



**Confédération  
des syndicats nationaux**

## **Le Québec et les changements climatiques**

*Quelle cible de réduction d'émissions  
de gaz à effet de serre  
à l'horizon 2020?*

**Commentaires de la  
Confédération des syndicats nationaux**

**présentés à la  
Commission de l'environnement et du transport**

**3 novembre 2009**



Confédération des syndicats nationaux  
1601, av. De Lorimier  
Montréal (Québec) H2K 4M5  
Téléphone : 514 598-2271  
[www.csn.qc.ca](http://www.csn.qc.ca)



## Table des matières

Introduction .....	5
1) 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? .....	9
2) Le gouvernement devrait-il moduler ses intervention 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?.....	15
3) En fonction notamment de ces éléments, quelle cible de réduction le gouvernement du Québec devrait-il privilégier à l'horizon 2020? .....	23
4) 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? .....	25
5) Quelles sont les initiatives qui permettraient au Québec d'atteindre la cible privilégiée?.....	27
Conclusion.....	29
Bibliographie :.....	31



## **Introduction**

Nous remercions la Commission du transport et de l'environnement de nous offrir l'opportunité de présenter nos commentaires au sujet des cibles de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES) à *l'Horizon 2020*. Toutefois, compte tenu des enjeux sous-jacents aux questions sur lesquelles la consultation repose, que ce soit sur de nouveaux critères pour déterminer une cible de réduction de GES et la détermination de celle-ci; sur l'établissement de priorités relatives aux secteurs émetteurs de GES ou sur la façon de maximiser les bénéfices d'un achat éventuel de crédits sur le marché international du carbone; nous regrettons les délais attribués à celle-ci ainsi que son arrivée tardive dans le processus menant à Copenhague.

La Confédération des syndicats nationaux (CSN) est une organisation syndicale qui regroupe environ 2 100 syndicats représentant plus de 300 000 travailleuses et travailleurs regroupés au sein de fédérations professionnelles, ainsi que sur une base régionale. La CSN représente des membres sur l'ensemble du territoire du Québec et, à ce titre, elle a été partie prenante de plusieurs débats de société, dont ceux concernant l'environnement et l'énergie.

## ***Environnement***

C'est d'abord dans leur milieu de travail que les travailleuses et les travailleurs ont fait porter leurs interventions pour améliorer leur environnement, plus particulièrement dans le cadre de la santé et de la sécurité au travail. Rapidement leurs préoccupations environnementales ont débordé les limites physiques des lieux de travail. Les conseils centraux, les fédérations et les syndicats qui les représentent sont donc intervenus régulièrement sur les dossiers concernant l'assainissement de l'air, de l'eau, l'exploitation de nos richesses naturelles ainsi que sur d'autres problèmes environnementaux rencontrés dans leur milieu de travail, dans leur communauté et dans leur région.

Depuis quelques années, le renouvellement de la main-d'œuvre qui s'effectue dans les milieux de travail amène une génération de travailleurs encore plus informés, plus sensibilisés, plus soucieux des effets de leurs comportements envers les ressources, de ses répercussions sur la nature ainsi que des impacts sur les générations futures et sur les autres peuples. Plusieurs syndicats ont donc mis en place des pratiques pour tendre à un développement durable. Ils ont ainsi entrepris conjointement avec leur employeur des modifications dans l'organisation de leur travail ou dans les processus de fabrication pour diminuer ou tout simplement éliminer les impacts néfastes pour l'environnement. Ils ont même, dans certains cas, développé des pratiques d'achats et de consommation responsables. Lors des derniers congrès de la

Confédération, leurs représentants ont également adopté des résolutions engageantes concernant l'environnement.

Ils ont convenu de mettre en œuvre une action dans chaque lieu de travail, allant dans le sens d'une gestion environnementale plus responsable et s'inscrivant dans un processus continu d'action. Ils ont mandaté leurs organisations sectorielles et régionales afin qu'elles procèdent à une évaluation des enjeux environnementaux qui leur sont propres et qu'elles déterminent ceux qui sont prioritaires afin qu'un programme de revendications et d'actions soit développé.

Ces orientations constituent les bases de notre action dans les régions et dans les secteurs professionnels. C'est ainsi que des problématiques reliées au transport, à la gestion de l'eau, aux différents projets énergétiques (hydraulique, éolien, thermique et nucléaire) de même qu'à la gestion des déchets ont surtout été prises en main par les conseils centraux qui interviennent au niveau régional. Plusieurs dossiers dont celui d'une centrale thermique au Suroît, du projet de développement de la Romaine, du plan de transport de Montréal, du développement du transport ferroviaire en banlieue et du développement de l'éolien en Gaspésie ont tous fait l'objet de discussions, de sensibilisation et de prises de position de la part des instances régionales concernées. Certains se sont impliqués à différents niveaux, que ce soit dans les conseils régionaux de développement ou dans les comités de Bassin versant sur leur territoire respectif ou dans d'autres organismes sans but lucratif faisant la promotion de dossiers spécifiques reliés à l'utilisation de nos richesses naturelles et à l'environnement.

Plusieurs de nos secteurs professionnels ont défini des axes d'action visant la gestion des matières résiduelles, la consommation responsable et le développement durable, sans oublier le volet de l'efficacité énergétique. C'est ainsi que, lors du dernier congrès de la Fédération des travailleuses et des travailleurs du papier et de la forêt, les représentants des syndicats ont jeté un regard prospectif sur leur secteur tout en gardant à l'esprit la protection de la ressource.

Dans la même perspective, la CSN participe à la Coalition Bois Québec, coalition qui fait la promotion d'une utilisation accrue du bois dans la construction, là où cela est approprié, comme matériel visant à réduire l'empreinte écologique de nos bâtiments. Il constitue une solution pour contrer les effets néfastes des changements climatiques. Cette coalition encourage également la conception d'un aménagement forestier basé sur des principes de développement durable.

### ***Les changements climatiques***

Comme nous l'avons déjà indiqué, les membres des syndicats que nous représentons sont de plus en plus conscients, comme travailleuses et travailleurs et comme citoyennes et citoyens, des problématiques reliées aux gaz à effet de serre et aux changements climatiques que cela entraîne. Les différentes manifestations qui en résultent telles que l'érosion des berges sur la Côte-Nord, le dégel du pergélisol au Nunavik, l'augmentation du nombre de jours où la présence du « smog » est élevée dans certaines régions urbaines dont Montréal et les problèmes de santé qui en résultent, nous interpellent comme citoyens et nous questionnent sur notre mode de vie et nos pratiques de consommation.

Comme travailleur, cette sensibilisation est alimentée par la crainte de voir son secteur d'activité influencé par ces changements, comme pourraient l'être le secteur récréotouristique et le secteur forestier ou, pire encore, de vivre la fermeture de son usine parce qu'elle ne rencontre plus les normes environnementales ou les critères socialement acceptables.

