'accroître la capacité d'un barrage hydroélectrique existant et de construire des lignes de transport pour alimenter en électricité les mines de diamants. Cette mesure représente un potentiel de réduction des émissions de GES de 0,3 mégatonnes, soit environ 17 % du total des émissions des T.-N.-O., mais elle en est encore aux premières étapes de planification.[228]

Finalement, le plan d'action sur les changements climatiques des T.-N.-O. propose différents projets d'énergies renouvelables (microcentrale hydroélectrique, énergie éolienne, pompes géothermiques et chauffe-eau à énergie solaire), mais les stratégies d'implantation de ces projets en sont encore aux étapes d'évaluation, de contrôle et d'essais. De même, les lignes directrices sur les systèmes de production décentralisée sont en cours d'élaboration.

RECOMMANDATIONS

- Établir des cibles de réduction des émissions de GES pour tous les secteurs, incluant l'industrie, et adopter des mesures qui permettront de les atteindre.
- Créer une taxe sur le carbone.
- Éliminer les subventions pour les routes et les aéroports.
- S'inspirer de Yellowknife et rendre obligatoire la norme ÉnerGuide 80 pour les nouveaux bâtiments résidentiels et commerciaux partout aux T.-N.-O.

Nunavut

Le plan du Nunavut est essentiellement centré sur l'adaptation aux conséquences des changements climatiques et il n'établit aucune cible de réduction des émissions.

POINTS FORTS

- Le Nunavut a entrepris un long processus consultatif et scientifique afin d'élaborer des stratégies d'adaptation aux changements climatiques.
- Les cibles du Nunavut visent à améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments appartenant ou financés par le gouvernement.
- Le Nunavut examine la possibilité d'améliorer sa réglementation en matière d'efficacité énergétique, notamment pour les bâtiments et les appareils électroménagers.

POINTS FAIBLES

- Le plan de lutte aux changements climatiques du territoire ne contiendra ni cibles ni mesures de réduction des émissions de GES.
- On n'y trouvera qu'un projet d'élaboration d'une stratégie pour le secteur des transports, sans engagements précis pour réduire l'impact des transports sur l'environnement. Pourtant ce secteur est le principal responsable des émissions du Nunavut.
- Le gouvernement prévoit exploiter les ressources d'uranium, de pétrole et de gaz du territoire, malgré les répercussions connues de ces activités, en particulier dans les collectivités et les environnements nordiques.

OCCASIONS MANQUÉES

- La récente stratégie d'énergie et le plan de lutte aux changements climatiques à venir auraient pu permettre au Nunavut d'établir des objectifs et des stratégies afin de réduire ses émissions de GES. Il semble que cela ne se réalisera pas.

Émissions de GES

Comme nous l'avons expliqué dans le chapitre sur les Territoires-du-Nord-Ouest, jusqu'en 1999, les données du Nunavut et des T.-N.-O. étaient regroupées. Depuis leur séparation en 1999, les données sont disponibles individuellement pour chacun des territoires. Les émissions totales de GES des deux territoires ont diminué de 27 % entre 1990 et 2006. Au

Nunavut, la diminution est de 69 % entre 2003 et 2006 (il est cependant possible que la variabilité des données explique cet écart élevé).[229] Puisque les déplacements entre les villes du Nunavut se font principalement par avion, l'aviation constitue la plus grande source de GES du territoire, suivie par le transport sur route et hors-route, et de l'électricité.[230] Toute la production électrique du Nunavut est assurée par des centrales au diesel.[231]

Le Nunavut et les T.-N.-O. affichent une croissance des émissions produites par les véhicules diesel (sur route et hors-route). On observe des réductions du côté des bâtiments commerciaux et institutionnels et de l'industrie du pétrole et du gaz.[232]

Plan et politiques pour contrer les changements climatiques

Le Nunavut n'a pas de plan d'action pour lutter contre les changements climatiques en vigueur à l'heure actuelle, mais le territoire terminera la version préliminaire d'un premier plan au cours de l'année 2008. Les représentants du gouvernement ont mentionné que le plan se concentrera exclusivement sur l'adaptation aux changements climatiques. Dans la stratégie énergétique du Nunavut, publiée en septembre 2007, on ne retrouve pas de mesures de réduction des émissions et cette stratégie est clairement axée sur la sécurité énergétique.[233] Cela n'est pas particulièrement surprenant étant donné la faible population du territoire, ses ressources réduites et sa grande vulnérabilité au réchauffement planétaire. Néanmoins, cette grande vulnérabilité du Nunavut aux changements climatiques devrait au contraire pousser le territoire à réduire ses propres émissions et à ainsi envoyer un message fort quant à l'importance de la lutte aux changements climatiques.

