



**Québec, vision 2020
Faire d'une pierre, deux coups par la réduction
de la dépendance au pétrole**

Mémoire présenté par Equiterre

**À la Commission des Transports et de l'Environnement
de l'Assemblée nationale du Québec**

**À l'occasion des
Consultations particulières et auditions publiques
portant sur un document d'orientation du gouvernement du Québec sur
les cibles de réduction d'émission de gaz à effet de serre
à l'horizon 2020**

27 octobre 2009

Sommaire

Dans ce document, Équiterre propose au gouvernement du Québec d'adopter une vision – celle de la réduction de la dépendance au pétrole - alliant à la fois la protection et le développement de l'économie, et la lutte aux changements climatiques. La consommation de pétrole au Québec, responsable de plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre, engendrait une sortie de capitaux estimée à 15 milliards de dollars en 2008. En réduisant cette dépendance, le Québec réduit sa vulnérabilité à la montée soutenue des prix du pétrole au cours des prochaines décennies, tout en réduisant ses émissions.

Équiterre a estimé sommairement les réductions potentielles qui auraient été réalisées au Québec par l'atteinte de 4 grands objectifs visant exclusivement l'utilisation de produits pétroliers énergétiques. Ainsi :

- Une diminution de 20% des distances parcourues par le parc automobile québécois (transport des personnes) en 2006, aurait généré une réduction de 2,7 MT d'émissions de gaz à effet de serre.
- Une diminution de 25% des distances parcourues par le transport des marchandises par camion, selon les données 2006, par un transfert modal vers le cabotage (30%) et le transport ferroviaire (70%) aurait entraîné une réduction de 1,6 MT.
- L'électrification d'une partie (75%) des flottes institutionnelles, commerciales et professionnelles aurait généré une réduction de 1,4 MT.
- L'abandon de l'utilisation du mazout léger dans la chauffe (résidentielle, commerciale et institutionnelle) entraînerait une réduction de 4 MT.

Les réductions issues de ces objectifs auraient ainsi théoriquement conduit à une réduction de 9,7 MT d'émissions de gaz à effet de serre du Québec, ce qui aurait porté les émissions totales du Québec à un niveau inférieur à 12% à ce qu'il était en 1990. D'autres mesures de réduction sont possible dans le secteur des produits pétroliers énergétiques – en particulier l'arrêt de la centrale de Tracy -, de même que dans les autres sources représentant 49% des émissions – notamment l'agriculture et les procédés industriels.

Sur cette base, et en tenant compte de l'appel lancé aux sociétés industrialisées comme le Québec par la communauté scientifique internationale – à savoir de viser une réduction de l'ordre de 25 à 40% des émissions d'ici 2020 -, Équiterre estime que le Québec peut et doit ainsi se fixer une cible totale de réduction ambitieuse d'au moins 25%, à l'horizon 2020. Cette cible serait constituée d'un objectif de réduction des émissions domestiques d'au moins 20% par rapport à leurs niveaux de 1990 et d'une portion achetée sur les marchés étrangers et dans les pays en développement.

Cet objectif est beaucoup plus ambitieux que le scénario le plus élevé présenté par le gouvernement du Québec. Équiterre juge que cette cible est réaliste et atteignable, protège et renforce l'économie du Québec en diminuant sa dépendance au pétrole, en plus de répondre aux indications de la communauté scientifique internationale. En adoptant une telle cible, le Québec continuerait à faire preuve d'un véritable leadership en matière de lutte aux changements climatiques.

1. Mise en contexte

La Loi 42¹, adoptée le 18 juin 2009, fait obligation au gouvernement du Québec de « fixe[r], par décret, sur la base de l'année 1990 et pour chaque période qu'il détermine, une cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble du Québec » (art. 46.4, LQE). Les travaux de la présente consultation particulière de la Commission des Transports et de l'Environnement de l'Assemblée nationale doit précéder la prise de ce décret.

Cette démarche est rendue nécessaire par la conclusion attendue, à Copenhague en décembre prochain, du présent cycle de négociations climatiques internationales. À cette occasion, les nations industrialisées et les économies émergentes seront appelées, entre autres, à indiquer les cibles d'émissions de gaz à effet de serre auxquelles elles s'engagent à l'horizon 2020. Par l'adoption de ses propres cibles, le gouvernement du Québec indique qu'il veut aussi participer à l'effort international de lutte aux changements climatiques.

La conférence de Copenhague s'inscrit dans le cadre des négociations entourant la mise en œuvre de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), adoptée au Sommet de la Terre de Rio en 1992. L'objectif de cette convention est de

« stabiliser, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique (art.2).

Dans cette optique, l'objet de la conférence de Copenhague est l'adoption d'un instrument international qui sera soumis ultérieurement à la ratification des États (« les parties »). Cet instrument déterminera les droits et obligations des parties en matière de lutte aux changements climatiques au cours de période 2013-2020². Ce nouveau traité succédera (ou prolongera) le Protocole de Kyoto, instrument international de mise en œuvre de la CCNUCC, dont certaines obligations envers les parties ne portent que sur la période 2008-2012.

¹ Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives en matière de changements climatiques

² Ou 2013-2017, selon l'aboutissement des négociations, certaines parties proposant des périodes d'engagement de 5 ans.

Avec pour objectif de respecter l'article 2 de la CNUCC, qui est celui d'éviter des changements climatiques « dangereux », les enjeux de la conférence de Copenhague portent, entre autres, sur la fixation d'objectifs moyen terme plus importants de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la part des pays industrialisés. La conférence cherchera aussi à encadrer les efforts de réduction de la croissance des émissions des économies émergentes et à soutenir l'adaptation des pays en développement faisant face aux impacts des changements climatiques de même que leur développement sur une base durable.

Bien qu'il ne soit pas directement partie aux négociations – le gouvernement fédéral négociant, *de jure*, au nom de l'ensemble du Canada – le gouvernement du Québec reconnaît depuis plusieurs années ses responsabilités internationales en la matière et souhaite prendre les mesures nécessaires et pertinentes afin de les assumer dans le cadre de ses propres champs de compétences.

Pour Équiterre, l'objet de la présente consultation est de déterminer (1) la vision qu'adoptera le Québec dans la poursuite de son action en matière de lutte aux changements climatiques, de même que (2) la nature et l'ampleur de sa contribution aux efforts de la communauté internationale. Équiterre souhaite soumettre à la Commission une série de réflexions et de recommandations portant sur chacun de ces deux volets.

