

Mémoire
de la
Fédération des travailleurs et
travailleuses du Québec

soumis à la

Commission du transport et de l'environnement
portant 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 ?



novembre 2009

Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec
565, boul. Crémazie Est, bureau 12100
Montréal (Québec) H2M 2W3
Téléphone : (514) 383-8000
Télécopie : (514) 383-8001
Site Web : www.ftq.qc.ca

Dépôt légal – 2^e trimestre 2009
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 978-2-89639-083-0

Préambule

La FTQ représente 500 000 travailleurs et travailleuses dans tous les secteurs d'activité au Québec. En tant qu'organisation syndicale, nous sommes directement interpellés par les dangers que posent les changements climatiques et intéressés par les mesures pour les prévenir.

Nous tenons à remercier la Commission du transport et de l'environnement de nous avoir invités afin de pouvoir partager avec vous notre point de vue.

Nous abordons les questions des changements climatiques et des politiques pour réduire les gaz à effet de serre (GES) avec une certaine humilité, il s'agit là de questions complexes que nous commençons comme beaucoup d'autres à apprivoiser.

Par contre, nous avons l'intime conviction que le Québec doit faire le maximum en son pouvoir pour contribuer aux efforts internationaux sur la question. L'évidence scientifique sur l'origine anthropique des changements climatiques, ainsi que sur les conséquences catastrophiques de ne rien faire est telle qu'elle ne peut plus être ignorée ou minimisée. Les générations futures porteront sur nous un jugement très sévère si nous nous révélons incapables à faire face à ce défi collectif.

La prochaine conférence de l'ONU sur les changements climatiques à Copenhague sera à ce titre un moment clé et nous saluons la volonté du gouvernement du Québec d'être présent et de faire valoir le point de vue du Québec.

La FTQ sera également présente à Copenhague de concert avec le mouvement syndical international pour faire valoir le point de vue des travailleurs et des travailleuses.

La clé pour un accord à Copenhague tournera autour de la question des fardeaux respectifs qui devront être portés par les pays développés et en développement. Il est clair que les pays développés, dont le Québec, devront démontrer leur bonne foi s'ils veulent des engagements concrets des pays en développement.

Le Québec est une société riche et qui dispose d'atouts énergétiques majeurs par rapport à la grande majorité des pays de la planète. Il nous incombe de démontrer du leadership.

Nous tenterons d'articuler notre mémoire autour des questions soulevées par le document de référence.

Principes directeurs à la détermination de la cible de réduction

Il va de soi que le principe premier de la détermination de la cible demeure l'état des connaissances scientifiques quant à l'origine et aux effets des changements climatiques.

Or tel que le rappelle le document de référence du ministère, dans son dernier rapport, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) préconise des

diminutions des émissions de l'ordre de 25 % à 40 % pour les pays industrialisés afin de limiter le réchauffement global au seuil névralgique de 2 degrés Celsius.

Cela étant, la FTQ se demande pourquoi le ministère n'a pas cru bon d'élargir ses scénarios d'impact aux objectifs de réduction suggérés par le GIEC. Cela nous prive d'informations nécessaires à une discussion informée des options devant nous.

À la question sur les principes ou critères que le gouvernement devrait considérer dans la détermination de sa cible, nous sommes d'accord avec les critères énoncés par le gouvernement dans le cadre de la Loi 42.

Nous nous permettons toutefois **d'ajouter celui de la « transition juste » ou équitable, c'est-à-dire l'engagement que tout effort ou plan de réduction des GES ait un volet explicite dédié à ceux et celles qui vivront le plus durement les impacts négatifs des politiques envisagées.**

Pour nous, cela vaut autant pour les travailleurs et les travailleuses qui risquent de perdre leur emploi à cause des politiques mises en place, mais également pour les ménages plus vulnérables. Il en va de même pour les régions et les collectivités mises à risque.