MESURES D'ADAPTATION

Pendant plusieurs années, le territoire a guidé ses citoyens et ses principaux intervenants sur la voie de l'adaptation aux changements climatiques. En 2005, à la suite d'une série de consultations avec les Inuits, le territoire a publié plusieurs documents qui faisaient état des changements observés sur le terrain.[234]

Au cours des 18 derniers mois, on a organisé quatre ateliers pour discuter des stratégies d'adaptation. Le dernier atelier, en mars 2008, a réuni des aînés et des jeunes Inuits afin de discuter des incidences des changements climatiques au Nunavut et de transmettre aux jeunes les connaissances traditionnelles de leur terre et des changements qui y surviennent.

Le Nunavut a également fait appel à des scientifiques pour évaluer les répercussions des changements climatiques. Bien que ces études ne soient pas exhaustives sur le plan géographique, elles évaluent les répercussions du réchauffement sur l'écoulement de l'eau, l'érosion côtière, la végétation et la stabilité des terrains à différents endroits. Le gouvernement du Nunavut a aussi obtenu l'aide de l'Institut canadien des urbanistes pour

élaborer des plans d'adaptation communautaires pour toutes les collectivités. Deux plans sont déjà terminés : celui de Clyde River et celui de Hall Beach.

Avant que la version préliminaire du plan de lutte aux changements climatiques ne soit prête, sans doute plus tard cette année, d'autres discussions avec les intervenants devront avoir lieu et un atelier sera organisé par le gouvernement. Ce processus participatif semble avoir bien fonctionné – il a permis aux citoyens d'intervenir et de recueillir beaucoup d'information sur les répercussions des changements climatiques et sur les stratégies d'adaptation à partir d'un ensemble de perspectives.

MESURES D'ATTÉNUATION

Le Nunavut s'est moins penché sur les mesures d'atténuation, c'est-à-dire les mesures concrètes pour réduire les émissions de GES et l'impact des changements climatiques. L'objectif premier de sa stratégie énergétique consiste à minimiser la dépendance du Nunavut envers les combustibles fossiles.[235] Mais étant donné que l'une des quatre principales mesures préconisées consiste à favoriser l'exploitation du pétrole et du gaz, il aurait été plus réaliste de décrire l'objectif comme une réduction de la dépendance aux combustibles fossiles *importés*.

Toutefois, l'objectif demeure valide et certaines des mesures (programmes de conservation de l'énergie, d'efficacité énergétique et de développement d'énergies de remplacement) pourraient contribuer à réduire les impacts environnementaux et les émissions.[236] En outre, un des objectifs stratégiques consiste à réduire les émissions de GES.

Le peu de mesures destinées au secteur des transports constitue une lacune importante de la stratégie énergétique. La politique à cet égard contient peu de détails et se contente de promettre d'élaborer une stratégie à l'avenir. On présente aussi une courte liste de mesures possibles, peu convaincantes.[237]

Les programmes de conservation et d'efficacité énergétiques sont plus élaborés. Ils comprennent plusieurs programmes de sensibilisation et des mesures plus rigoureuses, notamment des cibles et une réglementation.[238] Par exemple, le Nunavut prévoit élaborer de nouvelles normes pour la construction de bâtiments neufs et la rénovation des bâtiments existants. Toutefois, les détails de ce programme ne sont pas connus et il faudra voir jusqu'à quel point les normes seront strictes. Les objectifs sont plus précis en ce qui concerne les immeubles du gouvernement (réduction de 20 % de la consommation d'énergie) et les maisons financées par la Nunavut Housing Corporation (efficacité de 25 % supérieure à celle prescrite par le Code modèle national de l'énergie pour les bâtiments).[239] Une nouvelle loi, l'*Energy Efficiency Act*, a également été déposée en 2007 pour interdire l'utilisation des ampoules incandescentes, et on anticipe d'autres mises à jour.[240]

