

Montréal, le 18 octobre 2015

Madame Louissette Cameron  
Secrétaire de la Commission des transports et de l'environnement  
Direction des travaux parlementaires  
Assemblée nationale  
1035, rue des Parlementaires  
3ième étage  
Bureau 3.31  
Québec (Québec) G1A 1A3  
[lcameron@assnat.qc.ca](mailto:lcameron@assnat.qc.ca)

Objet : Commentaires du CPEQ portant sur le document de consultation en vue de l'élaboration de la cible de réduction des émissions de GES du Québec à l'horizon 2030

---

Madame la Secrétaire,

Le Conseil patronal de l'environnement du Québec (CPEQ) a procédé à l'étude du document de consultation de la Cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Québec pour 2030 (Document de consultation) et formule ses commentaires dans le présent mémoire qu'il présentera aux parlementaires dans le cadre de la consultation particulière de la Commission des transports et de l'environnement le 20 octobre prochain.

Créé en 1992 par des représentants des grands secteurs industriels et d'affaires du Québec, le CPEQ est l'organisation parapluie qui représente le point de vue du secteur d'affaires du Québec pour toutes les questions d'environnement et de développement durable. Le CPEQ coordonne les objectifs de ses membres en obtenant un consensus raisonnable. Le CPEQ regroupe plus de deux cents trente entreprises et plus d'une trentaine d'associations parmi les plus importantes au Québec qui génèrent plus de 280 000 emplois directs et affichent des revenus combinés de plus de 45 milliards.

Nous vous présentons dans un premier temps nos commentaires généraux et, dans un second temps, nos commentaires particuliers.

## **1. Commentaires généraux**

À l'heure actuelle, la cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES), applicable pour le Québec, est de 20%, à l'horizon 2020, sous le niveau où les émissions étaient en 1990. Le gouvernement souhaite maintenant se doter d'une nouvelle cible à l'horizon 2030. Trois cibles sont

proposées à l'horizon 2030, dans le Document de consultation. Une cible de 35%, une de 37,5%, que le gouvernement favorise, et une cible de 40%, sous le niveau où les émissions étaient en 1990. Ces cibles représentent respectivement une augmentation additionnelle de 15%, 17,5% et 20% de réductions d'émissions de GES par rapport à la cible actuelle de -20% à l'horizon 2020. Par conséquent, une cible de -40% par exemple, à l'horizon 2030 consisterait à doubler les réductions et donc à les accroître de 100%.

Nous comprenons qu'en appuyant une cible de réduction des émissions de GES de 37,5% sous le niveau de 1990, le Québec cherche à demeurer de chef de file en matière de changements climatiques. Le CPEQ considère toutefois que même si cette cible s'inscrit dans la tendance mondiale<sup>1</sup> et, plus particulièrement, dans un contexte nord-américain où les partenaires du Québec qui participent au marché du carbone ont aussi annoncé des cibles élevées<sup>2</sup>, elle demeure très ambitieuse surtout sur un territoire comme le nôtre qui peut déjà compter sur l'énergie renouvelable pour une bonne partie de son bilan énergétique et qui constitue l'un des endroits au monde où les émissions en intensité par habitant, avec 9,6 tonnes par année, sont les plus basses.

#### *Les efforts requis et les moyens à déployer*

Encore plus que le caractère ambitieux de la cible de réduction, ce sont les efforts qui seront requis des différents secteurs ainsi que les moyens pour y arriver qui préoccupent le CPEQ. Il est difficile de fournir des commentaires précis sur le Document de consultation puisque celui-ci n'offre que peu de détails sur les moyens qui seront mis à la disposition de la société québécoise pour atteindre cette cible.

---

<sup>1</sup> Document de consultation, page 13.

<sup>2</sup> La Californie a annoncé une cible de 40% à l'horizon 2030, sous le niveau de 1990, alors que l'Ontario, qui a annoncé sa volonté de joindre le marché du carbone, a indiqué que sa cible, à l'horizon 2030, serait de 37% sous le niveau de 1990 aussi.

### *La fiabilité des données*

Pour l'élaboration de ses scénarios, le gouvernement semble avoir sous-estimé certaines hypothèses et, par le fait même, sous-évalué les impacts de l'adoption de la future cible. En effet, à notre avis, l'hypothèse du prix plancher à 33,37\$ pour le droit d'émission qui sera vendu aux enchères en 2030, nous semble sous-estimée. Nous expliciterons, dans le cadre de nos commentaires spécifiques, les raisons qui nous motivent à croire que le prix d'achat d'un droit d'émission sera plus élevé et quelles répercussions ce prix aura sur les acteurs de la société québécoise.

Le CPEQ estime par ailleurs que le potentiel de réduction anticipé pour le secteur industriel est beaucoup trop optimiste, voire surévalué, et nous démontrerons, dans le cadre de nos commentaires spécifiques, les conséquences que l'atteinte d'une telle réduction projetée pourrait avoir sur le secteur industriel et l'emploi au Québec.

### *La communication de l'ensemble des impacts appréhendés*

Le CPEQ estime qu'il est essentiel que les québécois, autant les citoyens que les entreprises, puissent être à même d'évaluer les impacts économiques des cibles proposées, incluant les impacts sur le prolongement du Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE) après 2020. À ce sujet, nous invitons le gouvernement à imiter l'Ontario qui a déjà annoncé son intention de procéder à la réalisation d'une étude d'impacts économiques en amont de son adhésion au marché du carbone. À notre connaissance, une telle étude n'a pas encore été réalisée à ce jour au Québec.

Voyons maintenant quels sont nos commentaires plus spécifiques.

## 2. Commentaires spécifiques

### **2.1 L'établissement de la cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 : Où en est d'abord le Québec à l'horizon 2020 avec sa cible de 20%?**

Nous rappelons que selon le plus récent Inventaire des émissions de gaz à effet de serre 2012 et leur évolution depuis 1990<sup>3</sup> (Inventaire de 2012), les émissions de GES pour l'ensemble du Québec avaient diminué de 8% sous le niveau de 1990<sup>4</sup>, si bien que l'atteinte de la cible de 20% au Québec, sous le niveau de 1990 d'ici 2020, nous apparaît très optimiste, sinon compromise. En effet, le Document de consultation aux pages 21, 22, 31 et 33 illustre que les émissions se situeraient encore à 8% sous le niveau de 1990 en 2020, et même en 2030, ce qui correspond à 77,7 Mégatonnes (Mt) alors que l'objectif que le Québec s'était engagé à atteindre pour 2020 est de 66,7 Mt.

Le Québec ne semble donc pas en mesure de réduire sur son territoire ses émissions au-delà de -8% d'ici 2020. Rappelons que le gouvernement avait lui-même reconnu cette possibilité en 2009, dans son document de consultation sur la cible de réduction à atteindre à l'horizon 2020, en notant qu'il serait difficile de réaliser au Québec des réductions au-delà de -12%<sup>5</sup>.

Ce n'est que par le mécanisme de la liaison des marchés que le Québec pourrait atteindre une cible de -20% à l'horizon 2020 en acquérant des unités d'émission année après année. Ce mécanisme consiste, pour le Québec, à acquérir d'une autre province ou d'un état étranger partenaire du marché du carbone, des droits d'émission au détriment cependant de notre balance commerciale.

En effet, sur un objectif de -20% à atteindre d'ici 2020, si le Québec, comme semble l'illustrer le gouvernement dans son Document de consultation, ne réussit qu'à réduire ses émissions de GES de -8%, il sera contraint de combler la différence de -12%<sup>6</sup>, en acquérant des droits d'émission de son partenaire californien ou, éventuellement, d'autres partenaires qui pourraient se joindre au marché du

---

<sup>3</sup> *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2012 et leur évolution depuis 1990*. Québec, Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère. 2015. 21 pages.

<sup>4</sup> Inventaire de 2012, page 8.

<sup>5</sup> *Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020? Le Québec et les changements climatiques*. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Octobre 2009, page 31.

<sup>6</sup> Ce pourcentage équivaut à 11,3 mégatonnes.

carbone<sup>7</sup>. Ces droits d'émission proviendraient donc de réductions réalisées en Californie, ou ailleurs aux États-Unis, faute par les entreprises industrielles et les citoyens du Québec de pouvoir réduire davantage que -8%. Cet exode de capitaux résulterait non seulement du fait que le Québec n'aurait pas réussi à réduire plus de 8% ses émissions de GES sur son territoire mais aussi du fait que le Québec n'aurait pas adopté suffisamment de protocoles pour favoriser la réduction d'émissions sur son territoire et ainsi générer des crédits compensatoires que les entreprises assujetties au marché du carbone pourraient acquérir pour compenser leurs émissions.