Le gouvernement devrait envisager et proposer des éléments de politiques publiques d'adaptation et d'atténuation qui seraient mises de l'avant afin de faciliter la transition pour ces groupes plus à risque. Cette obligation d'équité nous apparaît comme une condition sine qua non afin de s'assurer que tout plan le moins ambitieux reçoive un large soutien au sein de la population.

Il ne s'agit donc pas seulement de documenter les impacts tels que le stipule la Loi 42, mais également de proposer des politiques. Il y a des précédents ici dont notamment le Fonds d'assistance pour les travailleurs affectés par le changement climatique du *Clean Energy and Security Act*.

Sur la question de la documentation, il vaut la peine de noter ici que la modélisation du ministère des Finances est, à notre connaissance, la première à estimer les impacts des mesures de réduction des GES sur l'économie québécoise. Or la première condition à un débat intelligent est évidemment l'information.

À ce titre, nous recommandons que le gouvernement développe des études d'impacts plus fines et qu'il les mette à la disposition du public afin de mieux alimenter notre réflexion collective.

Il nous semble que l'ampleur du virage dépendra en grande partie du degré de participation de toutes les parties prenantes et du degré de confiance qu'il n'y aura pas de laissés-pour-compte.

Le Québec possède une solide tradition de concertation, et nous invitons ardemment le gouvernement à la mettre à profit pour mobiliser la société québécoise dans un virage où il y aura nécessairement beaucoup d'inertie et de résistance.

L'établissement de priorités relatives aux secteurs émetteurs de GES

Avant d'entrer dans le vif du sujet, nous nous permettons un commentaire sur ce que nous percevons, à tort ou à raison, comme le caractère un peu schizophrène de la démarche du gouvernement dans cette consultation.

En effet, étant donné ses prises de position antérieures, l'état de la science et sa connaissance des enjeux, il nous semble que le gouvernement du Québec aurait dû non seulement prendre parti pour un des scénarios proposés, mais également étayer un peu plus clairement ses priorités relatives et leurs impacts anticipés.

Comme tel, il envoie des messages un peu contradictoires :

1. Le Québec veut être un leader international dans la lutte sur les GES, mais ne tient pas compte des cibles de réduction proposées par le GIEC;
2. Le Québec a déjà fait ses devoirs et le coût marginal de réduction de GES est plus élevé ici qu'ailleurs, mais les impacts macroéconomiques de tous les scénarios proposés sont imperceptibles.

Aux fins de cette consultation, le document de référence fait état de toutes les mesures déjà proposées par le gouvernement dans le cadre de différents plans ou stratégies, mais ne fournit aucune information sur leur potentiel respectif de réduction de GES. Encore une fois, cela aurait pu aider à un débat plus éclairé.

Cela dit, nous vous offrons quelques pistes de réflexion.

Pour une approche différenciée

La FTQ considère que le gouvernement du Québec doit prendre une approche différenciée dans l'établissement d'objectifs afin de prendre en compte non seulement les contraintes techniques qui limitent le potentiel de réduction dans certains secteurs, mais également les efforts consentis depuis 1990, ainsi que l'exposition des secteurs à la concurrence internationale.

Comme le document de consultation le résume assez bien, depuis 1990, le secteur manufacturier dans son ensemble a livré des réductions en directe ligne avec les objectifs de Kyoto. Certains secteurs comme celui de l'aluminium sont déjà à la limite des avancées technologiques et peuvent difficilement livrer davantage de réduction.

Cela étant, dans la mesure où l'industrie internationale serait assujettie aux mêmes contraintes, le problème ne se poserait pas. En fait, le Québec dans la mesure où

beaucoup de sa production est fait à partir d'énergie propre serait à un avantage compétitif non négligeable.

C'est pourquoi il est important de voir à ce que les ententes s'appliquent à autant de partenaires possibles afin d'éviter les délocalisations dues à la non-application des ententes. Idéalement, quand il s'agit de secteurs industriels, des ententes sectorielles internationales accompagnées de balises fourniraient une base encore plus intéressante pour des réductions efficaces.

