



**MÉMOIRE SUR
LA CIBLE DE RÉDUCTION DES
ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE
DU QUÉBEC À L'HORIZON 2020**

déposé à la **Commission des transports et de l'environnement**
de l'Assemblée nationale

Novembre 2009

TABLE DES MATIÈRES

1-	POSITIONNEMENT DE LA CRÉ DE MONTRÉAL FACE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	3
2-	LA CIBLE DE RÉDUCTION DU QUÉBEC À L'HORIZON 2020	4
3-	L'ÉTABLISSEMENT DES PRIORITÉS RELATIVES AUX SECTEURS ÉMETTEURS DE GES AU QUÉBEC	6
4-	LES PRINCIPALES INITIATIVES À METTRE EN ŒUVRE POUR RÉPONDRE À L'ENGAGEMENT DU QUÉBEC	7
5-	LES PRINCIPES DIRECTEURS	10
6-	CONCLUSION	11

1. POSITIONNEMENT DE LA CRÉ DE MONTRÉAL FACE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

La Conférence régionale des élus de Montréal regroupe les leaders politiques et socioéconomiques de l'île de Montréal. Elle a pour mandat de favoriser le développement de son territoire par une approche concertée et d'agir comme interlocuteur privilégié du gouvernement en matière de développement régional.

Le changement climatique est certainement l'enjeu environnemental le plus crucial de notre époque. Les élus et les leaders socioéconomiques de Montréal, tout comme la population, sont préoccupés par ce phénomène qui est un défi colossal pour le développement durable des régions urbaines.

La moyenne annuelle des émissions de GES sur le territoire de l'île de Montréal était, en 2003, de 7,2 tonnes équivalent de dioxyde de carbone (t CO₂ éq.) par habitant, ce qui était bien en dessous de la moyenne québécoise de 12,1 t CO₂ éq. par habitant¹ en raison principalement du système de transport en commun accessible à la population de l'agglomération montréalaise. Toutefois, comparée à d'autres grandes villes canadiennes, l'efficacité environnementale de l'économie de la métropole québécoise (0,16 t CO₂ éq. par 1000\$ de PIB) peut être améliorée².

La CRÉ de Montréal œuvre par différents moyens à la réduction significative des émissions de GES sur le territoire de l'île de Montréal, notamment grâce à des projets de sensibilisation mobilisateurs et novateurs. Dans le cadre de la deuxième édition de la campagne Défi Climat « Chaque geste compte », la CRÉ de Montréal et ses partenaires ont mobilisé 225 entreprises privées, institutions publiques et organismes de la région, permettant ainsi de rejoindre plus de 250 000 Montréalais et Montréalaises dans leur milieu de travail et d'étude. Plus de 25 000 personnes se sont engagées à poser des gestes concrets en 2009, ce qui représente une réduction estimée à près de 42 000 t CO₂ éq. dans la région. La CRÉ de Montréal a également été la première organisation à apporter un soutien financier à l'établissement du secrétariat canadien du Projet climatique Canada (TCPC) à Montréal et à faire la promotion des conférences offertes en changements climatiques auprès de ses nombreux partenaires du Défi Climat.

La CRÉ de Montréal s'est positionnée à plusieurs reprises en faveur d'une réduction des émissions de GES produites sur son territoire. Elle a notamment démontré un soutien sans équivoque au projet de Règlement *sur les émissions de GES des véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires* présenté par le

¹ En 2006, la moyenne des émissions de GES au Québec a été ramenée à 11,1 t éq. CO₂ par habitant (MDDEP 2008). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2006 et leur évolution depuis 1990* : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2006>.

² Ville de Montréal (2007). *Inventaire des émissions de gaz à effet de serre 2002-2003, Collectivité montréalaise*, Ville de Montréal, Service des infrastructures, transport et environnement, Direction de l'environnement et du développement durable, Planification et suivi environnemental, p.3.

gouvernement du Québec en décembre 2007³. Plusieurs autres initiatives s'inscrivent dans une action concertée de développement régional durable, tels que la lutte contre les îlots de chaleur urbains ou la mise en place de la Grappe des technologies propres.