Ainsi, dans la mesure où le Québec devait se procurer 12% de droits d'émissions de l'étranger d'ici 2020, à un prix minimal de 17,16\$<sup>8</sup>, ce serait un montant de 193,90 millions de dollars annuellement qui serait transféré vers les États-Unis par les entreprises du Québec assujetties au marché du carbone. Il s'agit là de l'application très concrète d'une fuite de capitaux vers l'étranger. Il est par ailleurs estimé par plusieurs analystes que la valeur du droit d'émission pourrait monter à 30\$ puis à 55\$ à l'horizon 2020<sup>9</sup>. Si cette hypothèse s'avérait, elle ferait grimper à 339, voire à 621, millions de dollars par année le montant correspondant à la fuite de capitaux.

Voyons maintenant quels seraient, selon nous, les impacts économiques, environnementaux et sociaux des cibles proposées.

---

<sup>7</sup> Puisque la Californie reconnaît, dans son marché du carbone, la possibilité de réaliser des projets de réductions admissibles à des crédits compensatoires, partout sur le territoire américain, le Québec pourrait donc acquérir des « crédits carbone » pour des réductions réalisées ailleurs sur le territoire américain. Le Québec, pour sa part, reconnaît la possibilité, dans son marché du carbone, de réaliser des projets de destruction d'halocarbures ailleurs au Canada. Il pourrait donc acquérir ce type de « crédit carbone » pour des projets de réduction réalisés ailleurs au Canada. Lorsque l'Ontario mettra en place son système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre, le Québec pourrait aussi se procurer des « crédits carbone » de son partenaire ontarien pour des projets réalisés en Ontario ou ailleurs, selon ce que l'Ontario reconnaîtra.

<sup>8</sup> Le prix minimal est basé sur le prix de plancher fixé à 10\$ en 2012 lors de la première vente aux enchères, majoré à chaque année de 5% en utilisant le prix minimum établi pour l'année précédente, indexé à la manière prévue en vertu de l'article 83.3 de la Loi sur l'administration financière. Pour les fins de l'exercice, nous avons retenu une indexation annuelle de 2%.

<sup>9</sup> Western Climate Initiative. Discussion Draft Economic Analysis Supporting the Cap-and-Trade Program California and Québec. Prepared by the WCI Economic Modeling Team. May 7, 2012, page 7.

[http://www.evomarkets.com/pdf\\_documents/evo/discussion\\_draft\\_economic\\_analysis\\_supporting\\_ca\\_and\\_qc\\_linkin\\_g.pdf](http://www.evomarkets.com/pdf_documents/evo/discussion_draft_economic_analysis_supporting_ca_and_qc_linkin_g.pdf)

## **2.2 Les impacts économiques, environnementaux et sociaux des cibles proposées**

### *2.2.1 Les impacts économiques*

Le gouvernement reconnaît, dans son Document de consultation, que la trajectoire de réduction d'émissions de GES qu'il suivra ne devra pas affecter la compétitivité de ses entreprises et de son économie<sup>10</sup>. Une telle situation de dégradation de la compétitivité pourrait effectivement se produire s'il y avait un décalage trop important entre les règles du jeu en vigueur au Québec et celles qui s'appliquent dans d'autres États, considérant le fait que les conditions existantes à la ligne de départ ne sont pas les mêmes pour chacun des partenaires.

En effet, à la différence de ses partenaires de la WCI, le Québec utilise déjà une large proportion d'énergie renouvelable. En effet, avec 99,5% d'énergie renouvelable et une intensité par habitant parmi les moins élevées au monde à 9,6 tonnes par année<sup>11</sup>, les efforts du Québec seront beaucoup plus exigeants. Dans ce contexte, il devient plus difficile pour le Québec de réduire davantage ses émissions. Le Document de consultation souligne d'ailleurs, à juste titre, cette difficulté supplémentaire en reconnaissant que le Québec ne dispose pas, à l'instar d'États en Amérique du Nord, de l'option d'éliminer le charbon et le mazout dans la production d'électricité, au profit de sources d'énergie renouvelable ou du gaz naturel<sup>12</sup> puisqu'il utilise déjà l'électricité et donc, les réductions d'émissions sont plus difficiles à atteindre parce qu'elles nécessitent des investissements importants ou des changements dans les façons de faire<sup>13</sup>. Il est donc légitime de se demander par quel moyen le gouvernement entend-il protéger la compétitivité des entreprises du Québec et son économie.

Avec une cible de -35%, -37,5% ou -40% à l'horizon 2030, la fuite de capitaux serait, selon nous, très importante puisque, comme nous le verrons plus loin, le potentiel de réduction d'émissions de GES supplémentaire par les entreprises du Québec est minime. Ainsi, faute de pouvoir réduire elles-mêmes leurs émissions au Québec, les entreprises seraient contraintes de se procurer une quantité encore

---

<sup>10</sup> «En 2012, la quasi-totalité (99,5%) de la production d'électricité du Québec était renouvelable. Ce bilan est l'un des meilleurs au monde ». Propos tirés du Document de consultation à la page 18.

<sup>11</sup> Document de consultation, page 14.

<sup>12</sup> Document de consultation, page 16.

<sup>13</sup> À cet égard, plusieurs États nord-américains ou européens ne se cachent pas du fait que la réduction des émissions par la substitution des combustibles utilisés pour de l'électricité, constitue une option de choix pour atteindre ces cibles.

plus importante de droits d'émissions étrangers (californiens ou autres), accentuant par le fait même le concept de fuite de capitaux.

En effet, selon ces scénarios, le plafond du SPEDE serait probablement abaissé de même que la quantité d'allocations gratuites qui serait distribuée. La quantité de droits d'émission que les entreprises assujetties au marché du carbone auraient à acquérir serait donc beaucoup plus importante et le prix de ces droits d'émission serait aussi majoré substantiellement en raison de la demande sur le marché.

Le CPEQ soutient que l'achat de droits d'émission à l'extérieur du Québec devrait constituer une solution de dernier recours d'où l'importance de développer des incitatifs financiers pour permettre la modernisation des procédés industriels et des équipements, de développer de nouveaux protocoles de crédits compensatoires au Québec<sup>14</sup>, de favoriser l'utilisation des protocoles actuels et de proposer une cible adaptée à la réalité.

À la lumière de ces informations, le CPEQ s'interroge sur la capacité du Québec de diminuer ses émissions de GES à la hauteur de 35%, 37,5% ou 40% sous le niveau de 1990 à l'horizon 2030 et ce, sans causer de préjudice important à l'économie de la province par la fuite de capitaux de l'ordre de plusieurs centaines de millions de dollars.

La cible de 2030 représente, selon le Document de consultation, un point intermédiaire, une « étape obligée », vers l'atteinte d'un objectif plus ambitieux pour 2050. En effet, toujours selon le Document de consultation, l'objectif du Québec consisterait à réduire de 80% à 95% les émissions sous le niveau de 1990. Si cet objectif était maintenu à -80%, le niveau des émissions du Québec se situerait alors à 16,94 mégatonnes<sup>15</sup> ou, aussi bas que 4,23 mégatonnes si l'objectif était de -95%<sup>16</sup>.

Le CPEQ estime que l'adoption d'un objectif aussi ambitieux à l'horizon 2050 signifie que le Québec compte se « désindustrialiser » d'ici 2050 ou entrevoit la disparition des entreprises industrielles émettrices de GES. En effet, selon l'Inventaire de 2012, ce secteur a émis 24,6 mégatonnes de GES<sup>17</sup> et il sera difficile de réaliser des réductions supplémentaires pour les raisons que nous expliquerons ci-dessous. Or, si l'arrivée prochaine d'un important grand émetteur en Gaspésie générait, à elle seule,

---

<sup>14</sup> Sujet que nous développerons plus loin dans le texte, aux pages 19 à 21.

<sup>15</sup> 84,7 Mt en 1990 moins 67,76% (84,7% x 80%=67,76%)=16,94Mt. Voir aussi Document de consultation, page 33.

<sup>16</sup> 84,7 Mt en 1990 moins 80,465 (84,7 x 95%=80,465)=4,235 Mt. Voir aussi Document de consultation, page 33.

<sup>17</sup> Pages 8 et 10.

