

CONSULTATION SUR LE DOCUMENT :

**LE QUÉBEC ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES :
QUELLE CIBLE DE RÉDUCTION D'ÉMISSIONS
DE GAZ À EFFET DE SERRE À L'HORIZON 2020?**

***MÉMOIRE DE LA VILLE DE QUÉBEC
PRÉSENTÉ DEVANT
LA COMMISSION DES TRANSPORTS
ET DE L'ENVIRONNEMENT
LE 26 OCTOBRE 2009***



INTRODUCTION

Dans le cadre de la consultation particulière sur le document intitulé « Le Québec et les changements climatiques : quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020? », la Ville de Québec salue l'initiative du gouvernement du Québec et remercie la Commission des transports et de l'environnement de lui donner la possibilité d'exprimer son point de vue sur cet enjeu majeur qu'est la lutte aux changements climatiques.

La Ville de Québec s'est toujours engagée formellement en faveur du protocole de Kyoto, notamment en demandant au gouvernement du Canada de le ratifier, en participant au programme « Partenaires pour la protection du climat » de la Fédération canadienne des municipalités, en participant au programme ÉcoGeste du Bureau sur les changements climatiques et principalement en adoptant, en 2004, un *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre* touchant les activités corporatives de la Ville.

Depuis l'adoption du Plan, une série de mesures étaient mises de l'avant et touchaient la gestion des matières résiduelles, des immeubles, des équipements et des véhicules de la Ville et du Réseau de transport de la Capitale (RTC). Divers projets ont également été réalisés au niveau de la sensibilisation des citoyens quant à l'adoption de comportements écoresponsables. À ce jour, les efforts de la Ville ont permis de les réduire de plus de 116 000 tonnes de CO₂ entre 2004 et 2007.

Par exemple, la Ville de Québec est devenue la municipalité comptant le plus de voitures hybrides dans son parc automobile, plus d'une quarantaine. Le personnel de la Ville et celui du Réseau de transport de la Capitale a aussi été sensibilisé à une conduite économique et écologique. Un ambitieux programme d'efficacité énergétique

a également été mis en place pour les immeubles municipaux existants. Un règlement limitant la marche au ralenti du moteur des véhicules a été adopté en juin 2009.

De plus, un plan de réduction des émissions des GES visant la communauté est en préparation. L'inventaire des émissions de GES préalable à l'élaboration de ce plan démontre que la principale source d'émissions est le transport routier, celui des personnes et celui des marchandises.

La Ville de Québec reconnaît donc les défis que comporte la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elle y voit une responsabilité fondamentale appartenant à tous les paliers gouvernementaux qui ont un rôle de leader dans les changements de comportements et de pratiques que dicte l'urgence des changements climatiques.

Nous profitons de l'occasion qui nous est donnée de s'exprimer en répondant aux cinq interrogations présentées dans le document soumis à la consultation.

Existe-t-il d'autres principes ou critères que le gouvernement devrait considérer dans la détermination de la cible de réduction du Québec à l'horizon 2020?

Nous considérons que les principes et critères déjà pris en compte par le gouvernement pour la détermination de la cible sont adéquats et englobants. Il y a toutefois lieu de rappeler que l'objectif de l'horizon 2020 n'est pas une finalité de la lutte aux changements climatiques, mais que cette dernière se poursuivra bien au-delà de 2020 et que l'objectif ultime est de s'approcher de la carboneutralité.

Le gouvernement devrait-il moduler ses interventions selon les secteurs ou exiger des réductions de façon uniforme dans tous les secteurs, quelles que soient les contraintes présentes? Certains secteurs doivent-ils faire l'objet d'une intervention particulière du gouvernement du Québec?

La Ville de Québec considère que la façon de moduler les interventions selon les différents secteurs sera un exercice important qui doit être bien planifié de façon à ce que l'économie québécoise ne soit pas pénalisée (exemple : cibles trop contraignantes pour les industries). Les réalités régionales doivent aussi être prises en compte afin de stimuler leur développement de manière durable. L'importance du rôle des municipalités dans la réduction des GES est également à considérer.

Comme l'inventaire québécois des GES le démontre, le secteur des transports doit faire l'objet d'une intervention particulière. Nous discuterons de ce point à la dernière section qui traite des initiatives afin d'atteindre la cible privilégiée.

Quelle cible de réduction le gouvernement du Québec devrait-il privilégier à l'horizon 2020?

La Ville de Québec souhaite que le gouvernement du Québec maintienne sa position de leader nord-américain dans le domaine de la lutte aux changements climatiques et se fixe une cible de réduction des émissions de GES de **-20 %** à l'horizon 2020, par rapport à 1990.