Dès 2002, les représentants des syndicats encourageaient leurs organisations affiliées à appuyer toutes les initiatives gouvernementales et les groupes environnementaux dans leur démarche pour faire entériner l'*Accord de Kyoto* par le gouvernement canadien. Par la suite, ils ont réaffirmé leur appui aux objectifs de cet accord en insistant pour que le gouvernement canadien respecte sa signature et que des programmes soient mis en place pour les atteindre.

Ils ont voulu mettre un accent particulier sur l'importance de diminuer notre consommation de pétrole, de soutenir activement le développement du transport en commun et de mettre en place des mesures incitatives dans le but de promouvoir le transport actif, l'efficacité énergétique, le développement et l'utilisation de sources d'énergie propre. De plus, ils ont indiqué leur volonté d'être associés aux discussions concernant les changements technologiques nécessaires pour contrer les gaz à effet de serre, les mesures d'adaptation et de transition nécessaires et pour évaluer les impacts sur l'emploi et le travail.

Ces axes de travail ont guidé nos représentations, entre autres, lors de la *Commission parlementaire sur la sécurité et l'avenir énergétique du Québec* (janvier 2005) où nous nous sommes prononcés pour une stratégie qui s'inscrit dans une perspective de développement durable. Nous avons alors insisté sur la nécessité d'augmenter notre efficacité énergétique, sur l'obligation de mettre en place des réglementations et des incitatifs pour obtenir des résultats concrets au plan du transport et de l'habitation et nous

avons favorisé le développement des sources de production d'énergie propre comme le solaire, l'éolien ainsi que la biomasse.

Pour le Québec, le transport, l'industrie et le bâtiment constituent les secteurs qui produisent le plus d'émissions de gaz à effet de serre, particulièrement à cause de la source d'énergie la plus souvent utilisée : le pétrole, pour lequel nous sommes dépendants. Cette source d'énergie connaîtra, selon plusieurs analystes, des hausses de prix dès la reprise économique et elles ne cesseront d'augmenter, compte tenu de la demande mondiale croissante et des limites de sa production. Il nous apparaît important, indépendamment des autres initiatives, pistes de travail et recommandations que nous vous soumettons, de consacrer des efforts en recherche, en développement et en investissements pour que ces secteurs puissent atteindre un niveau d'efficacité énergétique plus accru et qu'ils puissent être alimentés par d'autres sources d'énergie.

Nous vous invitons également à ne pas succomber à la tentation de privatiser les services et les infrastructures qui ont présentement un caractère public sous prétexte d'avoir une marge financière limitée. Toutes les analyses qui ont été faites, entre autres sur les PPP, nous démontrent que les Québécoises et les Québécois n'ont aucune économie à faire de ce côté.

**1) 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?**

Les modifications apportées à la Loi sur la qualité de l'environnement, en juin dernier, introduisent à l'article 46.4 des critères dont le gouvernement doit tenir compte lors de la fixation des cibles pour les secteurs d'activité, nous les partageons. Mais il nous semble souhaitable d'en introduire certains pour les compléter.

Il est fait mention, à la page 7 du document de consultation, du dernier rapport des experts du Groupe intergouvernemental d'experts sur le climat (GIEC). Ceux-ci estimaient en 2007 que nous avons jusqu'en 2015 pour stabiliser les émissions de GES, mais qu'elles doivent absolument décroître de 25 à 40 % d'ici à 2020 et de 80 % en 2050 pour tenter de stabiliser le réchauffement global et avoir une chance d'éviter le phénomène d'emballement du climat. Pour rencontrer cet objectif, le consensus qui anime les négociations internationales est de ne pas dépasser une augmentation de 2°C et une concentration de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère de 450ppm (actuellement, elle est de 385ppm). La mention des travaux du GIEC semble indiquer une reconnaissance des travaux de ce groupe, pourtant les cibles suggérées sont en deçà du scénario le plus ambitieux qui nous est proposé pour le Québec. Nous suggérons donc que l'observation des recommandations émises par le GIEC soit ajoutée comme critère supplémentaire afin de déterminer, pour l'heure et à l'avenir, les cibles minimales de réduction de GES à atteindre.

De plus, nous croyons qu'il faudrait intégrer, parmi les critères que le gouvernement devrait considérer dans la détermination de la cible de réduction du Québec, les seize principes contenus dans la Loi sur le développement durable, lesquels doivent être pris en compte par l'administration pour « intégrer la recherche d'un développement durable dans ses sphères d'intervention »<sup>1</sup>.

Nous croyons que ces principes doivent guider l'action de l'Administration dans le dossier des changements climatiques, particulièrement dans les aspects suivants :

- L'impact des changements climatiques sur les personnes, les écosystèmes et l'emploi;
- Les mesures nécessaires d'adaptation aux changements climatiques, leurs impacts sur l'emploi et pour les différents territoires du Québec;

---

<sup>1</sup> Assemblée nationale du Québec (2006). Loi sur le développement durable, page 6.

- Les cibles de réduction de GES, les mesures à déployer pour les atteindre dans les divers secteurs et territoires, tout en empêchant les pertes nettes d'emploi et un exode des communautés.

Nous sommes par ailleurs convaincus de l'importance du critère suivant pour la détermination des cibles de réduction de GES pour le Québec :

*Les conséquences économiques, sociales et environnementales des changements climatiques ainsi que celles découlant des réductions ou des limitations des émissions nécessaires pour atteindre ces cibles.*

Plus particulièrement, nous croyons que la question de l'emploi doit occuper une place importante dans l'évaluation des conséquences des réductions de GES. En ce sens, nous nous réjouissons de l'inclusion de cette préoccupation à la page 33 du document de consultation :

*Dans le cadre de sa réflexion sur la détermination de ses objectifs et des moyens à mettre en œuvre pour les atteindre, le gouvernement doit s'assurer que ses actions entraîneront, non seulement des bénéfices sur le plan environnemental, mais également des gains en matière de création d'emplois durables et de développement économique pour le Québec.*

Nous expliquerons maintenant, plus en détail, comment l'approche que nous proposons permet de concourir à cet objectif, à condition que les acteurs pertinents soient mis à partie, dont bien sûr les travailleuses et les travailleurs ainsi que les organisations qui les représentent, mais également des spécialistes, des représentants gouvernementaux, des employeurs ainsi que les groupes de défense des droits et de l'environnement. Ici comme ailleurs, les organisations syndicales s'approprient le dossier de la lutte aux changements climatiques afin que celle-ci se déploie dans le respect de la justice et de l'équité. L'approche que nous proposons se démarque par la valorisation et la création des emplois verts et décents, des politiques de transition équitables et des actions qui contribuent à réduire la pauvreté. Nous proposons la création de comités multipartites de dialogue social entourant la lutte et l'adaptation aux changements climatiques. Nous croyons en effet qu'il convient de viser la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, sans pour autant négliger l'adaptation aux changements climatiques, puisque ces deux volets sont interdépendants<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> En effet, plus le réchauffement global sera important et dépassera le cap des 2°C, plus notre capacité d'adaptation sera réduite et coûteuse, et plus le potentiel de création d'emploi lié aux stratégies d'adaptation sera faible. Également, même un réchauffement modéré de moins de 2°C influencerait sur les activités économiques et la santé des populations et commanderait l'adoption de stratégies d'adaptation. Enfin, les stratégies de réduction ne sont pas seulement nécessaires pour réduire les risques pour le futur, mais aussi pour faire en sorte que les stratégies d'adaptation que nous prévoyons fonctionnent bel et bien.