2. Vers une vision 2020 pour le Québec : réconcilier deux cadres d'analyse

À travers l'article 46.4 de la LQE, le gouvernement du Québec est tenu de considérer certains paramètres dans la détermination de ses cibles de réduction, parmi lesquels *l'évolution des connaissances scientifiques* (alinea 2), de même que *les conséquences économiques, sociales et environnementales des changements climatiques ainsi que celles découlant des réductions ou limitations des émissions nécessaires pour atteindre ces cibles* (alinea 3). Si l'*alinea 2* sous-entend la notion d'objectifs dictés par la science, l'*alinea 3* introduit une idée d'équilibre entre ces objectifs et leurs coûts éventuels. Le premier alinéa pose ainsi la question « *Que faut-il faire* », le deuxième « *Qu'est-il politiquement, socialement et économiquement possible de faire* ». Équiterre croit que ces deux paradigmes doivent et peuvent être réconciliés par l'entremise d'une vision porteuse de développement économique et social pour le Québec.

2.1 Le cadre scientifique de la lutte aux changements climatiques

La communauté scientifique internationale, réunie sous l'égide du Groupe intergouvernemental d'experts sur le climat (GIEC), guide depuis une vingtaine d'années la nature et l'ampleur des efforts devant être entrepris à l'échelle internationale en matière de lutte aux changements climatiques. C'est le GIEC qui, *de facto*, détient la responsabilité de définir ce qui constitue des changements climatiques « dangereux » et d'indiquer aux États les mesures qu'ils doivent prendre collectivement à cet égard.

Le GIEC procède, à intervalle de plus ou moins 5 ans, à la publication d'un rapport portant sur l'ensemble des connaissances scientifiques ayant fait l'objet d'une publication validée par des pairs (« *peer-review process* »). Les représentants des parties revoient les conclusions et le libellé des informations contenues dans chacun des rapports du GIEC. Les rapports du GIEC sont ainsi considérés comme « consensuels », dans la mesure où ils rendent compte de l'ensemble de la littérature scientifique « sanctionnée par les pairs » et qu'ils reçoivent l'aval des parties. Le GIEC a soumis un rapport d'évaluation (RÉ) en 1990, 1995, 2001 et 2007.

Parmi les conclusions du 4^e RÉ³, notons les suivantes :

- Le système climatique planétaire se réchauffe de façon non équivoque ;
- La plus grande partie de la croissance de la température moyenne du globe depuis le milieu du XXe siècle est très certainement due à l'augmentation des concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère en raison de l'activité humaine. La probabilité que le réchauffement soit dû aux seuls facteurs naturels est de moins de 5% ;
- Le réchauffement causé par l'activité humaine et l'accroissement du niveau de la mer continueront au cours des prochains siècles, même si les concentrations de GES devaient être stabilisées. Par contre, l'ampleur du réchauffement et de l'accroissement du niveau de la mer dépend de l'ampleur des mesures entreprises au cours du prochain siècle ;
- Les températures mondiales peuvent augmenter entre 1,1 et 6,4 °C au cours du XXIe siècle, faisant probablement augmenter le niveau de la mer, les périodes de sécheresse, les vagues de chaleur et les épisodes de pluies torrentielles. Le GIEC note des impacts actuels et futurs dans toutes les régions du monde, notamment le développement de maladies tropicales ainsi que des problèmes d'approvisionnement en eau et sur l'agriculture, entre autres impacts.

Le GIEC définit à moins de 2 degrés C. le seuil de réchauffement planétaire au-delà duquel les impacts des changements climatiques deviendraient « dangereux » pour l'Humanité. Le Québec, société riche et industrialisée, a déjà par ailleurs fait sien l'objectif mondial de limiter la croissance de la température moyenne du globe à moins de 2 degrés C⁴.

Pour éviter d'atteindre ce seuil, le GIEC enjoint l'ensemble des États à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de quelque 50% d'ici 2050, par rapport aux niveaux d'émissions de 1990. Pour les pays industrialisés, l'objectif de réduction à l'horizon 2050 devra être de l'ordre de 80 à 90 % sous les niveaux de 1990. Pour atteindre cette

³ GIEC, Bilan 2007 des changements climatiques, Rapport de Synthèse.

⁴ *Le Québec accueille favorablement l'idée de limiter le réchauffement sous le seuil de 2 °C, en considérant toutefois qu'étant donné sa situation nordique, le seuil est vraisemblablement déjà trop élevé pour empêcher que ne surviennent des perturbations majeures sur son territoire.* – **Le Québec et les changements climatiques : un défi pour l'avenir, Plan d'action 2006-2012**, juin 2006, p.9

cible, les émissions de GES des pays industrialisés doivent d'abord être réduites de quelque 25% à 40% d'ici 2020, sous leurs niveaux de 1990. Parallèlement, la croissance des émissions des grandes économies émergentes comme la Chine et l'Inde doit également être infléchie d'ici 2020. Le président de GIEC, gagnant du prix Nobel de la paix en 2007, a même déclaré récemment que les émissions planétaires de GES devaient plafonner d'ici 2015 si nous voulons éviter d'atteindre 2°C d'augmentation de température⁵

Équiterre juge que le cadre scientifique de référence dans lequel s'inscrit la détermination des cibles de réduction du Québec à l'horizon 2020 est celui que fixe le GIEC, à savoir : (1) éviter des changements climatiques « dangereux » en limitant la croissance des températures moyennes du globe à moins de 2 degrés C. et (2) réduire les émissions de GES des pays industrialisés entre -25% et -40% sous leurs niveaux de 1990 d'ici 2020.

2.2 Le cadre économique de l'action du Québec

Le deuxième *alinéa* de l'article 46.4 de la LQE enjoint le gouvernement du Québec d'analyser les conséquences d'éventuelles mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre sur l'économie du Québec.

Équiterre a pris connaissance des exercices de modélisation effectués par le ministère des Finances du Québec à l'aide de son modèle d'équilibre général et note que les impacts potentiels des différents scénarios analysés apparaissent relativement minimes ou neutres, voir même positifs.

Ainsi, si les impacts de la cible la plus élevée, soit -20%, seraient de l'ordre de -0,16% du PIB en 2020, ou 511M\$, Équiterre note que le revenu disponible réel des ménages augmente proportionnellement aux niveaux de réduction : plus importante la cible de réduction, plus grand – de façon générale - le revenu disponible réel des ménages. De plus, l'impact sur l'emploi apparaît équivalent et faible, peu importe le niveau de réduction choisi.