À ce moment-ci, la détermination de la cible demeure toutefois quelque peu suggestive étant donné que le document soumis à la consultation ne présente pas d'évaluation détaillée concernant les possibilités de réduction de chacun des secteurs

à l'horizon 2020. Néanmoins, le document soutient que les quatre scénarios présentés sont réalistes et auront un impact mineur sur les finances publiques. Ainsi, nous considérons que le fait de se fixer une cible plus grande (-20 % par rapport aux autres scénarios étudiés) permettra d'opérer les changements qui s'imposent plus rapidement que si la cible était moindre.

Bien que le GIEC recommande des réductions de 25 % à 40 % à l'horizon 2020 pour les pays industrialisés, nous considérons qu'une cible de -20 % pour le Québec est une cible ambitieuse en raison de la bonne performance du Québec quant à la production de l'électricité. Il ne faut pas oublier que malgré cette bonne performance, les Québécois consomment beaucoup d'énergie et de ressources par rapport à d'autres états ou pays ayant une économie, un climat et une qualité de vie semblables aux nôtres.

La Ville de Québec travaille également à la planification de la version « post-Kyoto » de son plan de réduction des GES, lequel touchera non seulement les activités corporatives, mais également l'ensemble de la communauté de l'agglomération de Québec. Nous sommes donc en période de réflexion pour notre propre cible à l'horizon 2020. Nous pouvons tout de même mentionner que l'objectif de -20 % est l'une des cibles étudiées en ce qui a trait à la réduction des GES de l'ensemble de la communauté. Toutefois, la Ville de Québec pourrait plus difficilement considérer une telle cible si le gouvernement du Québec se fixait une cible moindre. En effet, plusieurs des actions de réduction engendrées par le gouvernement provincial auront des répercussions, directes et indirectes, sur les futurs inventaires de GES de l'agglomération de Québec.

Si le gouvernement décidait d'avoir recours à l'achat de crédits sur le marché international, de quelle façon pourrait-il maximiser les bénéfices de ces achats pour l'économie québécoise?

Tout d'abord, mentionnons que la Ville de Québec est favorable à l'achat de crédits sur le marché international, ce qui permettrait une contribution du peuple québécois aux efforts planétaires pour rendre l'économie mondiale plus verte. Les pays en développement, souvent les plus touchés par les conséquences des changements climatiques, réclament une aide de la part des pays riches pour assurer leur développement de façon durable et ainsi limiter les émissions de GES. Le Québec ne devrait pas se soustraire à cette importante collaboration internationale.

Quant à la façon de maximiser les bénéfices de ces achats à l'international, il est effectivement nécessaire qu'un mécanisme soit mis en place pour bonifier l'exportation du savoir-faire québécois et des technologies vertes. Il faut créer les conditions pour que les entreprises québécoises puissent aisément réaliser à l'étranger des projets de réduction des GES dans tous les secteurs (énergie, traitement des déchets, industrie, résidentiel et tertiaire, transport, agriculture et secteur forestier) par les mécanismes internationaux déjà en place (MDP – mécanisme de développement propre-) ou à venir.

Tel qu'il est mentionné dans le document soumis à la consultation, le maximum de réduction doit être fait au Québec. Les investissements à l'international devraient quant à eux être orientés vers les secteurs et/ou pays jugés prioritaires par la communauté internationale.

Par ailleurs, l'information quant à l'achat de crédits sur le marché international devrait être communiquée de façon détaillée afin que les Québécois sachent où vont les investissements et à quoi ils servent et aussi afin que soit bien compris l'ensemble des retombées de ces investissements.

Quelles initiatives permettraient au Québec d'atteindre la cible privilégiée?

Pour la Ville de Québec, les principaux défis relatifs à la réduction des émissions corporatives de GES concernent la gestion des matières résiduelles (65 % des émissions de l'année 2007) et la consommation de carburants fossiles pour les autobus du RTC (15 %) et les équipements motorisés de la Ville (8 %). Si l'on considère l'ensemble de la communauté de l'agglomération de Québec, c'est évidemment le transport routier qui est le plus grand émetteur avec 40 % des émissions totales. L'agglomération de Québec produit annuellement un peu plus de 4 millions de tonnes équivalent CO₂ de GES, soit 7,9 tonnes par habitant (inventaire 2006).