La CRÉ de Montréal salue la volonté du gouvernement du Québec d'adopter, à l'approche de la Conférence de Copenhague, un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Québec qui permettra de favoriser le développement durable d'une économie québécoise à faibles émissions de carbone.

Le projet de cible de réduction pour le Québec a été examiné en fonction des orientations privilégiées dans la région de Montréal dans la lutte contre les changements climatiques, en particulier dans le secteur des transports. **Dans cette perspective, la CRÉ de Montréal encourage le gouvernement du Québec à adopter une cible minimale de réduction de 20 % des émissions de GES du Québec à l'horizon 2020 par rapport au niveau de 1990.**

Dans ce mémoire, le CRÉ de Montréal souhaite répondre aux questions posées par le gouvernement du Québec afin de fixer la cible de réduction des émissions de GES du Québec à l'horizon 2020. En somme, les leaders élus et socioéconomiques de la région de Montréal sont soucieux de positionner la région de manière proactive dans la lutte contre les changements climatiques.

2. LA CIBLE DE RÉDUCTION DU QUÉBEC À L'HORIZON 2020

Question :

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

Position de la CRÉ de Montréal :

- La CRÉ de Montréal encourage le gouvernement du Québec à adopter une cible minimale de réduction de 20 % des émissions de GES du Québec à l'horizon 2020 par rapport au niveau de 1990.

Commentaires :

Un objectif minimal pour le Québec

Les conclusions scientifiques du quatrième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) des Nations unies sont alarmantes. Le GIEC appelle à une réduction de 25% à 40% des émissions de GES des pays

³ CRÉ de Montréal (2008). *Mémoire sur le projet de Règlement sur les émissions de GES des véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires*. Document déposé dans le cadre des consultations publiques du MDDEP, février 2008.

industrialisés d'ici 2020 et de 80% à 95% d'ici 2050⁴ et ce, afin de stabiliser les concentrations de CO₂ éq. dans l'atmosphère à 450 parties par million (ppm) en 2050. Ce seuil éviterait les conséquences désastreuses d'une élévation de la température moyenne globale de 2°C.

Si la plupart des pays industrialisés visent une réduction d'au moins 80% - par rapport au niveau de 1990 – d'ici 2050⁵, ces derniers n'ont pas mis sur la table des objectifs nationaux suffisants pour répondre en 2020 aux recommandations du GIEC, à quelques exceptions près (Suède, Norvège, Royaume-Uni). En 2020, les émissions de GES d'un Québec ayant adopté et atteint une cible de réduction de 20 % seront de 7,9 t CO₂ éq. par habitant⁶. Cette cible, la plus ambitieuse des quatre scénarios présentés par le gouvernement du Québec, permettrait au Québec d'atteindre un niveau d'émissions de GES en 2020 encore très loin du niveau recommandé de près de 2 t CO₂ éq. par habitant en 2050⁷.

Lors du *Quatrième Sommet des leaders municipaux sur les changements climatiques* à l'occasion de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques (COP11) tenue à Montréal en décembre 2005, les maires et dirigeants municipaux, dont le maire de Montréal, se sont engagés à réduire de 30 % les émissions de GES de leur collectivité d'ici 2020 par rapport au niveau de 1990.

Le *Deuxième plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, qui couvrira la période 2010-2015, est présentement en cours d'élaboration. Une des cinq orientations prioritaires retenues lors des consultations est : « Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de GES ». L'administration municipale et plusieurs partenaires du *Plan* souhaitent inclure, dans ce deuxième plan stratégique, un certain nombre d'objectifs quantifiés ainsi que les indicateurs appropriés afin de mesurer la progression et l'atteinte de ces objectifs.

Dans le cadre de ces travaux, les partenaires ont manifesté un fort intérêt à reprendre l'engagement du *Quatrième Sommet des leaders municipaux sur les changements climatiques* pour la région de Montréal. Dans son mémoire déposé dans le cadre de la présente consultation, la Ville de Montréal préconise une cible de réduction de 30% des émissions de GES sur son territoire. Cet objectif de réduction de 30% des émissions de GES à l'horizon 2020 par rapport à 1990 semble être l'orientation privilégiée par un nombre grandissant de décideurs montréalais.