Sans être en mesure de questionner les fondements mêmes du modèle d'équilibre général utilisé par le gouvernement du Québec, Équiterre est conscient par ailleurs des

⁵ Agence France-Presse, *Carbon Emissions Must Peak by 2015: UN Climate Scientist*, 17 octobre 2009.

impacts différenciés des différentes cibles sur certains secteurs de l'économie québécoise et sur certaines catégories de ménages. Ainsi, un ménage québécois qui posséderait toujours, en 2020, deux voitures dotées d'un moteur à essence conventionnel et dont le chauffage domestique utiliserait toujours le mazout, se verrait progressivement – quoique faiblement, somme toute – financièrement pénalisé. De même, certains secteurs industriels comme le secteur minier, qui ne représente par ailleurs qu'une très petite fraction du PIB québécois, verraient leurs coûts de production augmenter. Équiterre est d'avis que ces exemples représentent des cas particuliers et peu représentatifs de l'ensemble, et que – si telle est la volonté du gouvernement – des mesures particulières pourront être proposées dans ces cas.

2.2.1 Les hypothèses des prix du pétrole

Équiterre note par ailleurs que l'exercice de modélisation effectuée par le ministère des Finances retient l'hypothèse d'un prix du baril de pétrole substantiellement moins élevé que les projections des grandes agences internationales. Ainsi :

Le prix du baril de pétrole brut est fixé à 60 \$ US en 2015 (dollars de 2006), soit le prix utilisé par le Department of Energy des États-Unis dans ses modélisations de prévision de l'offre et de la demande d'énergie. (p.21)

Équiterre note que les données utilisées par le ministère des Finances du Québec sont périmées, ayant été mis à jour depuis plusieurs mois par plusieurs agences internationales, y compris par l'Agence américaine d'information sur l'Énergie sur laquelle s'appuie la modélisation. Ainsi, l'Agence internationale de l'Énergie (AIE) et l'Energy Information Agency des États-Unis prévoient toutes un prix du pétrole beaucoup plus élevé, soit entre 90 et 110\$US. Ces chiffres sont même jugés conservateurs par plusieurs représentants du secteur pétrolier.

Selon l'AIE, le prix moyen du baril de pétrole devrait s'élever à quelque 100\$US (dollar de 2007) entre 2008 et 2015⁶. Pour sa part, le scénario de référence (moyen) de l'EIA établit un prix de 110\$US le baril en 2015⁷. De même, le scénario de référence de l'Office national de l'énergie du Canada (ONÉ) prévoit un prix d'environ 85\$US le baril en 2016. Ainsi, l'hypothèse de 60\$US utilisée par le ministère des Finances s'avère inférieure de 42%, 67% et 84%, respectivement, aux prévisions des grandes agences.

⁶ World Energy Outlook 2008, p.40

⁷ EIA - États-Unis : Annual Energy Outlook 2009 - With Projections to 2030 (Mars 2009) - [http://www.eia.doe.gov/oiaf/aeo/pdf/0383\(2009\).pdf](http://www.eia.doe.gov/oiaf/aeo/pdf/0383(2009).pdf)

Équiterre ne s'explique pas les raisons pour lesquelles le ministère des Finances a crû bon de maintenir une telle hypothèse périmée, d'autant plus que le modèle d'équilibre général utilisé dans l'exercice de modélisation est sensible aux prix du pétrole, notamment pour ce qui est de la détermination du scénario de cours normal des affaires.

Équiterre est d'avis qu'un exercice de modélisation basé sur des coûts du pétrole à 100-110\$US – soit les projections des grandes agences internationales - montrerait probablement un gain économique plus important pour le Québec pour une cible ambitieuse. En effet : alors que le pétrole consommé au Québec est responsable de plus de la moitié de nos émissions de GES, plus on cherche à diminuer les émissions de GES, moins on consomme de pétrole, et moins on exporte de capitaux à l'étranger pour s'en procurer (15G\$ en 2008), ceux-ci étant réinvestis ici sous forme d'investissements productifs dans le secteur de l'énergie, du transport et du bâtiment.

À ce sujet, il est intéressant de constater que l'Agence internationale de l'énergie (AIE) intègre bel et bien la réduction de la consommation de pétrole à titre de co-bénéfice dans la lutte aux changements climatiques. Selon des données rendues publiques il y a quelques jours par l'AIE :

Incremental investment of USD 10 trillion will be necessary between 2010 and 2030 in the energy sector - equivalent to 0.5% of global GDP in 2020, rising to 1.1% of GDP in 2030. Yet fuel savings alone across industry, transport and buildings will total USD 8.6 trillion between today and 2030, a similar figure to the additional investment required⁸.

Pour l'ensemble de ces raisons, Équiterre recommande aux membres de la commission d'exiger au ministère des Finances de mettre à jour - d'ici la fin de leurs travaux - les résultats des modélisations en tenant compte des projections estimées par les grandes agences internationales du prix du pétrole en 2015.

2.2.2 Réconcilier économie et environnement

Pouvons-nous réconcilier économie et environnement? Depuis longtemps, les écologistes de tout acabit clament haut et fort qu'il ne peut y avoir de prospérité

⁸ Selon de récentes estimations de l'Agence internationale de l'énergie http://www.energy-online.net/stories/articles/-/newsletter_stories/2009/october_2009/recession_could_put_us_in_track_says_ia/

économique et de développement humain durable sans une réduction de la pollution, les GES au premier plan, ainsi qu'une réduction de la dégradation de l'environnement.

Ce message est d'ailleurs repris aujourd'hui par des personnalités publiques de premier plan, tel le Premier ministre britannique, Gordon Brown, qui indiquait clairement au Sommet de Davos en février dernier que pour la Grande-Bretagne, la sortie de la présente crise passe des transformations importantes vers une économie sobre en carbone et par des investissements environnementaux massifs :

*We must use the imperative of building a low carbon economy as a route to creating jobs and growth, the path that will see us through the current downturn*⁹.

Une série de mesures et de décisions prises récemment semble indiquer que ce message commence à être entendu.

L'institution financière HSBC a procédé à une analyse des plans de relance de l'économie de l'ensemble des pays industrialisés ainsi que ceux de quelques pays en voie de développement pour découvrir qu'une portion importante de ces plans était investie dans les technologies propres, le transport durable, l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de GES... Et cela, en pleine crise économique.