La mobilité durable et l'aménagement du territoire sont des éléments cruciaux pour « gagner » la lutte aux changements climatiques. Le secteur des transports doit être au cœur du futur plan d'action. Le transport en commun et les déplacements actifs et alternatifs à l'auto-solo doivent absolument être privilégiés. Il faut trouver les meilleurs moyens de déplacer les personnes et non les voitures. En ce sens, le gouvernement du Québec doit intensifier ses efforts de développement du transport collectif dans les centres urbains et aussi entre les municipalités québécoises. On constate qu'il y a encore énormément d'investissements sur les infrastructures routières, ce qui va quelque peu à l'encontre de la volonté de réduction des GES. Un projet de train à grande vitesse (TGV) reliant Québec et Windsor est présentement à l'étude. Ce projet structurant devrait être implanté le plus tôt possible pour accroître la mobilité des personnes, favoriser les échanges et développer notre économie. L'implantation d'un TGV comporte de nombreux impacts positifs, dont la réduction des gaz à effet de serre.

Une des initiatives importantes pour la réduction des GES est de faire en sorte que le Québec ne soit plus dépendant aux carburants fossiles. Le plus rapidement sera le mieux, à tous les points de vue (environnemental, social et économique). En ce sens, la Ville de Québec félicite le gouvernement du Québec pour son initiative de se doter d'un plan d'action sur les véhicules électriques, comme annoncé en juin dernier. Ce plan vise à accélérer l'arrivée des véhicules électriques au Québec et à déployer les moyens nécessaires pour en maximiser les retombées économiques. En rapport avec cette démarche, nous croyons que les municipalités ont un rôle à jouer pour l'atteinte des objectifs du futur plan, soit par des projets de démonstration, par l'implantation d'infrastructures de recharge, la mise en place d'un système de voitures électriques en libre-service (du type Autoli'b), la promotion des petits véhicules électriques (vélos à assistance électrique, scooters électriques, Segway), etc. Dans ce dossier, nous comptons sur une étroite collaboration entre le gouvernement du Québec et les municipalités. Le secteur public est le mieux placé pour initier les collaborations nécessaires à la commercialisation des véhicules électriques et des infrastructures associées et ainsi engendrer la visibilité requise pour faciliter l'intégration rapide de ces innovations technologiques.

La grande disponibilité d'énergie hydroélectrique fait du Québec un lieu idéal pour le développement de solutions innovantes en transport électrique. Le développement de cette industrie et la construction de ces véhicules sur le sol québécois permettraient des gains environnementaux en matière de réduction des GES et autres polluants, mais également des gains économiques en matière de création d'emplois. Hydro-Québec serait alors un partenaire incontournable pour cette industrie. On peut donner comme exemple la dernière innovation, qualifiée de « percée majeure », dans le domaine des batteries rechargeables. Le Québec a les moyens d'être un leader mondial dans la conception ainsi que dans l'implantation de ces nouvelles technologies sur son territoire et ailleurs dans le monde.

L'électrification du transport en commun est possible dès maintenant et celle des voitures est imminente, mais ce n'est pas aussi évident pour l'électrification des véhicules lourds. Les carburants alternatifs sont donc une option à considérer si les impacts environnementaux et sociaux sont positifs (ex. : controverse sur les biocarburants issus de l'agriculture). Les alternatives au camionnage doivent être évaluées et promues, tel le transport par train et par bateau.

C'est bien connu, le Québec moderne s'est développé par et pour l'automobile. La région de Québec possède un important réseau autoroutier qui a favorisé l'étalement des activités sur un vaste territoire. Par le biais des orientations gouvernementales en matière d'aménagement, le gouvernement du Québec demande aux villes de consolider les milieux urbains existants, d'utiliser rationnellement l'espace et d'améliorer les conditions de vie en matière de services, d'habitats, d'espaces naturels et d'infrastructures. Il faut aujourd'hui accélérer l'application de ces orientations et le gouvernement doit jouer un rôle clé, par exemple en matière de réhabilitation de friches urbaines et de sites contaminés. À titre d'exemple, la Ville de Québec a choisi de favoriser le développement en éco-quartier des secteurs D'Estimauville et de la Pointe-aux-Lièvres. L'implication financière du gouvernement du Québec pourrait accélérer la réalisation de ces projets ambitieux et novateurs qui représentent des investissements importants, mais qui auront des impacts positifs sur la réduction des gaz à effet de serre.

La gestion de l'urbanisation constitue sans doute un des enjeux majeurs des prochaines années pour atteindre les cibles de réductions de GES à long terme. La concurrence que se livrent les villes pour accueillir les projets immobiliers doit céder la place à la concertation avec l'objectif d'urbaniser le territoire le plus rationnellement possible en contribuant à réduire la dépendance à l'automobile. Aujourd'hui, la planification de l'urbanisation et la planification du transport devraient être indissociables.