⁴ GIEC/IPCC (2007). *IPCC Fourth Assessment Report - Working Group III report*, p.776. : <http://www.ipcc.ch/ipccreports/ar4-wg3.htm>

⁵ Stern, N. (2009). « Notre avenir à faibles émissions de carbone », document d'actualité disponible à <http://fr.cop15.dk>

⁶ La prévision des émissions de GES en 2020 au Québec avec une cible de réduction de 20% par rapport au niveau 1990 est de 7,9 t éq. CO₂ par habitant, soit une tonne de moins qu'avec une cible de réduction de 10% de réduction (MDDEP 2009). *Le Québec et les changements climatiques : quelle cible de réduction d'émissions de GES pour le Québec à l'horizon 2020?*, p.23).

⁷ Stern, *op.cit.*

Dans cette perspective, la CRÉ de Montréal aurait souhaité connaître les implications de scénarios plus ambitieux pour le Québec, à l'image des recommandations du GIEC (25% à 40%), et ce, afin d'évaluer la faisabilité et les conséquences de leur application sur son territoire. En l'absence d'analyses disponibles pour une telle cible, la CRÉ de Montréal encourage le gouvernement du Québec à adopter minimalement l'objectif de réduction le plus élevé examiné, soit la cible de 20%. La CRÉ de Montréal souhaite, par ailleurs, que le gouvernement du Québec poursuive ses modélisations pour évaluer notre capacité collective à atteindre des objectifs plus ambitieux, en phase avec les recommandations du GIEC.

3. L'ÉTABLISSEMENT DES PRIORITÉS RELATIVES AUX SECTEURS ÉMETTEURS DE GES AU QUÉBEC

Question :

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 ?

Position de la CRÉ de Montréal :

- La CRÉ est d'avis que le gouvernement du Québec devrait moduler ses interventions selon les secteurs, en misant fortement sur une réduction des émissions de GES dans le secteur des transports.
- La CRÉ de Montréal demande au gouvernement du Québec d'investir massivement dans le développement des infrastructures de transport en commun en soutien à la mise en œuvre du Plan de transport de Montréal 2008.

Commentaires :

Les transports : un secteur névralgique pour le climat

Pour la région de Montréal et le Québec dans son ensemble, le secteur des transports constitue un enjeu clé dans la lutte aux changements climatiques. Au Québec, le secteur des transports est celui qui produit le plus d'émissions de GES, soit 40%⁸ des émissions totales. À lui seul, le transport routier représente l'essentiel (82,7 %) des émissions du secteur du transport au Québec et le tiers (33,1 %) des émissions totales de GES. La hausse des émissions totales de GES observée entre 1990 et 2006 au Québec est principalement attribuable à celle qu'a connue le secteur des transports, en particulier le transport routier. Cette augmentation est directement liée à l'accroissement du nombre de camions légers (VUS, fourgonnettes et camionnettes) et de véhicules lourds sur les routes depuis 1990.

⁸ L'année de référence des données pour le Québec est 2006 (Source : MDDEP (2008), op.cit.).

La problématique montréalaise des transports est plus accentuée que celle du Québec. Sur le territoire de l'île de Montréal, le secteur des transports est responsable de 49% des émissions totales de GES⁹. Le transport routier représente également la grande majorité des émissions du secteur des transports, soit 86% des rejets de ce secteur sur l'île de Montréal¹⁰. La voiture à essence constitue la principale source d'émissions dans la région. Cependant, la croissance des émissions de GES du secteur des transports est imputable aux camions lourds et légers, en raison de l'augmentation rapide de leur nombre et de leur dépense énergétique. La région de Montréal se démarque, en Amérique du Nord, pour l'utilisation du transport en commun. Elle surpasse notamment les villes de Toronto, Vancouver, Boston, Chicago, Philadelphie et San Francisco.

