



*1989-2009 : 20 ans
d'avance !*

GRAME

Groupe de recherche appliquée en macroécologie
WWW.GRAME.ORG

Un objectif ambitieux à Copenhague comme levier du développement durable du Québec

20 raisons

d'adopter un objectif de réduction

d'au moins 20 %

des émissions de GES

d'ici 2020

**Jean-François Lefebvre
Juste Rajaonson
et Jonathan Théorêt**

RÉSUMÉ

Mémoire présenté le 2 novembre 2009
devant la commission des Transports et de l'Environnement
de l'Assemblée nationale du Québec

20 raisons d'adopter un objectif de réduction d'au moins 20 % des émissions de GES d'ici 2020

Mémoire présenté le 2 novembre 2009
par le **Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)**
Jean-François Lefebvre, Juste Rajaonson et Jonathan Théorêt

RÉSUMÉ

Le présent mémoire constitue la contribution du Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) aux consultations publiques mandatées par la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée Nationale du Québec à l'égard du document intitulé : *Le Québec et les changements climatiques : quelle cible de réduction de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 ?*

Nous avons analysé d'abord la pertinence, puis la faisabilité de l'adoption par le gouvernement du Québec de divers objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre en vue de la conférence de Copenhague. Nous avons retenu 20 raisons, outre environnementales, d'adopter un objectif de réduction d'au moins 20 % en 2020 relativement aux niveaux de 1990.

Des gains majeurs additionnels pourront ainsi être atteints par l'adoption accrue d'incitatifs économiques jumelés à une modification partielle de notre fiscalité. Parmi les mesures phares, notons l'adoption prochaine de péages urbains dans la région de Montréal – mesure qui accroîtra significativement les retombées anticipées par l'amélioration de l'offre des transports collectifs. Ajoutons comme nouvelle mesure potentielle le transfert progressif de la taxation de la possession des véhicules vers celle de leur usage. Finalement, d'autres mesures méritent d'être envisagées dans une perspective visant la mise en œuvre progressive d'une réforme fiscale écologique à l'instar de l'Allemagne et de plusieurs autres pays européens. Nous pourrions ainsi, par exemple, contribuer à sauver le régime de retraite des Québécois par un accroissement de la taxe verte ou d'autres écotaxes qui serviraient, du moins en partie, à financer la Régie des rentes du Québec, comme le GRAME l'a proposé récemment.

Nous recommandons que le Québec prenne l'engagement de réduire ses émissions de GES de 20 % à l'horizon 2020 et de 25 % si le gouvernement canadien améliore son objectif d'au moins 10 % (donc à 13 % sous les niveaux de 1990).

20 raisons d'adopter un objectif de réduction d'au moins 20 % en 2020 :

1. La production mondiale de pétrole a atteint un plateau auquel succédera l'inévitable déclin. Nous devons dès maintenant gérer la venue de l'ère de l'après pétrole;
2. Le scénario avec cours normal des affaires (CNA) que l'on aurait advenant l'échec des négociations de Copenhague et des rencontres ultérieures devraient impliquer des hausses marquées du prix du pétrole. Ceux-ci finiraient par plomber la balance commerciale et réduire les entrées fiscales pour l'État;