C'est la Corée du Sud qui occupe le premier rang avec 79% de son plan de relance dans des mesures vertes, suivie de l'Union européenne (64%), de la Chine (36%) et de l'Australie (21%). Quant au Canada, il arrive presque en queue de peloton avec 9%, alors que la moyenne des pays industrialisés se situe plutôt à 14%¹⁰

Un dernier exemple illustrera le virage que nous avons maintenant amorcé. Selon l'ONU, les investissements dans la production d'électricité verte (énergie solaire, énergie éolienne et autres technologies vertes), pour la première fois dans l'histoire, ont dépassé en 2008 les investissements destinés à la production d'électricité à partir du gaz naturel et du charbon : 140 milliards \$US pour l'énergie verte, contre 110 milliards pour les combustibles fossiles.¹¹

⁹ <http://www.number10.gov.uk/Page18201>

¹⁰ [FT.com, Interactive graphics - The greenest bail-out?](#)

¹¹ Terry Macalister, *Green Energy Overtakes Fossil Fuel Investment, Says UN*, The Guardian/UK, jeudi, 4 juin 2009.

3. Vers un cadre porteur : réduire la dépendance au pétrole

Le monde dans lequel nous évoluons est en pleine mutation. Les impératifs énergétiques et environnementaux amènent déjà des changements économiques profonds dont les incidences seront importantes sur la société. Dans ce contexte, Équiterre croit que le Québec doit se donner une vision à long terme qui favorise à la fois la protection et le développement de notre économie, le développement de la qualité de vie des Québécois – société vieillissante - tout en contribuant à la lutte aux changements climatiques.

Pour Équiterre, cette vision est celle de la réduction de la dépendance au pétrole et du développement de solutions de recharge proprement québécoises. Équiterre propose ainsi à la société et au gouvernement du Québec l'adoption d'une stratégie de réduction de la dépendance au pétrole, à l'instar d'autres grands états et juridictions dans le monde. Pour Équiterre, cette stratégie devrait devenir la vision à la fois économique et environnementale du Québec au cours des prochaines décennies.

3.1 La fin du pétrole à bon marché

Le pétrole des prochaines années sera dispendieux, convoité, sujet aux interruptions d'approvisionnement et utilisé à des fins géopolitiques. Le Québec est à la merci des prix internationaux en plus de dépendre de quelques grands fournisseurs dont la production décline, ou encore de la solidité d'une poignée de régimes politiques plus ou moins problématiques. Par exemple, la Mer du Nord a longtemps été la principale source de pétrole pour le Québec. Or, la production annuelle a diminué de 43% entre 1999, une année record de production, et 2007¹². Pour Équiterre, le Québec doit ainsi diminuer sa dépendance au pétrole afin de protéger son économie et lutter contre les changements climatiques, tout en augmentant la qualité de vie et la compétitivité.

Le pétrole est la première source d'énergie au plan mondial. Il s'en consomme aujourd'hui plus de 30 milliards de barils par année, soit quelque 85 millions de barils de pétrole par jour (mbl/j)¹³. Il s'en consommera quelque 106 mb/j en 2030¹⁴ et il

¹² Jeff Ruben, *Why Your World is About to Get a Lot Smaller*, Toronto, Random House Canada, p. 35.

¹³ AIE, *Oil Market report*, janvier 2009, p.51

¹⁴ AIE, *World energy outlook*, 2008, p. 250

faudra découvrir et/ou mettre en exploitation l'équivalent de six fois la production totale actuelle de l'Arabie Saoudite afin de compenser le déclin des champs pétroliers et de combler la hausse de la demande, notamment dans les pays en développement.

Le pétrole est également une énergie convoitée et de plus en plus dispendieuse. Sa production se concentre petit à petit dans quelques régions géopolitiques plus ou moins stables. Les scénarios de référence des grandes agences internationales indiquent clairement qu'il n'y a tout simplement pas suffisamment de pétrole bon marché (pétrole conventionnel facile d'accès) sur Terre pour répondre à la croissance de la demande future, ni pour permettre aux pays en développement d'atteindre un niveau de consommation équivalent au nôtre.

Ce contexte fait dire à plusieurs experts que l'ère du pétrole à bon marché est révolue. D'un prix moyen d'un peu moins de 40\$ en 2002, le prix du baril de pétrole brut est passé à 74\$ en 2007, puis à 105\$ en 2008, soit une hausse de 163% en 7 ans¹⁵. Même dans un contexte de récession mondiale, les prix du pétrole s'élèvent toujours à des niveaux beaucoup plus élevés qu'au tournant de la décennie. Les projections des grandes agences énergétiques mondiales placent d'ailleurs le prix moyen du baril de pétrole autour de 90-110\$US à l'horizon 2015, projections jugées conservatrices. À cet égard, le record de 147,50 \$US le baril atteint en juillet 2008 indiquerait ainsi un changement profond de l'environnement économique et énergétique mondial.

Au plan environnemental, l'utilisation de pétrole est une des sources principales des émissions de gaz à effet de serre responsables du dérèglement du climat. L'Agence internationale de l'énergie (AIE) estime ainsi que l'exploitation et la combustion du pétrole sont responsables de plus de 20% du total mondial¹⁶. Or, les projections prévoient une augmentation de 26,1 % de la demande mondiale de pétrole entre 2007 et 2030¹⁷. Équiterre estime donc que tout effort crédible de lutte aux changements climatiques doit donc incorporer des mesures de diminution absolue de la combustion mondiale de pétrole.

¹⁵ MRNF, <http://www.mrn.gouv.qc.ca/energie/statistiques/statistiques-energie-petrole.jsp> et Ressources naturelles Canada, <http://www.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/crubru/crubrumo-2008-fra.php>

¹⁶ AIE, Key World Energy Statistics, 2008, p.44

¹⁷ AIE, *World Energy Outlook*, 2008, p. 94

3.2 La vulnérabilité du Québec

Équiterre estime que le contexte pétrolier mondial pose un défi de taille à la société québécoise. Comme les autres sociétés nord-américaines, le Québec s'est développé sur un modèle économique de disponibilité du pétrole à bon marché. Cette donnée a changé.

Avec 135 millions de barils (2007), les Québécois sont de grands consommateurs de pétrole¹⁸. Le pétrole et les produits pétroliers – qui comptent pour 37,7 % de toute l'énergie consommée au Québec, presque autant que l'électricité (39,9%) - soutiennent de larges pans de l'économie. Il est utilisé sous diverses formes (essence, mazout, diesel, propane), principalement comme source d'énergie. Il fait fonctionner le parc automobile et les transports collectifs ainsi que le transport des marchandises. Il sert au chauffage résidentiel, à la production d'énergie d'appoint, au fonctionnement de l'équipement agricole et dans les procédés industriels. Le pétrole sert aussi à des fins non-énergétiques, pour le pavage des routes notamment et comme intrant dans une foule de produits de consommation¹⁹.