Malgré une bonne performance de la région de Montréal en matière de transport en commun, l'évolution de sa part modale au cours des dernières années est préoccupante. Entre 1987 et 2003, les déplacements automobiles à destination de l'île de Montréal ont augmenté plus rapidement que les autres modes de déplacement, augmentant annuellement de 1,5% alors que les déplacements en transport en commun ont chuté, en moyenne, de 0,3%¹¹.

Les perspectives de réduction des émissions du secteur des transports dans la région de Montréal et ses régions limitrophes sont multiples et majeures. Afin d'atténuer les impacts du secteur des transports sur le climat, plusieurs initiatives ont été déjà mises de l'avant dans la région de Montréal. Le *Plan de transport de Montréal*, qui a reçu un soutien unanime des différents milieux socioéconomiques montréalais, vise à « réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transports collectifs et actifs tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que [dans] des usages mieux adaptés de l'automobile tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi¹² ». Dans la lutte aux changements climatiques, l'appui à la mise en œuvre de ce plan de développement régional de transport s'avère, pour le gouvernement du Québec, une intervention incontournable.

4. LES PRINCIPALES INITIATIVES À METTRE EN ŒUVRE POUR RÉPONDRE À L'ENGAGEMENT DU QUÉBEC

Question :

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

⁹ L'année de référence la plus récente des données pour l'agglomération de Montréal est 2003 (Source : Ville de Montréal (2007). *Inventaire des émissions de gaz à effet de serre 2002-2003, Collectivité montréalaise*, Ville de Montréal, Service des infrastructures, transport et environnement, Direction de l'environnement et du développement durable, Planification et suivi environnemental).

¹⁰ Il faut souligner qu'il s'agit d'une sous-estimation dans le cas de la région de Montréal. En effet, la méthodologie d'évaluation ne prend pas en compte les émissions des véhicules immatriculés à l'extérieur de l'île de Montréal, puisque les émissions sont affectées au lieu de résidence (*Ibid*, p.12).

¹¹ Ville de Montréal (2008) *Réinventer Montréal : Plan de transport 2008*, p.33.

¹² *Ibid*, p.13.

Position de la CRÉ de Montréal :

- La CRÉ de Montréal est d'avis que la taxe carbone (redevances sur les hydrocarbures) et les systèmes de plafonnement et d'échanges de droits d'émissions de GES sont deux mesures proposées par le gouvernement à mettre en œuvre de façon prioritaire afin de positionner le Québec vers l'atteinte d'une cible minimale de réduction de 20%.
- La CRÉ de Montréal est favorable à la hausse des redevances sur les carburants et combustibles fossiles proposée pour l'atteinte de la cible de 20%, sous réserve que les revenus supplémentaires soient destinés à financer les mesures qui s'imposent dans le secteur des transports, notamment l'amélioration de l'offre de service du transport en commun sur l'île de Montréal.
- La CRÉ de Montréal invite le gouvernement du Québec à mettre de l'avant des mesures novatrices dans tous les secteurs, en particulier dans celui des transports, afin d'atteindre minimalement une réduction de 20% des émissions de GES.

Commentaires :

Priorité à la mise en œuvre d'instruments économiques

Comme le souligne à juste titre l'OCDE : «Aucun moyen d'intervention ne suffira à lui seul à appréhender tout l'éventail des sources et des secteurs d'où émanent les GES¹³». Celle-ci soutient que la mise œuvre d'une panoplie d'instruments économiques efficaces pour toutes les sources d'émissions de GES est nécessaire pour limiter les coûts des politiques pour combattre les changements climatiques. Il faut dire que des taxes carbone et des systèmes d'échanges de droits d'émissions sont déjà en vigueur dans plusieurs pays membres de l'OCDE, notamment tous ceux qui font partie de l'Union européenne. L'objectif principal de l'établissement d'un système de plafonnement et d'échanges de droits d'émission de GES au Québec est d'ailleurs de favoriser des réductions des émissions à moindre coût pour les entreprises québécoises.