### ***La réduction des émissions de gaz à effet de serre***

Une étude réalisée par la Confédération syndicale européenne (CSE) et d'autres chercheurs a d'ailleurs démontré qu'il était possible de créer de l'emploi à partir d'une vision porteuse d'une conversion des sociétés, au-delà d'une lutte aux changements climatiques<sup>3</sup>. L'objectif de l'étude était d'analyser les impacts sur l'emploi d'un plan qui viserait une diminution de 40 % des émissions de GES dans 11 pays d'Europe d'ici à 2030. Plus particulièrement, les impacts quant à l'emploi, la relocalisation ou la création d'emplois sont analysés dans quatre secteurs (transport, bâtiment, production d'énergie et industrie hautement consommatrice d'énergie). Dotées de mesures efficaces et socialement justes, d'un financement suffisant et d'un bon niveau de concertation, les conclusions de l'étude révèlent que l'impact net de la stratégie sur l'emploi serait légèrement positif.

Des secteurs industriels ont mis en place des mesures importantes afin de réduire leurs émissions, comme le secteur de l'aluminium, mais d'autres industries devront vraisemblablement entreprendre des réformes. Pensons par exemple aux secteurs liés aux énergies fossiles, aux autres industries qui dépendent d'une consommation d'énergie importante, au transport, à la production d'énergie, etc. Il est impératif que les acteurs syndicaux participent au dialogue afin d'exiger des mesures pour éviter les pertes nettes d'emplois. Si des pertes d'emplois sont inévitables, il faudra mettre en place des programmes de formation et de protection sociale pour les travailleurs affectés, mais aussi des plans de diversification économique pour les communautés touchées, notamment pour éviter l'effondrement de régions dépendant d'un type d'activité. En ce sens, nous revendiquons une transition équitable pour les travailleurs et les communautés affectés.

L'étude entreprise par *Sustainlabour*<sup>4</sup>, dont nous nous inspirons largement, nous indique qu'il est possible d'utiliser les cibles de réduction de GES comme des leviers pour la création d'emplois verts et décents, ou pour verdir d'autres emplois. Les possibilités sont nombreuses. Les programmes dédiés à l'efficacité énergétique des bâtiments, mais aussi aux bâtiments verts en sont des exemples. Ceci requiert encore une fois de la formation et le développement de nouvelles compétences pour les travailleurs. Le développement du transport collectif est une autre démonstration de stratégie permettant de créer beaucoup d'emplois tout en favorisant la réduction des GES. Au Québec,

---

<sup>3</sup> L'étude est citée dans le rapport suivant : CSI, *Trade unions and climate change. Equity, justice & solidarity in the fight against climate change*. Déclaration de la CSI à la conférence des Nations Unies sur les changements climatique à Poznan en Pologne, décembre 2008, p. 5. ou encore : <http://www.etuc.org/a/3675>.

<sup>4</sup> *Sustainlabour* et Programme des Nations Unies pour l'environnement (2008), *Climate Change, its Consequences on Employment and Trade Union Action*, [http://www.unep.org/labour\\_environment/PDFs/training/CC-FULL-EN.pdf](http://www.unep.org/labour_environment/PDFs/training/CC-FULL-EN.pdf) p. 63

nous pourrions proposer que des investissements soient consentis afin de moderniser les entreprises de recyclage et de former adéquatement les travailleuses et les travailleurs. Dans ce cas, on ne parle pas uniquement du papier, mais aussi de la vitre, du métal et d'autres matières comme les pièces d'équipement, d'électroménagers, etc. Ceci permettrait de réduire l'utilisation des matières premières, de remplacer les procédés polluants de fabrication (qui génèrent obligatoirement des GES), mais également de réduire les émissions de GES dues au transport des marchandises, tout en créant des emplois décents et de l'activité économique dans les régions.

### ***Développement d'une stratégie d'adaptation aux changements climatiques***

Les stratégies d'adaptation aux changements climatiques doivent intégrer la question de l'emploi et de la protection des travailleurs.

D'abord, les changements climatiques auront de nombreux impacts sur leur santé. Les résultats d'une évaluation sérieuse menée par Santé Canada<sup>5</sup> confirment un certain nombre de phénomènes qui vont les affecter. Mentionnons leur productivité qui pourrait être modifiée à la baisse en raison de l'augmentation des probabilités de contracter des maladies. De plus, ce rapport nous apprend aussi que les changements climatiques influenceront sur les conditions de travail de plusieurs personnes qui travaillent à l'extérieur et auront possiblement des impacts sur les emplois.

Il faut donc que la création d'emploi fasse partie de ces différentes stratégies afin de compenser pour des pertes éventuelles et ainsi assurer une transition permettant aux communautés de faire face à ces changements. Les actions seront d'autant plus réussies si la démarche d'ensemble vise la création d'emplois de façon ciblée afin de réduire la pauvreté et les inégalités sociales dans certaines communautés.

### ***Recommandations :***

- 1- Intégrer les recommandations émises par le GIEC comme critère supplémentaire afin de déterminer les cibles de réduction de GES à atteindre.
- 2- Intégrer, parmi les critères que le gouvernement devrait considérer dans la détermination de la cible de réduction du Québec, les 16 principes contenus dans la Loi sur le développement durable.
- 3- Bonifier le critère qui vise la prise en compte *des conséquences économiques, sociales et environnementales des changements climatiques ainsi que celles découlant des réductions ou des limitations des émis-*

---

5 Santé Canada (2008) Santé et changements climatiques : Évaluation des vulnérabilités et de la capacité d'adaptation au Canada, Ottawa.

*sions nécessaires pour atteindre ces cibles*, en mettant en place des comités de participation multipartite, qui incluent les travailleuses, les travailleurs et leur organisation, et ce, pour les différents secteurs économiques ainsi que pour les diverses régions du Québec afin qu'un travail de planification soit fait autour des enjeux suivants :

- l'impact des changements climatiques sur les personnes, les écosystèmes et l'emploi;
- les cibles de réduction de GES, les mesures à déployer pour les atteindre dans les divers secteurs et territoires, les changements technologiques nécessaires;
- les mesures nécessaires d'adaptation aux changements climatiques, leurs impacts sur l'emploi et pour les différents territoires du Québec;
- les mesures de transition nécessaires pour éviter les pertes nettes d'emplois et la dévitalisation des territoires.



- 2) 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 question du transport :  
se défaire de la dépendance au pétrole***

Compte tenu de l'importance des émissions de GES liées au secteur du transport (40 % des émissions), secteur hautement dépendant des ressources pétrolières, il nous apparaît opportun de le cibler. La tendance à l'augmentation de ces émissions, soit une hausse de 22 % entre 1990 et 2006, doit réellement être renversée.

