

Consultation sur le Plan d'électrification et de lutte aux changements climatiques Éléments de réflexion pour atteindre les cibles au lieu de continuer d'en parler

Claude Villeneuve, Professeur titulaire, directeur de la Chaire en éco-conseil, UQAC

Le Québec s'est fixé des cibles ambitieuses sans jamais se demander s'il était équipé pour les atteindre. Ce n'est que très récemment qu'on a, a posteriori, sollicité un consultant pour faire des trajectoires qui montrent que des efforts inédits jusqu'à maintenant dans les politiques de la province doivent être consentis sans garantie de succès. La cible 2020 du PACC sera ratée et le Québec néglige les moyens les plus évidents et prometteurs pour son économie dans la lutte aux changements climatiques.

La forêt publique comme moyen de réduction des GES : un avantage négligé par le Québec

La forêt est notre premier atout pour lutter contre les changements climatiques et elle est totalement négligée à titre de puits de carbone. Tous les pays qui se sont fixé un objectif de carboneutralité pour 2050 comptent sur leurs puits de carbone forestiers. La reconnaissance du potentiel de séquestration supplémentaire lié aux pratiques d'aménagement forestier pourrait permettre de générer une énorme banque de crédits compensatoires en territoire forestier public. On parle ici de millions de tonnes par année.

Ajout impératif de crédits compensatoires dans le SPEDE pour éviter la fuite des capitaux, stimuler l'économie québécoise et réduire les GES

Le SPEDE ne comporte que 5 protocoles de crédits compensatoires dont deux sont inapplicables au Québec alors que des centaines existent dans les marchés règlementaires et volontaires. Par ailleurs, en confiant aux distributeurs de carburants la charge de transférer aux consommateurs dans le prix du carburant le prix des réductions, le SPEDE ne permet pas de favoriser les bons comportements (le signal étant caché et inférieur aux variations coutumières des prix des carburants). Cette situation favorise la fuite des capitaux hors du Québec d'ailleurs depuis 2013, 91% des crédits compensatoires ont été achetés aux États-Unis. Il faudrait dégager une marge importante pour favoriser des projets au Québec pour les émetteurs non soumis au SPEDE de manière à générer des réductions d'émissions dans divers domaines. Le peu de protocoles agit comme une barrière au développement technologique du Québec.

Ouvrir l'achat de crédits issus des marchés volontaires pour des fins de conformité au SPEDE permettra de faire circuler la richesse économique générée par la lutte aux changements climatiques dans les PME, les municipalités et les OSBL. On pourrait ainsi favoriser la production de biocarburants, la valorisation du CO₂ et de la chaleur résiduelle avec des bénéfices réels de réduction des émissions (voir en annexe le rapport sur la carboneutralité en rapport avec le projet GNL Énergie Saguenay).

Renforcement des mesures pour réduire les GES dans le secteur des transports

L'électricité du Québec a une faible empreinte carbonique, mais son déploiement dans le secteur des transports est une tâche de longue haleine et très coûteuse. Le secteur des transports est le plus émetteur au Québec. C'est le secteur prioritaire, mais le remplacement de la flotte des véhicules privés dépend de facteurs externes (disponibilité des modèles, demande sur les marchés extérieurs, prix des minéraux critiques, etc.). Un système de bonus-malus adapté, basé sur des cibles d'émissions par kilomètre serait beaucoup plus efficace que l'électrification pour réduire rapidement les émissions dans le secteur automobile.

Quant au transport lourd, la compatibilité avec les états frontaliers pose problème. . L'adoption de GNR liquéfié pour les véhicules lourds permettrait de stimuler le secteur forestier par la valorisation des résidus de coupe tout en réduisant les émissions. Pour le transport en commun, il faut repenser l'ensemble de l'aménagement urbain et pénaliser l'usage des véhicules individuels pour que les gens trouvent un incitatif réel pour changer leurs habitudes. Le véhicule de transport en commun, qu'il soit électrique ou pas roulera vide s'il ne répond pas mieux que l'automobile aux besoins de mobilité urbaine et interurbaine

L'approche basée sur la gestion de la demande aura peu d'effet sur les émissions

Les gains faciles ont été réalisés dans le secteur du chauffage. L'efficacité énergétique dans le secteur électrique au Québec apporte très peu de réductions d'émissions ce qui limite l'efficacité de la gestion de la demande dans la lutte aux changements climatiques. Par exemple une maison moyenne chauffée à l'électricité émet moins de 20 kilogrammes de GES par année. Les émissions totales de la production d'Hydro-Québec (230 kt) est moins grande que celles du parc automobile s'il tourne à l'arrêt 10 minutes par semaine (260 kt).

Au-delà des idées reçues, une approche pragmatique de la lutte aux changements climatiques devrait être mise sous la responsabilité du ministère de l'économie et de l'innovation. On reconnaîtrait ainsi l'importance des avantages comparatifs du Québec pour atteindre efficacement des cibles encore plus ambitieuses au bénéfice de tous les Québécois.