



# Changements climatiques: le rôle des consommateurs

**Juin 2019**

Rapport final du projet de recherche présenté par Union des consommateurs au Bureau de la consommation d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada

**union**  
des consommateurs

### Rédaction du rapport

- Union des consommateurs

### Recherche et rédaction

- Catherine Browne, Nikolas Barry-Shaw  
Avec la collaboration d'Elisabeth Gibeau

### Direction de rédaction

- M<sup>e</sup> Marcel Boucher

*L'usage du masculin, dans ce rapport, a valeur d'épicène.*



7000, avenue du Parc, bureau 201  
Montréal (Québec) H3N 1X1  
Téléphone : 514 521-6820  
Sans frais : 1 888 521-6820  
Télécopieur : 514 521-0736  
[info@uniondesconsommateurs.ca](mailto:info@uniondesconsommateurs.ca)  
[www.uniondesconsommateurs.ca](http://www.uniondesconsommateurs.ca)

### Les organismes membres d'Union des consommateurs :

ACEF Appalaches-Beauce-Etchemins  
ACEF de l'Est de Montréal  
ACEF de l'Île Jésus  
ACEF du Grand-Portage  
ACEF du Sud-Ouest de Montréal  
ACEF du Nord de Montréal  
ACEF Estrie  
ACEF Lanaudière  
ACEF Montérégie-Est  
ACEF Rive-Sud de Québec  
Centre d'éducation financière EBO  
CIBES de la Mauricie  
ACQC

*Union des consommateurs a reçu du financement en vertu du Programme de contributions pour les organisations sans but lucratif de consommateurs et de bénévoles d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada. Les opinions exprimées dans ce rapport ne sont pas nécessairement celles d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada ou du gouvernement du Canada.*

© Union des consommateurs — 2019

*Reproduction autorisée, à condition que la source soit mentionnée. Toute reproduction ou utilisation à des fins commerciales est strictement interdite*

## Table des matières

<b>UNION DES CONSOMMATEURS, LA FORCE D'UN RÉSEAU</b>	<b>6</b>
<b>1 INTRODUCTION</b>	<b>7</b>
1.1 L'urgence d'agir.....	7
1.2 Le présent travail.....	8
<b>2 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES</b>	<b>9</b>
<b>2.1 Le rôle des consommateurs</b> .....	<b>10</b>
2.1.1 Quelle est l'importance du rôle des consommateurs ?	10
2.1.2 Un rôle qu'ils sont d'accord pour jouer	12
2.1.3 Quelles habitudes modifier en priorité ?	13
2.1.4 Choix de consommation : causes directes et indirectes des émissions de GES	14
<b>2.2 Le rôle de l'État : agir sur les conditions fondamentales</b> .....	<b>15</b>
2.2.1 Tenir compte des inégalités	16
2.2.2 Agir de façon cohérente	19
<b>3 LA DÉMARCHE : RECOMMANDATIONS ET ENQUÊTE TERRAIN</b>	<b>21</b>
<b>3.1 Démarche pour identifier les recommandations adressées aux consommateurs.</b>	<b>21</b>
<b>3.2 Sources des recommandations</b> .....	<b>23</b>
3.2.1 Publications gouvernementales (autres que les plans d'action)	23
3.2.2 Groupes écologistes	24
3.2.3 Publication scientifique	24
<b>3.3 Le choix des recommandations</b> .....	<b>25</b>
<b>3.4 L'enquête terrain</b> .....	<b>25</b>
<b>4 ALIMENTATION</b>	<b>26</b>
<b>4.1 Contexte</b> .....	<b>26</b>
4.1.1 Émissions indirectes : incertitude quant aux impacts d'un changement de comportement	26
4.1.2 L'élevage, source importante de GES	26
4.1.3 Alimentation : autres enjeux	29
<b>4.2 Survol des recommandations</b> .....	<b>29</b>
<b>4.3 Les recommandations</b> .....	<b>30</b>
4.3.1 Manger uniquement, ou surtout, des protéines végétales	30
4.3.2 Manger des produits biologiques	38
4.3.3 Manger des produits d'origine locale	44
4.3.4 Acheter dans des commerces de proximité	47
4.3.5 Privilégier les produits non emballés, ou éviter le plastique, ou éviter le plastique non recyclable	49
<b>4.4 Constat général</b> .....	<b>51</b>
4.4.1 Dissonance cognitive	51
4.4.2 Priorités	51

<b>5</b>	<b>TRANSPORT</b>	<b>52</b>
5.1	Contexte .....	52
5.2	Survol des recommandations.....	55
5.3	Les recommandations.....	56
5.3.1	Renoncer à la voiture, et prendre son vélo, le transport en commun, ou marcher	56
5.3.2	Covoiturage	68
5.3.3	Autopartage	72
5.3.4	Acheter une voiture électrique ou hybride	74
5.3.5	Acheter une voiture qui consomme moins de carburant	80
5.3.6	Prendre le train ou rester chez soi plutôt que de prendre l'avion	82
5.3.7	Si on prend l'avion, acheter des crédits compensatoires	87
5.4	Priorités.....	90
<b>6</b>	<b>LOGEMENT</b>	<b>91</b>
6.1	Contexte .....	91
6.2	Inégalités : le dilemme locataire-proprétaire .....	93
6.3	Survol des recommandations.....	94
6.4	Les recommandations.....	94
6.4.1	Utiliser des énergies renouvelables	94
6.4.2	Faire faire l'évaluation éco-énergétique du logement	97
6.4.3	Améliorer l'efficacité énergétique du logement	100
6.4.4	Remplacer les vieux électroménagers par des appareils moins gourmands	109
6.4.5	Acheter des ampoules DEL ou à haut rendement énergétique	111
6.4.6	Utiliser une corde à linge plutôt qu'une sècheuse	113
6.5	Rétroaction concernant la consommation domestique .....	115
6.6	Priorités.....	116
<b>7</b>	<b>ÉPARGNE</b>	<b>118</b>
7.1	Contexte .....	118
7.2	Survol et sources des recommandations .....	119
7.3	Recommandation : Renoncer aux énergies fossiles et investir dans les technologies propres .....	119
7.3.1	Inégalités	119
7.3.2	Obstacles	119
7.3.3	Analyses et exemples : quelles sont les possibilités ?	120
7.3.4	Politiques au Canada, en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec	122
7.3.5	Enquête terrain	122
7.4	Constat .....	124
<b>8</b>	<b>TROIS IDÉES</b>	<b>125</b>
8.1	Création d'une institution de recherche et de diffusion de l'information .....	125
8.2	Un outil pour mesurer l'empreinte carbone individuelle .....	125
8.3	Taxer les grands émetteurs individuels.....	127

<b>9</b>	<b>PRINCIPALES RECOMMANDATIONS ÉTUDIÉES : CONSTATS ET PRIORITÉS</b>	<b>128</b>
9.1	Alimentation.....	128
9.2	Transport.....	130
9.3	Logement.....	132
9.4	Épargne.....	134
<b>10</b>	<b>CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS</b>	<b>135</b>
10.1	Transformer la consommation : le silence de l'État.....	135
10.2	La justice sociale doit aller de pair avec la lutte aux changements climatiques .	137

## **UNION DES CONSOMMATEURS, la force d'un réseau**

---

Union des consommateurs est un organisme à but non lucratif qui regroupe 13 groupes de défense des droits des consommateurs.

La mission d'UC est de représenter et défendre les droits des consommateurs, en prenant en compte de façon particulière les intérêts des ménages à revenu modeste. Les interventions d'UC s'articulent autour des valeurs chères à ses membres : la solidarité, l'équité et la justice sociale, ainsi que l'amélioration des conditions de vie des consommateurs aux plans économique, social, politique et environnemental.

La structure d'UC lui permet de maintenir une vision large des enjeux de consommation tout en développant une expertise pointue dans certains secteurs d'intervention, notamment par ses travaux de recherche sur les nouvelles problématiques auxquelles les consommateurs doivent faire face; ses actions, de portée nationale, sont alimentées et légitimées par le travail terrain et l'enracinement des associations membres dans leur communauté.

Union des consommateurs agit principalement sur la scène nationale, en représentant les intérêts des consommateurs auprès de diverses instances politiques ou réglementaires, sur la place publique ou encore par des recours collectifs. Parmi ses dossiers privilégiés de recherche, d'action et de représentation, mentionnons le budget familial et l'endettement, l'énergie, les questions liées à la téléphonie, la radiodiffusion, la télédistribution et l'inforoute, la santé, les produits et services financiers ainsi que les politiques sociales et fiscales.

# 1 Introduction

## 1.1 L'urgence d'agir

Après une brève accalmie, soit trois années sans augmentation, les émissions planétaires de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) ont à nouveau augmenté en 2017<sup>1</sup>. Il y a tout lieu de croire qu'elles auront encore augmenté en 2018, atteignant un sommet inégalé de 37,1 gigatonnes<sup>2</sup> et qu'elles continueront à croître en 2019<sup>3</sup>.

Pour empêcher des changements extrêmes et irréversibles dans les conditions de la vie sur Terre, nous avons, selon le GIEC<sup>4</sup>, un peu plus de dix ans pour instaurer des réductions radicales dans nos émissions de gaz à effet de serre (GES)<sup>5</sup>. Les engagements pris par 195 pays au sommet de Paris, en 2015, sont insuffisants pour atteindre l'objectif d'une hausse de température limitée à 1,5°C par rapport à l'époque préindustrielle<sup>6</sup> – hausse qui paraît inévitable et qui aura des effets graves, mais pourtant moins effrayants que ceux qu'entraînerait une hausse de 2°C. Pour que l'augmentation ne dépasse pas 1,5°, il faudrait que les émissions anthropiques nettes de CO<sub>2</sub> soient réduites, d'ici 2030, de 45 % par rapport à 2010, et qu'elles atteignent le niveau zéro en 2050<sup>7</sup>.

Si on s'en tient aux engagements de Paris, et ce même s'ils sont intégralement respectés, la hausse de température sera de 3°C en 2100 et les températures continueront de grimper par la suite<sup>8</sup>, avec des effets catastrophiques pour les écosystèmes et les êtres humains (fonte des glaces, montée des mers, destruction massive des écosystèmes, apparition de zones trop chaudes pour que les humains y vivent, désertification, etc.).

Notre pays, on le sait, est un véritable cancre en matière de changements climatiques. Prenons l'exemple de l'énergie, qui joue un rôle important dans l'émission des gaz à effet de serre : en 2016, la consommation énergétique du Canada, par habitant, était la plus élevée au monde (si on met de côté quatre pays minuscules et présentant des caractéristiques exceptionnelles)<sup>9</sup>. Si

<sup>1</sup> PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR L'ENVIRONNEMENT (PNUE), *Rapport 2018 sur l'écart entre les besoins et les perspectives en matière de réduction des émissions : Résumé analytique*, novembre 2018, p. i, en ligne : [https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/26879/EGR2018\\_ESFR.pdf?sequence=17](https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/26879/EGR2018_ESFR.pdf?sequence=17) (page consultée le 16 avril 2019).

<sup>2</sup> GLOBAL CARBON PROJECT, *Global carbon budget 2018*, 5 décembre 2018, p. 9, en ligne : [https://www.globalcarbonproject.org/carbonbudget/18/files/GCP\\_CarbonBudget\\_2018.pdf](https://www.globalcarbonproject.org/carbonbudget/18/files/GCP_CarbonBudget_2018.pdf) (document consulté le 8 avril 2019) ; CARRINGTON, Damian, 'Brutal news': global carbon emissions jump to all-time high in 2018, *The Guardian*, 5 décembre 2018, en ligne : <https://www.theguardian.com/environment/2018/dec/05/brutal-news-global-carbon-emissions-jump-to-all-time-high-in-2018> (page consultée le 25 mars 2019).

<sup>3</sup> CARRINGTON, Damian, 'Worrying' increase in global CO<sub>2</sub> forecast for 2019, *The Guardian*, 25 janvier 2019, en ligne : <https://www.theguardian.com/environment/2019/jan/25/worrying-rise-in-global-co2-forecast-for-2019> (page consultée le 25 mars 2019).

<sup>4</sup> Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) est un organisme chargé par l'ONU d'évaluer la science associée aux changements climatiques en se fondant sur l'apport de milliers de scientifiques.

<sup>5</sup> GROUPE D'EXPERTS INTERGOUVERNEMENTAL SUR L'ÉVOLUTION DU CLIMAT (GIEC), *Special report : Global warming of 1.5°C*, Genève, 2018, en ligne : <https://www.ipcc.ch/sr15> (page consultée le 8 janvier 2019).

<sup>6</sup> GIEC, *Global Warning of 1.5°C: Summary for policymakers*, D1, p. 20, en ligne : [https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2018/07/SR15\\_SPM\\_version\\_stand\\_alone\\_LR.pdf](https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2018/07/SR15_SPM_version_stand_alone_LR.pdf) (document consulté le 8 janvier 2019) ; GIEC, *Special report: Global warming of 1.5°C, op.cit.*, chapitre 4, pp. 357-358.

<sup>7</sup> GIEC, *Global Warning of 1.5°C: Summary for policymakers, op.cit.*, C1, p. 14 ; GIEC, *Special report: Global warming of 1.5°C, op.cit.*, chapitre 2, pp. 159-160.

<sup>8</sup> GIEC, *Global Warning of 1.5°C: Summary for policymakers, op.cit.*, C1, p. 14.

<sup>9</sup> WHITMORE, Johanne et PINEAU, Pierre-Olivier, *État de l'énergie au Québec 2019*, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, 2018, p. 28, en ligne : [http://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2018/12/EEQ2019\\_WEB.pdf](http://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2018/12/EEQ2019_WEB.pdf) (document consulté le 11 janvier 2019).

on regarde plutôt les GES, le Canada produit près de trois fois plus d'émissions par habitant (22 tonnes par année) que la moyenne des pays du G20 (8 tonnes par année)<sup>10</sup>. Enfin, le Canada fait partie des pays qui « ne sont pas en voie de réaliser » les engagements non conditionnels pris dans le cadre de l'accord de Paris<sup>11</sup> – engagements qui sont de toute façon insuffisants pour empêcher une hausse catastrophique des températures (2°C ou plus).

*Canada's climate commitment in 2030 is not consistent with holding warming to below 2°C, let alone limiting it to 1.5°C as required under the Paris Agreement, and is instead consistent with warming between 3°C and 4°C<sup>12</sup>.*

Les GES élevés produits par notre pays sont dus, en bonne partie, à la production pétrolière et gazière et notamment à l'exploitation des sables bitumineux : « En 2017, le secteur de l'exploitation pétrolière et gazière a été la plus importante source d'émissions de GES, comptant pour 27 % des émissions nationales totales », celles provenant de l'exploitation des sables ayant augmenté de 423 % entre 1990 et 2017<sup>13</sup>. De cela, les Canadiens ne sont pas directement responsables en tant que consommateurs. Cependant, tous les citoyens canadiens ont intérêt à agir pour favoriser la réduction des émissions de GES, et, en tant que consommateurs, ils ont un rôle important à jouer à cet égard.

## 1.2 Le présent travail

Le présent travail a pour objectif de répondre aux questions : De quoi les consommateurs canadiens ont-ils besoin pour jouer leur rôle en matière de lutte aux changements climatiques ? À l'heure actuelle, quel rôle peuvent-ils jouer ? Quels choix sont à leur portée ? Quels incitatifs seraient judicieux pour les encourager à faire les choix de consommation les plus bénéfiques pour la planète ?

Nous avons choisi d'examiner ces questions en fonction de quatre postes budgétaires : l'alimentation, les transports, le logement et l'épargne. Les trois premiers sont les plus importants en termes d'empreinte carbone ; le quatrième peut constituer, pour le consommateur, un moyen d'action important.

Dans une première partie, nous abordons la question du rôle que les consommateurs peuvent jouer et de ce qui incombe, de façon générale, à l'État. Notamment, nous aborderons le fait que les consommateurs aisés et les consommateurs démunis ne sont pas dans la même situation : ils ne sont pas responsables des mêmes quantités d'émissions de GES, et ils n'ont pas la même marge de manœuvre pour les réduire. Ensuite, nous expliquerons la démarche que nous avons adoptée pour identifier les recommandations généralement adressées par différents intervenants aux consommateurs en matière de réduction des GES, et nous décrirons l'enquête terrain que nous avons réalisée sur un certain nombre d'achats écoresponsables qui seraient (ou non) à la portée des consommateurs.

---

<sup>10</sup> **CLIMATE TRANSPARENCY**, *Brown to green: the G20 transition to a low-carbon economy – Canada*, 2018, en ligne : [https://www.climate-transparency.org/wp-content/uploads/2019/01/BROWN-TO-GREEN\\_2018\\_Canada\\_FINAL.pdf](https://www.climate-transparency.org/wp-content/uploads/2019/01/BROWN-TO-GREEN_2018_Canada_FINAL.pdf) (document consulté le 19 mars 2019). Les données sont de 2015.

<sup>11</sup> **PNUE**, *Rapport 2018 sur l'écart entre les besoins et les perspectives en matière de réduction des émissions : Résumé analytique*, op. cit., p. iv. Note : Les contributions déterminées au niveau national (CDN) expriment les engagements de chaque pays en vertu de l'accord de Paris.

<sup>12</sup> **CLIMATE ACTION TRACKER**, *Canada – fair share*, en ligne : <https://climateactiontracker.org/countries/canada/fair-share> (page consultée le 8 mai 2019).

<sup>13</sup> **ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA**, *Indicateurs canadiens de durabilité de l'environnement : émissions de gaz à effet de serre*, 2019, p. 8, en ligne : <https://www.canada.ca/content/dam/eccc/documents/pdf/cesindicators/ghg-emissions/2019/national-GHG-emissions-fr.pdf> (document consulté le 7 juin 2019).

Les quatre sections suivantes de notre rapport sont consacrées aux recommandations adressées aux consommateurs dans les secteurs de l'alimentation, des transports, du logement et de l'épargne. Pour chacune des recommandations, nous présenterons ses sources, son contexte, les arguments qui la justifient, les obstacles qui peuvent empêcher les consommateurs de la suivre, et l'effet, s'il y a lieu, des inégalités de revenus sur sa mise en œuvre potentielle. Lorsque cela sera pertinent, nous présenterons, dans une section intitulée « Dissonance cognitive », l'information qui semble infirmer la recommandation et qui peut susciter la perplexité chez les consommateurs. Dans certains cas, nous résumerons les analyses de chercheurs concernant la meilleure façon d'appuyer la mise en œuvre de la recommandation ou les exemples d'initiatives instaurées dans d'autres pays. Nous examinerons enfin, s'il y a lieu, les politiques établies au Canada, en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec pour favoriser la réalisation de la recommandation, et nous présenterons, le cas échéant, les résultats de notre enquête terrain.

Pour conclure, nous ferons la synthèse de nos constats et nous présenterons nos recommandations.

### **Gaz à effet de serre : de quoi s'agit-il, et comment les mesurer ?**

Tout au long de ce travail, nous parlerons des gaz à effet de serre. Le plus répandu de ces gaz est le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). Cependant, d'autres gaz présents dans l'atmosphère — dont le méthane (CH<sub>4</sub>), l'oxyde d'azote (N<sub>2</sub>O), et les gaz fluorés (hydrocarbures fluorés [HFC], hydrocarbures perfluorés [PFC], hexafluorure de soufre [SF<sub>6</sub>] et trifluorure d'azote [NF<sub>3</sub>]) — ont également pour effet, en absorbant la chaleur du Soleil réfléchi par la Terre, de favoriser le réchauffement de la planète<sup>14</sup>.

Le CO<sub>2</sub> sert de référence pour parler des GES en général. Pour chaque gaz, on calcule la quantité de CO<sub>2</sub> qui aurait le même effet de réchauffement au cours d'une période donnée. Ainsi, le méthane a une valeur « équivalent CO<sub>2</sub> » de 25, parce qu'il faudrait 25 tonnes de CO<sub>2</sub> pour causer le même réchauffement qu'une tonne de méthane sur une période de cent ans. L'oxyde d'azote a une valeur de 298, et certains gaz fluorés ont des valeurs de plus de 10 000<sup>15</sup>.

Le concept de « tonne équivalent CO<sub>2</sub> », ou t éq CO<sub>2</sub>, permet de résumer en un seul chiffre l'empreinte carbone d'une activité donnée. En termes concrets, que représente au juste une tonne de CO<sub>2</sub> ? Selon le site de l'Environmental Protection Agency (États-Unis), on émet cette quantité de GES quand on consomme 428 litres d'essence, quand on effectue un trajet de 4000 km en voiture, quand on utilise 41 bouteilles de propane au cours de barbecues en famille, quand on charge 128 000 téléphones intelligents, ou quand on envoie 44 sacs de déchets dans un site d'enfouissement<sup>16</sup>.

## **2 Considérations générales**

---

<sup>14</sup> **THE GUARDIAN**, *What are the main man-made greenhouse gases?*, The Guardian, 27 février 2011, en ligne : <https://www.theguardian.com/environment/2011/feb/04/man-made-greenhouse-gases> (page consultée le 6 juin 2019).

<sup>15</sup> **THE GUARDIAN**, *What are CO<sub>2</sub> and Global Warming Potential (GWP)?*, The Guardian, 27 avril 2011, en ligne : <https://www.theguardian.com/environment/2011/feb/04/man-made-greenhouse-gases> (page consultée le 6 juin 2019).

<sup>16</sup> **UNITED STATES ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY (EPA)**, *Greenhouse gas equivalencies calculator*, décembre 2018, en ligne : <https://www.epa.gov/energy/greenhouse-gas-equivalencies-calculator> (page consultée le 11 juin 2019). Note : Nous avons converti les valeurs en unités métriques et nous avons arrondi les chiffres.

## 2.1 Le rôle des consommateurs

### 2.1.1 Quelle est l'importance du rôle des consommateurs ?

Quel que soit le chemin que l'on pense emprunter pour atténuer les bouleversements climatiques actuels et à venir, il exigera inéluctablement la transformation de certaines de nos habitudes de consommation. Certes, la consommation ne cause pas directement l'émission de tous les gaz à effet de serre, mais les choix que font les individus ou ceux qui leur sont offerts — ce qu'ils mangent, les moyens qu'ils prennent pour se déplacer, l'énergie consommée par leurs habitations — représentent et déterminent la finalité d'une grande part de la production.

Quelle part des émissions de GES est imputable à la consommation des ménages ? La réponse varie selon les auteurs, mais il s'agit toujours d'une proportion importante : certains évoquent par exemple au moins 75 % des GES du Royaume-Uni<sup>17</sup>, d'autres plus de 60 % des GES planétaires<sup>18</sup>, etc.

En fait, la totalité de la production aboutit à la consommation, mais les ménages ne sont pas les seuls à consommer. Selon une étude réalisée en 2009<sup>19</sup>, 72 % des émissions planétaires seraient attribuables à la consommation des ménages, 10 % à la consommation des États, et 18 % aux investissements<sup>20</sup>.

### Une comptabilité nationale des émissions basée sur la consommation plutôt que la production

Depuis quelques années, d'ailleurs, de nombreux chercheurs proposent de recentrer sur la consommation l'analyse des GES associés à la production d'un produit ou d'un service donné<sup>21</sup>. Cela signifie qu'à l'échelle nationale, au lieu de calculer les émissions produites sur le territoire d'un pays, on cherchera plutôt à calculer l'ensemble des émissions causées par les produits et services qu'on y consomme. Ce mode de calcul donne une idée plus juste des contributions nationales, car les pays riches qui ont délocalisé la production vers les pays émergents continuent néanmoins d'acheter et de consommer les produits fabriqués à l'étranger. L'ADEME souligne que l'Europe occidentale, les États-Unis et le Japon « *ont une empreinte CO<sub>2</sub> supérieure au CO<sub>2</sub> émis*

---

<sup>17</sup> **MUNASINGHE, M., DASGUPTA, P., SOUTHERTON, D., BOWS, A. et MCMEEKIN, A.**, *Consumers, business and climate change*, Sustainable Consumption Institute, University of Manchester, octobre 2009, en ligne : [https://www.researchgate.net/publication/293171844\\_Consumers\\_Business\\_and\\_Climate\\_Change](https://www.researchgate.net/publication/293171844_Consumers_Business_and_Climate_Change) (page consultée le 18 décembre 2018), p. 4.