Cette stratégie est aussi susceptible de générer des impacts économiques positifs, sans compter les effets sur la santé publique. À l'aube de cette consultation, le groupe Équiterre publiait un rapport très opportun, dont nous nous inspirerons partiellement, « *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030* ». Ce rapport indique que la dépendance de notre société au pétrole entraîne non seulement des problèmes de pollution, mais aussi des impacts économiques négatifs qui vont s'aggraver compte tenu de la hausse prévue du cours du pétrole. Selon Équiterre, cette dépendance a coûté plus de 10.6 G en 2007<sup>6</sup>. Cette étude nous encourage à nous défaire de notre dépendance au pétrole le plus tôt possible.

**Transport des personnes**

Le transport des personnes par automobile génère 25 % de toutes les émissions de GES du Québec<sup>7</sup>. La conjonction de plusieurs mesures permettrait de réduire substantiellement les émissions liées à ce secteur. Nous saluons la volonté du gouvernement d'imposer un resserrement des normes d'émission des véhicules. Cette mesure était déjà prévue sur le plan d'action de lutte contre les changements climatiques 2006–2012 et visait une diminution de 1700kt éq CO<sub>2</sub> à compter de l'an 2010. Malheureusement, à la page 25 du document de consultation, on constate que cette norme ne sera appliquée par les constructeurs qu'à compter de 2016. Elle aurait dû l'être bien avant. Il faut aussi féliciter la volonté de stimuler, par des mesures fiscales, le choix pour des véhicules écoénergétiques. Nous pensons qu'il pourrait y avoir davantage d'incitatifs liés au choix de véhicules hybrides et électriques (le secteur financier pourrait emboîter le pas en modulant ses produits de façon à récompenser les comportements souhaités). Enfin, l'idée de favoriser le développement de biocarburants de deuxième génération est intéressante et permet de créer des emplois

<sup>6</sup> Équiterre (2009), *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030*, 35 pages.

<sup>7</sup> Équiterre (2009), *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030*, 68 pages.

de qualité dans ce secteur. Toutefois, il convient d'être vigilant à cet égard et de s'assurer que ces produits n'aient pas d'impacts négatifs sur l'environnement et que leur exploitation ne se fasse pas au détriment de besoins fondamentaux des personnes, comme l'alimentation par exemple.

Cependant, si le nombre de véhicules continue à s'accroître, ces mesures ne seront pas suffisantes. Il faut viser la diminution du parc automobile québécois qui s'élève à 5,4 millions de véhicules, selon le document de consultation, ce qui est énorme pour une population de 7,75 millions de personnes. Ceci requiert, dans un premier temps, d'orienter résolument la mobilité des personnes autour du transport en commun et du transport actif. Des mesures économiquement contraignantes envers l'utilisation de l'automobile et incitatives envers les autres possibilités devront être déployées afin d'encourager le développement du transport collectif, mais il doit d'abord y avoir une offre adéquate quant au transport collectif, dans un souci de cohérence et afin de susciter l'adhésion de la population.

Nous saluons le fait que de nombreux investissements soient déjà accordés au développement du transport en commun. Cependant, il faut souligner, à titre de guide pour l'avenir, certains choix d'investissement malheureux en matière d'infrastructures de transport. Ainsi, il aurait été mieux avisé d'allouer les sommes prévues à la construction d'un pont sur l'autoroute 25, projet pourtant fort contesté, au développement de réseaux de transport en commun dans la région métropolitaine. Il faut donc poursuivre les efforts déjà en cours et redoubler d'ardeur pour augmenter les services et l'achalandage dans les transports collectifs. Selon les recherches de Richard Bergeron, l'investissement dans le transport collectif générerait deux fois plus d'emplois que dans le secteur automobile, comme quoi ce type de stratégie peut aussi être gagnant sur le plan économique<sup>8</sup>.

Au Québec, le potentiel de développement du transport collectif grâce à l'électricité est énorme et il faut l'exploiter. Il s'agit d'une avenue à considérer pour le transport urbain (trains de banlieue, tramway, métro, etc.), mais aussi le transport interurbain. Plusieurs possibilités existent à cet égard (trains électriques, monorails, etc.) et nous laissons aux experts le soin de définir les modes de transport optimaux. Nous croyons cependant qu'il y a un important retard à combler en matière de transport collectif des personnes au Québec, qu'il faut apporter des solutions vertes et efficaces pour le corridor Québec-Montréal, sans délaissier pour autant les municipalités moins peuplées.

L'arrimage du transport collectif et du transport actif, de même que le partage de la route entre cyclistes et autres utilisateurs doivent faire l'objet d'une at-

---

<sup>8</sup> Bergeron, Richard. *L'économie de l'automobile au Québec, Hypothèse*, Montréal, 2003, p. 44-47, cité dans le rapport d'Équiterre.

tention particulière. La prévision de stationnements pour vélos aux gares de train et de métro, mais aussi un peu partout, particulièrement dans les zones commerciales, la planification systématique de voies cyclables dans les nouveaux développements ainsi que l'addition de nouvelles voies aux artères existantes, surtout en milieu urbain, mais également dans les banlieues, doivent devenir des réflexes.

Le déploiement d'un réseau de transport collectif urbain et interurbain doit faire appel à un certain nombre de mesures afin d'obtenir un financement adéquat et de rendre plus attrayante l'utilisation de ces services. Nous tenons cependant à répéter que la mise en place de ces mesures risque de susciter un désengagement des citoyens s'il n'y a pas une offre convenable de services.

### Transport des marchandises

Dans son rapport de 2008, la Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois<sup>9</sup> estimait que les produits alimentaires parcourent une distance d'environ 2 600 km en Amérique du Nord. La majorité de ces denrées transitent par voie de camionnage. Or, on sait depuis longtemps qu'il s'agit d'un mode de transport beaucoup plus polluant que le bateau ou le train. En effet, pour chaque gallon de carburant, le bateau peut transporter une tonne de marchandise sur une distance de 827 km, le train transportera cette charge sur 325 km, et le camion, sur 95 km seulement<sup>10</sup>. Malheureusement, le transport par camion gagne en importance, notamment en raison de l'application par les entreprises de façons de faire « *just in time* », mais aussi parce que, pour de nombreuses régions du Québec, il n'y a pas d'autre choix.

Plusieurs mesures valables sont soulignées dans le document de consultation, notamment celles pour favoriser le transport intermodal mettant à contribution le bateau et le train ou pour diminuer la teneur en carbone des carburants utilisés ainsi que des plans d'efficacité énergétique pour les différents modes de transport. Nous insistons sur le développement d'un réseau ferroviaire électrifié interurbain performant au Québec, qui pourrait être mis à contribution à la fois pour le transport des personnes et celui des marchandises. Une cible intéressante pour 2020, serait de voir diminuer significativement le transport de marchandises par camion, celui-ci ne devrait être utilisé que pour de courtes distances, entre les établissements commerciaux, la station ferroviaire ou le port le plus près. L'impact sur la circulation et l'état des infrastructures se remarquerait rapidement.