Le pétrole consommé ici est entièrement importé. Les importations de pétrole brut du Québec proviennent de grands fournisseurs traditionnels comme la Norvège et le Royaume-Uni, à partir des champs de la Mer du Nord, aujourd'hui en déclin. Le Québec importe de plus en plus de l'Afrique - plus particulièrement de l'Algérie, de l'Angola et du Nigéria -, des côtes de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse, de même que du Mexique, du Venezuela, de l'Arabie Saoudite, de la Russie et de quelques autres pays²⁰.

L'économie québécoise a consommé (hors taxes) environ 13 G\$ de produits pétroliers raffinés en 2007. La part du lion va au secteur des transports (8,6 G \$), notamment pour les automobilistes et les entreprises de camionnage, alors que les commerces (1,6 G \$), les industries (1 G \$), les résidences (880 M \$), l'agriculture (650 M \$) et l'administration publique (135 M \$) se partagent le reste de la facture. En excluant les marges de raffinage, de distribution et de commercialisation, les Québécois ont exporté, au minimum, 10,6 G \$ directement à l'étranger en 2007 pour se procurer du pétrole. Sur la base du prix moyen de 105\$US le baril atteint en 2008, Équiterre estime

¹⁸ Statistique Canada, Bulletin sur la disponibilité et écoulement d'énergie au Canada-2007, février 2009, p. 53

¹⁹ MRNF, 2009 et Statistique Canada, 2009, dans Équiterre, pour un Québec libéré du pétrole en 2030, Québec 2009, p. 29

²⁰ Ibid, p. 28

que cette véritable hémorragie de capitaux québécois s'élèvera à près de 15G\$²¹.

De plus, l'économie québécoise absorbe sans coussin anti-choc et sans solution de rechange les hausses marquées du prix du pétrole depuis 2002, alors que croît sa vulnérabilité à l'égard de ses fournisseurs et de ses compétiteurs. Équiterre estime qu'une rupture d'approvisionnement, pour un Québec qui ne dispose d'aucune réserve stratégique afin de parer le choc, déclencherait une crise sans précédent.

3.3 Consommation de pétrole et émissions québécoises de gaz à effet de serre

Par ailleurs, la consommation de pétrole est responsable de plus de la moitié (51%) des émissions de gaz à effet de serre du Québec. Dans ce contexte, tout effort de réduction des émissions québécoises devra viser une diminution de la consommation totale de pétrole. Équiterre est d'avis qu'une telle diminution est non seulement souhaitable – vue la croissance projetée des prix –, mais aussi profitable pour l'économie québécoise, qui pourra se développer en investissant une partie des sommes annuellement expédiées hors de nos frontières pour assurer l'achat de produits pétroliers.

3.4 Diminuer notre vulnérabilité par la mise en œuvre de grands chantiers

Équiterre propose à cet égard la mise en œuvre de grands chantiers afin de diminuer notre dépendance au pétrole, améliorer notre compétitivité et notre qualité de vie : celui de l'aménagement du territoire, du transport des personnes, du transport des marchandises, de l'agriculture et celui du chauffage résidentiel.

Équiterre plaide pour un aménagement urbain qui permette à la majorité des familles québécoises de combler leurs besoins en produits et services essentiels à moins de 500 mètres de leur lieu de résidence et de se réunir pour le repas du midi. Équiterre propose aussi que d'ici 2030, 80% des Québécois disposent d'une alternative abordable et attrayante à la voiture solo et que les grandes villes québécoises soient reliées par un réseau efficace de trains. Équiterre souhaite également une réduction du kilométrage moyen des aliments disponibles en épicerie à un rayon de 500 km. Équiterre propose également une conversion de 90% des systèmes de chauffage au mazout vers des formes d'énergie renouvelables.

²¹ Ibid, p. 34

La prochaine section de ce mémoire identifie des objectifs de réduction de la consommation de pétrole au Québec et évalue les réductions d'émissions de gaz à effet de serre correspondant à cette réduction de consommation.

4. Vers une cible de réduction d'émissions pour le Québec

Un peu plus de la moitié (51 %) des émissions de gaz à effet de serre au Québec provient de la consommation de produits pétroliers énergétiques²², soit près de 44 MT. Toute stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre doit ainsi viser une diminution absolue de la quantité de pétrole consommé au Québec.

Dans le contexte de cette consultation, Équiterre s'est appliqué à évaluer l'ampleur des réductions d'émissions de gaz à effet de serre qui auraient résulté de l'atteinte de certains grands objectifs visant la réduction de la consommation de pétrole, notamment dans les secteurs des transports et du chauffage. Équiterre cherche ainsi à appréhender la nature des efforts de réduction auxquels le Québec est convié.

Selon Équiterre, de tels objectifs réalistes et atteignables généreraient des réductions substantielles des émissions québécoises. Ces objectifs portent sur une diminution des déplacements automobiles au profit de modes de transport alternatifs ; un transfert modal vers le cabotage et le transport ferroviaire dans le transport des marchandises ; l'électrification d'une partie des flottes institutionnelles, commerciales et professionnelles ; l'abandon du mazout léger comme source de chauffage. De plus, Équiterre réitère l'adoption par le Québec d'une norme sur la teneur en carbone des carburants.

Équiterre estime que l'adoption des quatre premiers objectifs - s'ils avaient été mis en place aujourd'hui - aurait eu le potentiel de réduire d'environ 9,7 MT les émissions de gaz à effet de serre du Québec. Il s'agit d'une diminution qui représente près de 12 % des émissions québécoises sous leurs niveaux de 1990. Ces calculs sont basés sur les émissions actuelles du Québec, selon les données des derniers inventaires des gouvernements canadiens et québécois, entre autres, et non sur une projection des émissions d'ici 2020. Équiterre reconnaît d'emblée la limite de l'utilisation de ces données, mais se permet de les citer à titre indicatif seulement.

4.1 Une diminution des déplacements automobiles au profit de modes de transport alternatifs

En 2006, le nombre de véhicules autorisés à circuler au Québec, toutes catégories

²² Basé sur les données de Statistique Canada sur l'écoulement final des produits pétroliers au Québec en 2006. La proportion est calculée sur les émissions totales du Québec qui étaient de 84,7 mégatonnes selon l'inventaire québécois de 2006.

confondues, dépassait 5 402 000 véhicules. Le parc de véhicules de promenade comptait 2 899 000 automobiles et un peu plus de 1 035 000 camions légers. Les émissions de ces deux seules catégories de véhicules totalisaient plus de 16,5 MT de GES en 2006, le cinquième des émissions totales québécoises. Équiterre estime que des efforts importants doivent être réalisés afin de réaliser un transfert modal massif vers d'autres modes de déplacements que la voiture solo.