<sup>18</sup> **IVANOVA, Diana**, et coll., *Environmental impact assessment of household consumption*, *Journal of Industrial Ecology*, 20, 3, 2016, pp. 526-536, en ligne : <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/jiec.12371> (page consultée le 17 janvier 2019), p. 526.

<sup>19</sup> **HERTWICH, Edgar G. et PETERS, Glen P.**, *Carbon footprint of nations: a global, trade-linked analysis*, *Environmental Science & Technology*, 2009, 43 (16), pp. 6414, 6417, en ligne : <https://pubs.acs.org/doi/abs/10.1021/es803496a> (page consultée le 12 avril 2019).

<sup>20</sup> Cette dernière catégorie comprend notamment la construction et les infrastructures ; elle inclurait aussi la consommation attribuable aux institutions financières. **DUBOIS, Ghislain** et coll., *It starts at home? Climate policies targeting household consumption and behavioral decisions are key to low-carbon futures*, *Energy Research & Social Science*, vol. 52, juin 2019, p. 145, en ligne : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214629618310314> (page consultée le 12 avril 2019).

<sup>21</sup> « *In the final consumption perspective, all emissions and resource use during production are assigned to the final consumption of the products and services* ». **PNUE**, *Assessing the environmental impacts of consumption and production: priority products and materials*, 2010, p. 45, en ligne : [http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/dtix1262xpa-priorityproductsandmaterials\\_report.pdf](http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/dtix1262xpa-priorityproductsandmaterials_report.pdf) (document consulté le 28 janvier 2019).

sur leur territoire, alors que c'est l'inverse pour les pays émergents<sup>22</sup> ». De même, selon une étude réalisée par des chercheurs britanniques en 2009 :

*The US, Canada, Australia, Netherlands and Belgium have the highest per capita consumer emissions, closely followed by most of the remaining countries in the EU. The industrialised world has outsourced much of its production to rapidly developing countries, while shifting the associated emissions off their balance sheets<sup>23</sup>.*

Selon cette dernière étude, quand on applique la méthode de calcul basée sur la consommation, les émissions des États-Unis grimpent de 8 % (l'augmentation est colossale dans l'absolu : 576 millions de tonnes), tandis que les émissions de la Chine chutent de 20 % (850 millions de tonnes)<sup>24</sup>.

Le gouvernement canadien affirme quant à lui que « les émissions liées à la consommation du Canada se sont élevées à 579 mégatonnes [en 2011], soit 8 % de plus que les émissions liées à la production<sup>25</sup> ». En appliquant la méthode de calcul basée sur la consommation, on constate que le Canada, 38<sup>e</sup> au monde de par sa population, se place au 5<sup>e</sup> rang mondial pour ce qui est des émissions de CO<sub>2</sub> par habitant<sup>26</sup>.

### L'action des consommateurs : des effets potentiellement importants

En plaçant le consommateur au cœur de la lutte aux changements climatiques, on ouvre la porte à un certain espoir. Il ne s'agit pas, bien sûr, de renoncer à cibler directement la production, mais, à certains égards, les consommateurs sont les mieux placés pour agir. Et leurs choix peuvent avoir un effet déterminant :

*Looking simply at currently available actions and solutions, behaviour change and product choices could deliver around 75% of the emissions reductions we need by 2050. By stimulating new technology and other new ways of doing things, this impact could be much greater over time<sup>27</sup>.*

Certains comportements (prendre les transports en commun au lieu d'utiliser la voiture, par exemple) sont peu coûteux ou permettent même de réaliser des économies ; ils peuvent dans certains cas être adoptés de façon immédiate, et ils ont des effets durables. En adoptant de tels comportements, les consommateurs favorisent le changement tant de la part des entreprises que de la classe politique<sup>28</sup>.

---

<sup>22</sup> **AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAÎTRISE DE L'ÉNERGIE (ADEME)**, *Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des Français en 2030*, novembre 2014, p. 13, en ligne : [https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/ademe-alleger-empreinte-environnement-2030\\_rapport\\_28112014.pdf](https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/ademe-alleger-empreinte-environnement-2030_rapport_28112014.pdf) (document consulté le 24 janvier 2019).

<sup>23</sup> **MUNASINGHE**, M., et coll., *Consumers, business and climate change*, op. cit., p. 16.

<sup>24</sup> *Ibid.*

<sup>25</sup> **ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA**, *Émissions de dioxyde de carbone du point de vue de la consommation*, 2017, en ligne : [https://www.ec.gc.ca/indicateurs-indicators/7BA2C0DA-7AB4-4BC6-B573-399ECFB16B29/1.1.B%20GHG%20demand-based\\_PDF\\_FR.pdf](https://www.ec.gc.ca/indicateurs-indicators/7BA2C0DA-7AB4-4BC6-B573-399ECFB16B29/1.1.B%20GHG%20demand-based_PDF_FR.pdf) (document consulté le 9 avril 2019).

<sup>26</sup> **DAVIS**, S. J. et **CALDEIRA**, K., *Consumption-based accounting of CO2 emissions*, PNAS, vol. 7, n° 12, 23 mars 2010, p. 5691, en ligne : <https://www.pnas.org/content/pnas/107/12/5687.full.pdf> (document consulté le 18 décembre 2019).

<sup>27</sup> **MUNASINGHE**, M., et coll., *Consumers, business and climate change*, op. cit., p. 17.

<sup>28</sup> **MUNASINGHE**, M., et coll., *Consumers, business and climate change*, op. cit., pp. 17-18.

Ces considérations optimistes de la part de Munasinghe et de ses collaborateurs ne doivent cependant pas nous faire oublier qu'il existe nombre d'obstacles qui empêchent les consommateurs de jouer pleinement leur rôle, comme nous le verrons tout au long de ce travail. Pour renforcer la capacité d'action des consommateurs, il est nécessaire de supprimer ces obstacles ou d'aider les consommateurs à les surmonter.

### 2.1.2 Un rôle qu'ils sont d'accord pour jouer

De nombreux sondages indiquent que les consommateurs se déclarent prêts à changer leur mode de vie actuel au bénéfice de l'environnement. C'est ce qu'ont dit la majorité des 12 000 répondants lors d'un sondage mené pour le compte de l'OCDE dans 11 pays, dont le Canada, pour essayer de comprendre quelles politiques peuvent favoriser des comportements plus écologiques<sup>29</sup>. Au Canada, plus de 80 % des répondants ont appuyé cette proposition<sup>30</sup>.

Bien entendu, il existe souvent un écart considérable entre les déclarations des gens et leurs actions. Un sondage Eurobaromètre réalisé pour la Commission européenne indique que 83 % des consommateurs accordent de l'importance au caractère durable d'un produit qu'ils achètent, mais que 15 % seulement agissent réellement en ce sens<sup>31</sup>. L'écart entre les valeurs et les actions est un phénomène bien connu ; selon Garnett et coll., qui se sont penchés sur les choix en matière d'alimentation, « *Essentially other factors, including habit, taste, cost or convenience tend to rank more highly at the moment of purchase than issues of health, welfare or sustainability*<sup>32</sup> ».

Étant donné cet écart, il est d'autant plus important de mettre en place des mesures pour aider les consommateurs à donner une portée concrète à leur volonté de lutter contre les changements climatiques.

---

<sup>29</sup> **ORGANISATION POUR LA COOPÉRATION ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES (OCDE)**, *Greening household behaviour : a review for policy makers*, OECD Environment Policy Paper No. 3, décembre 2014, p. 6, en ligne : [https://issuu.com/oced.publishing/docs/greening\\_household\\_behaviour\\_policy](https://issuu.com/oced.publishing/docs/greening_household_behaviour_policy) (page consultée le 18 janvier 2019).

<sup>30</sup> **OCDE**, *Greening household behaviour: overview from the 2011 survey, revised edition*, OECD Studies on Environmental Policy and Household Behaviour, 2014, p. 63, en ligne : <http://dx.doi.org/10.1787/9789264214651-en> (page consultée le 22 janvier 2019).

<sup>31</sup> **COMMISSION EUROPÉENNE**, *Policies to encourage sustainable consumption: full report*, Technical Report 2012-061, 2012, p. 35, en ligne : [http://ec.europa.eu/environment/eussd/pdf/report\\_22082012.pdf](http://ec.europa.eu/environment/eussd/pdf/report_22082012.pdf) (document consulté le 15 janvier 2019).

<sup>32</sup> **GARNETT, T., MATHEWSON, S., ANGELIDES, P. et BORTHWICK, F.**, *Policies and actions to shift eating patterns: what works? A review of the evidence of the effectiveness of interventions aimed at shifting diets in more sustainable and healthy directions*, Oxford, Food Climate Research Network, University of Oxford, 2015, en ligne : [https://www.fcn.org.uk/sites/default/files/fcn\\_chatham\\_house\\_0.pdf](https://www.fcn.org.uk/sites/default/files/fcn_chatham_house_0.pdf) (document consulté le 18 février 2019).

## Consommateurs et citoyens

Comme le soulignent des chercheurs belges, « *Le consommateur exerce surtout une liberté individuelle. Son pouvoir réel est limité à la sanction, son arme est le boycott [...] Le consommateur est comme un boxeur ; il ne peut que réagir et non anticiper* ». Malgré un pouvoir indéniable, le consommateur n'est pas celui qui peut modifier la situation politique au niveau planétaire ou même national ; c'est aux citoyens qu'il revient d'entreprendre une action en ce sens<sup>33</sup>.

Il existe pourtant un lien entre l'action des consommateurs et celle des citoyens dans la lutte aux changements climatiques. On sait que les consommateurs qui achètent des produits verts sont plus nombreux à s'engager dans l'action citoyenne, et qu'en général, les personnes qui s'engagent sur le plan politique vont également transformer leurs habitudes d'achat<sup>34</sup>.

### 2.1.3 Quelles habitudes modifier en priorité ?

Quels sont les secteurs où les consommateurs peuvent, en modifiant leurs comportements, avoir le plus grand impact sur les émissions de GES ?

De nombreuses sources indiquent que les transports, l'habitation et l'alimentation sont les catégories les plus importantes en ce qui concerne l'empreinte carbone des ménages<sup>35</sup>. Dans les pays émergents et en voie de développement, la nourriture et le logement sont la principale source des GES attribuables aux ménages ; dans les pays industrialisés comme le Canada, les transports et les appareils électriques s'ajoutent à ces catégories<sup>36</sup>.

À l'intérieur de ces trois secteurs, une analyse récente indique que les actions les plus marquantes des consommateurs seraient de renoncer à la voiture, de ne pas prendre l'avion, et d'avoir un régime alimentaire à base de plantes. Cela ne signifie pas que d'autres actions soient dénuées d'importance, mais l'adoption d'un régime alimentaire à base de plantes aurait huit fois plus d'impact, en termes de réduction des GES, que l'utilisation d'ampoules à haut rendement énergétique, par exemple, et quatre fois plus d'impact que la pratique intensive du recyclage<sup>37</sup>. De même, en choisissant le transport en commun plutôt que la voiture pour les

<sup>33</sup> **CENTRE DE RECHERCHE ET D'INFORMATION DES ORGANISATIONS DE CONSOMMATEURS (CRIOC)**, *Consommation durable : quel rôle pour les consommateurs ?*, Politique scientifique fédérale, Bruxelles, 2007, p. 23, en ligne : [http://www.belspo.be/belspo/organisation/publ/pub\\_ostc/OA/brochOA20\\_fr.pdf](http://www.belspo.be/belspo/organisation/publ/pub_ostc/OA/brochOA20_fr.pdf) (document consulté le 15 janvier 2019).

<sup>34</sup> **SCHOR**, Juliet, *Shopping and environmental activism can go together*, New York Times, 30 juillet 2012, en ligne : <https://www.nytimes.com/roomfordebate/2012/07/30/responsible-shoppers-but-bad-citizens/shopping-and-environmental-activism-can-go-together> (page consultée le 17 janvier 2019).

<sup>35</sup> Citons, parmi d'autres : **IVANOVA**, Diana, et coll., *Environmental impact assessment of household consumption*, op. cit., p. 526; **ADEME**, *Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des Français en 2030*, op. cit., p. 10 ; **SCHÖNHERR**, Norma, **BROHMANN**, Bettina, **FRITSCHKE**, Uwe R., **HEISKANEN**, Eva et **WOLFF**, Franziska, *Policies to promote sustainable consumption: First results from an EU-wide impact evaluation project*, colloque Knowledge Collaboration & Learning for Sustainable Innovation ERSCP-EMSU, Delft, Pays-Bas, 25-29 octobre 2010, p. 3, en ligne : <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:6c318cf3-62a4-47d8-a8ec-e221485d20f3> (page consultée le 5 février 2019); **EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY (EEA)**, *Household consumption and the environment*, EEA Report No. 11, Copenhague, 2005, en ligne : [https://www.eea.europa.eu/publications/eea\\_report\\_2005\\_11](https://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2005_11) (page consultée le 5 février 2019).

<sup>36</sup> **PNUE**, *Assessing the environmental impacts of consumption and production*, op.cit., p. 11.

<sup>37</sup> **WYNES**, Seth et **NICHOLAS**, Kimberly A., *The climate mitigation gap: education and government recommendations miss the most effective individual actions*, Environmental Research Letter, 12, 2017, en ligne : <http://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/aa7541/pdf> (document consulté le 8 janvier 2019).

allers-retours domicile-travail (32 kilomètres par jour, cinq jours par semaine), un ménage peut réduire son empreinte carbone de 8,1 %, alors que l'isolation d'un grenier n'entraînerait qu'une réduction de 1,2 %<sup>38</sup>.

#### 2.1.4 Choix de consommation : causes directes et indirectes des émissions de GES

Les choix de consommation peuvent susciter des GES de façon directe ou indirecte.

Quand je conduis une voiture, quand je prends l'avion, quand je chauffe mon logement, mes actions entraînent une consommation d'énergie immédiate, et, dans le cas de l'essence ou du mazout, produisent immédiatement des GES. Il y a un rapport direct, que je peux facilement comprendre, entre la quantité d'énergie que je consomme et la quantité de GES émis dans l'atmosphère, et je sais qu'en modifiant mon comportement, je réduirai ma consommation d'énergie et les GES que je produis.

D'autres choix ont des conséquences en matière d'émissions de GES, mais qui sont liées aux modes de production qui opèrent avant le moment où je consomme. C'est le cas, par exemple, des choix alimentaires. Manger du bœuf n'a pas d'impact direct, en soi, sur l'environnement ; ce qui cause des émissions de GES, c'est la façon dont on a produit l'aliment que je vais manger. De même, quand j'achète un objet emballé dans du plastique, les émissions de GES ont déjà eu lieu quand on a fabriqué le plastique, ou auront lieu dans l'avenir quand il se décomposera ; mais mon achat ne produit pas de GES dans l'immédiat.

Les choix de consommation qui agissent de façon indirecte sur les changements climatiques ont des impacts considérables. Ces impacts sont toutefois difficiles à percevoir, et pour les consommateurs, le moyen de les atténuer est tout aussi indirect : on leur demande de modifier leurs comportements pour que le marché puisse inciter les producteurs à réduire leur production. Or, les consommateurs ne sont pas toujours convaincus que la modification de leurs comportements aura réellement pour effet de réduire les émissions de GES, car il est possible que les producteurs ne réagissent pas comme on le voudrait aux signaux du marché. (Nous reparlerons de ce problème dans la section 4.1.)

Parmi les trois actions les plus importantes des consommateurs en matière de lutte aux changements climatiques — renoncer à la voiture, renoncer à l'avion, renoncer aux protéines animales — les deux premières concernent des causes directes d'émissions de GES, tandis que la troisième concerne une cause indirecte. C'est l'une des raisons qui expliquent la complexité des défis qu'affronte, dans le domaine de l'alimentation, le consommateur qui voudrait lutter contre les changements climatiques.

---

<sup>38</sup> **UNITED STATES DEPARTMENT OF TRANSPORTATION – FEDERAL TRANSIT ADMINISTRATION (FTA)**, *Public transportation's role in responding to climate change*, 2010, p. 4, en ligne : <https://www.transit.dot.gov/sites/fta.dot.gov/files/docs/PublicTransportationsRoleInRespondingToClimateChange2010.pdf> (document consulté le 11 janvier 2019).

## 2.2 Le rôle de l'État : agir sur les conditions fondamentales

L'urgence que représentent les changements climatiques impose la modification de certains aspects fondamentaux de notre consommation. À cet égard, l'État joue un rôle primordial. Comme le signale l'OCDE, l'écart entre la volonté exprimée par les consommateurs de lutter contre les changements climatiques et leurs actions réelles témoigne de l'importance des interventions de l'État : « *policies can help eliminate any barriers preventing households from "following through" on their green intentions*<sup>39</sup> ».

En effet, seul l'État a les ressources et la légitimité qui permettent d'intervenir efficacement en ce sens. Lui seul peut proposer une vision d'ensemble cohérente et forte à l'ensemble des acteurs sociaux, peut soutenir les consommateurs dans la transformation de leurs comportements, et peut au besoin imposer des contraintes à l'ensemble de la collectivité pour lutter contre les changements climatiques.

Lorsque l'État ne fait rien, d'ailleurs, il envoie à la collectivité le signal que le problème ne mérite pas qu'on s'y attarde :

*Despite a degree of scepticism around the trustworthiness and independence of media and particularly political sources, there is an implicit expectation that the mainstream media and the government – through school education and communication tools – will alert the public to issues of critical importance*<sup>40</sup>.

Le public s'attend à ce que l'État fasse preuve de leadership en ce qui a trait aux changements climatiques<sup>41</sup>. Le rôle essentiel de l'État est entériné par près de la moitié des citoyens canadiens : d'après un sondage réalisé en 2015, 48 % des Canadiens estiment que le gouvernement est l'acteur le plus important dans la lutte contre les changements climatiques, et pensent qu'il doit adopter de nouveaux règlements et de nouvelles normes pour les combattre. Des proportions beaucoup moins importantes pensent que l'industrie est l'acteur le plus important et qu'elle doit changer ses modes de production (18 %), ou que ce sont les consommateurs qui doivent jouer un rôle de premier plan en modifiant leur mode de vie (13 %)<sup>42</sup>.

Informé le consommateur, l'inciter à faire les meilleurs choix en termes de lutte aux changements climatiques, et le soutenir pour assurer l'accès aux produits et services les plus sobres en carbone sont des interventions clés par lesquelles l'État peut appuyer le consommateur et l'aider à combattre les changements climatiques.

---

<sup>39</sup> OCDE, *Greening household behaviour: a review for policy makers*, op. cit., p. 7.

<sup>40</sup> WELLESLEY, Laura, HAPPER, Catherine et FROGGATT, Anthony, *Changing climate, changing diets: pathways to lower meat consumption*, Chatham House Report, novembre 2015, p. vii, 33, en ligne : [https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/publications/research/CHHJ3820%20Diet%20and%20climate%20change%2018.11.15\\_WEB\\_NEW.pdf](https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/publications/research/CHHJ3820%20Diet%20and%20climate%20change%2018.11.15_WEB_NEW.pdf) (document consulté le 18 février 2019).

<sup>41</sup> WELLESLEY et coll., *Changing climate, changing diets*, op. cit., p. vii.

<sup>42</sup> ENVIRONICS INSTITUTE et FONDATION DAVID SUZUKI, *Focus Canada 2015 : Opinion publique canadienne à propos des changements climatiques*, 2015, en ligne : [https://www.environicsinstitute.org/docs/default-source/project-documents/focus-canada-2015-canadian-public-opinion-on-climate-change/final-report-french.pdf?sfvrsn=64bfea68\\_2](https://www.environicsinstitute.org/docs/default-source/project-documents/focus-canada-2015-canadian-public-opinion-on-climate-change/final-report-french.pdf?sfvrsn=64bfea68_2) (page consultée le 10 avril 2019).

## 2.2.1 Tenir compte des inégalités

### 2.2.1.1 LES MÉNAGES AISÉS : PLUS D'ÉMISSIONS, BEAUCOUP DE MARGE DE MANŒUVRE

Il existe une forte corrélation entre le niveau de revenu des ménages et la production de GES. Les consommateurs aisés sont souvent parmi les premiers à adopter un point de vue favorable à l'environnement, mais cela ne se traduit pas nécessairement par la diminution de leur empreinte carbone<sup>43</sup>, car leur demande de biens non essentiels est plus grande que celle des ménages moins nantis<sup>44</sup>. Ils parcourent davantage de kilomètres en voiture<sup>45</sup> et en avion ; ils mangent davantage de viande<sup>46</sup> ; leurs logements, même écoénergétiques, consomment davantage d'énergie parce qu'ils sont plus grands<sup>47</sup> ; et de toute façon, ces consommateurs sont moins portés à économiser l'énergie<sup>48</sup>. En somme, « *the main factor behind the environmental impact of a particular household will be its per capita income*<sup>49</sup> ».

Quelques chiffres et ordres de grandeur :

- Selon le PNUE, il existe une forte corrélation entre la richesse, d'une part, et l'utilisation de l'énergie ainsi que les émissions de GES provenant de la consommation finale, d'autre part. L'élasticité des dépenses globales de CO<sub>2</sub> est de 0,81 : quand le revenu double, les émissions de CO<sub>2</sub> augmentent de 81 %<sup>50</sup>.
- Selon une étude réalisée aux États-Unis en 2009, les familles à faible revenu émettaient, en moyenne, 76 % moins de GES que les familles voisines bénéficiant de revenus élevés<sup>51</sup>.
- Selon les chercheurs québécois Whitmore et Pineau :

*En termes absolus, [...] les dépenses en énergie des ménages les plus aisés sont beaucoup plus importantes que celles des ménages à plus faibles revenus. [Au Québec,] les ménages aux revenus les plus modestes dépensent en moyenne 1 660 \$ par an pour leur consommation d'énergie, alors que les ménages les plus*

<sup>43</sup> GARNETT et coll., 33-34.

<sup>44</sup> IVANOVA et coll., 2016, p. 526.

<sup>45</sup> SOVACOOOL, Benjamin K., LIPSON, Matthew M., et CHARD, Rose, *Temporality, vulnerability, and energy justice in household low carbon innovations*, Energy Policy, 128, 2019, p. 499, en ligne :

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301421519300102> (page consultée le 12 avril 2019).

<sup>46</sup> TUFTS UNIVERSITY, HEALTH SCIENCES CAMPUS, *Consumer food choices can help reduce greenhouse emissions contributing to climate change*. ScienceDaily, 8 juin 2018, en ligne :

[www.sciencedaily.com/releases/2018/06/180608003211.htm](http://www.sciencedaily.com/releases/2018/06/180608003211.htm) (page consultée le 8 janvier 2019).

<sup>47</sup> LEGAULT, Serge, *Les comportements pro-environnementaux des ménages canadiens et l'impact sur la consommation d'énergie résidentielle*, EnviroStats, vol. 6, n° 1, printemps 2012 (Statistique Canada – n° 16-002-X au catalogue), pp. 7-14, en ligne : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/fr/pub/16-002-x/16-002-x2012001-fra.pdf?st=Mzd--JCW> (page consultée le 28 janvier 2019).

<sup>48</sup> OCDE, *Greening household behaviour: overview from the 2011 survey*, op. cit., p. 79.

<sup>49</sup> PYE, S., SKINNER, I., MEYER OHLENDORF, N., LEIPPRAND, A., LUCAS, K. et SALMONS, R., *Addressing the social dimensions of environmental policy: A study on the linkages between environmental and social sustainability in Europe*, European Commission Directorate General – Employment, Social Affairs and Equal Opportunities, 2008, p. iv, en ligne : <https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=1672&langId=en> (page consultée le 1<sup>er</sup> février 2019).