La hausse de la redevance ou du coût des droits d'émissions sur les hydrocarbures pour les secteurs des transports se traduirait en 2020 par une augmentation des taxes sur l'essence d'environ 0,04\$ /litre pour les scénarios de réduction de 10 % et de 12 %, alors que la cible la plus ambitieuse examinée de 20 % générerait une augmentation de 0,127 \$ /litre d'essence¹⁴. Par le passé, la CRÉ de Montréal a déjà proposé d'accroître la taxe sur l'essence afin de financer le transport en commun¹⁵. Il s'agit d'un outil économique efficace pour influencer globalement une réduction des émissions de GES en agissant sur l'ensemble des comportements de production et de consommation.

¹³ OCDE (2009) «Synthèse : Des politiques efficaces pour combattre le changement climatique à moindre coût», *L'Observateur OCDE*, Septembre 2009, p.2 : <http://www.oecd.org/dataoecd/19/41/43747212.pdf>.

¹⁴ MDDEP, p.27.

¹⁵ CRÉ de Montréal (2007). *Mémoire sur le Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal*, p.21.

Compte tenu de l'importance économique du transport des marchandises dans le Grand Montréal, les allègements fiscaux et l'accès à des programmes d'efficacité énergétique, proposés par le gouvernement du Québec, s'avèrent aussi des mesures essentielles pour maintenir la compétitivité de ce secteur, en particulier l'industrie du camionnage, dans l'émergence d'une économie québécoise à faible teneur en carbone.

En somme, la mise en œuvre d'instruments fondés sur le marché pour les secteurs industriels, de la production thermique d'électricité, des transports et des bâtiments, telle que proposée par le gouvernement du Québec, apparaît essentielle à l'atteinte de la cible minimale de réduction de 20 % des émissions du Québec à l'horizon 2020.

Des initiatives novatrices dans le secteur des transports

Les nouvelles mesures proposées en transport dans le document de consultation et la bonification de mesures déjà présentées dans le plan d'action en changements climatiques du Québec (2006-2012), telles que le resserrement des normes d'émissions des véhicules au-delà de 2016, s'inscrivent parfaitement dans l'optique d'une réduction significative des émissions de GES du Québec pour la période post-2012. La CRÉ de Montréal invite toutefois le gouvernement du Québec à s'assurer que les projets de développement des infrastructures de transport sur l'île de Montréal menés par le ministère des Transports du Québec (MTQ) s'inscrivent dorénavant dans une vision à long terme visant une réduction régionale des émissions de GES. L'intégration de cette considération favorisera une plus grande cohérence entre les interventions du MTQ et les orientations du MDDEP dans la région de Montréal. De plus, elle invite le gouvernement du Québec à faire preuve d'audace et d'innovation dans le développement de nouvelles mesures.

Voici quelques pistes d'intervention à considérer dans le développement du prochain plan d'action en changements climatiques pour la période 2013-2020 :

- développer un réseau de voies réservées au covoiturage sur les autoroutes de l'île et aux approches de l'île;
- implanter des mesures fiscales ou de primes d'assurance visant à favoriser la pratique du covoiturage;
- légiférer pour obliger les institutions et les entreprises de la Communauté métropolitaine de Montréal regroupant plus de 100 employés à développer un plan de gestion des déplacements de leurs employés et de leurs utilisateurs;
- évaluer la possibilité d'obliger les entreprises offrant gratuitement du stationnement à donner à tous leurs employés le choix entre le stationnement gratuit ou une prime équivalente en argent pour le transport en commun.

Innover dans d'autres secteurs pour se développer durablement

Outre les interventions en transport, la CRÉ de Montréal invite le gouvernement à considérer d'autres pistes d'intervention novatrices, notamment :

- S'assurer que le financement accordé par le gouvernement du Québec pour les projets, plans et programmes de développement s'appuient sur des critères qui prennent en compte la réduction des émissions de GES

(l'expérience française avec le Plan climat et l'élaboration des plans de déplacements urbains est un exemple qui fait école);