Réduire de 20% la distance annuelle totale parcourue par les véhicules de promenade entraînerait – sur la base des caractéristiques actuelles du parc automobile - une réduction des émissions de 2,7 MT, soit près de 15 % des émissions de GES liées au transport terrestre des personnes. Ce calcul exclut les émissions transférées vers les transports collectifs qui pourraient être somme toute limitées par l'introduction de matériel roulant à l'électricité.

4.1.1 L'enjeu de la réduction du kilométrage parcouru par le parc automobile

L'adoption de certaines mesures techniques, comme des normes d'émissions de GES pour les véhicules automobiles neufs ou encore une norme sur la teneur en carbone des carburants (NTCC) peuvent à terme permettre de diminuer les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports. Ces mesures ne peuvent toutefois que demeurer complémentaires à une stratégie plus large, car elles ne permettent pas de juguler la croissance du parc automobile et des distances parcourues, ni de résoudre les problèmes néfastes liés à notre dépendance au pétrole et à l'automobile.

En effet, si le parc automobile et les distances parcourues continuent de croître au même rythme qu'entre 1990 et 2006 (1,9 %²³ et environ 1 % par année²⁴ respectivement), les gains résultant de l'application de normes d'émissions de GES pour les véhicules automobiles neufs et d'une norme sur la teneur en carbone des carburants seraient nuls en 2020 et au-delà. Plusieurs études américaines ont analysé ce phénomène et estiment que les émissions aux États-Unis demeureraient à leur niveau de 2005 en 2030²⁵. On estime aux États-Unis à environ 10% le potentiel de réduction des émissions de GES pour l'ensemble du secteur des transports d'ici 2050 par des mesures liées à la densification et au transfert modal.

²³ Ressources naturelles Canada. L'Office de l'efficacité énergétique. Base de données complète sur la consommation d'énergie.

http://oee.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/tableaux_complets/index.cfm?fuseaction=Selector.showTree

²⁴ <http://www.statcan.ca/Daily/Francais/080304/q080304a.htm>

²⁵ Reid Ewing et al, *Growing cooler, the evidence on urban development and climate change*, Urban Land Institute, Washington, 2008, p. 44

Ce faible pourcentage illustre la difficulté de faire des gains dans ce secteur. Toutefois, il faut comprendre que ces gains se font sur l'infléchissement d'une croissance prévue de 48 % du kilométrage parcouru en 2030. En d'autres mots, sans des mesures pour diminuer le kilométrage parcouru, le secteur des transports continue de voir ses émissions de GES croître. Aussi, ce pourcentage n'illustre pas l'ensemble des co-bénéfices socio-économiques et environnementaux émergeant d'un tel modèle de développement ; co-bénéfices qui compenseront largement le coût des mesures selon les études²⁶. Enfin, cet autre modèle s'avère une police d'assurance pour une société face aux pires effets des changements climatiques et d'une flambée du prix du pétrole.

Conséquemment, Équiterre estime que le Québec devrait prioritairement développer les transports collectifs et actifs et soutenir ces derniers par une réforme de l'aménagement du territoire visant explicitement la réduction du nombre et de la distance des déplacements effectués au moyen de l'automobile. L'adoption de normes d'émissions de GES pour les véhicules et la mise en vigueur d'une NTCC doivent s'insérer dans une vision où les déplacements automobiles sont significativement réduits et où ceux qui doivent être effectués le sont avec des modes de transport plus performants qui utilisent des carburants moins polluants.

Dans cette optique, des projets comme la réfection de l'échangeur Turcot, tel que présenté par le MTQ, ne sont pas compatibles avec une société qui met en place un modèle de développement urbain porteur de réductions permanentes d'émissions de GES dans son secteur des transports. En effet, un Québec actif en matière de lutte aux changements climatiques sur un horizon 2020 et au-delà, ne peut permettre des aménagements routiers qui augmentent la capacité de transit automobile (+ 10 à 15% dans ce cas-ci). Ce type de geste risque d'annuler tout gain provenant d'autres mesures applicables au secteur des transports à moyen et long termes (normes d'efficacité énergétique des véhicules neufs, électrification ou norme sur la teneur en carbone des carburants) en plus de cimenter la dépendance au pétrole et à l'automobile dans la métropole.

Les autoroutes, spécialement en milieu urbain, ont été conçues pour accommoder le trafic automobile à une époque où la consommation du pétrole et les changements climatiques n'étaient pas des enjeux, ce qui n'est plus le cas. La réfection de cet

²⁶ Voir, entre autres, Reid Ewing et al, *Growing cooler, the evidence on urban development and climate change*, Urban Land Institute, Washington, 2008. – Transportation Research Board, *Driving and the built environment, the effects of compact development on motorized travel, energy use and CO₂ emissions*, Washington, 2009.

échangeur est l'occasion de mettre un terme à la vision fonctionnaliste qui anime les décisions en aménagement du territoire depuis 60 ans au Québec et de mettre en place les éléments fondamentaux d'une réforme de nos pratiques qui doit permettre l'émergence d'un tissu urbain plus mixte, plus dense, mieux interconnecté où les déplacements en transports collectifs et actifs sont la norme. Le Québec, s'il réussit la transition, se donnera la capacité non seulement d'assurer une bonne qualité de vie à ses citoyens, mais se dotera aussi d'une économie modèle à l'avant-garde de la maîtrise des défis de cette nouvelle ère. La réfection de l'échangeur Turcot sur d'autres que celles proposées par le ministère des Transport du Québec constitue la première pierre d'un grand chantier, somme toute, inévitable. Commencer tôt augmente nos chances de réussite.

Équiterre réitère se demande à l'effet que le gouvernement du Québec retire le projet Turcot actuellement sur la table et demande sa révision sur des principes de développement durable visant la diminution de la circulation automobile au profit des déplacements en transports collectifs et actifs.

4.2 Un transfert modal du transport des marchandises vers le cabotage et le ferroviaire

En 2006, quelque 118 000 camions lourds circulaient sur les routes du Québec afin d'assurer le transport des marchandises à l'intérieur de nos frontières et pour assurer l'exportation et l'importation de biens manufacturés et en vrac. Ces véhicules ont émis quelque 8 MT de GES. Depuis 1990, ces émissions sont en croissance constante, tirées à la hausse par le nombre de véhicules et les distances parcourues.

Équiterre estime qu'il faut inverser cette tendance et viser, pour 2020, un transfert modal d'au moins 25 % des déplacements des camions lourds. Sur la base des données actuelles, si 30 % de ce transfert était effectué vers le cabotage et 70 % vers le ferroviaire, les réductions d'émissions de GES seraient d'environ 1,6 MT. Cet estimé tient compte que les émissions du cabotage et du ferroviaire sont respectivement de 89 % et 81 % inférieures à celles du transport par camion lourd.