<sup>50</sup> PNUE, *Assessing the environmental impacts of consumption and production*, op. cit., p. 11.

<sup>51</sup> FREEMAN, Stephanie B., *The correlation of socio-economic status to consumption using greenhouse gas emissions as a measurement*, Capstone Collection, 1287, 2009, p. 1, en ligne : <https://digitalcollections.sit.edu/capstones/1287> (résumé consulté le 11 avril 2019).

*riches dépensent 6 098 \$. L'achat d'essence (et d'autres carburants comme le diesel) constitue la principale source de disparité, même si les montants consacrés à l'électricité sont également plus élevés chez les mieux nantis*<sup>52</sup>.

- Selon les chercheurs français Chancel et Piketty, « *At the top of the world CO<sub>2</sub>e distribution lie, unsurprisingly, top 1% Americans, Luxembourgers, Saudis and Canadians*<sup>53</sup> ». D'après leurs calculs, en 2013, parmi le 1 % des Canadiens les plus riches (qui ont gagné selon eux, en moyenne, 257 085 € par année – soit environ 386 000 \$ CA), chacun est responsable de l'émission, au cours de la même année 2013, de 203,9 tonnes de CO<sub>2</sub>e<sup>54</sup>. Pour mettre les choses en perspective, notons que les émissions de 90 % de la population mondiale se situent en deçà de 15 tonnes par personne par année, et que la moitié de la population mondiale cause des émissions inférieures à 3 tonnes.
- Au Québec, selon le journaliste Francis Vailles,

*Un couple qui fait deux voyages par année en avion, en plus de rouler 35 000 km en voiture et d'avoir une alimentation riche en bœuf, est responsable de l'émission de 8,1 tonnes [de GES] par habitant. Ce niveau est deux fois plus élevé que la moyenne (3,8 tonnes) et cinq fois plus élevé que celui des pauvres (1,5 tonne)*<sup>55</sup>.

Ces différents calculs peuvent donner un aperçu de l'envergure des disparités au Canada. En résumé, on estime que les membres du 1 % des Canadiens les plus riches peuvent chacun causer, en une année, l'émission de plus de 200 tonnes de CO<sub>2</sub>e<sup>56</sup>; une partie de la classe moyenne du Canada susciterait environ 8,1 tonnes de GES par personne (selon les données présentées par Vailles pour le Québec<sup>57</sup>) ; enfin, toujours en se fondant sur ces données pour le Québec, les ménages les plus pauvres seraient responsables de 1,5 tonne d'émissions par personne par année<sup>58</sup>.

Il faut toutefois souligner que le revenu n'est pas le seul facteur déterminant dans les niveaux d'émissions de GES associés à la consommation des individus. Chancel et Piketty font remarquer que des citoyens européens et états-uniens aux revenus comparables (de niveau moyen) ne génèrent pas les mêmes émissions : celles des citoyens des États-Unis sont deux fois plus

---

<sup>52</sup> WHITMORE et PINEAU, *État de l'énergie au Québec 2019, op. cit.*, p. 53.

<sup>53</sup> CHANCEL, L. et PIKETTY, T., *Carbon and inequality from Kyoto to Paris: trends in the global inequality of carbon emissions (1998-2013) and prospects for an equitable adaptation fund*, École d'économie de Paris, 3 novembre 2015, p. 29, en ligne : <http://piketty.pse.ens.fr/files/ChancelPiketty2015.pdf> (document consulté le 25 avril 2019).

<sup>54</sup> Le calcul de Chancel et Piketty comprend les émissions directement produites par la personne et les émissions indirectes (requis pour produire tous les biens qu'elle achète). Les émissions indirectes sont celles qui augmentent le plus avec le revenu ; en effet les émissions directes sont limitées par le fait que la personne ne peut conduire qu'une voiture à la fois, ne peut manger que tant de calories par jour, etc., mais peut, si ses revenus le permettent, acquérir un nombre plus ou moins illimité de biens et de services (CHANCEL et PIKETTY, *Carbon and inequality from Kyoto to Paris, op. cit.*, p. 20).

<sup>55</sup> VAILLES, Francis, *Gaz à effet de serre : faire sa part d'efforts sans chambouler sa vie*, La Presse Plus, 14 novembre 2017, [http://plus.lapresse.ca/screens/ac7672c7-9ceb-4e5e-a6b0-be6e2b49f4c5\\_7C\\_0.html](http://plus.lapresse.ca/screens/ac7672c7-9ceb-4e5e-a6b0-be6e2b49f4c5_7C_0.html) (page consultée le 17 décembre 2018).

<sup>56</sup> CHANCEL et PIKETTY, *Carbon and inequality from Kyoto to Paris, op. cit.*, p. 20.

<sup>57</sup> VAILLES, Francis, *Gaz à effet de serre : faire sa part d'efforts sans chambouler sa vie, op. cit.*

<sup>58</sup> Cette quantité est bien loin des GES stratosphériques du 1 % le plus riche, mais elle est néanmoins plus élevée que celle des émissions produites par les populations les plus pauvres à l'échelle mondiale : les gens du Honduras ou du Mozambique, par exemple, dont les émissions annuelles par personne se situent quelque part entre 0,09 et 0,16 tonne (CHANCEL, L. et PIKETTY, T., *Carbon and inequality from Kyoto to Paris, op. cit.*, p. 21).

élevées. Ainsi, des facteurs qui opèrent à l'échelle nationale jouent un rôle clé dans les émissions des individus :

- différences dans l'efficacité de la production de l'énergie ;
- rapport différent à l'espace, qui est massivement disponible aux États-Unis alors que l'Europe en manque, et qui détermine l'aménagement des villes et les distances parcourues par les personnes et les biens ;
- formes divergentes assumées par la culture de la consommation<sup>59</sup>.

On peut donc penser qu'il serait pertinent, pour réduire les émissions, d'agir d'abord sur les facteurs que nous venons de nommer. Nous verrons plus loin (section 8.3) que Chancel et Piketty proposent en outre d'instaurer une taxe visant, à l'échelle mondiale, les individus qui sont les plus grands émetteurs.

### 2.2.1.2 LES MÉNAGES PAUVRES : MOINS D'ÉMISSIONS ET MOINS DE MARGE DE MANŒUVRE

Plusieurs études indiquent que ce sont surtout les ménages à revenus modestes qui subissent les coûts des politiques environnementales<sup>60</sup>.

Or, si les ménages aisés ont beaucoup de marge pour réduire leurs émissions — qui sont associées en grande partie à des biens non essentiels — les consommateurs pauvres, quant à eux, produisent déjà moins de GES, ont moins de marge de manœuvre et de possibilité de faire des choix, et ont davantage besoin du soutien de l'État pour réduire leurs émissions.

C'est pourquoi il faut manier avec précaution les mesures comportant des pénalités ou des désincitatifs, soit en s'assurant qu'ils ne ciblent que les ménages qui ont vraiment les moyens de les assumer, soit en instaurant de robustes systèmes de compensation pour les ménages à faible revenu.

De même, les politiques qui offrent des incitatifs, si elles ne tiennent pas compte des inégalités sociales, peuvent s'avérer un échec, comme le démontre l'exemple du programme Adieu Bazou.

#### **Programme Adieu Bazou (2009-2011) : échec d'un programme qui ne tenait pas compte des inégalités**

Deux chercheurs québécois, Ugo Lachapelle et Alexis Pelletier Audette, ont examiné le volet québécois d'un programme de mise au rancart volontaire des vieux véhicules qui a existé de 2009 à 2011<sup>61</sup>. Le programme Adieu Bazou proposait aux gens de renoncer à leur vieille voiture polluante en échange d'une série d'incitatifs dont le moins intéressant était un montant de 300 \$ ; on offrait notamment 15 mois de titres de transport en commun ou des rabais pour acheter un vélo ou un vélo électrique, pour s'abonner à un service d'autopartage, pour utiliser un service de covoiturage ou pour prendre des autocars interurbains. Le but était de favoriser le transfert modal vers des moyens de transport plus durables.

---

<sup>59</sup> CHANCEL, L. et PIKETTY, T., *Carbon and inequality from Kyoto to Paris*, op. cit., p. 21.

<sup>60</sup> COMMISSION EUROPÉENNE, *Policies to encourage sustainable consumption*, op.cit., p. 45.

<sup>61</sup> LACHAPELLE, Ugo et PELLETIER AUDETTE, Alexis, *Programmes de mise au rancart volontaire de vieux véhicules et justice environnementale et distributionnelle : perspectives sur le volet québécois du programme fédéral Adieu Bazou*, Cahiers de géographie du Québec, vol. 57, n° 161, septembre 2013, pp. 257-276, en ligne : <https://www.erudit.org/en/journals/cgq/2013-v57-n161-cgq01387/1024904ar.pdf> (document consulté le 20 avril 2019).

Les participants se sont répartis en deux groupes :

- des ménages qui ont recyclé une voiture secondaire, qu'ils utilisaient peu. De ce groupe (48 % des participants), 60 % avaient un revenu supérieur à 75 000 \$ par année ;
- des ménages qui ont recyclé leur seule voiture. De ce groupe (51 % des participants), 66 % avaient un revenu inférieur à 40 000 \$.

Les personnes à faible revenu, même si elles sont proportionnellement plus nombreuses à posséder une vieille voiture, étaient sous-représentées parmi les participants. Les résidents des zones les mieux desservies par le transport en commun — c'est-à-dire les zones urbaines centrales — étaient eux aussi sous-représentés, sans doute parce que le taux de motorisation est plus faible dans ces secteurs. Par contre, le programme a rejoint beaucoup de gens vivant dans les banlieues des régions urbaines de Trois-Rivières, Montréal, et Sherbrooke.

Ainsi, les taux de participation les plus élevés se sont manifestés dans des lieux où les moyens de transport autres que la voiture étaient les moins accessibles. De plus, l'octroi de titres de transport ou d'un vélo ne pouvait répondre aux besoins d'une famille avec enfants, ou d'un ménage n'ayant qu'une seule voiture, utilisée par plusieurs personnes.

Résultat : bon nombre de participants ont choisi l'incitatif qui n'impliquait aucun transfert modal (le montant de 300 \$), et à l'échelle nationale, 40 % des participants ont dit qu'ils allaient acheter une autre voiture usagée. Selon les chercheurs : « *Le véhicule racheté aura vraisemblablement été fabriqué en vertu de normes d'émissions presque aussi faibles que celui qui a été recyclé* ».

En bref, le programme n'a pas rejoint bon nombre de participants à faible revenu qui auraient été admissibles, mais qui ne pouvaient se passer d'une voiture et n'étaient pas en mesure d'en acheter une autre même si on leur donnait 300 \$. Il a aidé les gens les mieux situés géographiquement à effectuer un transfert modal ; il a donné 300 \$ à des gens qui ont continué de rouler en *bazou* parce qu'ils n'avaient pas les moyens de faire autrement ; et il a bénéficié à des ménages plus prospères qui se sont débarrassés d'une vieille voiture dont ils ne se servaient pas.

## 2.2.2 Agir de façon cohérente

### 2.2.2.1 CONTRADICTIONS FONDAMENTALES

Un *think tank* britannique nous apprend que parmi les pays du G7, le Canada est celui qui, en proportion de son PIB, accorde les subventions les plus généreuses aux compagnies productrices de pétrole et de gaz<sup>62</sup>.

De telles actions — on pourrait trouver d'autres exemples — sont en totale contradiction avec la lutte contre les changements climatiques. Elles démoralisent et démotivent les consommateurs qui se demandent si leur action individuelle peut avoir un sens et une portée dans un tel contexte.

---

<sup>62</sup> WHITLEY, Shelagh, et coll., *G7 fossil fuel subsidy scorecard: Tracking the phase-out of fiscal support and public finance for oil, gas and coal*, Policy Brief, ODI, Londres, juin 2018, pp. 2, 7 et 9, en ligne : <https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/resource-documents/12222.pdf> (document consulté le 15 février 2019); *G7 fossil fuel subsidy scorecard: Canada*, en ligne : <https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/resource-documents/12211.pdf> (document consulté le 15 février 2019).

La cohérence consisterait, pour l'État, à diriger toutes ses actions en tenant compte de l'objectif de réduction des émissions de GES d'ici 2030, comme l'exige la situation. L'invitation aux consommateurs à « faire leur part » serait ainsi beaucoup plus crédible et convaincante.

### 2.2.2.2 L'EFFET REBOND

La cohérence des politiques de l'État est également requise pour combattre le phénomène de l'effet rebond, qui se manifeste notamment lorsqu'un consommateur économise de l'argent en faisant une dépense carboneutre, mais qu'il consacre l'argent ainsi épargné à un autre produit qui suscite autant, voire davantage de GES. L'ADEME donne l'exemple d'un ménage qui voit diminuer sa facture de chauffage grâce à une meilleure isolation... et qui profite de ces économies pour faire un voyage en avion<sup>63</sup>. On peut également utiliser plus souvent une laveuse plus efficace, augmenter la température ambiante de la maison désormais mieux isolée, ou garder le vieux frigo en activité au sous-sol quand on installe le neuf, plus efficace, dans la cuisine<sup>64</sup>.

La Commission européenne identifie trois types d'effet rebond : 1) l'effet direct, quand la baisse de prix d'un produit ou d'un service incite le consommateur à le consommer en plus grande quantité (il augmente la température dans une pièce où il avait froid) ; 2) l'effet indirect, quand les réductions de coût associées à une plus grande efficacité permettent au consommateur d'acheter d'autres produits ou services (il achète un billet d'avion) ; 3) l'effet à l'échelle de l'économie tout entière, quand une plus grande efficacité mène à une productivité accrue, ce qui favorise la croissance et la montée de la consommation à l'échelle macro-économique<sup>65</sup>.

La Commission européenne recommande à ceux qui élaborent des politiques de tenir compte de cet effet, mais souligne aussi qu'il est particulièrement difficile de combattre les effets rebond indirects ou macro-économiques :

*[...] measures to tackle indirect or economy-wide rebound effects are scarce. Such measures, promoting consistently sustainable lifestyles and accustoming consumers to assessing their activities with regard to their environmental impact, would need to be extensive and aim at a more profound change in the awareness and the priorities of consumers<sup>66</sup>.*

---

<sup>63</sup> ADEME, *Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des Français en 2030*, op. cit., pp. 15, 52, 55.

<sup>64</sup> SCHÖNHERR, Norma et coll., *Policies to promote sustainable consumption*, op.cit.

<sup>65</sup> COMMISSION EUROPÉENNE, *Policies to encourage sustainable consumption*, op.cit., p. 90.

<sup>66</sup> *Ibid.*, p. 91.

### 3 La démarche : recommandations et enquête terrain

---

#### 3.1 Démarche pour identifier les recommandations adressées aux consommateurs

Nous avons prévu, à l'orée de la présente recherche, identifier, dans les plans d'action des gouvernements en matière de lutte aux changements climatiques, les mesures visant les consommateurs. Nous avons donc dépouillé les documents suivants.

**Canada : Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques — Plan canadien de lutte contre les changements climatiques et de croissance économique (2016)<sup>67</sup>**

Le *Cadre pancanadien* a été adopté en 2016 par le gouvernement fédéral et l'ensemble des provinces et des territoires à l'exception de la Saskatchewan et du Manitoba (qui y a adhéré en 2018). La tarification de la pollution par le carbone (surnommée taxe carbone) en est l'élément principal ; des objectifs complémentaires visent notamment l'environnement bâti (assurer la qualité écoénergétique des nouveaux bâtiments, moderniser les bâtiments existants, améliorer l'efficacité énergétique de l'équipement et des appareils électroménagers) et les transports (accroître le nombre de véhicules zéro émissions (VZE), investir dans des infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les VZE, investir dans la modernisation et l'expansion des transports en commun).

**Colombie-Britannique : *British Columbia's climate leadership plan* (2016)<sup>68</sup>**

Le plan d'action de la Colombie-Britannique, adopté en 2016, prévoit des incitatifs pour l'achat d'une voiture électrique et un appui à l'augmentation du nombre de bornes de recharge pour ce type de voiture. Il soutient l'expansion des systèmes de transport en commun, ainsi que les politiques favorisant la construction de bâtiments carboneutres.

**Ontario : *Préserver et protéger notre environnement pour les générations futures : un plan environnemental élaboré en Ontario* (2018)**

En Ontario, le gouvernement conservateur de Doug Ford a aboli un ensemble de lois, de politiques et de programmes qui visaient à combattre les changements climatiques, dont la *Loi de 2009 sur l'énergie verte et l'économie verte*<sup>69</sup>, le programme de plafonnement et d'échange<sup>70</sup>,

---

<sup>67</sup> **GOVERNEMENT DU CANADA**, *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques : Plan canadien de lutte contre les changements climatiques et de croissance économique*, Gatineau (Québec), Environnement et Changement climatique Canada, 2016, en ligne : [http://publications.gc.ca/collections/collection\\_2017/eccc/En4-294-2016-fra.pdf](http://publications.gc.ca/collections/collection_2017/eccc/En4-294-2016-fra.pdf) (document consulté le 4 mars 2019).

<sup>68</sup> **GOVERNMENT OF BRITISH COLUMBIA**, *British Columbia's climate leadership plan*, 2016, en ligne : [https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/environment/climate-change/action/clp/clp\\_booklet\\_web.pdf](https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/environment/climate-change/action/clp/clp_booklet_web.pdf) (document consulté le 4 mars 2019).

<sup>69</sup> Loi abrogeant la Loi de 2009 sur l'énergie verte et modifiant la Loi de 1998 sur l'électricité, la Loi sur la protection de l'environnement, la Loi sur l'aménagement du territoire et diverses autres lois, 18 décembre 2018, en ligne : <https://www.ontario.ca/fr/lois/loi/s18016> (page consultée le 4 mars 2019).

<sup>70</sup> Loi de 2018 annulant le programme de plafonnement et d'échange, 14 novembre 2018, en ligne : <https://www.ontario.ca/fr/lois/loi/18c13> (page consultée le 4 mars 2019).

et des centaines d'initiatives financées par ce programme<sup>71</sup>. Par la suite, le gouvernement a présenté un nouveau plan environnemental, *Préserver et protéger notre environnement pour les générations futures : un plan environnemental élaboré en Ontario*, qui inclut les mesures suivantes : inciter les agents immobiliers à mieux informer les acheteurs de l'efficacité énergétique des logements ; revoir le code du bâtiment pour mieux assurer l'efficacité énergétique des bâtiments ; maintenir des normes élevées en matière d'efficacité énergétique des électroménagers ; éliminer les obstacles réglementaires afin d'encourager le secteur privé à déployer des infrastructures de ravitaillement pour les véhicules à faibles émissions de carbone ; améliorer les transports en commun<sup>72</sup>.

### **Québec : Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC)**

Dévoilé en 2012, le plan d'action du gouvernement québécois offre certaines indications de ce que les consommateurs pourraient faire pour lutter contre les changements climatiques :

*La participation aux débats de société pour faire valoir la prise en compte des changements climatiques, le choix de produits locaux et peu intensifs en carbone ou encore l'utilisation de l'autobus ou du vélo pour les déplacements entre le travail et la maison sont des exemples d'actions concrètes en matière de changements climatiques et de développement durable<sup>73</sup>.*

Le plan d'action accorde une grande importance à la réduction des GES dans le secteur des transports. En plus de s'engager à favoriser le transfert modal de l'auto solo vers les transports collectifs et alternatifs, qu'on prévoit mieux financer, le plan critique les véhicules utilitaires sport et s'engage à promouvoir le covoiturage, l'autopartage, le taxi-partage, les modes de transport actifs et la construction de pistes cyclables ; il affirme la nécessité de la gestion de la demande<sup>74</sup>. D'autres priorités touchent directement les consommateurs : la promotion des voitures électriques, ainsi que des mesures pour améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments résidentiels et des appareils électroménagers<sup>75</sup>.

### **Constats**

Les plans d'action gouvernementaux du gouvernement fédéral et des gouvernements de la Colombie-Britannique et de l'Ontario ne s'adressent pas spécifiquement aux consommateurs et ne leur proposent pas de pistes d'action. Au mieux, on peut considérer que certaines des intentions annoncées — la promotion des véhicules électriques, l'amélioration des transports en commun, et l'augmentation de l'efficacité énergétique des habitations et des électroménagers — supposent la participation des consommateurs.

---

<sup>71</sup> COMMISSAIRE À L'ENVIRONNEMENT DE L'ONTARIO, *Politiques climatiques en Ontario : quelle est la prochaine étape ?*, septembre 2018, pp. 10-11, en ligne : <https://docs.assets.eco.on.ca/reports/climate-change/2018/Climate-Action-in-Ontario-FR.pdf> (document consulté le 4 mars 2019).

<sup>72</sup> GOUVERNEMENT DE L'ONTARIO – MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA PROTECTION DE LA NATURE ET DES PARCS (ONTARIO ENVIRONNEMENT), *Préserver et protéger notre environnement pour les générations futures : un plan environnemental élaboré en Ontario*, 29 novembre 2018, pp. 34, 35 et 50, en ligne : [https://prod-environmental-registry.s3.amazonaws.com/2018-11/EnvironmentPlan\\_FR.pdf](https://prod-environmental-registry.s3.amazonaws.com/2018-11/EnvironmentPlan_FR.pdf) (document consulté le 5 mars 2019).

<sup>73</sup> GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Le Québec en action Vert 2020 : Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, phase 1*, 2012, p. 15, en ligne : [http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/plan\\_action/pacc2020.pdf](http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/plan_action/pacc2020.pdf) (document consulté le 5 mars 2019).

<sup>74</sup> *Ibid*, pp. 22-23.

<sup>75</sup> *Ibid*, pp. 24, 28-29, 34.

À ces domaines d'interventions annoncées, qui impliqueront plus ou moins directement le consommateur (et qu'il reprend aussi), le gouvernement du Québec ajoute parmi ses priorités des propositions d'action qui demandent un engagement plus direct du consommateur : l'usage du vélo, du covoiturage et de l'autopartage.

En bref, si le citoyen devait compter sur ces plans d'action pour découvrir comment s'investir, à titre de consommateur, dans la lutte aux changements climatiques, il n'y trouverait que peu d'orientations utiles et encore moins d'incitatifs.

Tout en tenant compte de ces intentions des gouvernements, nous avons donc jugé qu'il fallait consulter d'autres sources pour pouvoir examiner une gamme plus large d'actions possibles pour les consommateurs.

## 3.2 Sources des recommandations

Étant donné la faible importance accordée par les plans d'action gouvernementaux à l'action des consommateurs, nous avons cherché des recommandations auprès d'une variété d'autres sources : tout d'abord, les conseils formulés par les gouvernements à l'intention des consommateurs dans diverses publications autres que les plans d'action ; ensuite, les recommandations mises de l'avant par les groupes écologistes ; enfin, les analyses de scientifiques qui ont cherché à identifier les gestes les plus importants que les consommateurs peuvent poser pour lutter contre les changements climatiques. Ci-dessous, la liste des sources que nous avons consultées.

### 3.2.1 Publications gouvernementales (autres que les plans d'action)

Outre les plans d'action gouvernementaux mentionnés ci-dessus au point 3.1, nous avons consulté les documents suivants.

- Comité des mesures en matière de consommation (Canada) : *Guide du consommateur canadien : conseils pour un mode de vie écologique*<sup>76</sup>.
- Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (Ontario) : *Comment vous pouvez contribuer à faire face au changement climatique*<sup>77</sup>
- Gouvernement du Québec : *Comment agir ?*<sup>78</sup>

---

<sup>76</sup> **COMITÉ DES MESURES EN MATIÈRE DE CONSOMMATION (CANADA) (CMMC)**, *Guide du consommateur canadien : conseils pour un mode de vie écologique*, en ligne : <https://ic.gc.ca/eic/site/oca-bc.nsf/fra/ca03014.html> (page consultée le 25 avril 2019). Le Comité de mesures en matière de consommation (Canada) est un comité conjoint qui réunit le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces et des territoires. Le Bureau de la consommation d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada assure le secrétariat du Comité. <http://www.guideduconsommateur.ca/fr/about> (page consultée le 8 janvier 2019).