Le territoire a également une stratégie qui permettrait d'exploiter davantage les énergies renouvelables pour remplacer les génératrices au diesel dont dépend actuellement le Nunavut pour toute son électricité. La stratégie suggère d'étudier différentes avenues, mais elle reconnaît également que l'hydroélectricité devrait être la priorité.[241] On envisage un barrage avec réservoir et deux ou trois projets au fil de l'eau. On mentionne également un projet pilote de chauffe-eau solaires et de mur solaire.[242]

Le dernier objectif, soit celui de superviser l'exploitation des ressources d'uranium, de pétrole et de gaz du territoire, est le plus préoccupant.[243] À part la rhétorique habituelle au sujet du développement durable, aucun détail n'est fourni. Il est normal que le Nunavut souhaite assurer son développement économique, mais lorsqu'il s'agit d'exploiter des ressources énergétiques non durables, il est très difficile, voire impossible, d'éviter la dégradation environnementale ainsi que les répercussions sur le territoire et la qualité de l'air. Pour limiter ces conséquences, il est important d'avoir un cadre réglementaire strict, Or, le gouvernement ne fournit aucune information à cet égard et, de toutes façons, son statut de territoire limite sa compétence juridique en la matière. Au cours des 10 dernières années, on a assisté à une augmentation exponentielle des déversements d'hydrocarbures au Nunavut[244]; il y a lieu de se demander si le territoire sera en mesure d'éviter de plus grandes répercussions environnementales s'il accentue son exploitation des ressources.

Conclusion

Il n'est pas surprenant que le Nunavut mette surtout l'accent sur l'adaptation aux changements climatiques plutôt que sur les mesures d'atténuation. Mais la grande vulnérabilité du Nunavut aux changements climatiques devrait aussi le pousser à réduire ses propres émissions pour envoyer un message clair et puissant au reste du Canada et au monde entier, à savoir que la réduction des GES et la lutte aux changements climatiques sont d'une importance capitale. Jusqu'à maintenant, le Nunavut n'a pas emprunté cette voie. Le gouvernement doit poursuivre sa réflexion et voir comment il peut apporter sa contribution à la lutte au réchauffement planétaire et ainsi enjoindre les autres provinces et les autres pays à faire de même.

RECOMMANDATIONS

- Le Nunavut doit remettre en question son intention de proposer uniquement des mesures d'adaptation dans son plan de lutte aux changements climatiques à venir – il doit aussi y incorporer un cadre d'élaboration de stratégies d'atténuation.
- Tenir compte des émissions de GES dans l'élaboration de sa stratégie de transports.
- Remettre en question sa position quant à l'exploitation des mines d'uranium, une industrie dangereuse et non durable.
- Exiger que toute nouvelle exploitation de pétrole et de gaz soit carboneutre, ce qui implique l'adoption d'un mode de comptabilisation des émissions, l'élaboration de stratégies pour les réduire, et un mécanisme d'achat de droits compensatoires de haute qualité.
- Évaluer le potentiel de technologies d'énergie renouvelable autres que l'hydroélectricité.
- Élaborer des normes élevées d'efficacité énergétique pour les bâtiments et les appareils.

Références

Alberta Environment. 2002. *Albertans and Climate Change: Taking Action.* Edmonton.

Assemblée législative de la Colombie-Britannique. 2007. *Speech from the Throne.* Site Internet consulté le 7 juin 2008 : http://www.leg.bc.ca/38th3rd/4-8-38-3.htm.

Association canadienne du transport urbain. 2006. *Federal, Provincial and Territorial Funding for Transit: A Compendium.*

B.C. Ministry of Finance. 2008. *Budget and Fiscal Plan, 2008/09 - 2010/11.*

B.C. Office of the Premier. 2008. « Transit Plan to Help B.C. Reach Greenhouse Gas Targets. » Communiqué de presse. (14 janvier).

Bramley, Matthew. 2005. *Réduire radicalement les gaz à effet de serre : Les responsabilités du Canada pour prévenir les changements climatiques.* Rapport préparé pour la Fondation David Suzuki et l'Institut Pembina.

Cabinet du Premier Ministre de l'Ontario. 2007. « Transports-Action Ontario 2020. » Site Internet consulté le 23 juin 2008 : http://www.premier.gov.on.ca/news/Product.asp?ProductID=1384&Lang=FR

Environnement Canada. 2008. *Rapport d'inventaire national - émissions et absorptions des gaz à effet de serre au Canada: 1990-2006*

Environnement Canada. 2007. « Environment Canada's Comments on Project Application. December 27, 2007. » Site Internet consulté le 11 juin 2008 : http://a100.gov.bc.ca/appsdata/epic/documents/p247/1198253011933_31d6d21684224c12be91d751980db0d6.pdf

Gouvernement de la Colombie-Britannique. 2008. « Pacific Gateway. » Site Internet consulté le 7 juin 2008 : http://142.32.87.153/PacificGateway/index.htm.