1,76 mégatonne supplémentaire, le niveau d'émission des entreprises industrielles pourrait passer alors à environ 26,36 mégatonnes au cours des prochaines années.

Par conséquent, si le niveau total des émissions du Québec en 2050 devait être de 16,94 mégatonnes pour l'ensemble du Québec, cet objectif signifierait que les entreprises industrielles assujetties au marché du carbone auraient, pour ainsi dire, éliminé leurs émissions de GES. Pour y arriver, l'ensemble de ces entreprises serait contraint de se procurer des droits d'émission à un coût très élevé ou tout simplement de mettre fin à leurs opérations à moins que le gouvernement subventionne de façon massive, à des coûts substantiels, la modernisation de procédés et d'équipements<sup>18</sup> ou, pour certains secteurs, la recherche fondamentale.

Dans la même veine, en se fixant un tel objectif, on peut se demander si le gouvernement du Québec conçoit que tous les transports au Québec ne seraient plus alimentés par de l'énergie fossile, mais bien avec de l'énergie renouvelable. Même si le Québec possède des ressources hydroélectriques et éoliennes importantes, il convient de se demander si la puissance actuelle serait suffisante pour permettre à l'ensemble des québécois d'utiliser leur véhicule durant les périodes pendant lesquelles la demande énergétique est importante, tel que, par exemple, durant les temps froids. Le Document de consultation indique, à cet égard, qu'« une utilisation accrue de l'électricité pourrait nécessiter, à terme, l'ajout de sources additionnelles de production »<sup>19</sup>.

Voyons maintenant quel serait l'impact des scénarios proposés sur le prix plancher du droit d'émission que les entreprises assujetties au marché du carbone doivent se procurer dans le cadre du SPEDE.

a) Le prix plancher du droit d'émission sous-estimé

Le CPEQ remarque que les projections financières du Document de consultation, produites à l'aide du modèle d'équilibre général du ministère des Finances du Québec (MFQ), ont été réalisées en supposant que le prix d'un droit d'émission de GES en 2030 serait établi à 33,37\$ canadiens par tonne de GES, conformément au mécanisme prévu à l'article 49 (2) du *Règlement concernant le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre*<sup>20</sup> (RSPDE) .

---

<sup>18</sup> Il ne semble toutefois pas automatique que la modernisation d'un procédé permette une amélioration des coûts d'énergie, tout dépendant du coût de l'électricité versus celui du gaz naturel ou du mazout.

<sup>19</sup> Document de consultation, page 29.

<sup>20</sup> Q-2, r.46.

Le tableau ci-dessous présente le détail annuel de la prévision. Sans avoir accès aux données précises utilisées par le gouvernement, il est possible de reconstituer la méthode potentiellement utilisée pour obtenir le prix de 33,37 \$ canadiens par tonne de GES en 2030<sup>21</sup>. Il semble s'agir en fait de l'utilisation du prix plancher fixé à 12,08\$ canadiens par tonne de GES, pour l'année 2015, tel qu'établi par le RSPEDE, auquel une augmentation de 7 % semble avoir été appliquée<sup>22</sup>, ce qui donnerait les chiffres suivants :

---

<sup>21</sup> Le calcul du Tableau 3 de la page 34 du Document de consultation nous permet d'inférer que cette méthode est aussi celle utilisée par le gouvernement.

<sup>22</sup> Soit une majoration de 5% par année en utilisant le prix minimum établi pour l'année précédente, indexé à la manière prévue en vertu de l'article 83.3 de la Loi sur l'administration financière, L.R.Q. c.A-6.001 (Article 49(2) du RSPEDE). Pour les fins de l'exercice, nous avons retenu une indexation annuelle de 2%.

Tableau sur l'évolution estimé du prix plancher du droit d'émission et impact du taux de change<sup>23</sup>

| ANNÉE | Prix plancher au Québec (\$ CAN) | Prix plancher en Californie (\$ US) | Prix plancher en Californie (Taux de change à 1,30 \$ CAN/\$US) |
|-------|----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 2015  | 12,08                            | 12,10                               | 15,70                                                           |
| 2016  | 12,94                            | 12,96                               | 16,82                                                           |
| 2017  | 13,85                            | 13,87                               | 18,01                                                           |
| 2018  | 14,82                            | 14,84                               | 19,27                                                           |
| 2019  | 15,86                            | 15,88                               | 20,62                                                           |
| 2020  | 16,96                            | 16,99                               | 22,05                                                           |
| 2021  | 18,15                            | 18,18                               | 23,60                                                           |
| 2022  | 19,42                            | 19,46                               | 25,25                                                           |
| 2023  | 20,78                            | 20,82                               | 27,01                                                           |
| 2024  | 22,24                            | 22,27                               | 28,91                                                           |
| 2025  | 23,79                            | 23,83                               | 30,93                                                           |
| 2026  | 25,46                            | 25,50                               | 33,10                                                           |
| 2027  | 27,24                            | 27,29                               | 35,41                                                           |
| 2028  | 29,15                            | 29,20                               | 37,90                                                           |
| 2029  | 31,19                            | 31,24                               | 40,55                                                           |
| 2030  | 33,37                            | 33,43                               | 43,38                                                           |

Ainsi, considérant la faiblesse actuelle de la devise canadienne par rapport à la devise américaine, cette prévision nous apparaît sous-estimée. En effet, en appliquant la même croissance prévue par le gouvernement au prix plancher californien d'ici 2030, le prix plancher d'un droit d'émission se chiffrerait à 33,43\$ américains en 2030. En convertissant le prix plancher effectif en devise canadienne sur la base d'un taux de change de 1,30 \$CAN/\$US, soit le taux en vigueur au 14 octobre 2015, le prix plancher atteindrait alors la somme de 43,38\$ canadiens par tonne de GES en 2030 plutôt que 33,37\$.

<sup>23</sup> Tableau extrait du Document de consultation mais la dernière colonne a été ajoutée par le CPEQ pour refléter l'impact du taux de change sur le prix. Le taux de change que nous avons retenu est celui fixé par la Banque de Canada le 14 octobre 2015 à 1,30\$ CAN/US. (source Banque du Canada).

Dans ce contexte, nous sommes d'avis que l'analyse des impacts économiques devrait être effectuée en utilisant le montant de 43,38\$ canadiens par tonne de GES comme prix de référence pour un droit d'émission en 2030. Cette hypothèse est très conservatrice car elle présume que la croissance du prix des unités d'émission serait linéaire alors qu'il est impossible selon nous qu'elle le soit compte tenu de la grande demande d'unités qui découlerait d'une cible ambitieuse. Les impacts envisagés par le gouvernement nous apparaissent fortement sous-estimés et devraient être revus à la hausse.

Voyons maintenant les impacts des scénarios proposés sur le coût d'achat des droits d'émission.

b) Le coût d'achat des droits d'émission sous-estimé

Outre les impacts sur le PIB et l'emploi, nous sommes d'avis que la problématique du taux de change modifie également les prévisions du gouvernement quant au coût des droits d'émission qui devront être achetés à l'étranger afin d'atteindre la cible de réduction des émissions de GES.

En effet, à la page 35 du Document de consultation<sup>24</sup>, le gouvernement illustre ainsi, à son Tableau 4 ci-dessous, le coût d'achat possible que le Québec devra déboursier pour faire l'acquisition de droits d'émission chez ses partenaires pour l'atteinte des différents scénarios:

| Cible 2030 | Quantité de réductions de GES achetées en mégatonnes (Mt) | Coût d'achat à 33,37\$ par tonne |
|------------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------|
| -35%       | 7,7 Mt                                                    | 257 millions                     |
| -37,5%     | 9,8 Mt                                                    | 327 millions                     |
| -40%       | 11,9 Mt                                                   | 397 millions                     |

<sup>24</sup> Document de consultation, page 35, Tableau 4.

Or, considérant que le prix du droit d'émission est, pour les fins de ce calcul, sous-évalué faute de prendre en compte le taux de change, nous estimons que le coût d'achat réel des droits d'émission se chiffrerait plutôt ainsi<sup>25</sup> :

| Cible 2030 | Quantité de droits d'émissions achetés | Coût d'achat à 43,38\$ par tonne (1,30\$ Can/US) |
|------------|----------------------------------------|--------------------------------------------------|
| -35%       | 7,7 Mt                                 | 334,03 millions                                  |
| -37,5%     | 9,8 Mt                                 | 425,12 millions                                  |
| -40%       | 11,9 Mt                                | 516,22 millions                                  |

Alors, si la cible de -37,5%, favorisée par le gouvernement, était adoptée, il en coûterait 98,12 millions de plus que prévu pour atteindre cet objectif.

