



## Un avant-goût de la Feuille de route sous la forme d'extraits

La Feuille de route vers un Québec ZÉN propose de s'unir pour faire face à la crise climatique en abordant la décarbonation comme un projet de société et non comme un simple défi technique. Ni optimiste, ni pessimiste, elle vise à cerner ce qui est nécessaire pour réaliser une transition juste et rapide vers le Québec postcarbone. En voici un avant-goût.

### **Message du Comité de coordination**

« Alors que nous ne mesurons pas encore tous les impacts angoissants de la pandémie de COVID-19, spécialement sur les populations vulnérables, nous savons déjà qu'il nous reste moins de dix ans pour corriger le tir afin d'empêcher que le réchauffement du climat n'ait des conséquences encore plus terrifiantes – et irréversibles. »

### **Message des représentant-e-s des Jeunes au Comité de coordination**

« Arrêter de rêver, c'est renoncer à l'avenir. C'est nous abandonner. »

### **Gouvernements, municipalités, organisations, citoyennes et citoyens : des rôles différenciés mais tous indispensables**

« Il est inutile de se renvoyer la balle : toutes les sphères de la société ont un rôle indispensable à jouer. »

## **RÉSILIENCE**

### **1 Collectivités résilientes**

« Les collectivités résilientes ainsi rêvées forment le cœur du projet de transition vers un Québec ZÉN, son point de départ et sa cible ultime. Elles démontrent qu'en changeant d'imaginaire, la transition devient concevable et hautement désirable. »

## **CADRE POLITIQUE DE LA TRANSITION**

### **2 Cohérence et responsabilité des gouvernements**

« (...) une portion croissante de la population fait le lien entre l'apathie de ses dirigeants et les entraves qui semblent les paralyser en matière de lutte au réchauffement climatique : le profond déficit démocratique associé à l'influence excessive de la haute finance et de la grande industrie sur les États, les accords de libre-échange (...) et le problème chronique de l'évitement et de l'évasion fiscale (...). »

### **3 Éducation et dialogue social**

« (...) cette stratégie [nationale d'éducation] devra cibler non seulement la population en général, mais aussi les personnes qui, au jour le jour, prennent ou influencent les décisions qui détermineront le succès ou l'échec de la transition : les élu-es et les employé-es de l'État à tous les paliers, de même que les leaders, professionnel·les et têtes de réseaux dans tous les domaines. »

## 4 Transition juste et justice sociale

« Ce phénomène concerne les travailleuses et les travailleurs dont les emplois dépendent d'industries à hautes émissions de GES (...). Il va toutefois bien au-delà du secteur de l'énergie puisque la transition aura des répercussions dans l'ensemble de l'économie. »

« À moins de prévoir des mécanismes de compensation, certaines mesures fiscales, réglementaires ou tarifaires, entre autres, pourraient avoir un impact démesuré sur les groupes les moins nantis (...). »

## 5 Droits humains, décolonisation et droits des Peuples autochtones

« La substitution des combustibles fossiles par des sources moins émettrices de GES soulève des préoccupations en matière de droits humains. Elle implique par exemple des projets d'extraction de ressources et de métaux rares, ici ou à l'étranger, en lien avec l'électrification. »

« Le corpus des droits humains doit également être élargi afin d'inclure la notion de justice intergénérationnelle. »

« La transition doit reposer sur des valeurs, des pratiques et des normes décolonisantes pour assurer le plein respect des droits des Peuples autochtones. »

## 6 Financement de la transition en temps d'urgence climatique

« Le financement de la transition doit devenir la priorité budgétaire de l'Etat, tant à Ottawa qu'à Québec, et baliser durablement le développement de la société pour les décennies à venir. (...) Les coûts de l'action demeureront toujours inférieurs à ceux de l'inaction.<sup>1</sup> »

# CHANTIERS DE RÉDUCTION DES GES

## CHANTIERS TRANSVERSAUX

### 7 Économie, travail et consommation

« (...) une transition ordonnée vers une diminution radicale de la consommation de matière et d'énergie est notre seule garantie de résilience, notre seul rempart contre un effondrement écologique, économique et social. »