Gouvernement de l'Alberta. 2008. *Alberta's 2008 Climate Change Strategy: Responsibility/Leadership/Action.* Edmonton.

Gouvernement de l'Alberta. 2008b. « Alberta industries comply with pivotal climate change legislation. » Communiqué de presse. (30 avril). Edmonton.

Gouvernement de l'Alberta. 2007. *Albertans and Climate Change: Moving Forward.* Edmonton.

Gouvernement de la Nouvelle-Écosse. 2008a. « Renewable Energy Standards Regulations Wholesale Market Rules Regulations. » Site Internet consulté le 12 juin 2008 : http://www.gov.ns.ca/energy/AbsPage.aspx?ID=1569&siteid=1&lang=1

Gouvernement de la Nouvelle-Écosse. 2008b. « Nova Scotia Announces Tidal Energy Facility Partners. » Communiqué de presse. (8 janvier).

Gouvernement de la Nouvelle-Écosse. 2007. *Nova Scotia Speech from the Throne.* (22 novembre).

Gouvernement de la Saskatchewan. 2008a. « Province Provides 20 Per Cent Rebate To 'Green' Vehicle Owners. » Communiqué de presse. (7 avril).

Gouvernement de la Saskatchewan. 2008b. « New Federal Funding Opens Door to Major Carbon Capture Demonstration Project in Saskatchewan. » Communiqué de presse. (27 février).

Gouvernement de la Saskatchewan. 2007a. *Saskatchewan Energy and Climate Change Plan.*

Gouvernement de la Saskatchewan. 2007b. « Green Future Fund Established With Proceeds From Sale Of Shares In NewGrade Upgrader. » Communiqué de presse. (5 septembre).

Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard. 2008. *PEI Energy Strategy Discussion Document-April 2008.*

Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard. 2001. *Curbing Climate Change: PEI Climate Change First Business Plan, Years 2000/01, 2001/02. 2002/03.*

Gouvernement de l'Ontario. 2007. *Go Green: Ontario's Action Plan on Climate Change.* (août).

Gouvernement de l'Ontario et gouvernement du Québec. 2008. « Protocole d'Entente entre le Gouvernement du Québec et le Gouvernement de l'Ontario: Une initiative provinciale et territoriale sur les marchés climatiques. » Site Internet consulté le 23 juin 2008 : http://www.premier.gov.on.ca/news/Product.asp?ProductID=2281&Lang=FR

Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador. 2008. *Budget 2008: Securing a Sustainable Future.*

Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador. 2007. *Focusing Our Future: Government of Newfoundland and Labrador Energy Plan.*

Gouvernement du Manitoba. 2008. Beyond Kyoto: Manitoba's Green Future. Winnipeg.

Gouvernement du Manitoba. 2007. « Province Calls for New Projects to Advance Manitoba's Wind Development Strategy. » Communiqué de presse. (30 mars).

Gouvernement du Nouveau-Brunswick. 2007. *Climate Change Action Plan, 2007-2012.* Fredericton.

Gouvernement du Nunavut. 2007. *Ikummatiit: Government of Nunavut Energy Strategy.*

Gouvernement du Yukon. 2008a. *Yukon Government Climate Change Action Plan: Draft for Public Consultation.*

Gouvernement du Yukon. 2008b. *An Energy Strategy for Yukon: Draft for Public Consultation – May 2008.*

Gouvernement du Yukon. 2006. *Government of Yukon Climate Change Strategy.*

Hammerschlag, Roel. 2006. « Ethanol's Energy Return on Investment: A Survey of the Literature 1990-present. » *Environ. Sci. Technol.* 40(6):pp1744-1750.

Hatch. 2008. « Nova Scotia Wind Integration Study. » Préparé pour le Nova Scotia Department of Energy.

ICF Consulting. 2005. *Electricity Demand in Ontario—Assessing the Conservation and Demand Management (CDM) Potential.* Préparé pour l'Ontario Power Authority. Toronto.

Irving Oil. 2007. *Project Eider Rock: Public Information Document.* Saint John, NB.