De plus, puisque ces réductions seraient acquises à l'étranger faute d'avoir pu être réalisées au Québec, elles ne seraient pas récurrentes, c'est-à-dire que pour maintenir les réductions à 37,5 % inférieures à celles de 1990, les achats devraient être répétés année après année, ce qui pourrait se traduire par des sorties de fonds très importantes du Québec vers les autres partenaires du marché du carbone (seulement la Californie pour l'instant).

Enfin, il convient de réitérer que ces estimations du coût d'achat d'un droit d'émission sont conservatrices car elles considèrent que les allocations d'émissions se transigeraient seulement au prix plancher. Or, comme la nouvelle cible de réduction fera en sorte de réduire le nombre de droits d'émissions disponibles sur le marché, il est très probable que le prix de vente final soit supérieur au prix plancher.

### 2.2.2 Les impacts environnementaux

Comme nous l'avons exposé précédemment, nous doutons fortement qu'en termes de réductions réelles, le Québec soit en mesure d'atteindre sa cible de réduction à l'horizon 2020 et, a fortiori, son éventuelle cible de réduction des émissions de GES à l'horizon 2030.

---

<sup>25</sup> Tableau extrait du Document de consultation, page 35, mais la colonne de droite a été modifiée par le CPEQ pour refléter l'impact du taux de change sur le prix, lequel est basé sur le taux de change à 1,30\$ CAN/US en date du 14 octobre 2015 (source Banque du Canada).

Ainsi, afin d'atteindre ses objectifs, le gouvernement québécois devra inévitablement se procurer des droits d'émission émis par ses partenaires, que ce soit la Californie ou, dans un avenir rapproché, l'Ontario ou tout autre état ou province. Les retombées environnementales se réaliseront donc ailleurs plutôt qu'au Québec.

Même si au niveau global, les réductions sur d'autres territoires contribuent à la lutte contre les changements climatiques, une telle pratique favorise non seulement un exode massif de capitaux québécois, elle participe également au financement de réductions d'émissions de GES réalisées ailleurs qu'au Québec.

### 2.2.3 Les impacts sociaux

Le Document de consultation énonce, à la page 34, que peu importe le scénario qui sera privilégié pour 2030, l'atteinte de la cible québécoise de réduction des émissions de GES n'aura qu'un impact marginal sur le produit intérieur brut (PIB) du Québec ainsi que sur le taux d'emploi. Ces impacts anticipés se décrivent ainsi :

**Tableau 3 : Impact marginal sur le PIB et l'emploi en 2030 en fonction des cibles**

|                          | Cible 35 % | Cible 37,5 % | Cible 40 % |
|--------------------------|------------|--------------|------------|
| PIB (%)                  | - 0,08     | - 0,09       | - 0,11     |
| PIB (M\$)                | - 512      | - 578        | - 649      |
| Niveau d'emploi (nombre) | - 2 538    | - 2 756      | - 2 986    |
| Niveau d'emploi (%)      | - 0,06     | - 0,06       | - 0,07     |

(Source : MFQ)

Or, comme il a été exposé plus tôt, nous sommes d'avis que ces prévisions ne sont pas exactes, car elles ont été calculées sur la base d'un prix sous-estimé pour une unité d'émission. Il convient donc de prévoir, à notre avis, une diminution plus importante du PIB ainsi que du niveau d'emploi. Ajoutons que ces prévisions ne prennent pas en compte la disparition forcée de certains secteurs industriels ni la fermeture d'entreprises qui ne seraient plus en mesure de suivre la cadence de la réduction ou d'acquiescer les quantités suffisantes de droits d'émissions.

L'atteinte de la cible risque également, à notre avis, de nécessiter des changements drastiques dans le comportement des citoyens et ce, peu importe le scénario retenu. Par exemple, puisque la majorité des réductions devrait provenir du secteur des transports, il faut sous-entendre que, d'ici 2030, les automobiles, les autobus et les camions seraient dotés de moteurs alimentés à l'électricité et/ou que le transfert modal vers le transport collectif en milieu urbain ou périurbain aurait atteint un haut pourcentage d'adhérents. Or, comme nous bénéficions du parc automobiles le plus éco énergétique au

Canada<sup>26</sup> les efforts seraient très exigeants. En effet, pour obtenir des réductions significatives en 2030, ce serait, selon nous, l'ensemble des voitures neuves vendues qui serait, à partir d'aujourd'hui, alimenté à l'électricité. Si la puissance électrique ne s'avérait pas suffisante pour supporter cette transformation, des améliorations importantes devraient alors être apportées au réseau électrique de façon à augmenter sa puissance. Le Document de consultation indique, à cet égard, qu'« une utilisation accrue de l'électricité pourrait nécessiter, à terme, l'ajout de sources additionnelles de production »<sup>27</sup>.

Notons que le signal du coût carbone sur le prix des carburants pourrait aussi avoir des retombées importantes dans les régions où les véhicules sont beaucoup plus utilitaires et plus gros.

---

<sup>26</sup> Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, Politique énergétique 2016-2025, La décarbonisation du transport routier, 2015, page 75.

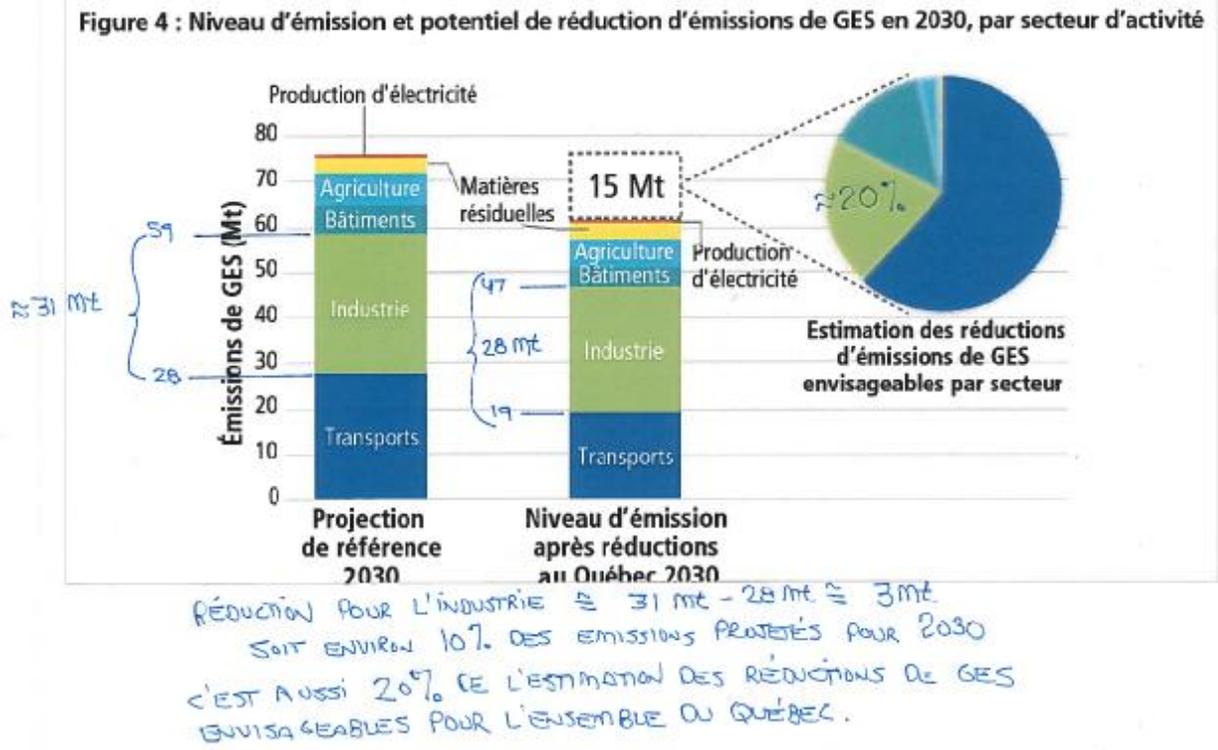
<sup>27</sup> Document de consultation, page 29.