Il est connu que 75 % de l'énergie mondiale est consommé dans les villes et, conséquemment, que les trois quarts des émissions mondiales de GES sont produits dans les villes (*C40 Climate Leadership Group*). Il est donc clair que les municipalités ont un rôle important dans la lutte aux changements climatiques. Dans son plan d'action 2006-2012, le gouvernement a d'ailleurs prévu diverses actions qui touchent directement les municipalités, lesquelles ont été mises en œuvre. Le gouvernement doit poursuivre son intervention auprès des municipalités, par exemple en attribuant de l'aide financière pour la mise en œuvre des plans de réduction des GES et des plans d'adaptation aux changements climatiques, lesquels auront entre autres été élaborés grâce au programme « Climat municipalités ».

Dans le secteur de l'énergie, le Québec doit poursuivre et intensifier ses efforts en matière d'énergie renouvelable, d'efficacité énergétique et d'innovation technologique. La planification énergétique doit se faire à long terme, pour le bien des générations futures. Un recours accru aux énergies renouvelables est requis (énergie éolienne, solaire, géothermie, biomasse). Il faut que la production autant que la consommation d'énergie s'inscrivent dans un cadre législatif approprié. Le Québec doit tout mettre en œuvre pour tirer profit de sa position et de son expertise et en faire profiter l'ensemble des Québécois.

D'autres états ou villes ont développé des réseaux intelligents permettant l'échange d'énergie et de facturation entre les bâtiments et le réseau public. Le gouvernement devrait favoriser la construction ou la rénovation de bâtiments verts, autonomes et neutres en carbone et développer des réseaux permettant l'échange de l'énergie.

Le gouvernement peut aussi jouer un rôle majeur dans le secteur de la réduction à la source des matières résiduelles et ainsi aider les Québécois à « mieux consommer ». Limiter le suremballage et favoriser l'approvisionnement local sont des exemples

d'actions qui peuvent être réalisées, autant au moyen d'une sensibilisation accrue que par une réglementation appropriée.

La sensibilisation de tous les intervenants, décideurs et du grand public est également primordiale à une époque où il y a encore des « sceptiques du climat ». Obtenir une adhésion populaire est effectivement complexe même s'il y a un consensus scientifique international sur le sujet. Dans les communications, il faut entre autres mettre l'accent sur les retombées positives qu'apporteront les actions mises de l'avant pour la réduction des GES (retombées économiques, bénéfiques pour la santé et la qualité de vie, etc.). Il faut y voir une grande opportunité. Le système de plafonnement et d'échanges de droits d'émission de GES et/ou la hausse de la redevance sur les carburants et combustibles fossiles auront des impacts sur les budgets des entreprises et des ménages québécois qui payeront plus cher l'énergie qu'ils consommeront. Il est important que soit bien compris le fait que ces revenus supplémentaires pour le gouvernement seront tous redistribués aux entreprises et aux ménages québécois par l'entremise des différents programmes et mesures qui seront mis en place.

La volonté du gouvernement doit se faire sentir dans tous les secteurs de la fonction publique. En ce sens, il faudrait que soit améliorée la cohérence de l'action gouvernementale dans les objectifs de réduction des GES, et ce, dans tous les programmes, politiques et décisions du gouvernement. Il faut ainsi s'assurer de montrer l'exemple et aussi éviter que des choix futurs soient à l'encontre de l'objectif de réduction des GES et viennent annuler les efforts réalisés. La gestion du cycle de vie, l'approvisionnement et la consommation responsables sont des notions bien connues, mais difficiles à appliquer à l'ensemble des décisions, ce qui peut mener à des contradictions entre la volonté de réduire les GES et les décisions prises encore aujourd'hui. Prévoir une formation pour les élus et dirigeants sur les changements

climatiques, comme on le fait ailleurs dans le monde, pourrait être une initiative intéressante.

De toute façon, l'économie verte n'est plus une option, c'est le seul choix.

CONCLUSION

La Ville de Québec encourage le gouvernement du Québec à maintenir sa position de leader nord-américain dans le domaine de la lutte aux changements climatiques et de se fixer une cible ambitieuse de -20 % à l'horizon 2020, laquelle permettra d'opérer les changements qui s'imposent plus rapidement que si la cible était moindre.

Il ne faut pas oublier que l'objectif à l'horizon 2020 n'est pas une finalité et que la cible ultime est la carboneutralité.