« Plusieurs États (...) se sont dotés d'une comptabilité environnementale qui mesure les flux entrants et sortants de matière et d'énergie (...). Elle permet aux États de calculer avec rigueur la portion circulaire de leur économie. »

### 8 Énergie

« Environ 54 % de l'énergie primaire disponible au Québec est consommée en pure perte, surtout sous forme de chaleur, sans offrir aucun service énergétique<sup>2</sup>. À cette inefficacité, inhérente aux technologies utilisées, s'ajoute le gaspillage d'énergie utile (celle offrant un service) qui se produit au quotidien : essence consommée par des voitures bloquées dans la congestion avec une seule personne à bord; énergie servant à produire des aliments qui ne se rendront jamais sur les tablettes ni sur la table; charbon, pétrole et gaz brûlés pour la fabrication, le transport, la distribution et la disposition d'objets qui ne serviront qu'une fois ou sont conçus pour devenir rapidement obsolètes, etc. »

### 9 Territoires et biodiversité

« Nous faisons partie de la biosphère et nous devons nous porter à sa défense si nous voulons cesser de nourrir la sixième extinction de masse de l'histoire de la Terre. »

<sup>1</sup> N. Stern. 2006. Stern Review : The Economics of Climate Change.

<sup>2</sup> Chaire de gestion du secteur de l'énergie de HEC Montréal. 2020. État de l'énergie au Québec 2020

## CHANTIERS SECTORIELS

### La comptabilisation des émissions de GES au Québec

« Il est logique que les plans d'action s'attaquent en priorité aux secteurs qui émettent le plus de GES, en commençant par les transports. Il importe toutefois de noter que pour atteindre la neutralité carbone, tous les secteurs devront être transformés, et que ce processus peut être particulièrement long dans certains secteurs comme l'industrie et l'agriculture. »

#### 10 Transports

« Les subventions nettes octroyées en 2018 étaient d'environ 4 000 \$ par véhicule, soit près de 20 milliards \$ pour les 5 millions de véhicules de promenade (...)»<sup>3</sup>. »

#### 11 Industrie

« (...) peu de motifs techniques empêchent le remplacement des combustibles fossiles par des énergies de source renouvelable [pour la production de chaleur]. Quant aux GES associés aux procédés industriels, leur élimination peut se faire de diverses façons (...). »

#### 12 Bâtiments

« Il est également troublant de constater que le gouvernement du Québec autorise encore Énergir et Gazifère à promouvoir et même à subventionner les conversions de bâtiments de l'électricité au gaz naturel. »

#### 13 Agriculture

« Dans le Québec ZéN de demain... L'agriculture s'est réconciliée avec la nature et la culture afin de devenir un modèle agroécologique apte à soutenir la vie, à subvenir aux besoins alimentaires, nutritionnels et sanitaires des humains et à participer à la résilience des communautés. »

#### 14 Déchets

« Nous nous égarons dans des systèmes complexes de gestion des matières résiduelles aux résultats plus que douteux (...). Nous fermons les yeux sur les solutions évidentes, qui ne se trouvent pas dans un centre de tri : recommencer à traiter le papier comme la matière précieuse qu'il est, avoir le courage d'exiger que les embouteilleurs reviennent aux contenants en verre à remplissages multiples, renoncer au gaspillage, abandonner les emballages et les objets éphémères, conserver, réparer, réutiliser. »

*Bien que la Feuille de route vise surtout à faire émerger une vision aussi consensuelle que possible du Québec de demain et des balises à suivre pour y arriver, en ciblant les racines profondes de la présente crise, elle propose aussi plusieurs centaines d'actions concrètes à mettre en œuvre par les gouvernements du Québec et du Canada, les municipalités, les organisations, les citoyennes et les citoyens. Voir ces propositions dans chacun des chapitres.*

Feuille de route pour la transition du Québec vers la carboneutralité, version 2.0

Le 10 novembre 2020

[www.pourlatransitionenergetique.org](http://www.pourlatransitionenergetique.org)

---

<sup>3</sup> L. Gagnon et P.-O. Pineau. 2013. [Les coûts réels de l'automobile, un enjeu mal perçu par les consommateurs et les institutions](#). GRIDD-HEC.