---

<sup>9</sup> Agriculture et agroalimentaire Québec. *Assurer et bâtir l'avenir*, Rapport de la Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois, 2008, p. 116, cité dans le rapport d'Équiterre.

<sup>10</sup> Industrie canadienne de la construction navale (2001), *Vaincre les obstacles vers la prospérité*, Industrie Canada, 52 pages.

Mais il y a aussi une autre avenue qui malheureusement n'est pas explorée dans le document de consultation, soit celle de réduire la distance parcourue par les produits de consommation, alimentaires et autres. Nous invitons le gouvernement à explorer les scénarios possibles afin de prioriser ce qu'Équiterre nomme les « circuits courts de distribution », où, par exemple, la cible pour la distance moyenne parcourue par les aliments serait de 500 km.

### **L'aménagement du territoire**

L'aménagement urbain et des territoires est une dimension incontournable afin de diminuer l'utilisation de la voiture. Il faut rompre avec le modèle d'étalement urbain à faible densité qui caractérise le développement de plusieurs municipalités du Québec. Nous favorisons le façonnement de quartiers à échelle humaine où les populations possèdent de réelles solutions de rechange à l'utilisation de l'automobile. Les connaissances en ce domaine ainsi que les solutions concrètes sont bien connues et déjà en application.

Ainsi, il conviendrait d'orienter les nouveaux développements résidentiels selon un certain nombre de principes simples, mais efficaces :

- La densification d'un tissu urbain, qui permet de créer une masse critique apte à rentabiliser les investissements effectués en matière de transport en commun et ainsi réduire le nombre d'automobiles;
- La limitation de l'espace de stationnement disponible;
- La prévision de commerces de proximité qui favorisent les déplacements des résidents autrement qu'en voiture;
- Le développement d'infrastructures collectives, comme des installations de géothermie qui deviennent plus économiques;
- L'installation de toits verts, qui sont de plus en plus abordables, ont une plus longue durée de vie et permettent de réduire les îlots de chaleur;
- Le soutien aux constructions plus écologiques qui favorisent l'utilisation du bois québécois afin de stocker le carbone;
- Favoriser les différentes vocations dans les quartiers (habitations, commerces, entreprises et institutions).

De façon générale, il doit y avoir une préoccupation à l'échelle des MRC afin de limiter la conversion de terres fertiles pour le développement résidentiel ou industriel. Une vision d'avenir chercherait davantage à densifier les zones résidentielles pour mettre à profit la culture de ces terres, permettant en outre de favoriser une alimentation de proximité. Bien qu'il soit plus difficile d'intervenir dans des quartiers existants, il faudrait saisir les opportunités (terrain laissé vacant, changement de zonage, démolition) et déployer des incitatifs afin de mettre en place ces mesures.

Enfin, le développement des mégacentres doit être réévalué. Il faut plutôt favoriser le développement d'infrastructures commerciales à échelle humaine et stimuler l'établissement de marchés publics qui permettent d'offrir des produits locaux à la population. Ces marchés permettent en outre de créer des pôles dynamiques et d'offrir une vie de quartier stimulante. Cette mesure permettrait également un effort de réduction des émissions liées au transport des marchandises alimentaires.

D'ailleurs, en ce qui concerne les emplois, le tableau 5 (page 31) montre des pertes d'emplois reliées avec les différents scénarios proposés. Pourtant, nous savons que des milliers d'emplois sont et seront créés, entre autres, dans le secteur des énergies renouvelables, de l'efficacité énergétique, de la construction écologique ou dans le milieu scientifique des changements climatiques. Nous aurions aimé avoir une idée des emplois créés au Québec dans un contexte de réduction de GES. Nous constatons qu'il existe peu d'information à ce sujet. Il serait primordial de former un comité de suivi sur le sujet.

### ***Le secteur industriel***

Dans le plan d'action de lutte aux changements climatiques 2006–2012, la mesure 11 prévoyait la négociation d'ententes avec chaque secteur industriel québécois. Nous devons féliciter la conclusion d'une entente cadre avec le secteur de l'aluminium qui permettra de nouvelles réductions de 150kt CO<sub>2</sub>. Nous croyons que le gouvernement devrait poursuivre ses efforts afin de rencontrer l'objectif initial de réduction de 800kt éq CO<sub>2</sub> avec les autres secteurs industriels par des ententes similaires.

Il faut rappeler que 34 % des émissions de GES du Québec sont attribuables à ce secteur. Des efforts plus substantiels ont été consentis au cours des dernières années pour réduire les émissions issues de procédés. Étant donné que 59 % des émissions du secteur industriel proviennent de la combustion, nous croyons que des mesures énergiques devraient être déployées afin de favoriser la conversion de ces industries vers l'électricité. Nombre de ces industries utilisent encore du mazout lourd, du propane ainsi que du diesel.

### ***Le bâtiment***

Un autre secteur que nous avons ciblé est celui du bâtiment. Selon le Plan d'action des changements climatiques 2006–2012, le chauffage des bâtiments commerciaux et institutionnels a fait un bond de 41 % dans les émissions de GES. Nous suggérons que l'objectif de réduction dans ce secteur vienne du secteur institutionnel et que cet objectif soit similaire aux efforts consentis par le secteur des bâtiments résidentiels. Les mesures 1 et 16 du Plan d'action concernent les réductions de GES pour les bâtiments résidentiels, commerciaux et institutionnels. Toutefois, à l'intérieur même du secteur des bâti-

ments, les cibles ou la proportion de réduction devraient différer selon les plus grandes activités d'émissions, notamment le chauffage, qui est la principale source de GES des bâtiments institutionnels et commerciaux. Concernant les mesures 1 et 16, les GES évités équivalent à une réduction de 1,14 Mt de CO<sub>2</sub> éq, comparativement à un total de 14,6 Mt pour l'ensemble des mesures.

Cependant, la façon dont le bilan est écrit et structuré rend difficiles l'analyse et le suivi des mesures<sup>11</sup>. Une grille comparative permettrait de suivre rapidement les développements. Certains programmes sont bonifiés financièrement, d'autres sont ajoutés sans qu'on sache vraiment la quantité de GES évités.

Pour faire une véritable analyse de réduction, il faudrait avoir les chiffres pour chacune des catégories de bâtiments qui se retrouvent dans ce secteur en plus de comparer les programmes de réduction offerts par Hydro-Québec, Gaz Métro et l'Agence d'efficacité énergétique (AEE). De plus, la réduction des GES et la conversion vers l'efficacité énergétique dans les bâtiments institutionnels ainsi que l'utilisation de nouvelles technologies vertes vont permettre de réaliser des économies substantielles, lesquelles pourraient être remises à la collectivité dans un fonds d'adaptation pour les changements climatiques.