**2.3 Le potentiel de réduction d'émissions par le secteur industriel à l'horizon 2030**

*Le potentiel de réduction estimé du secteur industriel selon le gouvernement*

En interprétant la figure 4 de la page 29 du Document de consultation portant sur le niveau d'émission et le potentiel de réduction des émissions de GES en 2030 par secteur d'activité, nous comprenons que le gouvernement estime à 3 mégatonnes (3 millions de tonnes de GES) le potentiel de réduction des émissions du secteur industriel, soit 20% de l'effort de réduction de 15 mégatonnes envisagé pour l'ensemble du Québec en 2030. Cette estimation ne nous apparaît pas raisonnable considérant la réalité des entreprises industrielles.

Voici la figure 4 du Document de consultation qui illustre nos propos (annotée par nous):



Le CPEQ estime qu'il sera difficile, pour ce secteur, de diminuer davantage ses émissions de GES à cette hauteur et le simple fait de maintenir les émissions au niveau de 2012 s'avérera déjà un défi.

*Le potentiel de réduction réel du secteur industriel selon le CPEQ*

Le CPEQ rappelle qu'en 2012, selon l'Inventaire 2012, le secteur industriel avait déjà réduit ses émissions de GES de 21% par rapport à ce qu'elles étaient en 1990<sup>28</sup>. Ce secteur a donc surpassé ses objectifs en contribuant de façon substantielle à l'atteinte de la cible québécoise de réduction des émissions de GES. Soulignons cependant qu'une partie des réductions est attribuable à la fermeture de certaines installations, notamment la raffinerie Shell, l'usine de fabrication de magnésium Magnola et plusieurs installations dans le secteur des pâtes et papiers. C'est donc dire que les véritables réductions sont moindres.

Les émissions de GES du secteur industriel sont constituées principalement d'émissions qui proviennent de leur procédé industriel (émissions de procédés fixes) et d'émissions qui sont attribuables à l'utilisation de combustibles fossiles (émissions de combustion) pour les opérations de chauffe qui sont requises, par exemple, pour le fonctionnement d'équipements. Pour la moitié des entreprises industrielles du Québec, 80% de leurs émissions constituent des émissions de combustion. Selon les informations que nos membres nous ont transmises, les émissions de procédés fixes restent incompressibles, si bien qu'il semble illusoire de croire que les entreprises industrielles pourraient réduire davantage ces émissions.

En ce qui concerne les émissions de combustion, ou bien les coûts de conversion de l'énergie fossile à l'électricité sont très élevés, ou les coûts d'énergie qui découleraient d'une conversion ne constituent pas un gain ou encore la technologie pour permettre une conversion n'existe pas encore.<sup>29</sup> L'utilisation de combustibles fossiles comme le mazout ou le coke, ou encore le gaz naturel, demeure donc encore nécessaire. Notons par ailleurs que le simple fait de maintenir à un niveau stable les émissions du secteur industriel constituera un défi majeur lorsque de nouvelles entreprises recourant à des énergies fossiles s'installeront au Québec et augmenteront par le fait même les efforts de réduction des autres.

Voici une évaluation, par une entreprise membre du CPEQ, du potentiel de réduction des émissions de GES en fonction des investissements requis.

---

<sup>28</sup> Page 10.

<sup>29</sup> La technologie pour les cimenteries et les aciéries, entre autres, n'existerait pas encore.

*Exemple:*

Pour cette entreprise, environ 80% de ses émissions sont des émissions de procédés fixes. Pour le remplacement d'un four qui fonctionne déjà au gaz naturel, un investissement de l'ordre de 25 millions de dollars serait nécessaire afin de permettre une réduction d'environ 8 000 tonnes métriques en équivalent CO<sub>2</sub> par année. Dans ce scénario, en considérant que les investissements nécessaires pourront être amortis sur une période de 10 ans, il en coûterait 300\$ pour chaque tonne métrique en équivalent CO<sub>2</sub> évitée, ce qui est peu réaliste et décourage les entreprises à procéder à ces investissements si le coût des unités d'émission varie autour de 40\$ et même davantage.

Dans ce contexte, selon nous, la contribution maximale du secteur industriel à l'horizon 2030 devrait se limiter à -4,74%, si la cible retenue est établie à -35%, ou à -5,53%, si la cible adoptée est à -37,5%. En effet, selon le CPEQ, la contribution supplémentaire du secteur industriel doit représenter la différence entre le pourcentage de réduction qu'il a déjà atteint (-21%), et la cible qui sera retenue pour l'ensemble du Québec (-35% ou -37,5%<sup>30</sup>), ce qui équivaldrait à 14% ou 16,5%, selon la cible adoptée, qu'il convient ensuite de multiplier par 31,6% représentant le pourcentage d'émissions du secteur industriel selon l'Inventaire de 2012.

Donc la formule devrait être est la suivante:

Si la cible est de -35% :  $(35\% - 21\%) = 14\% \times 31,6\% = -4,74\%$

Si la cible est de -37,5% :  $(37,5\% - 21\%) = 16,5\% \times 31,6\% = -5,53\%$ .

Si l'effort supplémentaire du secteur industriel était de 5,50% d'ici 2030, il aurait contribué substantiellement aux efforts de réduction de GES du Québec puisqu'à l'horizon 2030, il aurait réduit en tout de 26,50% ses émissions de GES par rapport à leur niveau de 1990. Il s'agit là d'un défi substantiel compte tenu que de nouvelles entreprises pourraient accroître les émissions du secteur.

Dans les circonstances, nous sommes d'avis que l'effort supplémentaire de réduction d'émissions de GES envisagé pour le secteur industriel doit être limité à 5,50%. Le gouvernement le reconnaît d'ailleurs implicitement, à la page 24 du Document de consultation,

---

<sup>30</sup> Nous avons exclu le scénario de la cible de 40% qui nous apparaît encore moins réaliste.

en indiquant que les perspectives de réduction pour le secteur industriel se limiteraient aux réductions liées au remplacement d'équipement ou de procédé lorsqu'ils arriveraient au terme de leur durée de vie. Nous en déduisons donc que les efforts les plus significatifs proviendront du secteur des transports.

Par conséquent, puisque l'effort total pour le Québec, avec une cible de réduction de -37,5%, serait de 25 mégatonnes<sup>31</sup> et que les émissions combinées du secteur industriel et du secteur des transports représentent 77%<sup>32</sup>, un objectif de réduction de -5,5% pour le secteur industriel laisserait le secteur des transports avec une cible de réduction de 71,5% ou d'environ 13 mégatonnes, plutôt que 9 mégatonnes telles qu'illustrées dans le Document de consultation<sup>33</sup>. À titre de comparaison, l'ensemble du parc de véhicules légers routiers du Québec émet moins que 13 mégatonnes avec des émissions totales de 10,47 mégatonnes selon l'Inventaire de 2012. Le défi à relever pour le secteur des transports dans son ensemble est donc majeur.

#### **Quatre mesures d'atténuation possibles**

*L'attribution d'un pourcentage de sommes versées au Fonds vert pour les entreprises du secteur industriel*

Le CPEQ estime que plutôt que de favoriser l'exode de capitaux vers ses partenaires actuel et éventuels, le Québec devrait procéder autrement. En effet, les sommes que les entreprises seraient contraintes de déboursier pour se procurer des droits d'émission des entreprises américaines ou, éventuellement, ontariennes ou autres, devraient plutôt leur être allouées en aide financière provenant du Fonds vert afin de leur permettre de moderniser leurs procédés et leurs équipements et, du même coup, réduire leurs émissions de GES sur le territoire du Québec et ce, tout en demeurant compétitives.

---

<sup>31</sup> Le chiffre de 25 mégatonnes est le résultat de la quantité de GES émises au Québec en 2012, après réductions depuis 1990, soit 78 mégatonnes, de laquelle nous soustrayons la quantité d'émissions projetées à l'horizon 2030, soit 53 mégatonnes (plus précisément 52,9 mégatonnes) si la cible est de -37,5%. Inventaire 2012, page 7 et Document de consultation, pages 32 et 33.

<sup>32</sup> C'est-à-dire 45% (plus précisément 44,7% selon l'Inventaire de 2012) représentant la contribution du secteur des transports aux émissions du Québec sur le 25 MT, plus 32% (plus précisément 31,6% selon l'Inventaire de 2012) représentant la part du secteur industriel sur le 25 Mt.

<sup>33</sup> Document de consultation, page 29.