3. Les citoyens verraient alors leur niveau de vie baisser, alors que l'État perdrait toute marge de manœuvre possible afin de financer le maintien des services sociaux ou des régimes de retraite. Une réduction de 20 à 30 % de notre consommation de pétrole réduira notre dépendance énergétique et la vulnérabilité de notre économie aux fluctuations des prix mondiaux de l'or noir;
4. Seule une réduction d'au moins 20 % en 2020 nous amène sur la trajectoire des objectifs recherchés à long terme en matière de protection du climat;
5. Les aménagements urbains permettant de réduire les besoins en transports et l'amélioration de l'offre de transports collectifs contribuent à réduire les dépenses globales en transport des ménages et devraient faire partie des mesures à adopter;
6. Le Québec devrait prendre l'engagement de réduire ses émissions de GES de 20 % à l'horizon 2020 et de 25 % si le gouvernement canadien améliore son objectif d'au moins 10 % (au moins 13 % sous les niveaux de 1990). Un engagement du Québec à réduire ses émissions de l'ordre de 20 % à 25 % relativement aux niveaux de 1990 contribuerait à inciter d'autres États à adopter eux aussi des objectifs plus ambitieux;
7. Le financement du plan d'action sur les changements climatiques (PACC) par un rehaussement de la taxe verte a du sens et devra ainsi constituer un des piliers du prochain plan d'action québécois;
8. Des gains additionnels substantiels en termes de réduction des émissions pourront être atteints en transférant – en tout ou en partie – les taxes actuellement perçues pour la possession des véhicules vers la tarification de leur utilisation, et ce, en fonction de leurs niveaux d'émissions;
9. Des incitatifs financiers permettent d'accélérer la percée des véhicules hybrides, hybrides rechargeables ainsi que des modèles les plus efficaces tout en réduisant l'attrait des véhicules énergivores ou polluants;
10. Des hausses additionnelles de la taxe sur le carbone jumelées à l'adoption d'autres écotaxes permettraient de réaliser une réforme fiscale écologique (RFÉ) par laquelle une partie des recettes des taxes vertes permettrait de réduire le fardeau fiscal des contribuables et les charges sociales des entreprises. Une partie pourrait aussi servir à financer la survie du régime de retraite québécois à l'instar de la RFÉ implantée en Allemagne. Cette réforme permettrait d'obtenir des réductions additionnelles des émissions de GES tout en accroissant le PIB et en créant des emplois;
11. La tarification des déchets à l'acte, en fonction des volumes ou du poids des déchets générés, permettrait de favoriser significativement la réduction à la source tout en atteignant les objectifs de recyclage, de compostage et de valorisation. En plus, l'incitatif permet de réduire substantiellement les coûts pour les ménages, ce qui pourra permettre aux villes d'avoir une marge de manœuvre afin de financer (enfin) adéquatement les infrastructures manquantes pour atteindre les objectifs que l'État québécois a déjà fixés;

12. Plusieurs outils réglementaires peuvent permettre de compléter les outils fiscaux afin de favoriser davantage une optimisation dans l'utilisation des ressources. Par exemple, l'obligation de respecter des normes d'efficacité énergétique pour avoir le droit de vendre un édifice à revenus, ou encore l'amélioration des rendements des véhicules mis sur le marché;
13. Nous avons tout avantage à investir maintenant dans l'implantation de modes de transports collectifs électrifiés tant urbains (trains, tramways, trolleybus, autobus biberonnés) qu'interurbains (TGV ou monorail);
14. Le développement des alternatives à l'automobile complémentaires aux transports collectifs vont pouvoir atteindre un seuil critique. Le marché de l'autopartage est en pleine expansion, tout comme l'utilisation du vélo;
15. Indépendamment de l'enjeu des changements climatiques, un compromis politique permettrait de créer une réduction significative (par exemple de 20 %) des niveaux de consommation des pays industrialisés, qui inciterait les pays en développement tels que l'Inde et la Chine à limiter la vitesse de croissance de leurs propres niveaux de consommation et permettrait de réduire substantiellement la croissance du prix du pétrole;
16. Vu la forte dépendance des Québécois sur les marchés extérieurs pour les importations de pétrole et les dépenses automobiles, le Québec a intérêt à favoriser une baisse de la consommation avant que l'atteinte de la fin du pic pétrolier et l'explosion des cours du pétrole brut ne viennent saper entièrement la marge de manœuvre du Gouvernement. Notre intérêt est clairement d'aller au-delà des objectifs de nos voisins ontariens à cet égard;
17. Tout accroissement des efforts de réduction des émissions de GES à l'échelle continentale permettrait de stimuler la demande d'énergies renouvelables, un secteur où le Québec détient un avantage indéniable;
18. L'accroissement du prix des combustibles fossiles proportionnellement à leur teneur en carbone permettra d'accroître légèrement les prix de l'électricité tout en conservant ceux-ci à un niveau suffisamment concurrentiel pour éviter des transferts de clientèles vers des sources plus polluantes pour le chauffage;
19. L'application de la législation actuelle selon laquelle tout espace de stationnement fourni par l'employeur devrait être considérée comme un revenu imposable et permettrait des gains significatifs;
20. Plusieurs des mesures qui permettraient au Québec de devenir à la fois prospère, vert et solidaire se buttent au mur de l'acceptabilité sociale. En ralliant les Québécois autour d'un objectif environnemental rassembleur, le Gouvernement pourrait lancer les débats permettant d'orienter notre société vers les solutions requises pour faire face aux défis du XXI^e siècle, avec en premier chef le défi climatique, notamment grâce à une plus grande indépendance énergétique.