À la page 18 du rapport de consultation, on constate facilement qu'il est essentiel de convertir des systèmes de chauffage au mazout lourd vers l'électricité. En revanche, nous y voyons une occasion d'intégrer des énergies renouvelables autres que l'hydroélectricité. Il serait opportun de solliciter les propriétaires et les gestionnaires d'immeubles pour l'implantation de système à haute efficacité énergétique et la baisse de consommation d'électricité. L'installation de minuterie ou d'éclairage sensible aux mouvements pour certains bâtiments commerciaux du centre-ville de Montréal empêcherait que plusieurs bâtiments demeurent éclairés toute la nuit sans aucun motif.

Quoique les mesures 1 et 16 de réduction de GES présentées par le gouvernement soient essentielles, la réduction des GES venant du secteur des bâtiments pourrait être intégrée dans une véritable vision globale du bâtiment écologique. En effet, le Québec devrait se doter d'une réelle politique de bâtiment écologique, de la formation jusqu'à la construction. Jusqu'à présent, ce type de bâtiment est encore trop marginal.

Une politique globale de construction écologique permettrait de développer une vision réaliste et viable du bâtiment écologique, d'apporter des modifications au Code du bâtiment et d'intégrer une conception nouvelle où l'efficacité énergétique, la réduction du chauffage, la récupération de chaleur, une meil-

---

<sup>11</sup> Pour corroborer la remarque de la difficulté de suivi, dans le Plan d'action 2006 – 2009 sur les changements climatiques, le MDDEP utilise une figure de répartition des émissions qui date de 2005 alors que celle de la consultation date de 2006. Ainsi, les bâtiments émettaient 13,1 % en 2005 et 12,5 % en 2006.

leure ventilation et l'utilisation de matériaux sont intégrées pour réduire les GES. L'établissement d'un groupe de travail multidisciplinaire coordonné par un ministère ou autre pourrait être une avenue intéressante. C'est aussi un secteur qui exige une main-d'œuvre expérimentée et qui risque d'être demandée.

**Recommandations :**

- 4- Porter l'objectif de libérer le Québec de sa dépendance au pétrole le plus tôt possible.
- 5- S'assurer que les biocarburants de deuxième génération n'aient pas d'impact négatif sur l'environnement et que leur exploitation ne se fasse pas au détriment des besoins fondamentaux des personnes, comme l'alimentation par exemple.
- 6- Viser la diminution du parc automobile québécois en orientant résolument la mobilité des personnes autour du transport en commun et du transport actif.
- 7- Exploiter le potentiel de développement du transport collectif grâce à l'électricité, pour le transport urbain et le transport interurbain, notamment par un réseau ferroviaire électrifié interurbain. Apporter des solutions vertes et efficaces pour le corridor Québec-Montréal, sans délaissier pour autant les municipalités moins peuplées.
- 8- Rompre avec le modèle d'étalement urbain à faible densité et proposer des développements qui favorisent le façonnement de quartiers à l'échelle humaine où les populations possèdent de réelles solutions de rechange à l'utilisation de l'automobile.
- 9- Limiter la conversion de terres fertiles pour le développement résidentiel ou industriel et favoriser une alimentation de proximité. Stimuler l'établissement de marchés publics qui permettent d'offrir des produits locaux à la population, prioriser les « circuits courts de distribution » et réévaluer le développement des mégacentres.
- 10- Pour 2020, diminuer significativement le transport de marchandises par camion et le limiter aux courtes distances, entre les établissements commerciaux, la gare ferroviaire ou le port le plus près.
- 11- Favoriser l'arrimage du transport collectif et du transport actif, de même que le partage de la route entre cyclistes et autres utilisateurs.
- 12- Envisager des mesures financières en fonction de l'organisation des transports dans chaque région et entre celles-ci.
- 13- Déployer des mesures fiscales incitatives orientant la mobilité des personnes vers le transport collectif.

- 14- Au plan des industries, poursuivre les efforts afin de rencontrer l'objectif initial du plan 2006–2012 de réduction de 800kt éq CO<sub>2</sub> avec les autres secteurs industriels par des ententes négociées.
- 15- Déployer des mesures afin de favoriser la conversion des industries vers l'électricité.
- 16- Le Québec devrait se doter d'une véritable politique de construction écologique.

### 3) En fonction notamment de ces éléments, quelle cible de réduction le gouvernement du Québec devrait-il privilégier à l'horizon 2020?

Les secteurs du transport, de l'industrie et du bâtiment émettent 83 % des émissions de GES. Ces secteurs sont déjà sollicités et continueront de l'être, du moins jusqu'à tant que l'on ait atteint un seuil sécuritaire. Il s'agit donc d'un effort collectif qui va transformer l'arène de l'emploi et du travail. Ainsi, de nouveaux métiers sont déjà en développement comme ceux en lien avec l'efficacité énergétique ou l'énergie renouvelable, en urbanisme, en biologie, en santé et en financiarisation du carbone.

Les ministères concernés (MDDEP, le MRNF, MDEIE, MFQ, MTQ, MAPAQ, MAMROT et MRI), Hydro-Québec, Gaz métro et l'Agence d'efficacité énergétique (AEE) proposent vingt-six mesures concrètes de réduction de GES qui sont décrites au Plan d'action des changements climatiques (PACC). Progressivement, ces 26 mesures seront introduites et suivies, ce qui permettra de réduire les GES, de sensibiliser les travailleurs et les citoyens et, nous l'espérons, de modifier leur comportement. L'ensemble des coûts de ces mesures s'élève à 1,55 milliard. Le Fédéral injectera 350 millions, ce qui correspond à 22,5 % des dépenses.

#### Exemples de cibles à partir de 1990 :

Union européenne (UE) :	20 % ou 30 %	
Suède :	40 %	
Norvège :	30 %	
Royaume-Uni :	34 %	
Canada :	3 %	
États-Unis	17 à 23 %	(Loi Waxman-Markey et projet de loi Kerry-Boxer)
Chine :	40 %	en 2020 à partir de 1990
Australie :	25 %	à partir de 2000 en 2020 et
	60 %	pour 2050

Plutôt que de choisir une cible, la Confédération des syndicats nationaux (CSN) propose un intervalle entre 25 à 40 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour le Québec à atteindre en 2020. Selon, les rapports du GIEC, les cibles mondiales à atteindre se situent entre 25 % et 40 % pour 2020 et une réduction de 80 % en 2050. Nous croyons que les économies progressivement faibles en carbone seront les mieux positionnées à moyen et long termes pour contrer les augmentations très probables du coût des hydrocarbures en raison de l'appauvrissement de la ressource. Déjà, les coûts des hydrocarbures pour les infrastructures et le transport coûtent 13 milliards par

année seulement au Québec<sup>12</sup>. Il s'agit là d'un autre argument pour atteindre l'indépendance par rapport au pétrole.

Avec un objectif de 25 à 40 %, le Québec fait largement sa part, mais il faut que tout le Canada se mette de la partie. À 25 % de réduction, cela signifie une baisse de 83,4 à 63,5 Mt de CO<sub>2</sub> éq à partir de 1990, alors qu'une baisse de 40 % amène le Québec à 50 Mt.