<sup>77</sup> **GOVERNEMENT DE L'ONTARIO – MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA PROTECTION DE LA NATURE ET DES PARCS (ONTARIO ENVIRONNEMENT)**, *Comment vous pouvez contribuer à faire face au changement climatique*, 21 août 2018, en ligne : <https://www.ontario.ca/fr/page/comment-vous-pouvez-contribuer-faire-face-au-changement-climatique> (page consultée le 5 mars 2019).

<sup>78</sup> **GOVERNEMENT DU QUÉBEC**, *Comment agir ?*, en ligne : <https://www.faisonslepoureux.gouv.qc.ca/fr/comment-agir> (page consultée le 4 mars 2019).

- ONU, *Guide des paresseux pour sauver la planète (et The Lazy Person's Guide to Saving the World)*<sup>79</sup>

### 3.2.2 Groupes écologistes

Six groupes écologistes, dont trois des principaux groupes canadiens — la Fondation Suzuki, Environmental Defence (Ontario), et Équiterre (Québec) — qui offrent des conseils portant explicitement sur le changement climatique, et trois groupes d'autres pays, WWF UK, WWF Suisse et Greenpeace International, qui offrent des conseils pour un mode de vie favorable à l'environnement.

- Fondation Suzuki, *Top 10 things you can do about climate change*, 3 juillet 2018<sup>80</sup> et *Four places to cut your carbon*, 5 octobre 2017<sup>81</sup>.
- Environmental Defence, *Get involved: 11 actions you can take to fight climate change*, 29 mars 2018<sup>82</sup>.
- Équiterre, *Les échelles de l'action contre le changement climatique*<sup>83</sup>.
- WWF UK, *Ten things you can do to help the environment*<sup>84</sup>.
- WWF SUISSE, *Bonnes résolutions : dix idées pour une année 2019 plus durable*<sup>85</sup>.
- Greenpeace International : *The New Year resolutions we should all have on our 2019 list*, 18 décembre 2018<sup>86</sup>.

### 3.2.3 Publication scientifique

---

<sup>79</sup> **ORGANISATION DES NATIONS UNIES (ONU)**, *Guide des paresseux pour sauver la planète*, en ligne : [https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/wp-content/uploads/sites/4/2018/12/LazyPersonGuide\\_flyer\\_FRENCH.pdf](https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/wp-content/uploads/sites/4/2018/12/LazyPersonGuide_flyer_FRENCH.pdf) (document consulté le 17 janvier 2019); **ONU**, *The lazy person's guide to saving the world*, en ligne : <https://www.un.org/sustainabledevelopment/wp-content/uploads/2018/10/LazyPersonGuide.pdf> (document consulté le 17 janvier 2019). Nous citons tantôt le texte français de ce document, tantôt le texte anglais, car les deux versions ne sont pas identiques ; le texte anglais comporte notamment une recommandation qui est absente du texte français.

<sup>80</sup> **FONDATION SUZUKI**, *Top 10 things you can do about climate change*, 3 juillet 2018, en ligne : <https://davidsuzuki.org/what-you-can-do/top-10-ways-can-stop-climate-change> (page consultée le 7 janvier 2019).

<sup>81</sup> **FONDATION SUZUKI**, *Four places to cut your carbon*, 5 octobre 2017, en ligne : <https://davidsuzuki.org/what-you-can-do/four-places-cut-carbon> (page consultée le 21 mars 2019).

<sup>82</sup> **ENVIRONMENTAL DEFENCE**, *Get involved: 11 actions you can take to fight climate change*, 29 mars 2018, en ligne : <https://environmentaldefence.ca/2018/03/29/11-actions-fight-climate-change> (page consultée le 10 janvier 2019).

<sup>83</sup> **EQUITERRE**, *Les échelles de l'action contre le changement climatique*, en ligne : <https://equiterre.org/sites/fichiers/fiche-09.pdf> (document consulté le 24 janvier 2019).

<sup>84</sup> **WWF UK**, *Ten things you can do to help the environment*, en ligne : <https://www.wwf.org.uk/thingsyoucando> (page consultée le 17 janvier 2019).

<sup>85</sup> **WWF SUISSE**, *Bonnes résolutions : dix idées pour une année 2019 plus durable*, 29 décembre 2018, en ligne : <https://www.wwf.ch/fr/stories/bonnes-resolutions-dix-idees-pour-une-annee-2019-plus-durable> (page consultée le 24 janvier 2019).

<sup>86</sup> **GREENPEACE INTERNATIONAL**, *The New Year resolutions we should all have on our 2019 list*, 18 décembre 2018, en ligne : <https://www.greenpeace.org/international/story/20114/new-year-resolutions-consumption-environment-2019> (page consultée le 24 janvier 2019).

- Seth Wynes et Kimberly A. Nicholas, *The climate mitigation gap*<sup>87</sup>. Ces chercheurs ont tenté d'établir des priorités en identifiant les actions individuelles susceptibles d'avoir les effets les plus importants en termes d'émissions de GES.

### 3.3 Le choix des recommandations

Parmi les recommandations formulées dans les sources que nous avons consultées, nous avons choisi celles qui concernaient la consommation. Cela signifie que nous ne cherchons pas à analyser l'ensemble des recommandations adressées aux individus et aux citoyens. Le recyclage, le compostage, le lavage de vêtements à l'eau froide, le jardinage, l'écoconduite, ou, dans un autre registre, la mobilisation politique, par exemple, ne sont pas abordés dans le présent travail. Ce choix n'est pas un commentaire sur l'importance de telles actions : en particulier, nous croyons que la mobilisation politique revêt une importance fondamentale pour l'avenir de la planète. Cependant, nous avons choisi de diriger notre attention vers les choix de consommation, en insistant sur les possibilités d'action des individus par le biais des achats.

Nous avons identifié au préalable quatre catégories de dépenses importantes pour les ménages canadiens : alimentation, transport, logement, épargne. Presque toutes les recommandations proposées par nos sources s'inscrivaient dans ces catégories. Nous avons écarté quelques recommandations concernant d'autres secteurs, notamment les vêtements et le tourisme.

### 3.4 L'enquête terrain

Après avoir relevé dans nos sources les recommandations pertinentes, nous avons réalisé en mars et avril 2019 une enquête terrain qui cherchait à vérifier la possibilité, pour le consommateur, de suivre, par ses achats, certaines des recommandations qui lui sont faites en vue de lutter contre les changements climatiques.

Dans le secteur de l'alimentation, nous avons examiné l'offre de produits biologiques et de produits d'origine locale dans trois supermarchés, un magasin de produits naturels, et une fruiterie de quartier à Montréal.

Dans le secteur des transports, nous avons vérifié le prix et la disponibilité de certaines voitures électriques et hybrides auprès de concessionnaires montréalais, ainsi que la possibilité d'acheter des crédits compensatoires pour les vols d'avion auprès de deux transporteurs aériens (Air Canada et WestJet).

Dans le secteur de l'habitation, nous avons vérifié le prix et la disponibilité des thermostats programmables et des ampoules à haut rendement énergétique dans trois quincailleries montréalaises (Home Depot, Home Hardware, Canadian Tire).

Dans le secteur de l'épargne, nous avons examiné auprès de trois institutions financières (Desjardins, RBC et Toronto Dominion) l'offre d'investissements évitant le pétrole et favorisant les énergies vertes et les technologies propres.

---

<sup>87</sup> WYNES, Seth et NICHOLAS, Kimberly A., *The climate mitigation gap: education and government recommendations miss the most effective individual actions*, op. cit.

## 4 Alimentation

### 4.1 Contexte

#### 4.1.1 Émissions indirectes : incertitude quant aux impacts d'un changement de comportement

Comme nous l'avons noté (section 2.1.4), lorsqu'il s'agit d'émissions indirectes, le pouvoir d'action des consommateurs est encore plus limité que dans le cas des émissions directes. La complexité du système de production alimentaire est telle qu'on ne peut savoir ce qui arriverait réellement si l'ensemble des citoyens devaient modifier leur régime alimentaire en fonction de critères environnementaux, notamment en réduisant leur consommation de viande. Cette action aurait-elle réellement pour effet de diminuer les émissions de GES en réduisant la production ? Des chercheurs britanniques estiment que les producteurs britanniques pourraient tout aussi bien réagir en cherchant à augmenter leurs exportations de viande ou de produits laitiers, faisant baisser les prix à l'échelle internationale et stimulant ainsi la consommation à l'étranger<sup>88</sup>.

#### 4.1.2 L'élevage, source importante de GES

Selon le GIEC, « *Livestock are responsible for more GHG emissions than all other food sources*<sup>89</sup> ». La FAO estime que les émissions de GES associées à l'élevage constituent 14,5 % du total des émissions d'origine humaine. La plus grande partie de ces émissions, soit 61 %, est attribuable à l'élevage des bovins, dont 20 % à l'élevage du bétail laitier ; la viande porcine compte pour 9 %, la volaille et les œufs pour 8 % des émissions<sup>90</sup>.

À l'échelle mondiale, la consommation de protéines animales ne cesse de croître, en particulier à cause de l'émergence en Chine, et dans d'autres pays autrefois très pauvres, de classes moyennes ayant des revenus suffisants pour acheter de la viande<sup>91</sup>. Compte tenu de cette tendance, et de la croissance de la population mondiale, on prévoit que, sans une réduction importante de la consommation des protéines animales, les émissions du secteur de l'élevage pourraient augmenter de 80 % d'ici 2050, passant de 2,27 à 4,1 milliards de tonnes par année. Par contre, si tous adoptaient un régime végétarien, ces émissions diminueraient de 55 %<sup>92</sup>.

Les deux principales causes des émissions de GES du secteur de l'élevage (comptant respectivement pour 45 % et 39 %, d'après la FAO) sont d'une part la production et le traitement des aliments que l'on donne à manger aux animaux, et d'autre part la fermentation entérique caractéristique des bovins et des ovins.

### Les effets du déboisement

<sup>88</sup> GARNETT, T., MATHEWSON, S., ANGELIDES, P. et BORTHWICK, F., *Policies and actions, op. cit.*, pp. 9, 12-13.

<sup>89</sup> GIEC, *Special report: Global warming of 1.5°C, op.cit.*, chapitre 4, p. 327.

<sup>90</sup> GERBER, P.J., STEINFELD, H., HENDERSON, B., MOTTET, A., OPIO, C., DIJKMAN, J., FALCUCCI, A. et TEMPIO, G., *Tackling climate change through livestock – A global assessment of emissions and mitigation opportunities*, Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), Rome, 2013, p. xii, en ligne : <http://www.fao.org/3/a-i3437e.pdf> (document consulté le 12 janvier 2019).

<sup>91</sup> WATTS, Jonathan, *More wealth, more meat. How China's rise spells trouble*, The Guardian, 30 mai 2008, en ligne : <https://www.theguardian.com/environment/2008/may/30/food.china1> (page consultée le 22 janvier 2019).

<sup>92</sup> CHUNG, Emily, *Bad news: eating local, organic won't shrink your carbon footprint*, CBC News, 7 novembre 2017, en ligne : <https://www.cbc.ca/news/technology/local-organic-carbon-footprint-1.4389910> (page consultée le 23 mars 2019).

L'élevage est actuellement en croissance à l'échelle planétaire<sup>93</sup>, et cette croissance suppose un déboisement important qui permet aux producteurs de consacrer davantage de surfaces soit aux pâturages, soit à la production agricole d'aliments pour les animaux. Dans le calcul des GES attribués à l'élevage, on inclut par conséquent les émissions associées à la destruction de ces forêts. En effet, le déboisement en lui-même est source de GES.

*La déforestation émet des gaz à effet de serre pour deux raisons principales : la combustion et la décomposition [des arbres]. Les agriculteurs utilisent le feu pour se débarrasser des parties non exploitables des arbres, telles que souches et cimes, ou même le tronc quand leurs besoins en bois sont déjà pourvus. [...] Les émissions de gaz à effet de serre issues de la combustion de la biomasse sont principalement composées de CO<sub>2</sub>, mais du méthane (CH<sub>4</sub>) et du protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) sont également émis. [...] [L]orsqu'une forêt est déboisée, son stock de carbone est entièrement libéré dans l'atmosphère dans un délai de dix ans<sup>94</sup>.*

### Élevage et affectation des sols

L'élevage a également des effets indirects sur le climat en ce qu'il exige des surfaces considérables qui sont ainsi soustraites à d'autres utilisations. Selon la FAO, « *Les pâturages et les terres arables consacrées à la production de fourrages représentent près de 80 pour cent de l'ensemble des terres agricoles mondiales*<sup>95</sup> ». Or, l'utilisation de surfaces aussi importantes pour nourrir les animaux, au lieu de nourrir directement les êtres humains, constitue une utilisation profondément inefficace des sols. En adoptant un régime alimentaire axé sur les protéines végétales, les humains pourraient diminuer la forte pression qu'ils exercent actuellement sur les terres arables et libérer ainsi des surfaces qu'on pourrait consacrer à d'autres fins, notamment au reboisement. Celui-ci, selon une étude récente, serait d'ailleurs un moyen indispensable pour combattre les changements climatiques grâce au captage du carbone<sup>96</sup>.

Ici encore, l'action des consommateurs qui réduiraient leur consommation de viande est à la fois incontournable pour sauver la planète et d'une portée dérisoire, puisque les décisions concernant l'affectation des sols leur échappent entièrement.

---

<sup>93</sup> FAO, *Animal production and health: Livestock and environment*, 22 novembre 2013, en ligne : <http://www.fao.org/ag/againfo/themes/en/Environment.html> (page consultée le 11 juin 2019).

<sup>94</sup> BELLASSEN, Valentin, CRASSOUS, Renaud, DIETZSCH, Laura et SCHWARTZMAN, Stephan, *Réduction des émissions dues à la déforestation et à la dégradation des forêts : quelle contribution de la part des marchés du carbone ?*, Étude Climat, n° 14, septembre 2008, Mission Climat de la Caisse des dépôts, Paris, p. 6, en ligne : [http://www.cdcclimat.com/IMG/pdf/14\\_Etude\\_Climat\\_FR\\_Deforestation\\_et\\_marches\\_du\\_carbone.pdf](http://www.cdcclimat.com/IMG/pdf/14_Etude_Climat_FR_Deforestation_et_marches_du_carbone.pdf) (document consulté le 10 juin 2019).

<sup>95</sup> FAO, *Production animale*, en ligne : <http://www.fao.org/animal-production/fr> (page consultée le 11 juin 2019).

<sup>96</sup> GRISCOM, Bronson W., et coll., *Natural climate solutions*, Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS), vol. 114, n° 44, 31 octobre 2017, p. 11648, en ligne : <https://www.pnas.org/content/pnas/114/44/11645.full.pdf> (document consulté le 8 juin 2019).

## Fermentation entérique des ruminants

Les animaux herbivores produisent du méthane lorsque la nourriture qu'ils ont mangée fermente dans leur intestin. Cette production de méthane est particulièrement importante dans le cas des ruminants, qui comprennent notamment les bœufs, les chèvres et les moutons<sup>97</sup>. C'est ce qui explique les émissions de GES importantes associées à l'élevage des ruminants (et particulièrement des bovins), alors que l'élevage des cochons et des poulets est moins nocif en termes d'effets sur le climat.

## Élevage : autres facteurs suscitant des GES

L'élevage utilise des combustibles fossiles à toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement. De plus, il faut tenir compte, dans l'empreinte carbone de l'élevage, des émissions causées par le traitement et le transport des produits animaux. Selon la FAO, celles-ci représentent 6 % des émissions associées à l'élevage<sup>98</sup>.

## Production de viande et de produits laitiers : des effets considérables... et une contribution importante du Canada

Alors que de nombreux citoyens sont au courant des effets dévastateurs de l'utilisation des combustibles fossiles, les conséquences nocives de l'élevage sur les émissions de GES sont beaucoup moins connues. Pourtant, les émissions combinées des cinq géants mondiaux de la production de viande et de produits laitiers — JBS, Tyson, Cargill, DFA, et Fonterra — sont équivalentes à celles d'ExxonMobil, et nettement supérieures à celles de Shell ou de BP<sup>99</sup>.

Le Canada est un important producteur de combustibles fossiles ; il se classe aussi parmi les principaux responsables de la production de viande et de produits laitiers dans le monde.

*Sur le plan géographique, la plupart des émissions du secteur de la viande et des produits laitiers proviennent d'un petit nombre de pays ou de régions ayant de vastes étendues terrestres. Les principaux responsables sont les grandes régions exportatrices de viande et de produits laitiers : les États-Unis et le Canada ; l'Union européenne (UE) ; le Brésil et l'Argentine ; l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Ces régions [...] ont une production excédentaire et une consommation élevée de viande et de produits laitiers par habitant. Ces pays représentent 43 % des émissions mondiales totales provenant de la production de viande et de produits laitiers, même s'ils ne représentent que 15 % de la population mondiale [...]. Ce sont aussi les pays où la plupart des grandes entreprises de viande et de produits laitiers sont implantées<sup>100</sup>.*

---

<sup>97</sup> **GIEC**, *Lignes directrices 2006 pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre*, vol. 4 : Agriculture, foresterie et autres affectations des terres, 2006, pp. 10.27-10.28, en ligne : [https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/french/pdf/4\\_Volume4/V4\\_10\\_Ch10\\_Livestock.pdf](https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/french/pdf/4_Volume4/V4_10_Ch10_Livestock.pdf) (document consulté le 11 juin 2019).

<sup>98</sup> **GERBER**, P.J., et coll., *Tackling climate change through livestock – A global assessment of emissions and mitigation opportunities*, *op.cit.*, p. xii.

<sup>99</sup> **GRAIN** et **IATP (INSTITUTE FOR AGRICULTURE AND TRADE POLICY)**, *Émissions impossibles : Comment les grandes entreprises du secteur de la viande et des produits laitiers réchauffent la planète*, juillet 2018, p. 6, en ligne : [https://www.iatp.org/sites/default/files/2018-07/Emissions\\_impossible\\_FR\\_web.pdf](https://www.iatp.org/sites/default/files/2018-07/Emissions_impossible_FR_web.pdf) (document consulté le 7 avril 2019).

<sup>100</sup> *Ibid.*, p. 7.

Le Canada est l'un des sept principaux pays exportateurs de viande de bœuf et fait partie d'un groupe de quatre pays responsables de plus de 90 % des exportations mondiales de porc<sup>101</sup>. Cargill et JBS, deux des trois premières entreprises mondiales du secteur agroalimentaire, sont des « acteurs majeurs de la transformation de la viande bovine et porcine au Canada »<sup>102</sup>. Le Canada est également l'un des pays où les dix premières entreprises mondiales du secteur laitier concentrent leur production<sup>103</sup>.

#### 4.1.3 Alimentation : autres enjeux

Comme nous l'avons vu, dans le domaine de l'alimentation, l'élevage est la plus grande source de GES. Cependant, des produits végétaux ont également une forte empreinte carbone, qu'il s'agisse de monocultures qui menacent les forêts — outre le soya largement canalisé vers l'élevage, on retrouve dans cette catégorie des produits consommés directement par les humains, comme l'huile de palme ou le cacao<sup>104</sup> — ou d'un produit comme le sirop d'érable du Québec dont les bouilloires utilisent le pétrole à la hauteur d'un demi-litre par litre de sirop<sup>105</sup>. De plus, l'agriculture conventionnelle utilise des pesticides et des engrais qui ont des effets destructeurs sur les écosystèmes. Ainsi, le consommateur soucieux de lutter contre les changements climatiques et de protéger les écosystèmes aura besoin d'information, d'incitatifs et de soutien pour pouvoir choisir des aliments produits dans le respect de l'environnement.

Enfin, le transport des aliments, et leur emballage, suscitent également des émissions de GES.

## 4.2 Survol des recommandations

En ce qui concerne l'alimentation, les sources consultées mettent de l'avant cinq recommandations.

1. Manger uniquement, ou surtout, des protéines végétales
2. Manger des aliments biologiques ou produits de façon durable
3. Manger des produits d'origine locale
4. Acheter dans des commerces de proximité
5. Privilégier les produits non emballés, ou éviter le plastique, ou éviter le plastique non recyclable

---

<sup>101</sup> *Ibid.*, pp. 6-8.

<sup>102</sup> *Ibid.*, p. 14.

<sup>103</sup> *Ibid.*, p. 20, note 28.

<sup>104</sup> VALO, Martine, *Dix-sept mesures pour lutter contre la déforestation dans le monde*, Le Monde, 14 novembre 2018, en ligne : [https://www.lemonde.fr/planete/article/2018/11/14/pour-freiner-la-deforestation-la-france-s-engage-a-reduire-ses-importations-de-produits-agricoles\\_5383271\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2018/11/14/pour-freiner-la-deforestation-la-france-s-engage-a-reduire-ses-importations-de-produits-agricoles_5383271_3244.html) (page consultée le 12 juin 2019).

<sup>105</sup> TANGUAY, François, *Attaquer la Régie de l'énergie, un mauvais choix*, Le Devoir, 12 juin 2019, en ligne : <https://www.ledevoir.com/opinion/idees/556494/hydro-quebec-attaquer-la-regie-de-l-energie-un-mauvais-choix> (page consultée le 12 juin 2019).

## 4.3 Les recommandations

### 4.3.1 Manger uniquement, ou surtout, des protéines végétales

#### 4.3.1.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

Cette recommandation sur la consommation exclusive ou prédominante de protéines végétales est presque unanime ; seules nos sources gouvernementales ne la mentionnent pas<sup>106</sup>. Elle est mise de l'avant par six groupes environnementaux (Fondation Suzuki, Environmental Defence, Équiterre, WWF UK, WWF Suisse, Greenpeace)<sup>107</sup> et par l'ONU<sup>108</sup>. Elle fait partie des priorités identifiées par Wynes et Nicholas<sup>109</sup>.

#### 4.3.1.2 JUSTIFICATION DE LA RECOMMANDATION

Nous avons expliqué plus haut (section 4.1.1) en quoi l'élevage est source de GES. L'importance d'une réduction de notre consommation de protéines animales est confirmée par un grand nombre d'études scientifiques, dont nous ne citerons que quelques-uns des résultats.

- Le GIEC affirme que la modification des choix alimentaires en faveur d'aliments qui suscitent moins d'émissions et exigent moins de terres aurait l'effet de réduire les émissions de GES : il s'agit de l'un des scénarios « *high confidence* », c'est-à-dire qui suscitent la plus forte adhésion des scientifiques ayant contribué au rapport<sup>110</sup>.
- Un même aliment peut avoir une empreinte écologique très différente selon le lieu et le mode de production. Mais malgré les variations parfois importantes qu'on a pu observer, les produits d'origine animale ont invariablement des impacts supérieurs à ceux des produits d'origine végétale. L'adoption d'un régime alimentaire à base de plantes pourrait réduire de 73 % les émissions associées à la nourriture et diminuer de 76 % les superficies requises par l'agriculture à l'échelle planétaire, ce qui permettrait de renaturaliser une part importante des terres actuellement consacrées à la production alimentaire<sup>111</sup>.
- L'adoption d'un régime alimentaire basé sur des principes durables peut entraîner des réductions de GES atteignant, dans certains cas, 70 à 80 % ; « *reductions in*

---

<sup>106</sup> Le fait que le Canada soit l'un des grands pays producteurs de viande et de produits laitiers explique peut-être le silence, au pays, sur cette question.

<sup>107</sup> **FONDATION SUZUKI**, *Top 10 things you can do about climate change*, op. cit.; **ENVIRONMENTAL DEFENCE**, *Get involved: 11 actions you can take to fight climate change*, op. cit.; **EQUITERRE**, *Les échelles de l'action contre le changement climatique*, op. cit.; **GREENPEACE INTERNATIONAL**, *The New Year resolutions we should all have on our 2019 list*, op.cit.; **WWF UK**, *Ten things you can do to help the environment*, op. cit.; **WWF SUISSE**, *Bonnes résolutions : dix idées pour une année 2019 plus durable*, op. cit.