Jaccard, Mark et Nic Rivers. 2007. *Estimating the Effect of the Canadian Government's 2006-2007 Greenhouse Gas Policies.* Préparé pour l'Institut C.D. Howe.

Manitoba Conservation. 2002. *Kyoto and Beyond: A Plan to Meet and Exceed Manitoba's Kyoto Targets.* Winnipeg.

Marshall, Dale. 2006. *Un bilan disparate : La lutte contre les changements climatiques, province par province – édition 2006* Fondation David Suzuki.

McCarthy, Shawn. 2007. « SaskPower shelves clean-coal project. » *The Globe and Mail.* (7 septembre).

McLeod, Robert. R. 2008. Energy *Security and Climate Change.* Déclarations dans le cadre du Panel on Energy Security and Climate Change. (7 mai).

Ministère de l'Énergie de l'Ontario. 2008. « Énergie nucléaire : Approvisionnement en électricité. » Site Internet consulté le 23 juin 2008 : http://www.energy.gov.on.ca/index.cfm?fuseaction=electricite.nuclear_supply.

Ministère de l'Énergie de l'Ontario. 2006. « Projet de loi sur la conservation de l'énergie: LRCE. » Site Internet consulté le 23 juin 2008 : http://www.energy.gov.on.ca/index.cfm?fuseaction=preservation.legislation.

Ministère de l'Environnement de l'Ontario. 2007. « Les Coprésidents du Comité d'Experts sur l'Adaptation au Changement Climatique » Communiqué. Site Internet consulté le 23 juin 2008 : http://www.ene.gov.on.ca/fr/news/2007/071901mb.php.

Ministère des Finances de l'Ontario. 2008. *2008 Ontario Budget: Growing a Stronger Ontario.*

Ministère des Finances du Nouveau-Brunswick. 2008. *Program Estimates - New Brunswick Budget 2008-2009: Energy Efficiency and Conservation Agency of New Brunswick.*

Ministère des Sciences, de la Technologie, de l'Énergie et des Mines du Manitoba. 2008a. 'Earth Energy. » Site Internet consulté le 11 juin 2008 : http://www.gov.mb.ca/stem/climate/mb_doing/earth_energy.html.

Ministère des Sciences, de la Technologie, de l'Énergie et des Mines du Manitoba. 2008b. « Wind Energy. » Site Internet consulté le 11 juin 2008 : http://www.gov.mb.ca/stem/climate/mb_doing/wind_energy.html.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec. 2006. *Le Québec et les changements climatiques: Un défi pour l'avenir.*

Ministère du Renouvellement de l'infrastructure publique de l'Ontario (2006). *Places to Grow: Growth Plan for the Greater Golden Horseshoe – 2006.*

NB Power Group. 2007. *Focusing Our Energy: Annual Report 2006/2007.* Fredericton.

Newfoundland and Labrador Ministry of Natural Resources. 2007. « Province Committed to Energy and Industrial Development in Labrador. » Communiqué de presse. (14 septembre).

Nova Scotia Power Inc. 2007a. *Integrated Resource Plan (IRP) Report, Volume 1.*

Nova Scotia Power Inc. 2007b. « New Wind Power for Nova Scotia: Largest Investment in Electricity Generation since 1992. » Communiqué de presse. (19 novembre).

NWT Environment and Natural Resources. 2007. *NWT Greenhouse Gas Strategy: A Strategy to Control Greenhouse Gas Emissions in the NWT, 2007-2011.*

Ontario Power Authority. 2008a. « Ontario's Standard Offer Program. » Site Internet consulté le 9 juin 2008 : http://www.powerauthority.on.ca/sop.

Ontario Power Authority. 2008b. « Changes to the Renewable Energy Standard Offer Program (RESOP) as of May 13th, 2008. » Site Internet consulté le 9 juin 2008 : http://www.powerauthority.on.ca/sop/Page.asp?PageID=122&ContentID=6555&SiteNodeID=412&BL_ExpandID=190

PEI Special Committee on Climate Change. 2005. *A Climate Change Strategy for PEI.* Second Report of the Second Session, Sixty-second General Assembly.

Peters, Roger, Mark Winfield and Paul Cobb. 2007. *Renewable is Doable: A Smarter Energy Plan for Ontario, Report No. 1.* World Wildlife Fund-Canada et Institut Pembina.

Prebble, Peter. 2006. *Renewable Energy Development and Conservation in Saskatchewan.* Préparé pour le gouvernement de la Saskatchewan.