La FTQ comprend que nous ne soyons pas encore rendus là sur le plan international. C'est pourquoi nous pensons qu'il serait sage d'établir pour chaque secteur industriel des balises basées sur les meilleures pratiques internationales en matière de production de GES par unité de production, de fixer des objectifs ambitieux, mais atteignables de réduction de GES et d'accompagner nos secteurs industriels.

À ce titre, il est important que le gouvernement livre son cadre réglementaire concernant les réductions des grands émetteurs au plus tôt. Comme d'autres, nous craignons en effet que le gouvernement fédéral ne mette en place un cadre bancal qui ne tienne pas compte des efforts déjà consentis depuis 1990 et qu'il pénalise le secteur industriel afin de protéger l'industrie des sables bitumineux. En mettant son propre cadre en œuvre, le Québec minimiserait cette éventualité, pourrait préserver sa place de maître d'œuvre dans la politique contre les changements climatiques et percevoir les revenus des droits d'émission découlant de l'établissement d'un système de plafonnement et d'échange.

Par ailleurs, il nous semble tout aussi important de voir à ce qu'une production industrielle « propre » du Québec ne soit pas déplacée par une production plus polluante provenant d'une autre juridiction. S'il n'y a qu'un déplacement des émissions de GES vers la Chine comme ce fut le cas, par exemple, lors de la fermeture de Norsk Hydro, vous conviendrez que nous n'avons pas réglé le problème, mais plutôt envenimé. Pourtant, dans le bilan québécois, l'arrêt des activités de cette installation sera comptabilisé comme un « progrès »...

À ce titre, nous souscrivons au principe d'une taxe à la frontière si elle devait se révéler nécessaire. L'objet d'une telle taxe serait de faire en sorte que le prix des biens importés reflète leur coût véritable en termes d'impacts environnementaux. Une telle taxe pourrait être un incitatif nécessaire à l'adhésion de certains pays au plan international de réduction des GES. Nous invitons donc le gouvernement du Québec à intervenir auprès de son homologue fédéral afin qu'il considère les modalités d'une telle taxe.

Transport : le nerf de la guerre

En termes d'efforts relatifs, il est clair que le secteur des transports se prête à des objectifs plus ambitieux que les autres, ne serait-ce du fait qu'il a connu une hausse des émissions totales de l'ordre de 22 % depuis 1990. De plus, contrairement à d'autres secteurs, le gouvernement possède beaucoup de leviers qu'il peut mettre à profit dans ce secteur.

Comme le dit le document de référence, « *le transport est le principal secteur d'émissions de GES au Québec et dépend à 99 % du pétrole importé comme source d'énergie.* »

L'importation de pétrole coûte cher à la société québécoise, on parle d'une sortie nette d'à peu près 13 milliards pour la balance commerciale du Québec (2007), il s'agit là de presque 2000 \$ par personne. Le milliard que nous exportons en hydroélectricité semble bien dérisoire au regard de cette perte nette. Si le prix du pétrole est appelé à augmenter dramatiquement à moyen terme comme le prévoit l'Agence internationale de l'énergie (AIE), cela aura des effets dévastateurs sur la qualité de vie des Québécois et des Québécoises, ainsi que sur la compétitivité de l'économie du Québec.

À ce titre, nous notons que dans son exercice de modélisation, le gouvernement a retenu un pétrole à 60 \$ en 2015, une hypothèse qui à notre avis ne tient pas la route. Nous lui suggérons donc de reprendre l'exercice avec des hypothèses plus réalistes.

Une politique ambitieuse qui met l'accent sur la réduction de l'utilisation du pétrole et sa substitution par des sources renouvelables est donc doublement justifiée des points de vue économiques et environnementaux. Il s'agit là à notre avis du gros bon sens.