<sup>108</sup> **ONU**, *Guide des paresseux pour sauver la planète*, op. cit.

<sup>109</sup> **WYNES**, Seth et **NICHOLAS**, Kimberly A., *The climate mitigation gap: education and government recommendations miss the most effective individual actions*, op. cit.

<sup>110</sup> **GIEC**, *Special report: Global warming of 1.5°C*, op.cit., chapitre 4, p. 316.

<sup>111</sup> **UNIVERSITY OF OXFORD**, *Research reveals how the same foods create markedly different environmental impacts*, ScienceDaily, 31 mai 2018, en ligne : <https://www.sciencedaily.com/releases/2018/05/180531143008.htm> (page consultée le 16 mars 2019); **POORE**, J. et **NEMECEK**, T., *Reducing food's environmental impacts through producers and consumers*, Science, 360, pp. 987–992, 1<sup>er</sup> juin 2018, en ligne : <https://science.sciencemag.org/content/sci/360/6392/987.full.pdf> (document consulté le 16 mars 2019).

*environmental footprints were generally proportional to the magnitude of animal-based food restriction*<sup>112</sup> ».

- Une analyse des habitudes de 56 000 résidents du Royaume-Uni a démontré que les régimes alimentaires comprenant plus de 100 g de viande par jour étaient associés à des émissions quotidiennes de 7,2 kg de CO<sub>2</sub> ; les régimes végétariens ou comportant du poisson en produisaient 3,8 kg, et les régimes végétaliens, 2,9 kg<sup>113</sup>.
- Des chercheurs ont comparé l'effet, sur la réduction des GES associés à l'agriculture, de trois types d'intervention : productivité accrue de l'élevage, mise en œuvre de mesures techniques d'atténuation des émissions de l'élevage, réduction de la consommation de viande et de produits laitiers. Leur conclusion : « *reduced ruminant meat and dairy consumption will be indispensable for reaching the 2°C target with a high probability, unless unprecedented advances in technology take place*<sup>114</sup> ».

#### 4.3.1.3 IMPORTANCE DE LA RECOMMANDATION

Une diminution de 75 % de la consommation de viande et de produits laitiers à l'échelle de la planète d'ici 2050 pourrait réduire de 7,4 gigatonnes les émissions de GES ; à titre de comparaison, les émissions totales du secteur des transports en 2010 s'élèvent à 7 gigatonnes. Une réduction de moindre envergure pourrait quand même avoir un effet marqué : on estime, par exemple, que si les Américains éliminaient la viande un jour par semaine, ils pourraient supprimer jusqu'à 1,3 gigatonne d'émissions de GES par année, soit l'équivalent de la disparition de 273 millions de voitures<sup>115</sup>.

#### 4.3.1.4 DISSONANCE COGNITIVE

Cette recommandation concernant le rejet ou la forte diminution des protéines animales dans notre alimentation est celle, dans notre corpus de recommandations, qui suscite la plus grande controverse parmi les intervenants non scientifiques s'exprimant sur Internet et dans les médias. Elle provoque aussi de fortes réactions chez de nombreux consommateurs.

<sup>112</sup> ALEKSANDROWICZ, L., GREEN, R., JOY, E.J.M., SMITH, P. et HAINES, A., *The impacts of dietary change on greenhouse gas emissions, land use, water use, and health: a systematic review*, PLoS ONE, vol. 11, n° 11, 3 novembre 2016, en ligne : <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5094759/pdf/pone.0165797.pdf> (document consulté le 17 janvier 2019).

<sup>113</sup> SCARBOROUGH, Peter, APPLEBY, Paul N., MIZDRAK, Anja, BRIGGS, Adam D. M., TRAVIS, Ruth C., BRADBURY, Kathryn E. et KEY, Timothy, *Dietary greenhouse gas emissions of meat-eaters, fish-eaters, vegetarians and vegans in the UK*, Climatic Change, n° 125, 2014, pp. 179–192 en ligne : <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007%2Fs10584-014-1169-1.pdf> (document consulté le 8 janvier 2019).

<sup>114</sup> HEDENUS, Fredrik, WIRSENIUS, Stefan et JOHANSSON, Daniel J. A., *The importance of reduced meat and dairy consumption for meeting stringent climate change targets*, Climatic Change, n° 124, 2014, pp. 79-91, en ligne : <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007%2Fs10584-014-1104-5.pdf> (document consulté le 10 juin 2019).

<sup>115</sup> KIM, B., NEFF, R., SANTO, R. et VIGORITO, J., *The importance of reducing animal product consumption and wasted food in mitigating catastrophic climate change*, Baltimore (Maryland), Johns Hopkins Center for a Livable Future, 2015, pp. 3-4, en ligne : [https://www.jhsph.edu/research/centers-and-institutes/johns-hopkins-center-for-a-livable-future/\\_pdf/research/clf\\_reports/importance-of-reducing-animal-product-consumption-and-wasted-food-in-mitigating-catastrophic-climate-change.pdf](https://www.jhsph.edu/research/centers-and-institutes/johns-hopkins-center-for-a-livable-future/_pdf/research/clf_reports/importance-of-reducing-animal-product-consumption-and-wasted-food-in-mitigating-catastrophic-climate-change.pdf) (document consulté le 7 mai 2019).

## Débat sur les coûts environnementaux comparatifs des protéines animales et végétales

D'une part, de l'information circule concernant la nocivité des moyens mis en œuvre pour assurer certaines récoltes agricoles (amandes, quinoa, avocats, etc.)<sup>116</sup>. Ainsi, les consommateurs peuvent de façon légitime se demander si la production de nourritures végétales n'est pas tout aussi néfaste que l'élevage. Il semble toutefois que l'élevage produit davantage de GES que la production agricole, même lorsque celle-ci a des impacts désastreux<sup>117</sup>. Et de toute façon, à moins de s'approvisionner exclusivement auprès de petits producteurs artisanaux, on a de fortes chances de consommer viande et produits laitiers provenant d'animaux nourris avec les produits de l'agriculture industrielle, de sorte qu'on ne fait qu'ajouter aux ravages de celle-ci.

Enfin, certains soutiennent que l'élevage, correctement pratiqué, est en fait bénéfique pour l'environnement. Les arguments en faveur de la consommation de protéines d'origine animale concernent généralement les animaux nourris par le pâturage ; dans l'idéal, ces pâturages seraient situés sur des terres peu propices à l'agriculture, et ils seraient en outre des capteurs de carbone<sup>118</sup>. Un autre argument voudrait que le fumier animal soit nécessaire à l'agriculture si l'on veut écarter les engrais de synthèse, nocifs pour l'environnement.

Des scientifiques ont toutefois rejeté ces arguments dans un rapport détaillé datant de 2017<sup>119</sup>. Nous n'approfondirons pas ici ces questions, qui nous amèneraient trop loin de notre sujet. Nous voulons surtout noter ici que le consommateur se trouve confronté à des arguments contradictoires qui risquent de renforcer son inertie ; il aurait besoin d'une source crédible d'information solide, cohérente, et fondée sur la science.

## Autres questions concernant cette recommandation

Notons enfin que, selon une étude des habitudes alimentaires de 153 personnes en Italie, le régime alimentaire omnivore avait, dans l'ensemble, l'empreinte carbone la plus forte, mais que certains végétariens et végétaliens avaient néanmoins des impacts environnementaux plus importants que certains omnivores. D'autre part, l'empreinte carbone des ovo-lactovégétariens était à peu près la même que celle des végétaliens. Cette étude confirme que la simplicité des

---

<sup>116</sup> Voir, par exemple : **NAYLOR**, Tony, *Ditch the almond milk: why everything you know about sustainable eating is probably wrong*, The Guardian, 5 septembre 2018, en ligne : <https://www.theguardian.com/food/2018/sep/05/ditch-the-almond-milk-why-everything-you-know-about-sustainable-eating-is-probably-wrong> (page consultée le 7 janvier 2019); **MILLS**, Emma, *Why your avocado toast could be destroying Mexican forests*, The Telegraph, 17 août 2016, en ligne : <https://www.telegraph.co.uk/food-and-drink/news/why-your-avocado-toast-could-be-destroying-mexican-forests> (page consultée le 24 janvier 2019); **HOWELL**, Madeleine et **MAY**, Gareth, *The hidden cruelty of the cashew industry – and the other fashionable foods that aren't as virtuous as they appear*, The Telegraph, 4 avril 2019, en ligne : <https://www.telegraph.co.uk/food-and-drink/news/healthy-foods-that-are-ruining-the-environment> (page consultée le 8 avril 2019).

<sup>117</sup> Voir notamment **POORE** et **NEMECEK**, op. cit., p. 4 : « We find that the impacts of the lowest-impact animal products exceed average impacts of substitute vegetable proteins across GHG emissions, eutrophication, acidification (excluding nuts), and frequently land use ».

<sup>118</sup> Le journaliste britannique George Monbiot présente (et démolit) les arguments avancés par l'un des défenseurs de cette théorie, Allan Savory. **MONBIOT**, George, *Eat more meat and save the world: the latest implausible farming miracle*, The Guardian, 4 août 2014, en ligne : <https://www.theguardian.com/environment/georgemonbiot/2014/aug/04/eat-more-meat-and-save-the-world-the-latest-implausible-farming-miracle> (page consultée le 25 mars 2019).

<sup>119</sup> **GARNETT**, Tara, **GODDE**, Cecile, **MULLER**, Adrian, et coll., *Grazed and confused?*, Food Climate Research Network, University of Oxford, 2017, en ligne : [https://www.fcrcn.org.uk/sites/default/files/project-files/fcrn\\_gnc\\_report.pdf](https://www.fcrcn.org.uk/sites/default/files/project-files/fcrn_gnc_report.pdf) (document consulté le 11 avril 2019).

préceptes alimentaires en matière de GES peut se heurter à la complexité des effets causés par des choix réels<sup>120</sup>.

#### 4.3.1.5 OBSTACLES

##### Déserts alimentaires

La recommandation vise un régime alimentaire basé avant tout sur des aliments d'origine végétale. Or, comme nous le verrons ci-dessous (section 4.3.4.3), une certaine proportion de citoyens canadiens vivent dans des quartiers défavorisés où ils n'ont pas facilement accès à des aliments frais. En particulier, pour ces citoyens, les fruits et légumes frais sont souvent absents des commerces de proximité.

#### 4.3.1.6 INÉGALITÉS

Depuis quelques années, on constate que le prix des fruits et légumes augmente au Canada<sup>121</sup>, tandis que celui de la viande (et notamment du bœuf) a tendance à diminuer. Un rapport récent prévoit que ces deux tendances se maintiendront en 2019, avec une hausse prévue de 4 à 6 % du prix des légumes<sup>122</sup>.

Dans ce contexte, il est particulièrement difficile de convaincre les ménages démunis de manger surtout des nourritures végétales. Un rapport de 2016 indiquait d'ailleurs que les ménages les plus pauvres avaient réagi à une forte hausse des prix des fruits et légumes en diminuant leur consommation de ces produits<sup>123</sup>.

La directrice d'un OSBL qui cherche à agir sur les déterminants sociaux de la santé soulignait lors d'une entrevue : « *if you live on social assistance or a pension or you are working for minimum wage, you are unlikely to be able to afford the kind of healthy diet recommended in Canada's Food Guide*<sup>124</sup> ».

---

<sup>120</sup> **ROSI**, Alice, et coll., *Environmental impact of omnivorous, ovo-lacto-vegetarian, and vegan diet*, Scientific Reports, 7, 6105, 21 juillet 2017, p. 1, en ligne : <https://www.nature.com/articles/s41598-017-06466-8.pdf> (document consulté le 16 mars 2019).

<sup>121</sup> **ROLLIN**, Anne-Marie, *L'augmentation des prix des aliments entre 2007 et 2012*, Statistique Canada, en ligne : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/fr/pub/11-626-x/11-626-x2013027-fra.pdf> (document consulté le 24 mars 2019) ; **MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION DU QUÉBEC (MAPAQ)**, *Prix des aliments : une accalmie en 2017 et une hausse modérée pour 2018*, Bioclips, vol. 26, n° 5, 20 février 2018, p. 2, en ligne : [https://www.mapaq.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/Bioclips/BioClips2018/Volume\\_26\\_no5.pdf](https://www.mapaq.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/Bioclips/BioClips2018/Volume_26_no5.pdf) (document consulté le 24 mars 2019).

<sup>122</sup> **UNIVERSITÉ DALHOUSIE** et **UNIVERSITÉ DE GUELPH**, *Rapport canadien sur les prix alimentaires à la consommation 2019*, 2018, en ligne : <https://cdn.dal.ca/content/dam/dalhousie/pdf/management/News/News%20&%20Events/Canada%20Food%20Price%20Report%20FRE%202019.pdf> (document consulté le 23 mars 2019).

<sup>123</sup> **ROY**, Audrey, *Hausse de prix : un Canadien sur quatre mange moins de fruits et légumes frais*, Radio-Canada, 6 juin 2016, en ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/785318/prix-legumes-fruits-etude-consommation-sylvain-charlebois> (page consultée le 24 mars 2019).

<sup>124</sup> **NOAKES**, Susan, *Your grocery bill could rise 3.5% in 2019, study predicts*, CBC News, 4 décembre 2018, en ligne : <https://www.cbc.ca/news/business/canada-food-price-report-2019-1.4930130> (page consultée le 23 mars 2019).

La diminution du prix du bœuf serait liée à la diminution de la demande, car les consommateurs canadiens en mangent moins qu'autrefois<sup>125</sup> – une tendance particulièrement marquée chez les jeunes<sup>126</sup>. Nous constatons ici l'un des effets pervers du comportement qu'on veut encourager.

#### 4.3.1.7 ANALYSES ET EXEMPLES : QUELLES SONT LES POSSIBILITÉS ?

Les États interviennent très peu pour favoriser un recentrage de l'alimentation sur les protéines végétales ; ils se contentent généralement, au mieux, d'incorporer la recommandation de manger moins de viande à leurs conseils en matière de saine alimentation. Selon Garnett et coll., « *We have found no real life policy driven interventions aimed at reducing meat consumption*<sup>127</sup> ». Dans la mesure où des telles politiques existent, le GIEC signale qu'elles ont peu d'impact : « *evidence of successful policies to modify dietary choices remains limited*<sup>128</sup> ».

D'autres chercheurs britanniques estiment que l'État est prisonnier d'un cycle d'inertie : craignant les réactions négatives du public, il n'intervient pas pour inciter les gens à modifier leurs habitudes alimentaires ; le public, n'étant pas informé, n'interpelle pas l'État à ce sujet ; l'État est ainsi d'autant moins porté à agir. Et du fait de l'inaction gouvernementale, on a peu de données sur l'efficacité des interventions possibles<sup>129</sup>. Il revient à l'État de briser ce cycle.

### Campagnes d'information et de sensibilisation

Largement perçues comme l'une des seules interventions facilement réalisables par l'État (s'il parvient à échapper ou à résister au lobby de l'industrie agro-alimentaire), les campagnes d'information ou de sensibilisation sont également critiquées en raison de leur peu d'effet. Selon l'ADEME :

*...les campagnes génériques d'information et de prévention en nutrition ont peu d'impact à court terme sur les comportements lorsqu'elles sont utilisées seules, notamment dans un contexte où les messages sont nombreux et parfois contradictoires. A contrario, des stratégies ciblées sur certaines populations ou périodes de la vie plus propices au changement, peuvent s'avérer plus efficaces*<sup>130</sup>.

Ainsi, la Commission européenne souligne que parmi les interventions visant à faire augmenter la consommation de fruits et de légumes, les campagnes médiatiques offrant de l'information générale, l'étiquetage des aliments, et les taxes à la consommation ont moins d'impact qu'une approche ciblant spécifiquement les écoles et proposant des activités aux élèves<sup>131</sup>.

Quelles que soient les lacunes des campagnes d'information générale, cependant, elles sont manifestement un prérequis incontournable pour tout changement dans les comportements des consommateurs. Par exemple, un nombre important de consommateurs ne sont pas du tout conscients des effets nocifs de l'élevage sur les émissions de GES ; en l'absence de cette

<sup>125</sup> UNIVERSITÉ DALHOUSIE et UNIVERSITÉ DE GUELPH, *Rapport canadien sur les prix alimentaires à la consommation 2019*, op. cit., p. 16.

<sup>126</sup> NOAKES, Susan, *Your grocery bill could rise 3.5% in 2019*, op. cit.

<sup>127</sup> GARNETT, T., MATHEWSON, S., ANGELIDES, P. et BORTHWICK, F., *Policies and actions to shift eating patterns: what works?*, op. cit., p. 75.

<sup>128</sup> GIEC, *Special report: Global warming of 1.5°C*, op.cit., chapitre 4, p. 316.

<sup>129</sup> WELLESLEY, Laura, HAPPER, Catherine et FROGGATT, Anthony, *Changing climate, changing diets*, op.cit., pp. vii, 5, 16.

<sup>130</sup> ADEME, *Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des Français en 2030*, op.cit., p. 33.

<sup>131</sup> COMMISSION EUROPÉENNE, *Policies to encourage sustainable consumption*, op.cit., p. 108.

information, ils n'ont aucune raison de modifier leurs habitudes. « *Raising awareness is the first step, not the solution*<sup>132</sup> ».

*There is a significant awareness gap around the role of meat and dairy consumption in driving climate change, owing in part to a lack of government and media signalling*<sup>133</sup>.

### Taxer la viande en raison de son empreinte carbone

Il est parfois proposé de taxer la viande en raison de son empreinte carbone. Cette mesure a été débattue récemment par les parlements allemand et danois, et certains jugent qu'elle sera inévitablement adoptée dans certains pays d'ici 5 à 10 ans<sup>134</sup> en raison de la crise climatique.

La taxe est attirante parce qu'on pense qu'à la différence des campagnes d'information génériques, elle pourrait avoir un effet dissuasif réel : « *mounting evidence does [...] suggest that combinations of taxes and subsidies can be effective in shifting consumption* »<sup>135</sup>. Les mesures qui visent directement le marché seraient plus intrusives, mais aussi plus efficaces que celles qui visent l'information<sup>136</sup>.

Cependant, il y a un risque important que ce type de mesure soit régressif, frappant beaucoup plus durement les ménages pauvres que les ménages aisés (Pour être efficace, la taxe ne peut être trop faible). Parmi les mesures de compensation proposées, on cite la possibilité de subventionner l'achat de fruits et légumes ou d'autres nourritures végétales — une mesure qui pourrait, elle aussi, bénéficier surtout aux ménages aisés —, ou de consacrer l'argent de la taxe à des initiatives de santé publique ou à des bons d'échange destinés aux ménages à faible revenu<sup>137</sup>.

À notre avis, il faudrait prévoir pour les ménages moins nantis des mesures de compensation extrêmement robustes avant qu'on ne puisse envisager une telle mesure, dont on comprend toutefois l'intérêt.

### Étiquetage carbone obligatoire des aliments

Le chercheur Joseph Poore, de l'université d'Oxford, recommande l'étiquetage obligatoire des aliments en fonction de leur empreinte environnementale<sup>138</sup>. Une version possible de cette

---

<sup>132</sup> WELLESLEY, Laura et coll., *Changing climate, changing diets*, op.cit., pp. vii-viii.

<sup>133</sup> *Ibid.*, p. 33.

<sup>134</sup> CARRINGTON, Damian, *Meat tax 'inevitable' to beat climate and health crises, says report*, 11 décembre 2017, The Guardian, en ligne : <https://www.theguardian.com/environment/2017/dec/11/meat-tax-inevitable-to-beat-climate-and-health-crises-says-report> (page consultée le 12 mai 2019).

<sup>135</sup> GARNETT, T., et coll., *Policies and actions to shift eating patterns: what works?*, op. cit., p. 78.

<sup>136</sup> BRAMBILA-MACIAS, J., SHANKAR, B., CAPACCI, S., MAZZOCCHI, M., PEREZ CUETO EULERT, F. J. A., VERBEKE, W. et TRAILL, W. B., *Policy interventions to promote healthy eating: a review of what works, what does not, and what is promising*, Food and Nutrition Bulletin, 32(4), 2011, p. 371, en ligne : [https://www.researchgate.net/publication/224970339\\_Policy\\_Interventions\\_to\\_Promote\\_Healthy\\_Eating\\_A\\_Review\\_of\\_What\\_Works\\_What\\_Does\\_Not\\_and\\_What\\_is\\_Promising](https://www.researchgate.net/publication/224970339_Policy_Interventions_to_Promote_Healthy_Eating_A_Review_of_What_Works_What_Does_Not_and_What_is_Promising) (page consultée le 25 février 2019).

<sup>137</sup> Voir à ce sujet SPRINGMANN, Marco, et coll., *Mitigation potential and global health impacts from emissions pricing of food commodities*, Nature Climate Change, vol. 7, 2017, p.1, en ligne :

<https://www.nature.com/articles/nclimate3155> (résumé consulté le 4 février 2017).

<sup>138</sup> POORE, Joseph, *We label fridges to show their environmental impact – why not food?*, The Guardian, 10 octobre 2018, en ligne : <https://www.theguardian.com/environment/2018/oct/10/we-label-fridges-to-show-their-environmental-impact-why-not-food> (page consultée le 12 mai 2019).

étiquette indiquerait, pour chaque aliment, la quantité d'eau exigée pour le produire, la quantité de GES émis, la quantité de pesticides utilisés, et l'impact de la production sur la biodiversité.

Selon lui, l'étiquetage obligatoire aurait trois conséquences importantes. Tout d'abord, l'ensemble des producteurs seraient obligés de mesurer leurs impacts en utilisant les mêmes méthodes (les outils numériques permettant de ce faire existent déjà et ne coûtent rien ou presque), et ils auraient à rendre des comptes à cet égard.

En deuxième lieu, l'étiquetage permettrait aux consommateurs qui se préoccupent de l'impact environnemental de leur consommation de faire des choix éclairés. À l'heure actuelle, des produits identiques en termes d'apparence, de goût et de prix peuvent avoir des empreintes très différentes : par exemple, les producteurs de bœuf les plus nocifs en termes de GES peuvent susciter des émissions supérieures de 1 000 % à celles des producteurs ayant le moins d'impact. Grâce à l'étiquette, le consommateur pourrait faire la différence entre ces produits.

Enfin, l'étiquetage environnemental obligatoire permettrait de recueillir des données sur le système alimentaire, qui pourraient être utilisées pour élaborer de meilleures politiques, instaurer ou revoir des mesures de taxation ou de subventions, par exemple, qui seraient basées sur l'empreinte réelle de la production. À l'heure actuelle, les agriculteurs à l'échelle de la planète reçoivent des milliards de dollars en subventions qui ne sont presque jamais liées aux questions environnementales.

Poore estime que les étiquettes environnementales existantes ont peu d'impact parce qu'elles sont volontaires, ce qui fait que seuls les producteurs vertueux les affichent. Or on sait que les consommateurs sont plus portés à éviter un produit nocif qu'à adopter un produit vertueux. De plus, ces étiquettes actuelles sont nombreuses et le consommateur ne s'y retrouve pas. L'avantage d'une étiquette obligatoire et uniforme irait donc de soi.

### **France : étiquette « zéro déforestation »**

La Stratégie nationale de lutte contre la déforestation importée 2018-2030, annoncée par le gouvernement français en novembre 2018, comprend deux mesures qui touchent les consommateurs : une campagne d'information grand public « *sur les liens entre consommation et déforestation importée, afin de favoriser la consommation de produits ne contribuant pas à la déforestation* », et l'élaboration d'un label « zéro déforestation » pour guider les consommateurs dans leurs choix<sup>139</sup>.

Ces mesures ne concernent pas exclusivement l'élevage, ni même l'agriculture, mais ciblent néanmoins l'un des éléments les plus destructeurs de ces deux pratiques. En transmettant aux consommateurs l'information sur ce sujet, le gouvernement leur donne la possibilité de faire des choix pour lutter contre les changements climatiques.