Santé Canada. 2007. « Port Mann/Highway 1 Project: Health Canada Comments on the EA Application. » (12 décembre 2007) Site Internet consulté le 10 juin 2008 : http://a100.gov.bc.ca/appsdata/epic/documents/p247/1198253011933_31d6d21684224c12be91d751980db0d6.pdf

SaskPower. 2008. « 2007 Supply Decision. ». Site Internet consulté le 7 juin 2008 : http://www.saskpower.com/poweringyourfuture/tomorrow/2007supplydecision.shtml

Wood, James. 2007. « Environment Group Seeks Ear Of New Government. » *Star Phoenix.* (27 novembre). p. A9.

NOTES

1 Jaccard et Rivers (2007). p. 3.
2 Voir http://www.carbonplanet.com/country_emissions.
3 Bramley (2005).
4 Voir par exemple Stern (2006): http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/stern_review_economics_climate_change/stern_review_Report.cfm.
5 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
6 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
7 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
8 *Ibid.*
9 Assemblée législative de la Colombie-Britannique (2007).
10 Voir Bramley (2005).
11 B.C. Ministry of Finance (2008).
12 *Ibid.*
13 B.C. Ministry of Finance (2008). Part 1. p. 20.
14 *Ibid.*
15 B.C. Office of the Premier (2008).
16 *Ibid.*
17 Gouvernement de la C.-B. (2008).
18 Voir http://www.livableregion.ca
19 Santé Canada (2007).
20 Environnement Canada (2007).
21 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
22 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
23 Environnement Canada (2008). Annexe 11. Les émissions du secteur du pétrole et du gaz comprennent les émissions provenant de la production (incluant les émissions fugitives), de l'exploitation et du traitement des sables bitumineux, et des pipelines.
24 Environnement Canada (2008). Annexe 10. Les augmentations des GES sont estimatives parce que les données regroupent les activités minières et d'extraction du pétrole et du gaz.
25 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
26 Environnement Canada (2008). p. 545.
27 Alberta Environment (2002).
28 Gouvernement de l'Alberta (2008a). p. 7.
29 Calculé à partir des données du gouvernement de l'Alberta (2008) et d'Environnement Canada (2008).
30 Voir Bramley (2005).
31 Gouvernement de l'Alberta (2008a). p. 13.
32 *Ibid.* p. 23.
33 *Ibid.* p. 19.
34 Gouvernement de l'Alberta (2008b).
35 Gouvernement de l'Alberta (2008a). p. 18.
36 Gouvernement de l'Alberta (2007).
37 *Ibid.* p. 5.
38 *Ibid.* p. 5 et 8.
39 Gouvernement de l'Alberta (2008a). p. 16.
40 *Ibid.*
41 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
42 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
43 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
44 Gouvernement de la Saskatchewan (2007a).
45 Marshall (2006).
46 Prebble (2006).
47 Gouvernement de la Saskatchewan (2007a).
48 Gouvernement de la Saskatchewan (2007b).
49 Bramley (2005).
50 SaskPower (2008).
51 Gouvernement de la Saskatchewan (2008a).
52 Wood (2008).
53 Gouvernement de la Saskatchewan (2008b).
54 McCarthy (2007).
55 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
56 *Ibid.*
57 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
58 *Ibid.*
59 *Ibid.*
60 Gouvernement du Manitoba (2008).
61 Voir http://web2.gov.mb.ca/bills/sess/b015f.php.
62 Manitoba Conservation (2002).
63 Gouvernement du Manitoba (2008). p. 19.
64 *Ibid.* p. 19.
65 *Ibid.* p. 20.
66 Ministère des Sciences, de la Technologie, de l'Énergie et des Mines du Manitoba (2008a).
67 Ministère des Sciences, de la Technologie, de l'Énergie et des Mines du Manitoba (2008b).
68 Gouvernement du Manitoba (2007).
69 Voir http://web2.gov.mb.ca/bills/sess/b015f.php.
70 Gouvernement du Manitoba (2008). p. 21.
71 *Ibid.* p. 45.
72 *Ibid.*
73 *Ibid.* p. 27.
74 *Ibid.* p. 26.
75 *Ibid.* p. 24.
76 *Ibid.* p. 24-27.
77 Hammerschlag (2006).
78 Gouvernement du Manitoba (2008). p. 30-31.
79 *Ibid.* p. 38.
80 Voir http://web2.gov.mb.ca/bills/sess/b015f.php.
81 Gouvernement du Manitoba (2008). p. 21.
82 Voir http://www.westernclimateinitiative.org.
83 Voir http://www.midwesterngovernors.org/resolutions/GHGAccord.pdf.
84 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
85 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
86 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
87 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
88 *Ibid.*
89 *Ibid.*