Bien que les émissions du Canada ne représentent que 2 % du total des émissions mondiales, contribuer faiblement à la réduction des GES participe à la désolation des pays du Sud et à l'accélération des impacts climatiques sur notre territoire et sur la planète.

Une cible de 25 à 40 % pour 2020, près de celle du GIEC, permet aux entreprises des secteurs industriels visés (pâtes et papier, cimenterie, aluminerie, chimie, mine) de réduire leurs émissions à moindres coûts. Toutefois, il faudra, à chaque étape de la prise de décision, intégrer les considérations de l'emploi puisque l'économie faible en carbone apportera son lot d'effets inattendus. Comment maintenir les emplois et conserver les acquis tout en créant de nouveaux emplois décents dans une économie faible en carbone? Peu d'études ont été réalisées sur le sujet à part quelques rapports de l'ONU sur les emplois verts et décents, de la fondation *Sustainlabour* et de la Confédération syndicale internationale (CSI) ainsi que le rapport *Clean Tech Job Trends* et plus récemment celui de *l'Alberta Federation of Labor*<sup>13</sup>. Il faut dès maintenant créer des comités d'analyse et d'étude regroupant les syndicats, les entreprises et le gouvernement puisque les enjeux des changements climatiques par secteur doivent être mis en relation avec l'emploi et le travail décent.

**Recommandation :**

- 17- La CSN recommande la création de comités, regroupant des syndicats, des entreprises, des organismes environnementaux et le gouvernement pour examiner les enjeux propres à chaque secteur et à chaque région en matière de production de gaz à effet de serre.
- 18- La CSN recommande que les cibles de réduction de gaz à effet de serre soient dans l'intervalle de 25 à 40 % comme proposé par le GIEC.

---

<sup>12</sup> Équiterre (2009), *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030*, 35 pages.

<sup>13</sup> Pernick, Ron, Clint Milder, Dexter Gauntlett, Trevor Minnie, *Clean Tech Job Trends*, Job Trands, 2009

**4) 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?**

La mesure 11 du Plan d'action concerne le secteur industriel québécois et présente un potentiel de réduction et d'évitement de 940 kt de CO<sub>2</sub> éq. Pour atteindre la cible de réduction du secteur industriel de 1200 kt (1,2 MT), le gouvernement a opté pour une approche réglementaire de plafonnement et d'échange de droits d'émissions de GES. L'échange de droits d'émissions peut être intégré dans un marché réglementé ou volontaire. Les marchés non réglementés sont ceux, par exemple, du *Chicago Exchange* (CCX), alors que la bourse du carbone de Montréal et celle de Londres sont réglementées. Le marché réglementé est plus solide. À preuve, sur le marché du *Chicago Exchange*, le coût de la tonne de CO<sub>2</sub> est descendu de 6 \$ à 1,45 \$ U.S, alors que sur le marché réglementé, les vendeurs et les acheteurs agissent en fonction d'une réglementation gouvernementale qui crée des obligations de réduire les GES. Les marchés non réglementés ou volontaires ne sont pas obligés de réduire leurs émissions et il serait donc préférable de ne pas vendre de permis d'émission à ce type de marché. Il faut donc inciter le secteur de l'industrie à intégrer des marchés qui sont réglementés. Dans le même ordre d'idée, au tableau 2 de la présente consultation, la tonne de CO<sub>2</sub> vaut 30 \$/tonne. Le secteur de l'industrie s'accorde pour énoncer que la tonne de carbone devrait se situer dans l'intervalle de 75 à 100 \$/tonne<sup>14</sup>.

Le recours à l'obtention de crédits sur le marché international par le mécanisme de développement propre (MDP) est réalisé dans un marché réglementé. Sur le plan juridique, tant les acheteurs que les vendeurs de crédits d'émissions doivent être tenus responsables. Le MDP est un mécanisme économique de la finance du carbone élaboré dans le cadre du *Protocole de Kyoto*. Il s'agit d'un mécanisme dont la philosophie est de porter au crédit d'un pays du Nord les efforts que des entreprises peuvent faire au titre de la coopération internationale dans un pays en développement. Tout en reconnaissant que nous pouvons l'utiliser, il nous apparaît important de prioriser la réduction des GES sur notre territoire, car le marché d'échanges de crédits ne sera qu'un lieu de ventes et d'achats sans véritable réduction de GES.

Toutefois, le MDP ne devrait pas être le lieu pour développer des énergies thermiques telles que le nucléaire sous prétexte qu'une centrale n'émet pas de GES. Il y a bel et bien des GES émis qui proviennent de l'extraction, de l'exploitation et de la transformation de l'uranium. Quant aux déchets nucléaires, force est de constater qu'il s'agit d'une véritable irresponsabilité, ne serait-ce que pour la sécurité civile, la santé de la population et pour l'environnement. Dans ce cas, les crédits ne devraient pas leur être accordés.

<sup>14</sup> Deloitte et Touche, 2009.

Les projets d'énergies renouvelables ou ceux qui offrent une meilleure efficacité énergétique devraient être plutôt retenus.

Pour ce qui est des crédits, ils doivent être certifiés. Ces précautions sont fondamentales pour le MDP et le marché de crédits internationaux en général. Selon *Carbon Trade Watch*, plusieurs projets, notamment en Inde, en Indonésie et en Équateur tournent au cauchemar, car ils se développent sans le consentement des communautés locales. En effet, on pressent déjà que nous risquons d'assister au développement intégré d'un *impérialisme environnemental* allant à l'encontre de tous les accords internationaux pour le futur. Bref, le MDP doit être réalisé selon les principes du développement durable. Advenant que ces précautions soient intégrées dans les actions posées dans les pays en voie de développement, les bénéfices provenant de l'échange de droits d'émissions certifiées pourraient être versés dans un fonds d'adaptation aux changements climatiques. Ce retour devrait aussi permettre de continuer à développer des projets d'énergie renouvelable, d'efficacité énergétique, d'analyser les effets sur l'emploi et de développer des programmes de formation nécessaires pour les travailleuses et travailleurs du Québec. Il pourrait également être utilisé pour les personnes ou foyers à faible revenu comme mesures socio-économiques d'atténuation quant aux impacts de ces changements.

Le Québec pourrait également partager son expertise avec les pays en voie de développement et favoriser ainsi le déploiement d'une expertise au niveau international. Dans cette optique, des emplois pourront être créés afin de répondre à un certain besoin. La coopération internationale se traduit alors par des actions concertées nécessaires à la réduction des GES.

- 19- La CSN recommande que si le gouvernement du Québec a recours à l'obtention de crédit sur le marché international, ce dernier doit être réglementé et émettre des unités de crédit certifiées.
- 20- La CSN recommande que les revenus obtenus du mécanisme de développement propre (MDP) soient pris en charge par le gouvernement du Québec et réinvestis dans la société québécoise dans un fonds d'adaptation aux changements climatiques.