---

<sup>139</sup> RÉPUBLIQUE FRANÇAISE – MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, *Stratégie nationale de lutte contre la déforestation importée 2018-2030*, novembre 2018, pp. 28 et 30, en ligne : [https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.11.14\\_SNDI\\_0.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.11.14_SNDI_0.pdf) (document consulté le 12 juin 2019).

#### 4.3.1.8 POLITIQUES AU CANADA ET AU QUÉBEC

Notre recherche n'a fait apparaître aucune politique gouvernementale qui viserait à encourager les consommateurs à consommer protéines végétales au détriment des protéines animales.

Tout au plus le Guide alimentaire canadien encourage-t-il la consommation d'aliments à base de plantes, sans indiquer qu'il faudrait réduire fortement ou éliminer les protéines animales afin de lutter contre les changements climatiques.

#### Canada : le Guide alimentaire canadien (2019)

En janvier 2019, le gouvernement fédéral a publié une nouvelle édition du Guide alimentaire canadien<sup>140</sup>, en remplacement d'une version antérieure (2007) largement critiquée par certains qui la jugeaient trop inféodée à l'industrie agro-alimentaire. (Le quart des membres du comité consultatif qui l'avait façonnée étaient d'ailleurs issus de grandes entreprises ou d'organismes de l'industrie<sup>141</sup>). Pourfendu par le Sénat canadien en 2016 dans son rapport sur l'obésité<sup>142</sup>, le guide de 2007 insistait fortement sur la consommation de produits laitiers<sup>143</sup>, rangeait les jus de fruits dans la catégorie des fruits, et ne prenait pas position contre les aliments hypertransformés, malgré leur place importante dans le régime alimentaire de nombreux Canadiens<sup>144</sup>.

La nouvelle édition a corrigé certaines de ces lacunes et insiste davantage sur l'importance des aliments végétaux, tout en continuant de recommander la viande, la volaille et les produits laitiers.

#### Gouvernements du Canada, des provinces et des territoires : Partenariat canadien pour l'agriculture (2018)

Lancé le 1<sup>er</sup> avril 2018, le Partenariat canadien pour l'agriculture prévoit des investissements gouvernementaux de 3 milliards \$ afin « [d']aider le secteur à augmenter les échanges commerciaux, à faire progresser l'innovation tout en maintenant et en renforçant la confiance du public à l'égard du système alimentaire, et en accroissant sa diversité<sup>145</sup> ». Ni le site du

---

<sup>140</sup> **GOUVERNEMENT DU CANADA**, *Guide alimentaire canadien*, en ligne : <https://guide-alimentaire.canada.ca/fr> (page consultée le 18 février 2019).

<sup>141</sup> *Canada's new food guide should be based strictly on evidence*, The Star, 11 janvier 2019, en ligne : <https://www.thestar.com/opinion/editorials/2019/01/11/canadas-new-food-guide-should-be-based-strictly-on-evidence.html> (page consultée le 18 février 2019).

<sup>142</sup> **SÉNAT DU CANADA**, *L'obésité au Canada : une approche pansociétale pour un Canada en meilleure santé*, Rapport du Comité sénatorial permanent des Affaires sociales, des sciences et de la technologie, mars 2016, en ligne : [https://sencanada.ca/content/sen/committee/421/SOCI/Reports/2016-02-25\\_Revised\\_report\\_Obesity\\_in\\_Canada\\_f.pdf](https://sencanada.ca/content/sen/committee/421/SOCI/Reports/2016-02-25_Revised_report_Obesity_in_Canada_f.pdf) (document consulté le 18 février 2019).

<sup>143</sup> **KC, K.B.**, et coll., *When too much isn't enough: Does current food production meet global nutritional needs?*, PLoS ONE, 23 octobre 2018, p. 2, en ligne : <https://journals.plos.org/plosone/article/file?id=10.1371/journal.pone.0205683&type=printable> (page consultée le 18 février 2019).

<sup>144</sup> **TYCHNOWICZ**, Walter, *The Canada Food Guide is killing you*, National Post, 4 avril 2016, en ligne : <https://nationalpost.com/news/canada/the-canada-food-guide-is-killing-you-the-obesity-epidemic-really-began-with-our-dietary-guidelines> (page consultée le 18 février 2019).

<sup>145</sup> **AGRICULTURE ET AGROALIMENTAIRE CANADA**, *Le Partenariat canadien pour l'agriculture : une pierre angulaire de la croissance continue dans un important secteur économique*, communiqué de presse, 3 avril 2018, en ligne : <https://www.canada.ca/fr/agriculture-agroalimentaire/nouvelles/2018/04/le-partenariat-agricole-canadien-une-pierre-angulaire-de-la-croissance-continue-dans-un-important-secteur-economique.html> (page consultée le 11 mai 2019).

Partenariat<sup>146</sup>, ni les sites des gouvernements de la Colombie-Britannique, de l'Ontario et du Québec auxquels il renvoie n'évoquent la possibilité d'améliorer le bilan environnemental des producteurs, de recentrer l'industrie sur la production biologique, ou de favoriser la production de nourritures végétales plutôt qu'animales.

#### 4.3.1.9 CONSTATS

La recommandation, jugée primordiale par de nombreux scientifiques et groupes environnementaux, de réduire ou d'éliminer les protéines animales ne paraît jouir d'aucun appui réel de la part des gouvernements et n'est pas largement comprise par la population.

L'information dont dispose le consommateur sur le sujet, à moins qu'il n'ait une vocation de chercheur, est contradictoire et fragmentée.

L'étiquette « zéro déforestation » que l'on propose d'instaurer en France, et la proposition d'un étiquetage obligatoire des aliments en fonction de leur empreinte environnementale montrent la possibilité de concevoir un mode d'information imposé par l'État pour aider le consommateur à s'y retrouver.

### 4.3.2 Manger des produits biologiques

#### 4.3.2.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

Dans les textes de notre corpus, la recommandation de manger des aliments issus de l'agriculture biologique est formulée par deux organismes environnementaux, la Fondation Suzuki et Équiterre<sup>147</sup>. Aucune des sources gouvernementales ne donne ce conseil.

#### 4.3.2.2 DISSONANCE COGNITIVE

En termes d'émissions de GES, un certain nombre d'études indiquent qu'il n'y a aucun gain à réaliser en choisissant les produits biologiques.

Hâtons-nous de souligner qu'il y a de très bonnes raisons de manger bio, mais admettons aussi qu'elles n'ont rien à avoir avec les GES. Elles concernent notamment la santé des écosystèmes et la nôtre. Ainsi, la production biologique, parce qu'elle n'utilise pas de pesticides, est moins nocive pour les insectes, dont on déplore actuellement l'effondrement des populations à l'échelle mondiale<sup>148</sup>. Manger des produits biologiques diminue aussi la quantité de pesticides détectable dans notre corps<sup>149</sup>.

---

<sup>146</sup> **AGRICULTURE ET AGROALIMENTAIRE CANADA**, *Partenariat canadien pour l'agriculture*, en ligne : <http://www.agr.gc.ca/fra/a-propos-de-nous/initiatives-ministerielles-importantes/partenariat-canadien-pour-l-agriculture/?id=1461767369849> (page consultée le 11 mai 2019).

<sup>147</sup> **FONDATION SUZUKI**, *Top 10 things you can do about climate change*, op. cit.; **EQUITERRE**, *Paniers bio*, en ligne : <https://equiterre.org/solution/paniers-bio> (page consultée le 12 janvier 2019).

<sup>148</sup> **CARRINGTON**, Damian, *Buy organic food to help curb global insect collapse, say scientists*, The Guardian, 13 février 2019, en ligne : <https://www.theguardian.com/environment/2019/feb/13/buy-organic-food-to-help-curb-global-insect-collapse-say-scientists> (page consultée le 15 février 2019).

<sup>149</sup> **HYLAND**, Carla, et coll., *Organic diet intervention significantly reduces urinary pesticide levels in U.S. children and adults*, Environmental Research, 171, avril 2019, pp. 568-575, en ligne : <https://doi.org/10.1016/j.envres.2019.01.024> (page consultée le 15 février 2019).

Cependant, il semble que les produits bio – qu’il s’agisse d’agriculture ou d’élevage — suscitent autant de GES que les produits de l’agriculture conventionnelle. Pour une même unité de nourriture, les systèmes biologiques « *require more land, cause more eutrophication, use less energy, but emit similar greenhouse gas emissions (GHGs) as conventional systems*<sup>150</sup> ». Le bœuf nourri à l’herbe exige davantage de terres, et émet autant de GES, que le bœuf nourri aux grains. Le choix par les consommateurs d’un régime alimentaire à base de plantes et une amélioration de l’efficacité des intrants agricoles (engrais, aliments des animaux) auraient davantage d’effets positifs sur la réduction des GES que la transition vers l’agriculture biologique ou le bœuf de pâturage<sup>151</sup>.

#### 4.3.2.3 INÉGALITÉS

Les produits biologiques coûtent nettement plus cher que les produits réguliers (comme on le verra plus loin dans la section 4.3.2.7 consacrée à l’enquête terrain), et ne sont donc pas, au plan économique, à la portée de tous les ménages.

#### 4.3.2.4 ANALYSES ET EXEMPLES : QUELLES SONT LES POSSIBILITÉS ?

##### Étiquetage

L’étiquetage est un élément clé de l’achat de produits biologiques, produits dont la valeur spécifique ne peut être perçue en l’absence d’une étiquette : « *label recognition, trust and use are endogenous to the decision to purchase organic fruit and vegetables*<sup>152</sup> ».

Les répondants canadiens du grand sondage mené pour le compte de l’OCDE en 2011 sur les comportements des ménages en ce qui a trait à l’environnement ont identifié les principaux facteurs qui influencent leur décision d’acheter des produits biologiques (ou de refuser de le faire). La méfiance est le premier facteur qui explique le refus : « *I do not trust the food is actually grown organically* ». La majorité des répondants disent que ce n’est pas le prix plus élevé, en soi, qui les empêche d’acheter des produits biologiques ; ils se déclarent en désaccord avec l’énoncé « *If I had more money I would pay more for organic food* », mais disent plutôt : « *I do not think I should have to pay extra* »<sup>153</sup>.

En 2011, les répondants canadiens étaient relativement peu nombreux (29 %) à reconnaître un logo identifiant les produits biologiques (le pourcentage était de 82 % en Suisse et de 97 % en Suède)<sup>154</sup>.

---

<sup>150</sup> CLARK, Michael et TILMAN, David, *Comparative analysis of environmental impacts of agricultural production systems, agricultural input efficiency, and food choice*, Environmental Research Letter 12, 2017, p. 1, en ligne : <http://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/aa6cd5/pdf> (document consulté le 11 janvier 2019).

<sup>151</sup> CLARK, Michael et TILMAN, David, *Comparative analysis of environmental impacts of agricultural production systems, agricultural input efficiency, and food choice*, Environmental Research Letter 12, 2017, p. 1, en ligne : <http://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/aa6cd5/pdf> (document consulté le 11 janvier 2019).

<sup>152</sup> MILLOCK, K., *Greening household behaviour and food*, OECD Environment Working Papers, 75, OECD Publishing, Paris, 2014, p. 28, disponible au : <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/5jxrc1ntbvs0-en.pdf> (document consulté le 18 janvier 2019).

<sup>153</sup> OCDE, *Greening household behaviour: overview from the 2011 survey*, op. cit., p. 210.

<sup>154</sup> *Ibid.*, p. 201.

Nous verrons ci-dessous, dans la section sur l'enquête terrain (section 4.3.2.7), qu'il existe actuellement au Canada un foisonnement de certifications qui ne peuvent que semer la confusion dans l'esprit du consommateur.

#### 4.3.2.5 POLITIQUES AU CANADA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, EN ONTARIO, AU QUÉBEC

##### Définition d'un produit « biologique »

Au Canada, en vertu de la partie 13 du *Règlement sur la salubrité des aliments au Canada*, les produits identifiés comme étant « biologiques » doivent se conformer aux Normes biologiques canadiennes. La mise en œuvre de ce règlement est assurée par l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA). Certaines provinces, dont le Québec et la Colombie-Britannique, encadrent les producteurs biologiques de leur territoire en conformité avec la loi fédérale ; au Québec, par exemple, les producteurs doivent suivre un cahier de charges publié par l'organisme québécois de réglementation, le Conseil des appellations réservées et des termes valorisants (CARTV). (Ce cahier reprend le contenu des Normes canadiennes).

Le respect des Normes canadiennes ou du cahier de charges est contrôlé par une tierce partie, l'organisme de certification. Celui-ci est agréé par l'autorité provinciale si elle existe, et validé par un organisme de vérification de la conformité désigné par l'ACIA.

Le producteur canadien qui veut mettre en marché des produits qualifiés de biologiques doit notamment obéir aux principes suivants :

- Agriculture : pas de pesticides ni d'herbicides chimiques, pas de fertilisants de synthèse ni de boues d'épuration, pas de semences issues d'OGM, et emploi exclusif des semences originales.
- Élevage : pas d'antibiotiques ni d'hormones de croissance, pas de farines animales dans la diète alimentaire, pas de surpopulation animale dans des bâtiments fermés.
- Produits transformés : pas de colorants chimiques, d'arômes artificiels, ni d'additifs de synthèse, pas d'agents de conservation chimique, pas d'irradiation des aliments<sup>155</sup>.

##### Certification des produits biologiques

Au Canada, le gouvernement fédéral a mis sur pied un système de certification des produits biologiques, le Régime Bio-Canada, qui régit la mise en vente de ces produits. Ce Régime est décrit dans le *Règlement sur la salubrité des aliments au Canada*, dont on a vu qu'il relève de

---

<sup>155</sup> **CONSEIL DES APPELLATIONS RÉSERVÉES ET DES TERMES VALORISANTS (CARTV)**, *Qu'est-ce qu'un produit bio ?*, en ligne : <https://www.cartv.gouv.qc.ca/qu-est-ce-qu-un-produit-bio>, et *Cahier des charges pour l'appellation biologique au Québec*, en ligne: <https://www.cartv.gouv.qc.ca/?q=cahier-charges-pour-lappellation-biologique-au-quebec> (pages consultées le 13 juin 2019) ; **ENTREPRISES QUÉBEC**, *Survole de l'industrie alimentaire biologique*, 20 mars 2019, en ligne : <https://www2.gouv.qc.ca/entreprises/portail/quebec/infosite?lang=fr&x=910117740> (page consultée le 13 juin 2019) ; **AGENCE CANADIENNE D'INSPECTION DES ALIMENTS (ACIA)**, *Normes canadiennes biologiques*, 15 janvier 2019, en ligne: <http://www.inspection.gc.ca/aliments/exigences/produits-biologiques/fra/1526652186199/1526652186496>, et *Organismes de la vérification de la conformité*, 22 mars 2019, en ligne : <http://www.inspection.gc.ca/aliments/exigences/produits-biologiques/organismes-de-la-verification/fra/1327859896490/1327860150110> (pages consultées le 13 juin 2019) ; **AGRICULTURE ET AGROALIMENTAIRE CANADA**, *Les produits biologiques canadiens*, 18 mars 2015, en ligne : <http://www.agr.gc.ca/resources/prod/Internet-Internet/MISB-DGSIM/ATS-SEA/PDF/4704-fra.pdf> (document consulté le 13 juin 2019).

l'ACIA<sup>156</sup>. Le règlement s'applique à tout produit importé d'un autre pays ou destiné au commerce interprovincial. Le Régime Bio-Canada ne s'applique pas aux produits qui ne circulent qu'à l'intérieur d'une province, et si elles le désirent, les provinces peuvent réglementer ces produits « biologiques » destinés au marché intérieur.

L'Ontario ne réglemente pas l'appellation « biologique »<sup>157</sup>, ce que déplore l'organisme qui représente les producteurs biologiques (Organic Council of Ontario). En Ontario, comme la réglementation fédérale ne s'applique qu'aux produits qui sortent de la province, l'appellation « biologique » peut être utilisée par quiconque sans contrainte pour tout aliment produit et vendu dans la province.

L'ACIA gère l'appellation « Biologique Canada/Organic Canada » et reconnaît les certifications accordées par une liste d'organismes au Canada, ainsi qu'une multiplicité de certifications accordées par des pays étrangers. Le site Web de l'ACIA offre des liens vers des sites des États-Unis, du Japon, de la Suisse, de l'Union européenne, et du Costa Rica, chacun énumérant des organismes aptes à délivrer une certification reconnue par le Canada<sup>158</sup>. L'ACIA a également sur son propre site une longue liste d'organismes étrangers, classés par pays depuis l'Afghanistan jusqu'au Vietnam, qu'elle accrédite pour la certification des produits agricoles biologiques<sup>159</sup>.

Au Québec, six organismes de certification sont accrédités par le CARTV : Ecocert Canada, Québec Vrai, Pro-Cert, QAI International, Letis S.A. et TCO Cert<sup>160</sup>. De même, en Colombie-Britannique, le COABC reconnaît six organismes de certification : BDASBC, IOPA, KOGS, LEOGA, NOAA et SOOPA<sup>161</sup>.

Le CARTV permet également aux entreprises québécoises de production et de transformation des aliments d'utiliser les étiquettes « Aliments du Québec – Bio » et « Aliments préparés au Québec – Bio » pour leurs produits certifiés biologiques par l'un des six organismes de certification accrédités<sup>162</sup>.

### Québec : soutien à la filière biologique

Au Québec, la Politique bioalimentaire 2018-2025 a notamment pour objectif de doubler la superficie en production biologique de la province pour atteindre 98 000 hectares en 2025. Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) offre une aide financière

---

<sup>156</sup> **ACIA**, *Produits biologiques*, en ligne : <http://www.inspection.gc.ca/aliments/exigences-et-documents-d-orientation-generales-sur-produits-biologiques/fra/1526652186199/1526652186496> (page consultée le 21 février 2019).

<sup>157</sup> **ORGANIC COUNCIL OF ONTARIO**, *A call for organic regulation in Ontario*, 31 octobre 2016, en ligne : <https://www.organiccouncil.ca/call-organic-regulation-ontario> (page consultée le 21 février 2019).

<sup>158</sup> **ACIA**, *Organismes de certification prévoyant la certification biologique sous le régime biologique du Canada*, en ligne : <http://www.inspection.gc.ca/aliments/exigences/produits-biologiques/organismes-de-certification/fra/1327860541218/1327860730201> (page consultée le 13 mai 2019).

<sup>159</sup> **ACIA**, *Organismes de certification accrédités par l'ACIA : à l'extérieur du Canada*, en ligne : <http://www.inspection.gc.ca/aliments/exigences/produits-biologiques/organismes-de-certification/a-l-exterieur-du-canada/fra/1327862136347/1327862268980> (page consultée le 13 mai 2019).

<sup>160</sup> **CARTV**, *Organismes de certification accrédités pour le mode de production biologique au Québec*, en ligne : <https://www.cartv.gouv.qc.ca/?q=organismes-certification-accredites-pour-mode-production-biologique-au-quebec> (page consultée le 19 février 2019).

<sup>161</sup> **CERTIFIED ORGANIC ASSOCIATIONS OF BC (COABC)**, *Organic certification in BC*, en ligne : <http://www.certifiedorganic.bc.ca/cb/certification.php> (page consultée le 21 février 2019).

<sup>162</sup> **QUÉBEC BIO**, *Aliments bio du Québec*, en ligne : <https://lequebecbio.com/les-entreprises-bio/aliments-du-quebec-bio> (page consultée le 4 juin 2019).

aux agriculteurs qui veulent passer à la production biologique par le biais du Programme d'appui pour la conversion à l'agriculture biologique<sup>163</sup>.

Il n'existe pas, à notre connaissance, de politique visant à encourager les consommateurs canadiens à consommer des aliments biologiques.

#### 4.3.2.6 ENQUÊTE TERRAIN

Notre enquête terrain a cherché à déterminer dans quelle mesure les produits biologiques et d'origine locale étaient disponibles dans les commerces accessibles aux consommateurs des quartiers centraux montréalais.

#### Les commerces

Nous avons visité cinq commerces d'alimentation, tous, sauf un (Super C), situés dans le centre de Montréal, soit dans les quartiers Mile End, Parc-Extension et Petite-Patrie ; le Super C, quant à lui, se trouve dans l'arrondissement du Sud-Ouest<sup>164</sup>.

Les commerces comprenaient :

- trois supermarchés : Provigo, IGA et Super C ;
- Rachelle Béry, une épicerie spécialisée dans les produits biologiques et naturels ;
- Épicerie Mile-End, une fruiterie de quartier typique des quartiers centraux montréalais.

Provigo, IGA et Super C constituent trois des cinq principales chaînes d'alimentation au Québec. Provigo appartient à Loblaw's, le principal distributeur en alimentation au Canada ; IGA est une compagnie d'origine américaine qui offre des concessions, et dont les magasins québécois sont associés à Sobeys, le deuxième distributeur en alimentation au Canada. Super C est un magasin à escomptes appartenant à Métro, une chaîne d'alimentation québécoise qui est également présente en Ontario.

#### Choix de produits

Pour l'enquête sur les produits biologiques, nous avons choisi cinq fruits et légumes couramment consommés au Québec : pomme, banane, laitue, tomate et pomme de terre<sup>165</sup>, ainsi que trois denrées non périssables : riz, sucre, farine, et cinq produits laitiers : lait, beurre, crème, fromage, yogourt.

---

<sup>163</sup> MAPAQ, *Soutien au secteur biologique*, en ligne : <https://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Productions/Production/agriculturebiologique/Pages/Produirebio.aspx> (page consultée le 21 février 2019).

<sup>164</sup> Il s'agit des commerces suivants : Provigo Le Marché, 375, rue Jean-Talon ouest ; IGA Marché Barcelo, 900 rue Saint-Zotique ; Super C, 147 av. Atwater ; Rachelle-Béry, 7055 boul. Saint-Laurent ; Épicerie Mile-End, 5710 av. du Parc.

<sup>165</sup> INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC, *Coup d'œil sur l'alimentation des adultes québécois*, 2009, p. 2, en ligne : [https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/983\\_NutritionResume\\_FNL.pdf](https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/983_NutritionResume_FNL.pdf) (document consulté le 15 avril 2019).

## Différence de prix

Dans tous les cas, les produits biologiques coûtaient plus cher que leur équivalent non biologique.

Le plus petit écart de prix entre les fruits et légumes biologiques et les fruits et légumes conventionnels (moyenne des cinq commerces) était de 46 % (laitues, bananes) ; l'écart le plus important atteignait presque 100 % (tomates).

La farine, le riz et le sucre coûtaient deux à quatre fois plus cher que leur équivalent conventionnel.

Pour les produits laitiers, l'écart de prix entre les produits biologiques et les produits réguliers se situait entre 37 % et 70 %.

## Disponibilité

À quelques exceptions près, les produits biologiques qui faisaient l'objet de notre enquête étaient disponibles dans les cinq magasins. Les produits laitiers manquaient parfois à l'appel : lait et crème bio absents chez IGA, beurre, crème et fromage bio absents chez Super C, crème bio absente chez Provigo. Super C n'offrait ni pommes de terre, ni riz, ni sucre biologiques, et l'Épicerie Mile-End n'offrait pas de pommes de terre biologiques.

## Produits certifiés « biologiques »

Dans les commerces que nous avons visités, la majorité des produits identifiés comme biologiques par le détaillant comportaient l'une des certifications reconnues par le CARTV ou l'ACIA. Ainsi, nous avons observé les sept certifications suivantes : Ecocert Canada, Québec Vrai, Pro-Cert, QAI International, Biologique Canada, Oregon Tilth et USDA Organic, ainsi que l'étiquette « Aliments bio du Québec ». Nous avons également identifié six autres étiquettes que nous avons été incapables de retrouver sur les sites du CARTV ou de l'ACIA : « Certified organic – USA », « Garantie Bio », « Viva Tierra Organic », « Purity Organic », « Organic », et « California Certified Organic Farmers ».