Le danger ici est de prendre une position attentiste et attendre que les « forces du marché » envoient les bons signaux. Le gouvernement ne peut certes pas se substituer aux forces du marché, mais il peut aider à préparer l'économie du Québec pour l'inévitable, en investissant dans les infrastructures de transport collectif, et en particulier les réseaux électrifiés ou en investissant pour développer le potentiel d'énergies alternatives renouvelables.

La Suède, un pays avec lequel le Québec se compare souvent, a mis sur pied un vaste chantier pour réduire sa dépendance au pétrole d'ici 2020. Il s'agit là à notre avis d'un exemple dont le Québec pourrait avantageusement s'inspirer. Ce pays mise notamment sur le développement de la production de biodiésel à partir de la biomasse forestière. Il s'agit d'une avenue qu'il serait intéressant d'explorer, non seulement pour son potentiel d'énergie renouvelable, mais également pour ses retombées au niveau économique, notamment pour les régions.

La biomasse, comme l'éolien, est un domaine où le Québec a des actifs importants qu'il tarde à mettre en valeur. Étant donné le fort potentiel de ces deux secteurs énergétiques, **la FTQ recommande de redoubler les efforts dans la recherche et la mise en valeur de ces sources d'énergie.**

À ce titre, nous encourageons le gouvernement à continuer ses efforts pour faire reconnaître le caractère neutre des émissions de carbone provenant de la biomasse récoltée de façon durable.

Il va de soi que l'électrification graduelle du secteur des transports est la clé de voute de l'avenir, particulièrement au Québec où une électrification entière du système serait parfaitement digeste au vu de la capacité de génération des filières hydroélectrique et

éolienne. C'est pourquoi nous saluons la volonté exprimée en juin dernier par le gouvernement de présenter un plan d'action sur les véhicules électriques routiers. Nous espérons que le gouvernement osera y être visionnaire et ambitieux tant sur les plans de l'environnement que du développement économique et industriel du Québec.

De façon générale, quant il s'agit de transport, **la FTQ est d'accord avec tous les objectifs énoncés dans le document de référence, mais recommande que le gouvernement œuvre avec un plus grand degré d'urgence et d'ambition particulièrement dans le dossier du transport collectif.** Bien que le gouvernement ait réinvesti dans ce secteur des sommes non négligeables dans le cadre de la Politique québécoise de transport collectif, il faudra consentir des ressources encore plus importantes pour faire une différence. Si l'offre de transport collectif reste déficiente, on aura beau essayer de décourager les gens de prendre leur voiture, ça ne marchera tout simplement pas.

Le Québec peut par ailleurs mettre à contribution son expertise dans le développement de matériel roulant que ce soit l'autobus ou le train. Il y a là un chantier auquel le gouvernement doit s'attaquer de toute urgence.

Finalement, il nous semble que le gouvernement du Québec doit prendre acte que nos façons d'aménager nos communautés doivent s'adapter à la fin de l'ère du pétrole bon marché. En l'occurrence, la FTQ recommande que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme soit modifiée afin que les plans de développement des sociétés de transports en commun fassent désormais partie intégrante des schémas d'aménagement.

Secteur du bâtiment

Dans la même veine, il nous semble que le Québec est mûr également pour un coup de barre dans le secteur du bâtiment. On constate en effet qu'un pourcentage infime de nouvelles constructions respecte les normes Novoclimat ou R-2000. Fauté d'avoir des normes imposées ou des incitatifs suffisants, en 2009, les entrepreneurs continuent de bâtir des maisons mal isolées.

Le même commentaire s'applique pour l'implantation des systèmes solaires thermiques ou géothermiques qui présentent des avantages bien concrets, mais dont les coûts d'installation demeurent trop élevés vu leur faible degré de diffusion.

Il faut prioriser une refonte du Code du bâtiment qui reflète davantage les impératifs de l'économie d'énergie ou encore qui mette à profit le matériel bois, comme le préconise la Coalition québécoise du bois.