Équiterre est conscient des avantages du camionnage dans un contexte d'un modèle de production dit de « juste à temps », plusieurs donneurs d'ordre exigeant des livraisons de petites quantités de produits vers des lieux de distribution diversifiés tout en respectant des échéanciers serrés. Équiterre en tient d'ailleurs compte en posant l'objectif d'un transfert modal ambitieux mais réaliste de 25% d'ici 2020. Pour le reste

du transport par camion, des mesures visant l'efficacité des moteurs et d'autres composantes techniques (par exemple la réfrigération), en plus d'une amélioration de techniques de conduite, permettront d'autres gains en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Par contre, le cabotage et le transport ferroviaire représentent une part non négligeable du transport des marchandises au Québec. Le Québec a d'ailleurs déjà des politiques²⁷ et des mesures²⁸ visant la valorisation du cabotage et du transport ferroviaire et Équiterre est d'avis que ces politiques peuvent être bonifiées et mises en œuvre de manière à favoriser un plus grand transfert modal.

4.3 L'électrification d'une partie des flottes institutionnelles, commerciales et professionnelles

En 2006, la flotte de véhicules utilisés par les commerces, les institutions et les professionnels comptait près de 425 000 unités. De ce nombre, on dénombrait environ 292 000 camions légers et 132 000 automobiles et on peut estimer qu'ils sont émis autour de 1,85 MT de GES.

Or, une partie importante de cette flotte est constituée de véhicules à trajets courts étant effectués en milieu urbain, caractéristiques adéquates pour son électrification. Équiterre évalue que si 75 % des véhicules de la flotte actuelle étaient électrifiés, les émissions de GES seraient inférieures d'environ 1,4 MT.

4.4 La conversion des systèmes de chauffage au mazout léger par des systèmes à énergies renouvelables

Les émissions des systèmes de chauffage résidentiel, commercial et institutionnel au mazout léger totalisaient environ 4 MT en 2006, si l'on se base sur les données d'écoulement final de ce combustible de Statistique Canada. Tel que le mentionne l'inventaire québécois de GES de 2006, une forte croissance est observée depuis 1990 dans le secteur de la chauffe commerciale et institutionnelle, soit 41%.

Équiterre est d'avis que ces émissions pourraient être éliminées à l'horizon 2020 par la conversion de ces systèmes au mazout en des systèmes à énergies renouvelables.

²⁷ Notamment la Politique de transport maritime et fluvial

²⁸ Mentionnons le Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM), le Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES) par l'implantation de projets intermodaux dans le transport des marchandises.

Sur la base des émissions actuelles, cet objectif représenterait une diminution de 3 MT.

4.5 L'adoption d'une norme sur la teneur en carbone des carburants et d'une norme sur les véhicules automobiles neufs

L'adoption par le Québec d'une norme sur la teneur en carbone des carburants (NTCC) est susceptible de résulter en des réductions d'émissions de GES substantielles en 2020. Dans son document *Vers des carburants moins polluants – Proposition d'encadrement d'une norme sur la teneur en carbone des carburants* publié en août 2009, Équiterre propose au Québec d'adopter une norme sur la teneur en carbone des carburants (NTCC), à un certain nombre de conditions. Une NTCC oblige les fournisseurs de carburants à abaisser progressivement la quantité de carbone émise par volume de carburant (l'intensité carbone). Cette intensité est estimée pour le cycle de vie complet des carburants mis en marché. La NTCC en voie d'être appliquée en Californie prévoit une baisse de cette intensité carbone de 10 % sur la période 2010 à 2020.

Basé sur l'écoulement final des produits pétroliers au Québec en 2006, et si l'on fait abstraction du fait que l'écoulement final de certains carburants se verrait réduit par les objectifs présentés ci-dessus, la réduction de l'intensité carbone de 5 % aurait permis des réductions d'émission de GES d'environ 2,4 MT de GES et de 4,2 MT pour une réduction de 10 % de l'IC.

Équiterre réitère ici sa recommandation à l'effet que le Québec adopte, à l'instar de la Californie et selon certains paramètres, dont l'exclusion des agrocarburants et des biocarburants de première génération, une norme sur la teneur en carbone des carburants (NTCC).

Par ailleurs, Équiterre estime que le Québec doit mettre en application dès que possible le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires pour les véhicules neufs*. Selon l'étude d'impact économique réalisée par le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en 2007, les réductions évitées de CO₂ seraient de 3,3 MT à l'horizon 2017.

5. Vers une cible 2020 pour le Québec et quelques considérations particulières

Dans le but d'évaluer le niveau de réduction que pourrait se fixer le Québec à l'horizon 2020, Équiterre s'est penché sur la consommation de produits pétroliers énergétiques et sur certaines mesures susceptible à la fois de réduire la consommation de pétrole et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Équiterre s'est alors attardé à évaluer les gains de réductions qui seraient potentiellement générés par l'adoption de 5 objectifs précis.

Équiterre estime ainsi que l'atteinte de ces seuls objectifs serait – théoriquement - de nature à diminuer les émissions de gaz à effet de serre du Québec de 12% sous leurs niveaux de 1990. Équiterre est par ailleurs conscient que des calculs supplémentaires devront être réalisés afin de confirmer ces estimés. Ces mesures ne visent que les émissions générées par l'utilisation de produits pétroliers énergétiques, qui sont à la base de 51% des émissions totales du Québec. D'autres mesures sont envisageables dans ce secteur, dont entre autres l'arrêt du fonctionnement de la centrale de Tracy.

Équiterre note que d'autres mesures de réduction devraient être mises en place afin de réduire les émissions issus des autres sources à la base de 49% des émissions totales du Québec, dont la consommation de gaz naturel, de même que celles issues des procédés industriels, du secteur agricole et de celui des déchets.

Sur cette base, et en tenant compte des objectifs fixés aux sociétés industrialisées par la communauté internationale, Équiterre estime que le Québec peut et doit ainsi se fixer une cible totale de réduction ambitieuse d'au moins 25%, à l'horizon 2020. Cette cible serait constituée d'un objectif de réduction des émissions domestiques d'au moins 20% par rapport à leurs niveaux de 1990 et d'une portion achetée sur les marchés étrangers et dans les pays en développement.

Cet objectif est beaucoup plus ambitieux que le scénario le plus élevé présenté par le gouvernement du Québec. Équiterre juge que cette cible est réaliste et atteignable, protège et renforce l'économie du Québec en diminuant sa dépendance au pétrole, en plus de répondre aux indications de la communauté scientifique internationale. En adoptant une telle cible, le Québec continuerait à

faire preuve d'un véritable leadership en matière de lutte aux changements climatiques.