De plus, nous avons observé dans deux commerces des produits laitiers portant la mention d'une certification « Agroboreale » ; nous avons dû effectuer une vérification en ligne pour comprendre qu'il ne s'agissait pas de produits biologiques, mais d'une appellation associée à la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

### 4.3.2.7 CONSTATS

La consommation de produits biologiques, ou provenant d'animaux nourris dans des pâturages, est un choix qui peut favoriser la protection des écosystèmes, mais qui n'est pas prioritaire en termes de réduction des émissions de GES. Dans le domaine de l'agriculture, il serait plus important que les consommateurs choisissent un régime alimentaire à base de plantes et que les producteurs améliorent l'efficacité des intrants agricoles (engrais et aliments des animaux).

On trouve des produits biologiques dans les supermarchés réguliers. Ils coûtent nettement plus cher que les produits non biologiques, ce qui suscite manifestement un problème pour les ménages à revenus modestes ou pour ceux qui mettent en doute la valeur de la certification.

Le consommateur ne peut que rester perplexe devant le foisonnement des étiquettes et des certifications associées au mot « biologique », certaines reconnues par l'État, d'autres non.

### 4.3.3 Manger des produits d'origine locale

#### 4.3.3.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

Nos trois sources gouvernementales<sup>166</sup> — qui étaient restés silencieuses sur la nécessité de consommer des protéines végétales ou des aliments biologiques — recommandent de consommer des produits d'origine locale. L'achat de produits locaux est également recommandé par les groupes environnementaux canadiens<sup>167</sup>.

#### 4.3.3.2 JUSTIFICATION DE LA RECOMMANDATION

En achetant des produits locaux, on évite les GES causés par le transport des aliments venant de loin.

#### 4.3.3.3 DISSONANCE COGNITIVE

Bon nombre de spécialistes affirment que du point de vue de la réduction des émissions de GES, il n'est pas toujours préférable de manger local. Entre l'aliment végétal et l'aliment local, selon les circonstances, c'est peut-être l'aliment végétal qui devrait l'emporter : le transport ne représente dans bien des cas qu'une petite partie de l'empreinte carbone<sup>168</sup>. L'ADEME explique que le nombre de kilomètres parcouru par un aliment peut paraître impressionnant, mais la tomate venue de loin n'a pas nécessairement voyagé en première classe : elle se trouvait peut-être dans un camion, entourée de 15 tonnes d'autres fruits et légumes. Il est probable que la dernière partie de son trajet soit la plus nocive en termes de GES, si elle doit parcourir cinq kilomètres en voiture pour se rendre du supermarché au domicile du consommateur<sup>169</sup>.

#### 4.3.3.4 OBSTACLES

Les fruits et légumes locaux, qui sont souvent identifiés comme tels, ne sont pas toujours disponibles dans les supermarchés (voir la section sur l'enquête terrain : 4.3.3.6). De plus, il peut être difficile de déterminer la provenance de certains autres aliments (la viande, par exemple).

---

<sup>166</sup> **CMMC**, *Guide du consommateur canadien*, op. cit. ; **ONTARIO ENVIRONNEMENT**, *Comment vous pouvez contribuer à faire face au changement climatique*, op.cit. ; **GOVERNEMENT DU QUÉBEC**, *Comment agir ?*, op.cit.

<sup>167</sup> **FONDATION SUZUKI**, *Top 10 things you can do about climate change*, op. cit. ; **ENVIRONMENTAL DEFENCE**, *Get involved: 11 actions you can take to fight climate change*, op. cit. ; **EQUITERRE**, *Les échelles de l'action contre le changement climatique*, op. cit. et *Pourquoi manger local ?*, en ligne : <http://equiterre.org/solution/pourquoi-manger-local> (page consultée le 13 mai 2019).

<sup>168</sup> **GARNETT**, T. et coll., *Policies and actions to shift eating patterns: what works?*, op. cit., p. 9.

<sup>169</sup> **ADEME**, *Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des Français en 2030*, op.cit., p. 30.

#### 4.3.3.5 POLITIQUES AU CANADA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, EN ONTARIO, AU QUÉBEC

##### Canada

Il peut être assez difficile pour le consommateur canadien de savoir d'où vient ce qu'il mange, même en ce qui concerne le pays d'origine.

L'indication du pays d'origine est obligatoire pour certains produits alimentaires qui ne proviennent pas du Canada, mais à condition qu'ils soient préemballés. Cette règle concerne les produits laitiers, le poisson et les produits du poisson, les fruits et légumes frais, les fruits et légumes transformés, les œufs, les produits de viande, les produits de l'érable, le miel, le vin et l'eau-de-vie. Pour tout autre produit — par exemple, un produit préemballé comme une boîte de biscuits qui ne figure pas sur la liste ci-dessus, ou un produit qui n'est pas préemballé — l'indication du pays d'origine est facultative<sup>170</sup>.

En ce qui concerne la viande, le consommateur a peu de chances de savoir d'où elle vient à moins qu'elle n'ait été emballée dans le pays d'origine. L'ACIA exige que le commerçant indique l'origine d'une carcasse de viande qui vient d'un autre pays, mais une fois cette carcasse dépecée, on considère qu'il y a eu transformation au Canada, et le commerçant n'a plus l'obligation de dire d'où viennent les morceaux<sup>171</sup>.

La même règle concernant la transformation s'applique d'ailleurs à tous les aliments. Pour porter la mention « Produit du Canada », un aliment doit être fait d'ingrédients d'origine canadienne, mais un aliment « Préparé au Canada » peut être fait de produits d'origine autre. Ainsi, un jus de pomme « préparé au Canada » est souvent fabriqué à partir d'une purée de pommes importée de Chine.

Le gouvernement fédéral n'impose aucune obligation quant à l'identification de produits alimentaires provenant des provinces canadiennes.

##### Colombie-Britannique : Buy BC

Le Buy BC Partnership Program, financé par le gouvernement de la Colombie-Britannique et géré par un organisme représentant l'industrie agro-alimentaire de la province, accorde 2 millions \$ par année pour soutenir la mise en marché de produits portant la mention « Buy BC »<sup>172</sup>.

---

<sup>170</sup> **ACIA**, *Étiquetage du pays d'origine pour les produits alimentaires*, en ligne : <http://www.inspection.gc.ca/aliments/information-pour-les-consommateurs/fiches-de-renseignements-et-infographies/etiquetage-du-pays-d-origine/fra/1329519448771/1329519600512> (page consultée le 21 juin 2019).

<sup>171</sup> **ROY**, Alain, *Comment savoir si vos aliments viennent bien d'ici ?*, Radio-Canada, 10 octobre 2018, en ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1128689/provenance-aliments-nourriture-produits-canada-quebec-etranger-affichage-etiquetage-lait-etats-unis> (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2019).

<sup>172</sup> **GOVERNMENT OF BRITISH COLUMBIA**, *Province relaunches Buy BC to connect people to made-in-B.C. products*, BC Gov News, 23 juin 2018, en ligne : <https://news.gov.bc.ca/releases/2018AGRI0048-001274> (page consultée le 23 juin 2018).

## Ontario : Ontario terre nourricière (Foodland Ontario)

Un programme créé par le gouvernement de l'Ontario en 1977, Ontario terre nourricière (Foodland Ontario), fait la promotion du logo « Ontario terre nourricière », offre des outils aux détaillants alimentaires qui veulent connaître les produits alimentaires ontariens, et soutient les producteurs qui veulent utiliser le logo<sup>173</sup>.

## Québec

### Règlement sur l'origine des fruits et légumes frais

Au Québec, le *Règlement sur l'indication de l'origine des fruits et légumes frais*<sup>174</sup> impose l'indication de l'origine des fruits et des légumes frais du Québec, tandis que le *Règlement sur les aliments* (RLRQ, chapitre P-29, r. 1)<sup>175</sup> impose d'indiquer celle des fruits et légumes qui ne viennent pas du Québec s'il y a risque que le consommateur se trompe et les prenne pour des produits québécois. (Autrement dit, on doit indiquer « fraises de l'Ontario », puisque le Québec en produit aussi, mais on n'est pas obligé de dire d'où vient une banane).

### « Aliments du Québec » et « Aliments préparés au Québec »

Les logos « Aliments du Québec » et « Aliments préparés au Québec » sont attribués par un OBNL créé par l'industrie agro-alimentaire du Québec. Un « Aliment du Québec » doit contenir au moins 85 % d'ingrédients du Québec, alors qu'un « Aliment préparé au Québec » peut être fait d'ingrédients qui viennent d'ailleurs, sans que cela ne soit indiqué. Les deux logos sont presque identiques. (Ces mêmes règles s'appliquent pour les logos « Aliments bio du Québec » et « Aliments bio préparés au Québec »).

#### 4.3.3.6 ENQUÊTE TERRAIN

Notre enquête, menée dans les commerces identifiés ci-dessus (section 4.3.2.7), a porté sur cinq fruits et légumes parmi ceux qui sont couramment cultivés au Québec : pomme de terre, chou, carotte, laitue, pomme<sup>176</sup>.

Dans la plupart des cas, les fruits et légumes du Québec étaient clairement identifiés par l'emballage ou l'autocollant, ou par une affiche (ou les deux). Seule la fruiterie de quartier offrait des pommes dans des boîtes indiquant « produit du Québec » sans qu'une affiche ou un autocollant ne confirme l'origine du fruit. Nous avons observé un seul cas de contradiction entre l'emballage et l'affiche : chez Provigo, un sac de pommes de terre portant l'indication « Aliments du Québec » était placé sous une affiche disant « Produit des États-Unis ».

---

<sup>173</sup> **ONTARIO TERRE NOURRICIÈRE**, *Ontario terre nourricière en bref*, en ligne : <https://www.ontario.ca/fr/terre-nourriciere/page/ontario-terre-nourriciere-en-bref> (page consultée le 21 juin 2019).

<sup>174</sup> Règlement sur l'indication de l'origine des fruits et légumes frais, c. P -29, r. 3.1, en ligne : <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/pdf/cr/P-29,%20R.%203.1.pdf> (document consulté le 1<sup>er</sup> mars 2019).

<sup>175</sup> Règlement sur les aliments, RLRQ, c. P -29, r. 1, en ligne : <https://www.canlii.org/fr/qc/legis/regl/rlrq-c-p-29-r-1/derniere/rlrq-c-p-29-r-1.html> (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2019).

<sup>176</sup> **GROUPE AGÉCO**, *Portrait des réseaux de distribution de fruits et légumes frais du Québec*, février 2007, p. iv, en ligne : [https://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Publications/Rapport\\_Distribution\\_Fruitslegumes.pdf](https://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Publications/Rapport_Distribution_Fruitslegumes.pdf) (document consulté le 15 mars 2019).

Les pommes du Québec étaient présentes partout, mais aucun magasin n'offrait l'ensemble des légumes de notre liste en provenance du Québec. Les pommes de terre et la laitue locales étaient disponibles dans trois magasins sur cinq, le chou et les carottes du Québec dans deux magasins seulement. IGA n'offrait pas le chou. Chez Super C, on a constaté l'absence des pommes de terre, du chou et des carottes du Québec. À l'Épicerie Mile-End, il n'y avait ni pommes de terre, ni laitue du Québec. Chez Rachelle Béry, le chou, les carottes et la laitue du Québec étaient absents. Chez Provigo, il n'y avait pas de carottes du Québec.

Du point de vue du prix, il n'y avait pas de différence sensible entre ces fruits et légumes du Québec et ceux d'ailleurs.

#### 4.3.3.7 CONSTATS

Pour les fruits et légumes sur lesquels nous avons enquêté, les produits locaux n'étaient pas toujours disponibles dans les commerces.

Par ailleurs, le consommateur n'a aucune façon de connaître l'origine réelle d'un grand nombre de produits alimentaires offerts dans les commerces de détail.

### 4.3.4 Acheter dans des commerces de proximité

#### 4.3.4.1 SOURCE DE LA RECOMMANDATION

Parmi nos sources, seule l'ONU formule cette recommandation<sup>177</sup>.

#### 4.3.4.2 JUSTIFICATION DE LA RECOMMANDATION

On a vu plus haut (section 4.3.3.3) que les derniers kilomètres du trajet d'un légume, s'il les parcourt en voiture, peuvent générer davantage de GES que l'ensemble de ses déplacements antérieurs. D'où la pertinence de cette recommandation.

#### 4.3.4.3 OBSTACLE : LES DÉSERTS ALIMENTAIRES... ET LES BANLIEUES MOTORISÉES

Une certaine proportion de citoyens canadiens n'ont pas accès à des commerces d'alimentation à proximité de leur domicile. (On considère généralement qu'un commerce qui se trouve à plus de 1000 m en région urbaine, ou à plus de 16 km en région rurale, n'offre qu'un faible accès.) Selon une étude de l'Institut national de santé publique du Québec, 45,5 % de la population du Québec se trouve dans cette situation de faible accès<sup>178</sup>.

Lorsque ces zones de faible accès se trouvent dans des secteurs où la population se situe dans le quintile le plus élevé de la défavorisation matérielle, on parle de « désert alimentaire ». Selon

---

<sup>177</sup> ONU, *Guide des paresseux pour sauver la planète*, op.cit.

<sup>178</sup> INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC (INSPQ), *Accessibilité géographique aux commerces alimentaires au Québec : analyse de situation et perspectives d'interventions*, juillet 2013, p. i, en ligne : [https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1728\\_AccessGeoCommAlimentQc.pdf](https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1728_AccessGeoCommAlimentQc.pdf) (document consulté le 19 février 2019).

l'INSPQ, près de 425 000 Québécois, en 2013, vivaient dans un tel désert alimentaire, dont 194 000 en milieu rural<sup>179</sup>.

On constate aussi au Québec l'absence de commerces alimentaires dans des banlieues prospères où les gens ont l'habitude de faire leurs courses en voiture. On ne parle pas alors de « désert alimentaire », mais, comme le signale une autre étude, les personnes qui vivent sous le seuil du faible revenu dans ces secteurs, et qui n'ont pas de voiture, sont dans une situation particulièrement difficile. Dans les zones plus favorisées de Montréal, il s'agit de près de 25 000 personnes<sup>180</sup>.

#### 4.3.4.4 POLITIQUES AU CANADA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, EN ONTARIO, AU QUÉBEC

À notre connaissance, il n'existe aucune politique au Canada, en Colombie-Britannique, en Ontario, ou au Québec visant à assurer l'accès à des commerces alimentaires de proximité pour des raisons environnementales.

#### Québec : mesures contre les déserts alimentaires

Dans certains quartiers défavorisés de Montréal, sous l'impulsion d'un programme de la Direction de la santé publique ou d'autres instances, on met en œuvre depuis 2007 des initiatives pour combattre les déserts alimentaires, notamment par la création de petits marchés publics et de jardins collectifs et communautaires<sup>181</sup>. De façon plus permanente et à longueur d'année, des organismes communautaires et des entreprises d'économie sociale ont également créé des petits commerces de quartier solidaires<sup>182</sup>. En 2017, des acteurs des quartiers de l'est de Montréal, venant des milieux de la santé, du monde municipal et des organismes communautaires, ont mis sur pied le Réseau alimentaire de l'Est de Montréal, qui vise à renforcer l'offre alimentaire de proximité en favorisant les échanges entre les partenaires du système d'alimentation : producteurs agricoles, distributeurs, organismes communautaires de dépannage alimentaire, etc.<sup>183</sup>.

Ces mesures visent les déserts alimentaires, qui se trouvent par définition dans des quartiers défavorisés. Il n'existe aucune politique visant à assurer l'accès aux commerces de proximité dans des banlieues à taux de motorisation élevé.

#### 4.3.4.5 CONSTAT

Concrètement, de nombreux Canadiens n'ont pas accès à des aliments frais à proximité de leur résidence.

---

<sup>179</sup> INSPQ, *Accessibilité géographique aux commerces alimentaires au Québec*, op. cit., p. 12. Des déserts alimentaires ont également été identifiés ailleurs au Canada, notamment à London et à Hamilton (Ontario), *Idem*, p. 20.

<sup>180</sup> BERTRAND, L., THERIEN, F., GOUDREAU, S. et FOURNIER, M., *Étude sur l'accès aux aliments santé à Montréal : six ans après la première étude, mêmes disparités ?*, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2013, pp. 29-31, en ligne : <http://www.santecom.qc.ca/bibliothequevirtuelle/Montreal/9782896733088.pdf> (document consulté le 19 février 2019).

<sup>181</sup> *Ibid.*, p. 13.

<sup>182</sup> La fruiterie gérée par l'organisme SESAME, par exemple, dans le quartier Mercier-Est. **SESAME**, *Fruiterie de quartier*, en ligne : <http://www.lesesame.org/fruiterie.html> (page consultée le 21 février 2019).

<sup>183</sup> **RÉSEAU ALIMENTAIRE DE L'EST DE MONTRÉAL**, en ligne : <https://www.reseualimentaire-est.org> (page consultée le 21 février 2019).

### 4.3.5 Privilégier les produits non emballés, ou éviter le plastique, ou éviter le plastique non recyclable

#### 4.3.5.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

Cette recommandation est mise de l'avant par le Comité des mesures en matière de consommation (Canada), le gouvernement de l'Ontario, deux groupes environnementaux (Greenpeace et WWF Suisse), et l'ONU<sup>184</sup>.

#### 4.3.5.2 JUSTIFICATION DE LA RECOMMANDATION

On sait que la fabrication des plastiques est source de GES. Les plastiques les plus répandus sont issus des combustibles fossiles : ils sont fabriqués par l'industrie pétrochimique à partir de dérivés du gaz naturel ou du pétrole<sup>185</sup>. L'empreinte carbone du plastique comprend donc les GES produits par l'extraction de la matière première, ainsi qu'une quantité importante d'énergie requise pour transformer cette matière première en résine, puis en objet de plastique<sup>186</sup>.

De plus, on sait maintenant que les plastiques émettent des GES à la fin de leur vie utile, lorsqu'ils se dégradent au soleil ou lorsqu'ils sont immergés dans l'eau. Le polyéthylène, en particulier — il s'agit du polymère de synthèse le plus répandu à l'échelle planétaire —, émet les quantités de GES les plus importantes. Selon les chercheurs : « *Plastics represent a heretofore unrecognized source of climate-relevant trace gases that are expected to increase as more plastic is produced and accumulated in the environment*<sup>187</sup> ».

Notons enfin que le Canada se situe au 2<sup>e</sup> rang mondial en termes de demande de plastiques par habitant<sup>188</sup>.

#### 4.3.5.3 OBSTACLES

Nous avons choisi de traiter ce point dans la section Alimentation, mais en fait, les emballages plastiques sont omniprésents pour l'ensemble des marchandises, qu'il s'agisse d'ampoules, de

---

<sup>184</sup> **CMMC**, *Guide du consommateur canadien*, op. cit. ; **ONTARIO ENVIRONNEMENT**, *Comment vous pouvez contribuer à faire face au changement climatique*, op. cit. ; **GREENPEACE INTERNATIONAL**, *The New Year resolutions we should all have on our 2019 list*, op. cit. ; **WWF SUISSE**, *Bonnes résolutions : dix idées pour une année 2019 plus durable*, op. cit. ; **ONU**, *Guide des paresseux pour sauver la planète*, op.cit.

<sup>185</sup> **UNITED STATES ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION (EIA)**, *How much oil is used to make plastic?*, 4 juin 2019, en ligne : <https://www.eia.gov/tools/faqs/faq.php?id=34&t=6> (page consultée le 6 juin 2019) ; **PLASTICS EUROPE**, *Comment les plastiques sont-ils fabriqués ?*, en ligne : <https://www.plasticseurope.org/fr/about-plastics/what-are-plastics/how-plastics-are-made> (page consultée le 6 juin 2019).

<sup>186</sup> **McKENNA**, Phil, *4 ways to cut plastic's growing greenhouse gas emissions*, Inside Climate News, 15 avril 2019, en ligne : <https://insideclimatenews.org/news/15042019/plastic-greenhouse-gas-emissions-renewable-energy-waste-recycling-fossil-fuel-production-climate-change> (page consultée le 6 juin 2019) ; **RESSOURCES NATURELLES CANADA**, *Émissions de gaz à effet de serre provenant de l'industrie de la plasturgie*, 27 février 2018, en ligne : <https://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/industrie/info-technique/analyse-comparative/plastiques/5212> (page consultée le 6 juin 2019).

<sup>187</sup> **ROYER**, Sarah Jeanne, **FERRO**, Sara, **WILSON**, Samuel T., **KARL**, David M., *Production of methane and ethylene from plastic in the environment*, PloS One, vol 13, n° 8, 1<sup>er</sup> août 2018, en ligne : <https://journals.plos.org/plosone/article/file?id=10.1371/journal.pone.0200574&type=printable> (page consultée le 6 juin 2019).

<sup>188</sup> **AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE (AIE)**, *The future of petrochemicals: executive summary*, op.cit.

papier hygiénique ou d'attache-feuilles. Dans cette situation, la marge de manœuvre du consommateur est assez limitée.

#### 4.3.5.4 DISSONANCE COGNITIVE

Deux articles publiés par la BBC laissent le lecteur perplexe quant au meilleur choix à faire en matière d'emballage et de sacs. L'un met l'accent sur le fait que le plastique permet de prolonger la durée de vie des fruits et légumes ; quand on le supprime, on voit augmenter le gaspillage alimentaire. « *About a decade ago, one UK supermarket experimented with taking all its fruit and vegetables out of their packaging – and its food wastage rate doubled*<sup>189</sup> ». L'autre indique que la fabrication des sacs en papier peut créer davantage de GES que celle de certains sacs de plastique<sup>190</sup>.

De même, un rapport du gouvernement danois affirme que, selon le matériau, les sacs réutilisables doivent être utilisés de 52 à 20 000 fois pour avoir une empreinte environnementale moins grande que celle d'un sac de plastique. Le pire choix est celui du sac de coton biologique (c'est celui que l'on doit, si possible, réutiliser 20 000 fois) : produit sans engrais ou pesticides chimiques, il exige de grandes superficies de terres qui sont la cause de son empreinte importante.

Selon le rapport, les trois choix les plus écologiques sont les sacs de polyéthylène basse densité (PEBD) à poignée rigide, les sacs de papier non blanchi et les sacs de biopolymère. Plus nocifs sont les sacs de polypropylène (PP), de polyéthylène téréphtalate (PET) et de polyester, ainsi que les sacs de papier blanchi<sup>191</sup>.

En général, le consommateur n'a pas cette information, et même s'il l'avait, il ne serait pas en mesure d'identifier les différents types de plastiques plus ou moins nocifs pour l'environnement.

#### 4.3.5.5 POLITIQUES AU CANADA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, EN ONTARIO, AU QUÉBEC

À notre connaissance, il n'existe aucune politique au Canada, en Colombie-Britannique, en Ontario, ou au Québec visant à promouvoir le vrac, l'absence d'emballage, ou les emballages de plastique recyclable. En juin 2019, le gouvernement fédéral a toutefois fait connaître son intention de dresser la liste de produits de plastique qui seront interdits d'ici deux ans<sup>192</sup>.

Depuis 2018, la Ville de Montréal interdit aux commerçants de fournir aux consommateurs des sacs de plastique léger à usage unique<sup>193</sup>.

---

<sup>189</sup> HARFORD, Tim, *How to solve the plastic packaging paradox*, 10 avril 2019, BBC News, en ligne : <https://www.bbc.com/news/business-47161379> (page consultée le 10 avril 2019).

<sup>190</sup> EDGINGTON, Tom, *Plastic or paper: which bag is greener?*, BBC News, 28 janvier 2019, en ligne : <https://www.bbc.com/news/business-47027792> (page consultée le 12 mai 2019).

<sup>191</sup> MINISTRY OF ENVIRONMENT AND FOOD OF DENMARK – ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY, *Life cycle assessment of grocery carrier bags*, Environmental Project No. 1985, Copenhague, février 2018, pp. 69-72, en ligne : <https://www2.mst.dk/Udgiv/publications/2018/02/978-87-93614-73-4.pdf> (document consulté le 10 avril 2019).