L'ensemble des mesures suggérées ci-haut n'a rien de bien original, la plupart font déjà partie des recommandations émises dans les multiples plans d'action ou stratégies d'efficacité émis par le gouvernement et ses agences depuis quelques années. **Ce qui semble manquer, c'est la volonté politique et les véritables moyens d'y donner suite.**

Il nous semble en effet que la société québécoise est prête à embarquer dans une grande corvée pour s'attaquer à rendre notre économie plus performante et durable.

Cible de réduction pour le Québec à l'horizon 2020

Si on se fie aux impacts de la modélisation du ministère des Finances, le scénario le plus ambitieux en termes de réduction des GES génère des résultats économiques sensiblement similaires au statu quo en termes de croissance, d'emplois et de revenus des ménages.

Ce résultat nous fait regretter, comme nous l'avons souligné d'entrée de jeu, que le gouvernement ait choisi de ne pas modéliser une réduction supérieure à 20 % ou à partir d'un prix du pétrole plus réaliste.

L'étude de l'Institut Pembina et de la Fondation Suzuki publiée la semaine dernière répond en partie à cette question : elle aussi démontre peu de différence dans les taux de croissance et dans l'emploi.

Nous sommes de ceux et celles qui croient que le Québec a plus à gagner à prendre les devants dans les efforts pour réduire les GES.

Le patrimoine hydroélectrique du Québec qui nous donne un avantage marqué sur beaucoup d'autres sociétés nous donne l'illusion d'être performants alors que la réalité est un peu moins glorieuse.

Au-delà des réductions nécessaires des GES, il y a l'élimination d'une dépendance induite face aux hydrocarbures, il y a la mise en valeur de nos propres ressources énergétiques, il y a une stratégie industrielle avant-gardiste qui mise sur les nouvelles technologies, et il y a un avenir plus sain et prospère pour nos enfants et petits-enfants. Il s'agit là d'un projet mobilisateur pour la société québécoise autour duquel le gouvernement pourrait convier les forces vives du Québec.

Sur la question plus spécifique d'une cible précise, la FTQ prend acte du contexte nord-américain qui demeure toujours plus conservateur dans sa poursuite des réductions de GES.

La FTQ recommande qu'à l'instar de l'Union européenne, le Québec se fixe un objectif de 20 %, tout en se donnant une marge pour bonifier ses objectifs au sortir du Sommet de Copenhague si d'autres grands émetteurs emboîtent le pas.

Achat de crédits sur les marchés du carbone internationaux

La FTQ n'est pas défavorable en principe à ce qu'une partie de sa cible soit réalisée par l'achat de crédits d'émission à l'étranger. Cependant, il nous semble que dans une optique de mobilisation du secteur privé québécois autour de la réduction des GES, le Québec se priverait ici de ressources qui pourraient bien faire la différence pour toute une série d'initiatives à petite échelle.

À ce titre, on pourrait songer à une ouverture graduelle à l'achat de crédits d'émission à l'étranger.

Initiatives permettant au Québec d'atteindre la cible privilégiée

La FTQ est d'accord avec la mise en place du système de plafonnement et d'échange des droits d'émission de GES. Par contre, il nous semble important que tout soit mis en œuvre afin de minimiser les possibilités de spéculation dans l'opération d'une telle bourse du carbone. Un système trop prône à des fluctuations ou des comportements opportunistes pourraient générer une incertitude qui paralyserait les investissements désirés vers une économie durable.

La FTQ est d'accord avec l'augmentation de la redevance sur le gaz naturel, les carburants et les combustibles fossiles afin d'aider au financement des différents éléments de son plan d'action dont notamment le réseau de transport collectif. Contrairement aux droits émissions qui n'entreront pas en action avant quelques années, la redevance constitue un moyen immédiat pour infléchir les comportements et générer des revenus. Afin d'avoir la capacité de financer les différentes initiatives, le gouvernement aura avantage à aller de l'avant dès maintenant.

PL/
4 novembre 2009