Pour ce faire, dans les cas où il est encore possible de le faire, nous suggérons d'aider le secteur industriel à poursuivre ses réductions d'émissions de GES de façon permanente, en mettant en place, comme le gouvernement l'a fait pour le secteur des transports<sup>34</sup>, une règle en vertu de laquelle un pourcentage déterminé des revenus des enchères versés au Fonds vert serait réservé au secteur industriel, que ce soit pour le remplacement d'équipements, la modernisation de procédés industriels, la réalisation de projets majeurs en efficacité énergétique, ou encore pour soutenir la recherche fondamentale, notamment pour les projets permettant la capture et la séquestration de CO<sub>2</sub>.

Ce faisant, le Québec serait en mesure de diminuer les sommes versées aux partenaires étrangers pour l'achat de droits d'émission.

*Une cible sectorielle de -5,53% d'ici 2030 pour le secteur industriel*

Selon nous, la contribution maximale du secteur industriel à l'horizon 2030 devrait se limiter à -4,74%, si la cible retenue est établie à -35%, ou à -5,53%, si la cible adoptée est à -37,5%. En effet, selon le CPEQ, la contribution supplémentaire du secteur industriel doit représenter la différence entre le pourcentage de réduction qu'il a déjà atteint (-21%), et la cible qui sera retenue pour l'ensemble du Québec (-35% ou -37,5%).

*L'élaboration de protocoles de crédits compensatoires*

Il n'existe, pour le moment, que trois protocoles de crédits compensatoires au Québec. Nous estimons que la création de nouveaux protocoles de crédits compensatoires au Québec devrait constituer une priorité pour le gouvernement, bien que le potentiel de développement soit somme toute assez limité.

En effet, si les entreprises et les distributeurs assujettis au SPEDE pouvaient bénéficier de crédits compensatoires à la suite de réductions réalisées au Québec, ils n'auraient peut-être pas besoin d'acquérir une aussi grande quantité de droits d'émission étrangers, ce qui pourrait permettre de limiter quelque peu la fuite de capitaux vers les partenaires du Québec.

---

<sup>34</sup> Article 15.4.1 de la Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, LRQ c. M-30.001.

Les protocoles de crédits compensatoires constituent des méthodes reconnues par le gouvernement afin de permettre à des entreprises, non assujetties au marché du carbone, de réaliser des projets de réductions d'émissions de GES dans un domaine donné. En retour, le gouvernement remet au promoteur qui aura fait reconnaître son projet de réduction, des « droits d'émission » que l'on appelle crédits compensatoires. Le promoteur qui recevra ces crédits compensatoires tentera par la suite de les vendre sur le marché du carbone aux entreprises qui sont assujetties à ce marché et qui ne réussissent pas à réduire leurs propres émissions.

Le processus d'élaboration de crédits compensatoires québécois gagnerait à être amélioré compte tenu des ressources limitées dont dispose le gouvernement. Une partie des sommes du Fonds vert devrait d'ailleurs financer le développement de nouveaux protocoles. Ce financement permettrait la création plus rapide de nouveaux protocoles.

Certains protocoles de crédits compensatoires existants mériteraient aussi d'être bonifiés rapidement afin de générer d'avantage de crédits compensatoires. C'est le cas notamment de celui portant sur la destruction des halocarbures<sup>35</sup>.

La gestion de la Forêt et de la lutte à la tordeuse des bourgeons d'épinette (TBE) constitue un autre secteur où des crédits compensatoires pourraient être générés et offrir une nouvelle source de financement pour lutter contre la TBE<sup>36</sup>.

Avec sa Table des parties prenantes pour l'élaboration de nouveaux protocoles de crédits compensatoires, le CPEQ a aussi suggéré au gouvernement trois protocoles pour lesquels il existe, selon nous, un potentiel de développement, soit un protocole de crédits compensatoires pour la réduction des émissions de N<sub>2</sub>O en agriculture, un protocole de crédits compensatoires portant sur le domaine maritime et un protocole sur les substances appauvrissant la couche

---

<sup>35</sup> Il est reconnu que les gaz des appareils froids domestiques en fin de vie sont rarement pris en charge au moment du recyclage de ceux-ci. Or, les nouveaux appareils contiennent toujours des gaz réfrigérants à fort potentiel de réchauffement planétaire (le HFC-143a a un PRP de 1 430 fois le CO<sub>2</sub>). L'ajout de ces gaz à la liste de ceux actuellement reconnus par le protocole applicable permettrait de générer d'avantage de crédits compensatoires tout en contribuant à financer une filière structurante pour le Québec.

<sup>36</sup> La Colombie Britannique a reconnu le potentiel du secteur forestier et du problème du «Pine Beetle» dans le cadre du Pacific Carbon Trust pour créer des occasions d'investissement pour la création de crédits compensatoires. Avec l'éclosion de l'épidémie de la TBE au Québec, un tel protocole devrait rapidement être étudié avec les acteurs du milieu.

d'ozone et les gaz industriels. Cette Table pourrait contribuer grandement à l'élaboration de nouveaux protocoles à l'instar de ce que fait le Climate Action Reserve en Californie.

*Un mécanisme de sortie du SPEDE ou de réduction de la cible*

Le CPEQ reconnaît que la préservation de la compétitivité des entreprises qui exercent leurs activités sur un territoire qui a adhéré au marché du carbone, passe par l'adhésion de nouveaux partenaires au SPEDE.

S'il advenait que le nombre de partenaires adhérant au SPEDE ne s'avérait pas aussi important qu'il devrait, le CPEQ suggère au gouvernement, pour protéger le Québec, de prévoir un mécanisme de sortie du SPEDE si une évaluation interne démontrait un jour que les impacts, en termes de compétitivité sur nos entreprises, s'avéraient plus importants que les retombées positives sur notre économie.

Le gouvernement pourrait aussi prévoir un mécanisme de révision à la baisse de sa cible si une évaluation de ses impacts économiques le justifiait un jour.

**2.4 Les réductions d'émissions par le secteur des transports à l'horizon 2030**

Avec une contribution de 44,7% de l'ensemble des émissions de GES du Québec et un accroissement des émissions de 25,7% de 1990 à 2012, force est de reconnaître que la majeure partie des réductions d'émissions de GES devra provenir du secteur des transports, sans quoi il sera impossible d'atteindre une cible de réduction aussi ambitieuse que 37,5% sous le niveau de 1990.

Le tableau ci-dessous illustre la répartition des émissions de GES dans les différentes catégories de transport. Les émissions les plus importantes proviennent du transport routier à 27,29 Mt, avec en tête de peloton les automobiles à 10,47Mt, suivies des camions légers avec 7,82Mt et des véhicules lourds avec 8,89Mt.

| Émissions de GES au Québec en 1990 et 2012                                         |                                     |       |                                         |        |                         |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------|-----------------------------------------|--------|-------------------------|
| Catégories des sources                                                             | Émissions (Mt éq. CO <sub>2</sub> ) |       | Variations des émissions de 1990 à 2012 |        | Part du secteur en 2012 |
|                                                                                    | 1990                                | 2012  | Mt éq. CO <sub>2</sub>                  | %      | %                       |
| Transport                                                                          | 27,72                               | 34,84 | 7,12                                    | 25,70  | 44,70                   |
| Transport routier                                                                  | 20,61                               | 27,29 | 6,68                                    | 32,40  | 35,00                   |
| Automobiles                                                                        | 12,00                               | 10,47 | -1,53                                   | -12,80 | 38,40                   |
| Camions légers                                                                     | 3,91                                | 7,82  | 3,91                                    | 100,10 | 28,60                   |
| Véhicules lourds                                                                   | 4,56                                | 8,89  | 4,33                                    | 94,90  | 32,60                   |
| Autres transports routiers (motocyclettes, véhicules au propane et au gaz naturel) | 0,14                                | 0,12  | -0,02                                   | -17,10 | 0,40                    |
| Autres transports                                                                  | 4,31                                | 5,14  | 0,83                                    | 19,20  | 6,60                    |
| Transport aérien                                                                   | 0,82                                | 0,63  | -0,19                                   | -22,80 | 0,80                    |
| Transport ferroviaire                                                              | 0,57                                | 0,94  | 0,37                                    | 64,30  | 1,20                    |
| Transport maritime                                                                 | 1,41                                | 0,84  | -0,57                                   | -40,40 | 1,10                    |

Tiré de l'Inventaire 2012 (extraits de deux tableaux réunis par le CPEQ: Tableau 1 de la page 11 et Tableau 4 de la page 15 de l'Inventaire 2012).