- Stimuler la réalisation d'analyses de cycle de vie afin d'identifier l'empreinte carbone des produits vendus au Québec;
- Rendre le secteur public du Québec carboneutre, avec des projets de compensation sur son territoire, à l'instar de la Colombie-Britannique;
- Favoriser le changement de pratique en cours dans le milieu des assureurs (p.ex. l'octroi d'indemnités de certains assureurs pour les édifices certifiés LEED);
- Favoriser une densification des milieux urbains du Québec en utilisant tous les leviers d'intervention permettant de limiter l'étalement urbain, notamment par le développement de projets résidentiels au centre des milieux urbains et au moyen d'une application stricte de la Loi sur la protection du territoire agricole en périphérie des zones urbaines. L'exemple de Londres et sa «Green Belt» est un exemple inspirant en la matière.
- Stimuler les initiatives qui favorisent l'achat de produits du Québec.

5. LES PRINCIPES DIRECTEURS

Question :

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 ?

Position de la CRÉ de Montréal :

Dans le cadre de la détermination de la cible de réduction du Québec à l'horizon 2020, **la CRÉ de Montréal encourage fortement le gouvernement du Québec à prévoir une progression quantifiée et mesurable annuellement des réductions des émissions de GES du Québec au cours de la période 2013-2020.**

Commentaires :

Une cible de réduction progressive et mesurable

L'adoption des objectifs de réduction des émissions de GES à moyen terme (2020) et à long terme (2050) sera au cœur des négociations internationales à Copenhague. Dans ce contexte, l'engagement du gouvernement du Québec de se doter d'une cible de réduction des émissions sur son territoire à l'horizon 2020 est prioritaire et justifié. Dans le cadre de l'élaboration de la stratégie québécoise de lutte aux changements climatiques pour la période 2013-2020, le CRÉ de Montréal encourage le gouvernement du Québec à se doter d'objectifs annuels de réduction d'émissions de GES.

L'adoption d'objectifs de réduction annuelle d'émissions de GES au cours de la période 2013-2020 est nécessaire pour faciliter la transition vers une économie québécoise sobre en carbone et s'assurer de l'atteinte adéquate de la cible pour le Québec. En effet, la détermination d'objectifs annuels permettrait de favoriser la mise en place de mesures

adéquates dès le début de la «période Copenhague» évitant ainsi d'imposer ultérieurement des réductions plus importantes dans des délais plus serrés, ce qui élèverait le coût des mesures par rapport à une démarche plus progressive¹⁶. De plus, le Québec obtiendrait des réductions cumulées d'émissions de GES plus importantes en mettant en œuvre une réduction progressive des émissions et ce, modulée en fonction des différents secteurs ciblés.

En ce sens, la détermination d'objectifs annuels de réduction, des mesures correspondantes et des budgets adéquats permettrait de faciliter le suivi de l'atteinte de la cible du Québec. La progression dans les efforts de réduction présentée dans le projet de normes d'émissions de GES pour les véhicules légers neufs en constitue un excellent exemple. La réduction annuelle des quotas d'émissions, approche privilégiée par l'Union européenne¹⁷, est une autre approche complémentaire efficace de laquelle le Québec pourrait s'inspirer pour l'allocation des droits d'émissions aux entreprises. Les réductions annuelles pourraient ainsi être évaluées et suivies en fonction de l'échéancier dans l'optique de s'assurer du respect de l'engagement international du Québec à Copenhague.

6. CONCLUSION

Dans une perspective de développement durable, le premier défi de l'inévitable adaptation de nos sociétés à la réalité des changements climatiques demeure la réduction massive des émissions de GES liées aux activités humaines.