90 Gouvernement de l'Ontario (2007).
91 *Ibid.* p. 6.
92 Bramley (2005).
93 Voir http://www.conservationbureau.on.ca.
94 Gouvernement de l'Ontario (2007). p. 8.
95 Ontario Power Authority (2008a).
96 Ontario Power Authority (2008b).
97 *Ibid.*
98 Ministère de l'Énergie de l'Ontario (2008).
99 Gouvernement de l'Ontario (2007). p. 22.
100 Ministère de l'Énergie de l'Ontario (2008).
101 Peters *et al.* (2007)
102 Gouvernement de l'Ontario (2007). p. 16-17.
103 ICF Consulting (2005).
104 Gouvernement de l'Ontario (2007).
105 Ministère de l'Énergie de l'Ontario (2006).
106 Gouvernement de l'Ontario (2007). p. 29.
107 Gouvernement de l'Ontario et gouvernement du Québec (2008).
108 Bureau du premier ministre de l'Ontario (2007).
109 Ministère des Finances de l'Ontario (2008).
110 Gouvernement de l'Ontario (2007). p. 11.
111 *Greenbelt Act*, 2005, S.O. 2005, c. 1.
112 Ministère du Renouvellement de l'infrastructure publique de l'Ontario (2006).
113 Gouvernement de l'Ontario (2007). p. 25-26.
114 Ministère de l'Environnement de l'Ontario (2007).
115 Environnement Canada (2008). Annexes 10 et 11.
116 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
117 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
118 *Ibid.*
119 Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (2006).
120 Gouvernement de l'Ontario et gouvernement du Québec (2008).
121 Voir http://www.westernclimateinitiative.org.
122 Gouvernement de l'Ontario et gouvernement du Québec (2008). p. 24.
123 Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (2006). p. 22.
124 *Ibid.* p. 29.
125 Voir Marshall (2006) pour une évaluation plus approfondie du plan.
126 Calculé à partir des documents du gouvernement du Québec et des données de Marshall (2006).
127 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
128 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
129 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
130 *Ibid.*
131 Gouvernement du Nouveau-Brunswick (2007).
132 *Ibid.* p. 11.
133 Ministère des Finances du Nouveau-Brunswick (2008).
134 Gouvernement du Nouveau-Brunswick (2007). p. 14.
135 *Ibid.* p. 13.
136 *Ibid.* p. 14.
137 *Ibid.* p. 14-15.
138 *Ibid.* p. 20.
139 *Ibid.* p. 23-28.
140 *Ibid.* p. 21-22.
141 *Ibid.* p. 32.
142 *Ibid.* p. 20.
143 NB Power Group (2007).
144 Irving Oil (2007).
145 Voir le National Pollution Release Inventory database: http://www.ec.gc.ca/pdb/ghg/onlineData/FacilityAndGHG_f.cfm?facil=462&year=2006.
146 Calculé à partir des données d'Environnement Canada (2008).
147 Estimation basée sur une production d'essence de 300 000 barils par jour.
148 Voir http://www.canaportlng.com.
149 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
150 *Ibid.*
151 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
152 Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard (2001).
153 PEI Special Committee on Climate Change (2005).
154 Voir http://www.gov.pe.ca/news/getrelease.php3?number=4419
155 *Ibid.*
156 Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard (2008).
157 Voir http://www.gov.pe.ca/oee/
158 Voir http://www.gov.pe.ca/news/getrelease.php3?number=5712.
159 Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard (2008).
160 Voir http://www.gov.pe.ca/news/getrelease.php3?number=5712.
161 Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard (2008). p. 9.
162 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
163 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
164 Environnement Canada (2008). Annexe 9.
165 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
166 *Ibid.*
167 Voir http://www.gov.ns.ca/energy/AbsPage.aspx?id=1235&siteid=1&lang=1.
168 Voir Marshall (2006) pour une analyse plus approfondie.
169 Projet de loi 146, Environmental Goals and Sustainable Prosperity Act, 1st Sess., 60th Leg., Nova Scotia, 2007 (sanctionné le 13 avril 2007, c. 7).
170 Voir Bramley (2005).
171 Nova Scotia Power Inc. (2007a).
172 Voir http://www.conservens.ca
173 Voir http://www.gov.ns.ca/finance/en/home/budget/budgetdocuments/default.aspx.
174 Voir http://www.conservens.ca/publicconsultations.