5.1 Sur la question des émissions industrielles

Équiterre reconnaît d'emblée que le secteur industriel québécois, dans son ensemble, a réduit ses émissions de gaz à effet de serre de plus de 7% sous leurs niveaux de 1990. Cette réduction a été rendue possible, en grande partie, par des investissements importants dans certains secteurs comme l'aluminium, alors que de vieilles technologies faisaient place à de l'équipement plus moderne. De même, des gains importants ont été réalisés dans certains procédés industriels, de manière à permettre des réductions importantes. Aussi, la fermeture ou l'arrêt des opérations de plusieurs grands émetteurs industriels – deux usines de magnésium et plusieurs installations dans le secteur des pâtes et papier par exemple – ont également contribué à la diminution des émissions du secteur industriel.

Équiterre estime ainsi que, même si des réductions d'émissions sont encore possibles et souhaitables dans le secteur industriel, la majeure partie des réductions à l'horizon 2020 devront provenir du secteur des transports et celui du chauffage résidentiel et commercial. Cela dit, une contribution du secteur industriel dans son ensemble proviendrait d'une plus grande réduction des émissions issues des procédés industriels, de même que d'un transfert de la chauffe industrielle vers d'autres formes d'énergie moins émettrices.

5.1.2 L'urgence de réglementer le secteur industriel québécois

À l'instar de plusieurs représentants du secteur manufacturier du Québec et de l'Ontario, Équiterre estime que le secteur industriel québécois est menacé par l'imposition imminente d'une réglementation fédérale visant les grands émetteurs industriels canadiens. Le gouvernement du Québec a d'ailleurs eu l'occasion de dénoncer certains éléments de cette future réglementation fédérale, notamment la non reconnaissance des mesures hâtives de réductions depuis 1990²⁹. Par ailleurs, l'approche actuelle préconisée par le gouvernement fédéral cherche à faire porter sur les secteurs manufacturiers de l'est du pays une part disproportionnée du fardeau de l'effort de réduction canadien, ceci afin de rendre possible l'essor du secteur pétrolier de l'ouest du pays.

²⁹ <http://www.mddep.gouv.qc.ca/Infuseur/communiqué.asp?no=1276>

Équiterre croit que le gouvernement du Québec doit, sans tarder, réglementer le secteur industriel québécois selon des paramètres d'équité et d'effectivité environnementale, tenant compte des réductions hâtives effectuées par les entreprises québécoises et récompensant les secteurs peu émetteurs de gaz à effet de serre. Équiterre estime qu'une telle réglementation québécoise aurait préséance sur une éventuelle réglementation fédérale et qu'elle serait de nature à protéger l'ensemble du secteur industriel québécois d'un traitement fédéral inéquitable.

À cet égard, Équiterre réitère sa grande déception devant l'abandon par le gouvernement du Québec de l'engagement - pris en 2008 par le Premier ministre Charest³⁰ - de mettre en œuvre avec l'Ontario un marché du carbone conjoint dès janvier 2010. Équiterre souhaite que s'active le travail entrepris avec l'Ontario de manière à jeter les bases d'un marché du carbone entre les deux provinces. La mise en œuvre de ce marché pourrait devancer l'échéancier prévu aux travaux du Western Climate Initiative (WCI) et des liens pourraient être faits dès maintenant vers d'autres marchés du carbone existants, notamment l'*European Trading System* (ETS).

Par ailleurs, Équiterre comprend que les revenus tirés de la vente de droits d'émission échoient à l'instance administrative émettrice de ces permis. Le gouvernement du Québec mise d'ailleurs sur ces revenus afin de financer une partie importante d'un éventuel plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour la deuxième période d'engagement. Équiterre rappelle à cet égard que le gouvernement du Québec risque de perdre cette source de revenus s'il laisse le gouvernement fédéral réglementer le premier les grands émetteurs industriels canadiens.

Par conséquent, si Équiterre considère que le secteur industriel québécois, dans son ensemble, doit continuer à contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, il estime que le gouvernement du Québec doit réglementer sans tarder le secteur industriel en lui fixant un plafond d'émissions. Un plafond d'émissions pour chaque secteur d'activité devrait être également fixé afin de tenir compte des disparités entre les efforts déjà effectués, ainsi que le contexte technologique et concurrentiel propre à chacun. Équiterre souhaite de cette façon que le gouvernement du Québec devance l'établissement d'un cadre réglementaire fédéral afin de protéger le secteur industriel québécois, de

³⁰ <http://www.premier.gov.on.ca/news/event.php?ItemID=565&Lang=fr>

s'assurer d'une source de revenus importante et de reconnaître sa contribution aux réductions de gaz à effet de serre.

5.2 Sur la question de l'achat de crédit à l'étranger

Dans la mesure où la cible que se donnera le Québec vise un maximum de réductions réalisables sur son propre territoire - en incluant leurs co-bénéfices - Équiterre recommande que le Québec réalise une partie de sa cible de réduction par l'entremise d'achat de crédits d'émission à l'étranger. Ceci permettra entre autres aux entreprises québécoises soumises à un système de plafonnement et d'échange de crédits d'émission de pouvoir s'acquitter d'une partie de leurs obligations réglementaires par l'achat de crédits d'émissions à moindre coût à l'extérieur du Québec. Il est envisageable de croire que plusieurs de ces entreprises trouveraient également un avantage commercial à réaliser certains projets de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'étranger

Par ailleurs, Équiterre considère que ce type de transaction soutiendra – dans plusieurs cas – le développement plus durable des pays du Sud et en émergence.

5.3 Sur le financement de mesures de réduction

Le gouvernement du Québec identifie la vente d'une partie des crédits d'émission de gaz à effet de serre et une hausse de l'actuelle redevance sur les hydrocarbures comme sources du financement nécessaires à la mise en œuvre d'un plan de réduction visant l'atteinte des cibles de réductions d'ici 2020. Équiterre considère qu'il s'agit là de sources légitimes de financement.

Équiterre recommande par contre au gouvernement du Québec de hausser - dès le prochain budget - le niveau de la redevance sur les hydrocarbures, principale source du financement du Fonds Vert, d'où proviennent les sommes nécessaires au financement du Plan d'action 2006-2012 du Québec. Ceci permettrait d'anticiper dès maintenant les investissements nécessaires à l'atteinte des objectifs de réduction qui seront fixés, et également d'étaler graduellement cette hausse sur une plus longue période.