#### 2.4.1 Les réductions d'émissions du transport routier

L'activité de transport routier peut être décomposée en deux composantes: la façon dont les gens et les biens se déplacent (choix du mode de transport) et la fréquence de leurs déplacements (niveau d'activité/ efficacité des véhicules).

Les administrations municipales, avec l'appui des gouvernements fédéral et provinciaux, ont tenté d'influencer le choix du mode de transport à travers le développement des plans de transport et les plans de développement municipal. Ces projets et plans de développement sont destinés à encourager les citoyens à substituer l'auto-solo pour d'autres modes de transport collectif et actif, incluant la marche, le vélo (mais moins l'hiver) ou le transport en commun. Bien que ces mesures alternatives à l'auto-solo aient fait des gains importants dans les dernières années, les efforts consentis dans la bonification de l'offre de transport collectif et actif n'ont pas été suffisants pour répondre à cette croissance. Des mesures de bonification importantes seraient encore nécessaires pour accroître leur degré de pénétration au sein de la population.

Au cours de la dernière décennie, les gouvernements ont également mis en œuvre des initiatives visant à réduire l'intensité énergétique du transport routier. Ces initiatives comprennent l'élaboration de nouvelles normes d'émissions pour les véhicules et les carburants ainsi que des normes visant l'ajout

de biocarburants en plus d'encourager l'achat de véhicules plus éco énergétiques. Ces changements s'exercent sur de longues périodes et sont tributaires des avancées technologiques et surtout, du coût de celles-ci. En prenant en compte les enjeux de distribution et le cycle de vie de toutes les alternatives présentement disponibles, la plupart de ces alternatives affichent des coûts supérieurs à 100\$ la tonne de CO<sub>2</sub> évitée.

Malgré les initiatives volontaires et réglementaires qui ont réduit l'intensité des émissions, les niveaux absolus d'émissions du secteur du transport ont continué de croître de façon importante. Cette tendance historique est essentiellement attribuable à deux éléments; d'une part, au nombre de véhicules qui affiche une croissance qui dépasse les réductions d'émissions unitaires et, d'autre part, aux préférences des consommateurs pour les véhicules de passagers à plus forte intensité d'émissions, comme les véhicules utilitaires sport (VUS) ou camions légers.

Pour atteindre un objectif de -37,5% d'ici 2030, le gouvernement du Québec devra mettre en œuvre des politiques et des règlements qui rompent le lien entre la croissance du produit intérieur brut et la croissance démographique d'une part, et l'activité du transport routier d'autre part, une tâche qu'aucune administration publique ne semble avoir pu accomplir au cours des dernières décennies. De plus, le gouvernement aura la lourde tâche de relever ce défi à un coût acceptable pour la population. Bien que les coûts investis dans le transport puissent comporter des mesures bénéfiques à plusieurs égards, force est toutefois de reconnaître que toutes les initiatives préconisées pour le secteur des transports dépassent largement un coût de 40\$ la tonne de CO<sub>2</sub> évitée. En fait, la plupart des initiatives dépassent les 100\$ la tonne de CO<sub>2</sub>.

Tout comme pour le secteur industriel, nous sommes d'avis que l'atteinte d'un objectif de -37,5% à l'horizon 2030 dans le secteur des transports ne pourra se réaliser que par l'achat massif de droits d'émission sur le marché du carbone. Ces achats massifs se traduiraient au Québec par une augmentation du prix de l'essence mais aussi par un exode important de capitaux, d'autant plus qu'un objectif de réduction de -5,5% pour le secteur industriel amènerait le secteur des transports à devoir réduire ses émissions de 71,5% ou d'environ 13 mégatonnes. Rappelons qu'à titre de comparaison, l'ensemble du parc de véhicules légers routiers du Québec émet moins que 13 mégatonnes avec ses émissions de 10,47 Mt selon l'Inventaire de 2012 (voir notre tableau ci-dessus à la page 24).

#### 2.4.2 L'électrification des transports

Le Plan d'action en électrification des transports (Plan d'action), rendu public le 9 octobre, annonce un déploiement de 100 000 véhicules légers électriques à l'horizon 2020<sup>37</sup>. Dans son ensemble cependant, le Plan ne permettrait de réduire annuellement que 150 000 tonnes de GES sur cinq ans, ce qui est très peu par rapport aux réductions anticipées avec les scénarios de cibles de réduction de GES proposés pour 2030. Ce Plan d'action démontre le caractère ambitieux des cibles proposées par le Document de consultation puisque l'ensemble des mesures que le Plan d'action propose, ne représente que 1,6% de l'effort de réduction qui pourrait être requis du secteur du transport, si l'effort est de 9 mégatonnes tel que le gouvernement semble le suggérer dans son Document de consultation, et encore moins, soit 1,1% si, comme nous le prétendons, l'effort du secteur des transports devait être de 13 mégatonnes.

Par ailleurs, pour la réalisation de ce Plan d'action dans son ensemble, le gouvernement prévoit qu'il entrainera des investissements de 500 millions de dollars sur une période de cinq ans. Il anticipe une réduction annuelle de 150 000 tonnes de GES qui proviendrait des mesures qu'il mettra en place. Par conséquent, le coût la tonne de CO<sub>2</sub> des mesures de ce Plan d'action s'élève à 666,66\$<sup>38</sup>. Alors que le coût actuel est autour de 15\$ la tonne, que le coût estimé par le gouvernement en 2030 est de 33,37\$ et celui estimé par nous est de 43,38\$, ces mesures s'avèrent coûteuses.

Des mesures additionnelles de taxation comme le bonus malus ne feront qu'ajouter des coûts supplémentaires aux véhicules neufs et retarder le remplacement de la flotte. Il serait préférable de mettre l'accent sur l'amélioration des habitudes de conduite et le soutien des options technologiques des véhicules (incluant les batteries électriques et les véhicules hybrides à rechargement direct), de manière à favoriser la réduction de consommation d'essence et des GES. Le programme d'inspection des véhicules plus âgés devrait aussi être mis en œuvre par le gouvernement.

---

<sup>37</sup> « Propulser le Québec par l'électricité. Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 ». Ministère des transports du Québec. 2015, page 15. Il prévoit aussi 300 000 véhicules électriques à l'horizon 2026.

<sup>38</sup> Soit 500 millions sur une période de cinq ans, à raison de 100 millions par année. Or, la somme de 100 millions divisée par 150 000 tonnes de GES équivaut à 666\$ la tonne.

## **Deux mesures d'atténuation possibles :**

### *Les sommes provenant du Fonds vert*

Les distributeurs de carburant doivent, eux aussi, en vertu du SPEDE, se procurer des droits d'émission pour compenser les émissions des consommateurs industriels, commerciaux, institutionnels et résidentiels de leurs produits lorsqu'ils sont utilisés pour le transport. Comme ils ne bénéficient d'aucune allocation gratuite, la quantité de droits d'émission qu'ils doivent se procurer sur le marché est très importante. Or, à l'instar de ce que nous avons vu dans notre analyse du potentiel de réduction du secteur industriel, avec une cible de réduction de -37,5%, les distributeurs de carburant devront acquérir des quantités encore plus importantes de droits d'émissions de la Californie, ou d'ailleurs, entraînant ainsi un exode de capitaux.

Pour amoindrir la fuite de capitaux, une mesure d'atténuation pourrait être mise en place. Nous savons que 2/3 des sommes provenant des revenus des enchères, qui sont versées au Fonds vert, doivent être consacrées au transport. Nous sommes d'avis qu'un pourcentage important de ce 2/3 devrait être alloué aux entreprises afin de les aider à réduire leur empreinte carbone, notamment en modernisant leur parc de véhicules, en favorisant la recherche pour le développement de biocarburants, en convertissant certains véhicules destinés au transport lourd vers le gaz naturel, en intégrant la logistique verte qui améliore les parcours et diminue les kilomètres parcourus par les camions, en améliorant l'intermodalité pour une utilisation accrue du transport maritime de courte distance ou le transport ferroviaire, ou encore, en aidant les entreprises qui ont intégré la méthode de gestion « juste à temps »<sup>39</sup>, afin qu'elles puissent mettre en place le concept d'économie circulaire en créant des synergies entre entreprises qui permettraient le partage de camions et réduiraient les transports à vide.

---

<sup>39</sup> « Méthode de gestion de la production en flux tendu qui consiste à coordonner le système de production en fonction des commandes et non des stocks, en produisant ou en achetant la quantité juste nécessaire au moment précis où on en a besoin, et ce, à chaque étape du processus » (Office québécois de la langue française). Cette méthode accroît nécessairement le volume des transports.