175 Gouvernement de la Nouvelle-Écosse (2008a).
176 Nova Scotia Power Inc. (2007b). et Hatch (2008).
177 Hatch (2008).
178 Gouvernement de la Nouvelle-Écosse (2008b).
179 Nova Scotia Power Inc. (2007a). p. 31.
180 Association canadienne du transport urbain (2006).
181 Par exemple, voir le projet d'élargissement et de modernisation de l'autoroute entre Yarmouth et Sydney d'ici 2020, dans Gouvernement de la Nouvelle-Écosse (2007).
182 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
183 *Ibid.*
184 *Ibid.*
185 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
186 Pour une analyse plus approfondie, voir Marshall (2006).
187 Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador (2007).
188 *Ibid.* p. 3-4
189 *Ibid.*
190 *Ibid.* p. 58.
191 Voir http://www.efficiencyvermont.com/pages.
192 *Ibid.* p. 60.
193 *Ibid.* p. 61.
194 *Ibid.* p. 59.
195 *Ibid.*
196 *Ibid.* p. 60.
197 *Ibid.* p. 61.
198 *Ibid.* p. 37.
199 Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador (2008).
200 Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador (2007).
201 *Ibid.*
202 *Ibid.* p. 53.
203 Newfoundland and Labrador Ministry of Natural Resources (2007).
204 Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador (2007). p. 70.
205 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
206 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
207 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
208 Gouvernement du Yukon (2006).
209 Gouvernement du Yukon (2008a).
210 *Ibid.* p. 24.
211 *Ibid.*
212 Gouvernement du Yukon (2006).
213 Gouvernement du Yukon (2008a). p. 25.
214 *Ibid.* p. 26-28.
215 *Ibid.* p. 28.
216 Voir http://www.nrgsc.yk.ca.
217 Voir http://www.taiga.net/nce.
218 Gouvernement du Yukon (2008b).
219 Gouvernement du Yukon (2008a). p. 30-31.
220 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
221 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
222 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
223 NWT Environment and Natural Resources (2007).
224 *Ibid.* p. 12.
225 *Ibid.* p. 10.
226 *Ibid.* p. iii.
227 McLeod (2008).
228 NWT Environment and Natural Resources (2007). p. 17.
229 Environnement Canada (2008). Annexe 11.
230 Environnement Canada (2008). Annexe 10.
231 *Ibid.*
232 *Ibid.*
233 Gouvernement du Nunavut (2007).
234 Ces documents sont encore disponibles au: http://www.gov.nu.ca/env/ccs.shtml.
235 Gouvernement du Nunavut (2007). p. 5.
236 *Ibid.*
237 *Ibid.* p.14.
238 *Ibid.* p. 10.
239 *Ibid.* p. 11-13.
240 *Ibid.* p. 13.
241 *Ibid.* p. 15.
242 *Ibid.* p. 16.
243 *Ibid.* p. 19.
244 *Ibid.* p. 9.

En l'absence de politiques et de mesures efficaces de la part du gouvernement fédéral pour lutter contre les changements climatiques, plusieurs provinces ont décidé d'implanter leurs propres mesures.

Dans ce rapport, nous présentons les plans de lutte aux changements climatiques des provinces et nous identifions les points forts et les points faibles de chacun. Dans la plupart des cas, les cibles et les mesures adoptées par les gouvernements provinciaux sont plus ambitieuses que celles du gouvernement fédéral.

La Fondation David Suzuki a pris l'engagement de mener le Canada à la pérennité environnementale en une génération. La lutte aux changements climatiques s'inscrit directement dans cette vision.

Fondation David Suzuki

LES SOLUTIONS SONT DANS NOTRE NATURE

2211 West 4th Avenue, Suite 219
Vancouver, BC, Canada V6K 4S2
www.davidsuzuki.org
Téléphone 604.732.4228
Télécopieur 604.732.0752

Imprimé sur papier composé à 100 % de fibres recyclées • Conception graphique : Alaris Design
Photos : David Dodge/©Institut Pembina; Getty Images; iStockphoto.com; FirstLight.com