Étant donné que l'examen de cibles de réduction supérieures à 20 % n'a pas été présenté dans le document de consultation, la CRÉ de Montréal n'est pas en mesure de se prononcer sur un scénario plus audacieux. En ce sens, elle demande au gouvernement du Québec de produire et de diffuser l'information relative à l'atteinte de cibles plus ambitieuses pour le Québec, soit de 25% à 40% de réduction à l'horizon 2020. **Parmi les cibles proposées, la CRÉ de Montréal encourage le gouvernement du Québec à adopter une cible minimale de réduction de 20 % des émissions de GES du Québec à l'horizon 2020 par rapport au niveau de 1990.**

La réforme des activités dans le secteur des transports constitue un enjeu clé de la lutte aux changements climatiques à Montréal, comme pour l'ensemble du Québec. En ce sens, la mobilisation des régions limitrophes de l'île de Montréal et du reste du Québec est essentielle à une intervention efficace dans ce secteur. Une cible québécoise ambitieuse contribuera fortement à la cohérence des interventions pour une mobilité durable. Les mesures visant à réduire l'empreinte carbone des déplacements, telles que le transfert modal de l'auto solo vers les transports collectifs et actifs, et l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc automobile, apparaissent incontournables pour la région de Montréal.

¹⁶ OCDE, p.1.

¹⁷ Parlement européen (2008) «Financer la protection contre le changement climatique avec les recettes des autorisations d'émission», Communiqué de presse, 8 octobre 2008 : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=FR&type=IM-PRESS&reference=20081006IPR38798>.

Les coûts et les risques qu'entraînerait l'inaction politique face à la crise climatique justifient économiquement une action immédiate, même sur fond de crise mondiale¹⁸. Le coût de l'inaction face au phénomène des changements climatiques se traduirait par une charge financière comprise entre 5 % et 20 % du PIB mondial. À l'inverse, 1% du PIB mondial investi maintenant suffirait à atténuer fortement les effets liés à ce phénomène¹⁹. Il faut souligner que l'évaluation du coût lié à l'atteinte de la cible de 20 %, estimé à moins de 0,16 % du produit intérieur brut (PIB) du Québec²⁰, n'a pas été comparée aux bénéfices économiques de cette transition vers une « économie verte et prospère ». En effet, la lutte aux changements climatiques offre des opportunités d'affaires pour les entreprises montréalaises et québécoises, notamment la mise en place du *Marché climatique de Montréal* et le développement du secteur des technologies propres. Par exemple, le marché chinois des technologies propres, représente à lui seul plus de 300 milliards de \$US et il est en croissance²¹. À l'image du gouvernement de l'Ontario, des investissements massifs dans le développement du secteur des technologies propres pourraient rendre le Québec plus compétitif à l'échelle internationale. Il est clair qu'une stratégie québécoise de lutte aux changements climatiques ambitieuse va accentuer le développement de nouvelles opportunités d'affaires à faible teneur en carbone.

Des quatre scénarios proposés par le gouvernement du Québec, la cible de réduction de 20 % est la contribution la plus significative proposée par le gouvernement du Québec à «*ce nouvel effort mondial de lutte contre les changements climatiques*» et celle qui se rapproche le plus des recommandations du GIEC de réduire de 25% à 40% les émissions totales de GES des pays industrialisés d'ici 2020. En 2020, le Québec ayant atteint une des quatre cibles proposées aura encore beaucoup à faire au cours des décennies post-2020 pour ramener ses émissions à près de 2 t CO₂ éq. en 2050²² et ce, en supposant que les prévisions du GIEC ne s'aggraveront pas davantage. Dans une perspective de développement durable, on ne peut qu'encourager le gouvernement du Québec à considérer une cible plus élevée que 20% de réduction des émissions de GES du Québec à l'horizon 2020.

¹⁸ OCDE : p.1.

¹⁹ Selon Nicholas Stern, ancien vice-président senior de la Banque mondiale. Pour plus d'information, consulter : Stern, N. (2006) «La «Stern Review» : l'économie du changement climatique», Notes de synthèse, http://www.hm-treasury.gov.uk/d/stern_shortsummary_french.pdf.

²⁰ Les simulations effectuées à l'aide du modèle du ministère des Finances indiquent que les coûts liés à l'atteinte d'une cible de 20% seraient inférieurs à 0,16% du produit intérieur brut (PIB).

²¹ Cleantech Forum Beijing : <http://cleantech.com/cleantechforum/beijing09>.

²² Stern, N. (2009) «Notre avenir à faibles émissions de carbone», document d'actualité disponible à <http://fr.cop15.dk>.