### *L'élaboration de protocoles de crédits compensatoires*

Nous réitérons la nécessité que le gouvernement accélère la cadence pour l'élaboration de protocoles de crédits compensatoires comme nous l'avons expliqué aux pages 19 à 21.

### **2.6 La reddition de comptes et des cibles intermédiaires**

Le CPEQ estime qu'il serait pertinent d'établir des cibles intermédiaires ainsi qu'un processus de reddition de compte sur ces cibles et sur l'argent du Fonds vert utilisé pour atteindre ces cibles. Ce processus de reddition de compte serait supervisé par le Commissaire au développement durable, ou tout autre organisme indépendant. De cette façon, il serait possible d'évaluer, à chaque année, le progrès du Québec dans l'atteinte de la cible ainsi que les impacts qui en découlent et, le cas échéant, de réévaluer le caractère réaliste de la cible.

## Conclusion

Le CPEQ reconnaît que le gouvernement du Québec souhaite réaffirmer son leadership dans le domaine des changements climatiques en proposant une cible ambitieuse de réduction de ses émissions de GES.

Cependant, le CPEQ s'inquiète de constater que le gouvernement ne prévoit aucun moyen permettant d'atteindre cette cible, si bien que les différents secteurs sont perplexes et ne savent aucunement quels seront les efforts à déployer.

Plus particulièrement, le CPEQ s'inquiète de l'impact d'une cible ambitieuse sur notre économie. Avec une cible de -35%, -37,5% ou -40% à l'horizon 2030, la fuite de capitaux serait, selon nous, très importante puisque le potentiel de réduction d'émissions de GES supplémentaire par les entreprises du Québec est minime. Ainsi, faute de pouvoir réduire elles-mêmes leurs émissions au Québec, les entreprises seraient contraintes de se procurer une quantité encore plus importante de droits d'émissions étrangers, accentuant par le fait même le concept de fuite de capitaux.

En effet, selon ces scénarios, le plafond du SPEDE serait probablement abaissé de façon importante de même que la quantité d'allocations gratuites qui serait distribuée. La quantité de droits d'émission que les entreprises assujetties au marché du carbone auraient à acquérir serait donc beaucoup plus importante et le prix de ces droits d'émission serait aussi majoré considérablement en raison de la demande sur le marché.

Selon nos hypothèses conservatrices, si le gouvernement allait de l'avant avec un scénario d'un marché du carbone oscillant autour de 40\$ la tonne à l'horizon 2030 et une réduction de 19 Mt, c'est-à-dire, pour les fins de l'exercice<sup>40</sup>, respectivement 45%<sup>41</sup> de 25 mégatonnes<sup>42</sup>, représentant la contribution du secteur des transports aux émissions du Québec, et 32%<sup>43</sup> de 25 mégatonnes pour le

---

<sup>40</sup> Ce calcul ne prend pas en compte le commentaire que nous avons formulé selon lequel le secteur industriel ne devrait assumer qu'au plus 5,50%.

<sup>41</sup> De façon plus précise, la contribution du secteur du transport est de 44,7%. Document de consultation, page 16.

<sup>42</sup> Voir note 33.

<sup>43</sup> De façon plus précise, la contribution du secteur industriel est de 31,6%. Document de consultation, page 16.

secteur industriel<sup>44</sup>, l'impact appréhendé sur l'économie du Québec serait un exode de capitaux pouvant correspondre à plus de 760 millions \$ par année. L'économie du Québec peut-elle se permettre d'absorber une telle fuite de capitaux?

Le CPEQ s'interroge sur la capacité du Québec de diminuer ses émissions de GES à la hauteur de 35%, 37,5% ou 40% sous le niveau de 1990 à l'horizon 2030 et ce, sans causer de préjudice important à l'économie de la province par la fuite de capitaux de l'ordre de plusieurs centaines de millions de dollars.

Le CPEQ soutient que l'achat de droits d'émission à l'extérieur du Québec devrait constituer une solution de dernier recours d'où l'importance de développer des incitatifs financiers pour permettre la modernisation des procédés industriels et des équipements, de développer de nouveaux protocoles de crédits compensatoires au Québec, de favoriser l'utilisation des protocoles actuels et de proposer une cible plus adaptée à la réalité.

Le CPEQ est particulièrement préoccupé par le traitement réservé au secteur industriel qui, à notre avis, a déjà réalisé sa juste part en ayant, selon l'Inventaire de 2012, réduit ses émissions de GES de 21% sous le niveau de 1990. Nous craignons que pour réaliser les réductions anticipées dans le Document de consultation, le secteur industriel soit confronté à des dépenses si élevées qu'il ne pourra demeurer compétitif. Il importe que le gouvernement fasse preuve de prudence pour ne pas décourager les projets d'expansion en raison d'une cible qui serait trop ambitieuse car ces projets ne font pas qu'accroître la capacité de production mais assurent aussi la longévité des opérations.

Sur la base de l'expérience acquise depuis 1990, et du fragile équilibre entre la croissance économique, les choix des consommateurs et la compétitivité de nos entreprises industrielles, le CPEQ est d'avis que le gouvernement du Québec doit faire preuve de prudence et de sagesse avant d'adopter une cible de réduction de -37,5 % à l'horizon 2030. Rappelons que le Québec fait déjà figure de proue en termes d'émissions per capita. Ainsi, un objectif de réduction trop ambitieux ne ferait qu'augmenter la fuite de capitaux vers les autres provinces ou États qui participeront au marché du carbone, tout en minant la compétitivité des entreprises du Québec.

### **Seules mesures d'atténuation possibles**

Pour le secteur industriel, les seules mesures d'atténuation possibles que le CPEQ entrevoit sont les suivantes :

- Une redistribution d'un pourcentage important de sommes provenant du Fonds vert pour permettre le remplacement d'équipements, la modernisation de procédés industriels, la réalisation de projets majeurs en efficacité énergétique, ou encore pour soutenir la recherche fondamentale, notamment pour les projets permettant la capture et la séquestration de CO<sub>2</sub>, et ainsi réaliser leurs réductions au Québec pour éviter la fuite de capitaux.
- La contribution maximale du secteur industriel à l'horizon 2030 devrait se limiter à -4,74%, si la cible retenue est établie à -35%, ou à -5,53%, si la cible adoptée est à -37,5%.
- L'élaboration d'une plus grande quantité de protocoles pour favoriser la réduction de GES au Québec.
- La mise en place d'un mécanisme qui permettrait au gouvernement une sortie du marché du carbone si l'économie du Québec le requérait ou encore une révision de sa cible.

Pour le secteur du transport, les mesures d'atténuation seraient les suivantes :

- Afin d'éviter la fuite de capitaux, un pourcentage important du 2/3 des sommes provenant des revenus des enchères, qui sont consacrées au transport, devrait être alloué aux entreprises pour leur permettre, par exemple, de réduire leur empreinte carbone en modernisant leur parc de véhicules, en favorisant la recherche pour le développement de biocarburants, en convertissant certains véhicules destinés au transport lourd vers le gaz naturel, en intégrant la logistique verte qui améliore les parcours et diminue les kilomètres parcourus par les camions, en améliorant l'intermodalité pour une utilisation accrue du transport maritime de courte distance ou le transport ferroviaire, ou encore, en aidant les entreprises qui ont intégré la méthode de gestion « juste à temps »<sup>45</sup>, afin qu'elles puissent mettre en place le

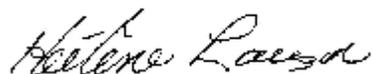
---

<sup>45</sup> Méthode de gestion de la production en flux tendu qui consiste à coordonner le système de production en fonction des commandes et non des stocks, en produisant ou en achetant la quantité juste nécessaire au moment précis où on en a besoin, et ce, à chaque étape du processus. (Office québécois de la langue française). Cette méthode accroît nécessairement la fréquence des transports.

concept d'économie circulaire en créant des synergies entre entreprises qui permettraient le partage de camions et réduiraient les transports à vide.

-Le développement d'une plus grande quantité de protocoles pourrait aussi aider les distributeurs à minimiser l'achat de droits d'émission en Californie ou ailleurs.

En espérant que ces commentaires seront utiles aux parlementaires, nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente et nous vous prions de recevoir, madame la Secrétaire, l'expression de nos sentiments distingués.



Hélène Lauzon  
Présidente directrice générale  
Conseil patronal de l'environnement du Québec