**5) Quelles sont les initiatives qui permettraient au Québec d'atteindre la cible privilégiée?**

La CSN suggère quelques initiatives, entre autres :

- d'associer le ministère du Travail aux travaux menant à l'élaboration de politiques et de programmes visant la réduction des GES afin de mesurer les impacts sur l'emploi;
- d'appliquer le principe de pollueur payeur et de l'adapter aux mesures de réglementation et de tarification;
- de continuer à miser sur la recherche et le développement dans les énergies renouvelables telles la géothermie, l'éolien, le solaire, l'hydrogène;
- de développer une réflexion pour éventuellement intégrer l'écofiscalité dans le système économique et financier actuel;
- d'inclure aux appels d'offres une grille pour inscrire les actions qui réduisent les GES et qui permettraient d'amasser des crédits de carbone monnayables sur des marchés réglementés;
- d'envisager des mesures favorisant le compostage et une réglementation visant à réduire les emballages;
- d'encourager et bonifier les municipalités à développer des infrastructures de proximité;
- de mettre l'emphase sur la sensibilisation et la réduction à la source des matières résiduelles, dans l'objectif de les réduire et indirectement diminuer les émissions par le camionnage;
- de soutenir et valoriser les entreprises de recyclage dont les projets de récupération du bois et mettre en place les conditions pour développer un marché;
- d'appuyer la recherche et le développement au sujet de produits de substitution du plastique;
- de viser la non-utilisation de la filière thermique pour produire de l'électricité et envisager de la remplacer par de réelles énergies vertes.



## **Conclusion**

La mise en œuvre du *Protocole de Kyoto* et l'établissement de nouvelles cibles 2012–2020 représentent la poursuite d'un long processus qui doit nous orienter vers des réductions mondiales de GES de l'ordre de 80 % en 2050. Les réductions de GES doivent devenir un incitatif pour développer une économie faible en carbone basée sur un mode de production durable. Ces objectifs vont demander une implication de tous les acteurs de la société québécoise. Ces derniers seront au rendez-vous dans la mesure où ils sont associés à cette démarche, qu'un consensus se dégage et qu'il existe une réelle volonté d'atteindre ceux-ci. Les travailleuses, les travailleurs et les organisations qui les représentent sont disposés à jouer un rôle actif dans l'examen des enjeux propres à chaque secteur d'activité et à chaque région en matière de réduction de gaz à effet de serre ainsi que leur impact sur l'emploi, sur le travail et sur les régions.

Nos efforts ne doivent pas être vains, ils doivent être harmonisés avec ceux des autres provinces, voire éventuellement avec les États-Unis, car la réduction des GES est et sera le résultat d'un véritable travail de concertation entre les États fédérés et les pays.

Malheureusement au Canada, cet engagement est partiel et affaibli par plusieurs provinces. Le comportement du gouvernement canadien au regard de la réduction des gaz à effet de serre et des changements climatiques est déplorable et ne favorise pas ce consensus nécessaire. Les représentations auprès de nos élus à la Chambre des communes doivent donc se poursuivre et s'intensifier; les provinces favorables à la réduction des GES qui ont déjà pris des mesures concrètes doivent faire front commun pour forcer le gouvernement canadien à se doter d'un véritable plan donnant le signal clair à toute la communauté qu'il s'engage fermement dans la réduction des gaz à effet de serre.



## **Bibliographie :**

### **Documents consultés :**

Agriculture et agroalimentaire Québec. *Assurer et bâtir l'avenir*, Rapport de la Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois, 2008, cité dans le rapport d'Équiterre.

Assemblée nationale du Québec (2006). Loi sur le développement durable.

Bergeron, Richard. *L'économie de l'automobile au Québec, Hypothèse*, Montréal, 2003, cité dans le rapport d'Équiterre.

CSI, *Trade unions and climate change. Equity, justice & solidarity in the fight against climate change*. Déclaration de la CSI à la conférence des Nations Unies sur les changements climatiques à Poznan en Pologne, décembre 2008 ou encore : <http://www.etuc.org/a/3675>

Deloitte et Touche, *Le monde des affaires et les changements climatiques*, 2009. Présentation diapositives lors du colloque, Air et changements climatiques de Réseau-environnement.

Équiterre (2009), *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030*.

GIEC, Groupe international sur l'évolution du climat (IPCC), 2007.

Industrie canadienne de la construction navale (2001), *Vaincre les obstacles vers la prospérité*, Industrie Canada, 52 pages.

MDDEP, *Le Québec et les changements climatiques, Quelle cible de réduction d'émissions de Gaz à effet de serre à l'horizon 2020?*, 2009

MDDEP, Plan d'action 2006-2012, *Le Québec et les changements climatiques, Un défi pour l'avenir*, juin 2008.

MDDEP, Troisième bilan de la mise en œuvre du plan d'action 2006 – 2012 sur les changements climatiques, *Le Québec en action*, juin 2009.

Ministère des Transports, *Le transport des personnes au Québec : Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens – La politique québécoise de transport collectif*, 59 pages.

Pernick, Ron, Clint Milder, Dexter Gauntlett, Trevor Minnie, *Clean Tech Job Trends*, Job Trends, 2009

Santé Canada (2008) *Santé et changements climatiques : Évaluation des vulnérabilités et de la capacité d'adaptation au Canada*, Ottawa.

Shields, Alexandre, « *Équiterre — Cinq idées pour réduire la dépendance au pétrole* », *Le Devoir*, 15 octobre 2009.

*Sustainlabour* et Programme des Nations Unies pour l'environnement (2008), *Climate Change, its Consequences on Employment and Trade Union Action*,

Thomson, David, *Green Jobs: It's time to build Alberta's future*, avec la collaboration de Sierra Club Prairie, Greenpeace et Alberta Federation of Labour, pour le compte de l'Institut Pembina et la Fondation David Suzuki par les consultants Mk Jacard, 2009.

UNEP, *Climate change, its Consequences on Employment and Trade Union Action*, A training Manuel for Workers and Trade Unions, Sustainlabour, 129 pages.

Vecteur Environnement, Énergie et environnement, vol. 42 N<sup>o</sup> 3, mai 2009.

Vecteur environnement, Dossier Hiver, *Les changements climatiques, Les coûts économiques pour le monde et le Québec*, vol 42, N<sup>o</sup> 1er janvier 2009.

**Sites Internet consultés :**

<http://www.cleandedge.com/reports/reports-jobtrends2009.php>

<http://www.cleandedge.com/reports/reports-financemodels.php>

<http://www.carbonradewatch.org>

<http://greepeacecanada.ca>

<http://climate.ituc-csi.org/img/pdf/cop15-tudemands2-fr.pdf>

[http://dsf.uqac.ca/eco-conseil/ges/avantages\\_limitations.html](http://dsf.uqac.ca/eco-conseil/ges/avantages_limitations.html)

<http://www.guardian.co.uk/environment/2009/jun/12/climate-change-copenhagen>

<http://www.etuc.org/a/3675>

[http://www.unep.org/labour\\_environment/PDFs/training/CC-FULL-EN.pdf](http://www.unep.org/labour_environment/PDFs/training/CC-FULL-EN.pdf)