<sup>192</sup> SHIELDS, Alexandre, BUZZETTI, Hélène et VASTEL, Marie, *Ottawa s'attaquera au plastique, mais pas avant deux ans*, Le Devoir, 11 juin 2019, en ligne : <https://www.ledevoir.com/societe/environnement/556393/ottawa-compte-interdire-les-articles-en-plastique-a-usage-unique> (page consultée le 12 juin 2019).

<sup>193</sup> VILLE DE MONTRÉAL, *Bannissement des sacs de plastique à usage unique*, 14 décembre 2017, en ligne : <http://www1.ville.montreal.qc.ca/banque311/content/bannissement-des-sacs-de-plastique-%C3%A0-usage-unique> (page consultée le 10 avril 2019).

#### 4.3.5.6 CONSTAT

Les emballages de plastique sont difficiles à éviter, car ils sont utilisés pour de nombreux produits. Par ailleurs, le consommateur n'a pas l'information requise pour distinguer les plastiques recyclables de ceux qui ne le sont pas, ou de faire le meilleur choix en termes de GES.

### 4.4 Constat général

La nécessité de réduire les GES causés par la chaîne alimentaire exige d'importantes transformations, que nous commençons à peine à entrevoir, tant dans la production alimentaire que dans la consommation. L'État, en ce domaine, n'a jusqu'ici amorcé aucune réflexion (rappelons que la question de l'alimentation ne figure dans aucun des plans d'action gouvernementaux que nous avons examinés à la section 3.1). Pour que le consommateur puisse jouer son rôle dans la réduction des GES associés à l'alimentation, il a besoin d'une information de qualité, d'incitatifs pour l'orienter vers les choix les plus pertinents, et d'un appui lorsque ces choix s'avèrent difficilement réalisables.

#### 4.4.1 Dissonance cognitive

Comment peut-on combiner toutes ces recommandations ? À l'heure actuelle, il est difficile pour un ménage de répondre à ses besoins alimentaires par l'achat, dans un commerce de proximité, de nourritures d'origine végétale, biologiques, produites dans sa région, et qui ne sont pas emballées. Le consommateur a donc besoin d'information pour pouvoir établir des priorités parmi ces recommandations.

#### 4.4.2 Priorités

Dans le domaine de l'alimentation, que pourrait faire l'État pour aider le consommateur à lutter contre les changements climatiques ?

Quelques tâches semblent prioritaires :

- entreprendre un travail massif d'information et de sensibilisation, en particulier pour réduire la consommation des protéines animales ;
- instaurer un étiquetage obligatoire unique indiquant l'empreinte carbone des aliments, leur lieu d'origine réel, et le caractère biologique de leur production si tel est le cas ;
- diriger les subventions accordées par l'État à l'agriculture vers la production de protéines végétales et en particulier vers la production biologique ;
- travailler à l'élimination des déserts alimentaires en favorisant l'apparition de commerces de quartier ;
- entreprendre une réflexion approfondie sur le rôle du plastique dans les emballages, en vue d'une réglementation à cet égard.

## 5 Transport

### 5.1 Contexte

En 2017, le secteur des transports a été la deuxième plus importante source d'émissions de GES au Canada, comptant pour 24 % des émissions nationales totales. Les émissions de ce secteur ont d'ailleurs augmenté de 43 % entre 1990 et 2017 ; cette hausse est attribuable à une augmentation du nombre de camions pour le transport de marchandises et du nombre de camions légers (VUS et autres) pour le transport de passagers<sup>194</sup>.

Notons que ces chiffres ne sont pas basés sur la consommation, mais sur la production, et comme on l'a vu (section 2.1.1), ces deux méthodes de comptabilité donnent des résultats différents. Avec la comptabilité basée sur la production, le secteur de l'exploitation gazière et pétrolière se place au premier rang pour les émissions de GES du Canada<sup>195</sup>, mais les choix des consommateurs n'ont rien à voir avec ce secteur.

Au Québec, où il n'y a pas de sables bitumineux, les transports sont au premier plan en termes de GES :

*Le secteur qui produisait le plus d'émissions de GES au Québec, en 2016, était celui des transports (routier, aérien, maritime, ferroviaire et hors route), qui générait 33,8 Mt éq. CO<sub>2</sub>, soit 43,0 % des émissions. À lui seul, le transport routier représentait 80,1 % des émissions du secteur des transports, soit 34,4 % des émissions totales de GES<sup>196</sup>.*

L'agriculture et les transports sont les deux seuls secteurs dont les GES ont augmenté au Québec de 1990 à 2016, tous les autres secteurs ayant enregistré une diminution. Pour le transport routier, l'augmentation est de 52,3 %<sup>197</sup>.

- **Quelles mesures doivent être prises pour réduire les émissions de GES associées aux déplacements individuels ?**

Il existe beaucoup de façons de réduire les GES associés à la mobilité des individus. Cependant, les réductions requises dans le domaine des transports sont tellement importantes — selon le GIEC, une réduction de 60 % d'ici 2050 fait partie des mesures nécessaires pour maintenir le réchauffement sous le seuil des 2°C — que toutes les mesures envisageables doivent être adoptées<sup>198</sup>. Parmi les changements requis, certains sont d'ordre technologique (amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, changement de carburant), d'autres d'ordre structurel : transfert modal (l'autobus ou les transports sur rail – métro, tramway, SLR ou train – devant remplacer la voiture ou l'avion), diminution des déplacements par une planification intégrée qui engloberait les transports, l'utilisation des terres et l'aménagement urbain. Dans la mesure où on

<sup>194</sup> ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA, *Indicateurs canadiens de durabilité de l'environnement : émissions de gaz à effet de serre*, 2019, op. cit., p. 9.

<sup>195</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>196</sup> MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990*, Québec, 2018, p. 7, en ligne : <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2016/inventaire1990-2016.pdf> (document consulté le 7 juin 2019).

<sup>197</sup> *Ibid.*, pp. 13-14.

<sup>198</sup> GIEC, *Special report : Global warming of 1.5°C*, op.cit., chapitre 2, p. 142.

visent un réchauffement maximal de 1,5°C plutôt que 2°C, les scénarios du GIEC supposent que l'on accorde davantage d'importance au transfert modal et à la diminution des déplacements<sup>199</sup>.

Or, les gouvernements ont surtout insisté, jusqu'ici, sur les changements technologiques, cherchant à susciter le remplacement des véhicules à essence actuels par des véhicules qui consomment moins. Ce n'est que plus récemment que certains États ont commencé à envisager des interventions qui viseraient à réduire les distances parcourues et le nombre de véhicules sur la route : mieux concevoir l'infrastructure des autres modes de transport (rail, transport collectif, vélo), accroître la prestation de services à cet égard, ou favoriser ces modes de transport par des incitatifs<sup>200</sup>.

Les interventions de ce type sont incontournables, car l'usage individuel de la voiture restera problématique, même si on fabrique des véhicules à essence moins gourmands, même si on réussit à remplacer toutes les voitures à essence par des voitures électriques.

*Les gains d'émissions de GES, obtenus sur les véhicules via le progrès technique, représentent de l'ordre de quelques pourcents entre générations de véhicules. Mais ils sont largement perdus par l'augmentation régulière du poids des véhicules et par un usage toujours aussi individuel de la voiture. En revanche, des pratiques de mutualisation comme le covoiturage permettent de gagner directement, a minima, 50 % de consommation sur un trajet donné<sup>201</sup>.*

Le GIEC propose notamment de recourir à la voiture électrique dans le cadre de l'autopartage et d'instaurer des transports en commun électrifiés et mieux coordonnés<sup>202</sup>. Mais, même sans ces mesures, les transports collectifs présentent une nocivité moindre que la voiture solo, qu'elle soit électrique ou thermique.

De nombreuses sources confirment d'ailleurs la nocivité moindre des transports collectifs en comparaison avec la voiture solo. D'après une étude de la Federal Transit Administration (FTA) aux États-Unis, même si l'on tient compte des émissions associées à la production des infrastructures ou des équipements associés aux transports collectifs, qui font notamment augmenter le bilan carbone du rail, « *the results still show significant emissions savings from average occupancy rail and bus transit over average occupancy sedans, SUVs, and pickups* ». Ainsi le métro de San Francisco permet de réduire les émissions de GES par kilomètre-passager de 63 % par rapport à la berline et de 69 % par rapport au VUS, tandis que le système léger sur rail de Boston offre des économies de 55 % et de 62 % respectivement<sup>203</sup>.

De plus, le transport en commun favorise un développement urbain plus dense, influant ainsi sur les habitudes des conducteurs : dans les zones desservies par le transport en commun, même ceux qui ne l'utilisent pas sont moins portés à prendre la voiture en raison des distances plus courtes. Ainsi, chaque kilomètre parcouru en transport en commun correspond à une réduction

---

<sup>199</sup> *Ibid.*, pp. 142-144.

<sup>200</sup> **COMMISSION EUROPÉENNE**, *Policies to encourage sustainable consumption*, *op.cit.*, p. 205.

<sup>201</sup> **ADEME**, *Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des Français en 2030*, *op. cit.*

<sup>202</sup> **GIEC**, *Special report : Global warming of 1.5°C*, *op.cit.*, chapitre 4, p. 333.

<sup>203</sup> **UNITED STATES DEPARTMENT OF TRANSPORTATION – FEDERAL TRANSIT ADMINISTRATION (FTA)**, *Public transportation's role in responding to climate change*, *op. cit.*, p. 4.

nettement plus importante des kilomètres parcourus en voiture. Enfin, le transport en commun diminue les émissions de GES en réduisant la congestion<sup>204</sup>.

En bref, les choix des consommateurs sont un facteur clé tant du transfert modal que de la diminution des déplacements. Cependant, le contexte détermine fortement les choix qui sont réellement possibles pour les ménages. Le besoin d'interventions ciblées de l'État pour informer les consommateurs et leur proposer des incitatifs et de l'aide est particulièrement évident dans ce domaine.

- **La situation au Canada**

### **Des systèmes de transport collectif relativement peu développés et peu utilisés**

Une comparaison internationale révèle la faible utilisation des transports collectifs au Canada<sup>205</sup> ; parmi les pays étudiés, le Canada et l'Océanie se disputent en effet le dernier rang pour le nombre de trajets par habitant dans les zones urbaines<sup>206</sup>. Si l'on prend pour point de comparaison le nombre de véhicules associés aux transports publics (nombre d'autobus et de voitures de métro ou de tramway) par million d'habitants, le Canada se trouve presque en toute fin de liste avec 661 véhicules, derrière le Brésil (704), la Croatie (866), l'Allemagne (1025) et Singapour (3452)<sup>207</sup>.

Au Québec, en 2016, seulement 14 % des personnes qui se déplaçaient pour aller travailler cinq jours par semaine utilisaient le transport en commun ; la grande majorité des travailleurs (78 %) utilisent la voiture privée, 68 % d'entre eux ayant recours à la voiture solo, et 10 % seulement pratiquant le covoiturage<sup>208</sup>.

### **Un taux de motorisation élevé**

Les données de Statistique Canada confirment par ailleurs le taux de motorisation élevé au Canada. En 2017, 84 % des ménages canadiens possèdent ou louent un véhicule ; ce chiffre grimpe à 94,9 % dans les régions rurales, et s'établit à 79 % dans les villes ayant au moins un million de résidents<sup>209</sup>. Il s'agit d'un taux comparable à ceux constatés en 2014 aux États-Unis (88 %), en Allemagne (85 %), ou en France (83 %) ; cependant le taux de motorisation constaté en 2014 est moindre dans d'autres pays, comme le Royaume-Uni (74 %), la Pologne (64 %) ou la Russie (55 %), et beaucoup plus faible encore dans des pays émergents comme le Brésil (47 %), l'Afrique du Sud (31 %) ou la Chine (17 %)<sup>210</sup>.

---

<sup>204</sup> UNITED STATES DEPARTMENT OF TRANSPORTATION – FEDERAL TRANSIT ADMINISTRATION (FTA), *Public transportation's role in responding to climate change*, op. cit., pp. 4-5.

<sup>205</sup> UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS (UITP), *Statistics brief: Urban public transport in the 21st century*, 2015, en ligne : [https://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/UITP\\_Statistic%20Brief\\_national%20PT%20stats.pdf](https://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/UITP_Statistic%20Brief_national%20PT%20stats.pdf) (document consulté le 18 mars 2019).

<sup>206</sup> UITP, *Statistics brief: Urban public transport in the 21st century*, op. cit., p. 2.

<sup>207</sup> UITP, *Statistics brief: Urban public transport in the 21st century*, op. cit., p. 5.

<sup>208</sup> WHITMORE, Johanne et PINEAU, Pierre-Olivier, *État de l'énergie au Québec 2019*, op. cit., p. 33.

<sup>209</sup> STATISTIQUE CANADA, *Enquête sur les dépenses des ménages, 2017*, 12 décembre 2018, en ligne : [https://www150.statcan.gc.ca/n1/fr/daily-quotidien/181212/dq181212a-fra.pdf?st=4LO\\_A-gf](https://www150.statcan.gc.ca/n1/fr/daily-quotidien/181212/dq181212a-fra.pdf?st=4LO_A-gf) (page consultée le 22 mars 2019). En outre, un nombre important de ménages canadiens – 42,8% en 2007 – possède deux véhicules ou plus. RESSOURCES NATURELLES CANADA, *Canadian Vehicle Survey: 2009 Summary Report*, Ottawa, 2011, p. 4, en ligne : <http://oee.nrcan.gc.ca/publications/statistics/cvs09/pdf/cvs09.pdf> (document consulté le 8 mai 2019).

<sup>210</sup> POUHSTER, Jacob, *Car, bike or motorcycle? Depends on where you live*, Pew Research Center, 16 avril 2015, en ligne : <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2015/04/16/car-bike-or-motorcycle-depends-on-where-you-live> et

Au Québec, les chercheurs constatent que le taux de motorisation augmente plus vite que le taux de croissance démographique (augmentation de 18 % comparativement à 9 % pour la période 2007-2017)<sup>211</sup>.

### **Prédominance des minifourgonnettes, des VUS et des camionnettes : l'exemple du Québec**

Le camion léger émet plus de GES que la voiture. Et pourtant, malgré la lutte aux GES, ces véhicules gagnent du terrain. Au Québec, entre 1990 et 2017, on constate en effet une prolifération des véhicules dans la catégorie « camions légers », qui comprend minifourgonnettes, VUS et camionnettes : les ventes de ces véhicules ont augmenté de 246 %, alors que les ventes de voitures ont diminué de 28 %. Depuis 2015, on vend au Québec davantage de camions légers que de voitures<sup>212</sup>. Plus largement, au Canada, les véhicules utilitaires occupaient 70 % du marché en 2018 (au détriment des voitures)<sup>213</sup>.

## **5.2 Survol des recommandations**

Parmi les changements requis pour permettre au consommateur canadien de mieux jouer son rôle dans la lutte aux changements climatiques, dans le secteur des transports, certains sont d'ordre technologique (amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, changement de carburant), d'autres d'ordre structurel : transfert modal (l'autobus ou les transports sur rail – métro, tramway, SLR ou train – devant remplacer la voiture ou l'avion), diminution des déplacements par une planification intégrée qui engloberait les transports, l'utilisation des terres et l'aménagement urbain. Or, les gouvernements ont surtout insisté, jusqu'ici, sur les changements technologiques misant sur les actions individuelles, cherchant à susciter le remplacement des véhicules à essence actuels par des véhicules qui consomment moins. Ce n'est que plus récemment que certains États ont commencé à envisager des interventions qui viseraient à réduire les distances parcourues et le nombre de véhicules sur la route : mieux concevoir l'infrastructure des autres modes de transport (rail, transport collectif, vélo), accroître la prestation de services à cet égard, ou favoriser ces modes de transport par des incitatifs<sup>214</sup>.

Les sources que nous avons consultées proposent aux consommateurs les recommandations suivantes :

1. Renoncer à la voiture (et prendre son vélo, le transport en commun ou marcher)
2. Utiliser le covoiturage
3. Utiliser l'autopartage
4. Acheter une voiture électrique
5. Acheter une voiture qui consomme moins de carburant
6. Au lieu de prendre l'avion, prendre le train, ou rester chez soi
7. Si on prend l'avion, acheter des crédits compensatoires

---

<https://assets.pewresearch.org/wp-content/uploads/sites/2/2015/04/Transportation-Topline.pdf> (document consulté le 22 mars 2019).

<sup>211</sup> WHITMORE, Johanne et PINEAU, Pierre-Olivier, *État de l'énergie au Québec 2019*, op. cit., p. 34.

<sup>212</sup> Ibid., p. 33.

<sup>213</sup> DESLAURIERS, Michel, *Top 10 des véhicules utilitaires les plus vendus au Canada en 2018*, Le Guide de l'auto, 21 décembre 2018, en ligne : <https://www.guideautoweb.com/galeries/48927/top-10-des-vehicules-utilitaires-les-plus-vendus-au-canada-en-2018> (page consultée le 24 avril 2019).

<sup>214</sup> COMMISSION EUROPÉENNE, *Policies to encourage sustainable consumption*, op.cit., p. 205.

## 5.3 Les recommandations

### 5.3.1 Renoncer à la voiture, et prendre son vélo, le transport en commun, ou marcher

#### 5.3.1.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

La recommandation de renoncer à la voiture, ou tout au moins d'y avoir recours le moins souvent possible en privilégiant la marche, le vélo ou les transports en commun (ou en ne l'utilisant qu'en compagnie de plusieurs autres personnes), est la recommandation la plus populaire, mise de l'avant par toutes nos sources sans exception : gouvernements<sup>215</sup>, ONU<sup>216</sup>, groupes environnementaux<sup>217</sup> et chercheurs<sup>218</sup>.

#### 5.3.1.2 CONTEXTE

Pour réduire les GES associés aux transports, et favoriser l'utilisation des transports en commun, de la marche ou du vélo au lieu de celle de sa voiture personnelle, il importe notamment de freiner l'étalement urbain et de permettre à ceux qui habitent hors des centres urbains de se libérer de la dépendance, parfois forcée, au véhicule individuel.

*The current trends of urban sprawl in many parts of Europe clearly contradict the goals of sustainable development, and cannot continue in the long term. Thus, sustainability will become more and more difficult to achieve as sprawl advances [...]*<sup>219</sup>.

Au Québec, l'étalement urbain augmente de façon continue depuis 1951, avec une nette accélération depuis 25 ans<sup>220</sup>. Et l'étalement urbain est intimement associé à la dépendance à la voiture : plus de véhicules, plus d'heures de conduite, utilisation moindre des transports en commun<sup>221</sup>.

Un rapport du Council for Canadian Urbanism témoigne de l'échec des politiques d'aménagement qui visaient à freiner le développement des banlieues dans la majorité des grandes villes canadiennes :

---

<sup>215</sup> **CMMC**, *Guide du consommateur canadien*, op. cit. ; **ONTARIO ENVIRONNEMENT**, *Comment vous pouvez contribuer à faire face au changement climatique*, op. cit. ; **GOVERNEMENT DU QUÉBEC**, *Comment agir ?*, op. cit.

<sup>216</sup> **ONU**, *Guide des paresseux pour sauver la planète*, op. cit.

<sup>217</sup> **FONDATION SUZUKI**, *Top 10 things you can do about climate change*, op. cit. ; **ENVIRONMENTAL DEFENCE**, *Get involved: 11 actions you can take to fight climate change*, op. cit. ; **EQUITERRE**, *Les échelles de l'action contre le changement climatique*, op. cit. ; **GREENPEACE INTERNATIONAL**, *The New Year resolutions we should all have on our 2019 list*, op. cit. ; **WWF UK**, *Ten things you can do to help the environment*, op. cit. ; **WWF SUISSE**, *Bonnes résolutions : dix idées pour une année 2019 plus durable*, op. cit.

<sup>218</sup> **WYNES**, Seth et **NICHOLAS**, Kimberly A., *The climate mitigation gap: education and government recommendations miss the most effective individual actions*, op. cit., p. 1.

<sup>219</sup> **EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY (EEA)** et **FEDERAL OFFICE FOR THE ENVIRONMENT (FOEN) – SWITZERLAND**, *Urban sprawl in Europe – Joint EEA/FOEN Report*, EEA Report No. 11, 2016, p. 107, en ligne : <https://www.eea.europa.eu/publications/urban-sprawl-in-europe> (page consultée le 25 février 2019).

<sup>220</sup> **DESJARDINS**, Cléa, *How can we slow down urban sprawl?*, Concordia University News, 6 juillet 2016, en ligne : <http://www.concordia.ca/cunews/main/stories/2016/07/06/urban-sprawl-western-world-research-jochen-jaeger.html> (page consultée le 25 février 2019).

<sup>221</sup> **COUNCIL FOR CANADIAN URBANISM**, *Still suburban? Growth in Canadian suburbs 2006-2016*, août 2018, p. 5, en ligne : [http://www.canadiansuburbs.ca/files/Still\\_Suburban\\_Monograph\\_2016.pdf](http://www.canadiansuburbs.ca/files/Still_Suburban_Monograph_2016.pdf) (document consulté le 26 mars 2019).

*78% of new dwelling unit growth from 2006-2016 occurred in the less sustainable auto suburbs and exurbs. [...] The population in low density auto suburbs and exurbs is still growing five times faster than inner-cities and inner-suburbs across Canada. [...] Canada is a suburban nation and its population became more suburban from 2006–2016, despite the planning policies of most metropolitan areas<sup>222</sup>.*

Parmi les mesures susceptibles d'aider à renoncer à sa voiture, et de favoriser la mobilité durable : le recours au covoiturage et à l'autopartage, au vélo-partage, aux vélos cargo, et aux vélos électriques, et la mise en place d'infrastructures sécurisantes pour les cyclistes ; des services de trains et d'autocars pour les longs trajets<sup>223</sup> ; etc. Les modes possibles de déplacement sans voiture sont donc nombreux ; encore faut-il qu'ils soient disponibles et accessibles. Dans ce contexte, et malgré les apparences, les choix à la portée du consommateur canadien semblent reposer davantage sur des actions collectives que sur des actions qui résulteraient uniquement de choix individuels. Renoncer à sa voiture n'est pas une décision qui se prend facilement, et cela peut carrément s'avérer impossible, selon son lieu de résidence.

### 5.3.1.3 OBSTACLES

Dans quelle mesure les consommateurs sont-ils en mesure de renoncer à la voiture ? Alors que les services de transport régionaux autrefois assurés par l'entreprise privée sont de moins en moins présents<sup>224</sup>, gérer en transport en commun les déplacements quotidiens liés à la garderie, au travail, aux courses, et aux loisirs, en dehors des grandes villes en particulier, est une expérience complexe, voire impossible dans nombre d'endroits au Canada, en particulier pour les familles<sup>225</sup>. Nous avons évoqué les obstacles que pose l'étalement urbain, et nous verrons ci-dessous quelques-uns des problèmes associés aux recommandations qui préconisent la marche, le vélo, les transports en commun, le covoiturage ou l'autopartage. Globalement on constate que la conception des villes et des villages doit être repensée pour favoriser la renonciation à l'automobile individuelle.

Si renoncer à sa voiture n'est pas chose aisée, faire tous ses trajets en vélo ou à pied ne l'est pas non plus, dans la majorité des endroits au Canada. Ainsi, pour la marche, qui ne produit pas de GES, plusieurs éléments peuvent freiner la motivation : lenteur de ce mode de transport ; distances trop grandes ; poids des emplettes ou des objets à transporter ; conditions hivernales ; etc. À cela s'ajoutent les limitations liées à l'âge, à l'état de santé et autres contraintes physiques.

---

<sup>222</sup> *Ibid.*, pp. 1-2.

<sup>223</sup> **BIGO**, Aurélien, *Dépendance à la voiture en zone rurale, quelles solutions ?*, The Conversation, 8 janvier 2019, en ligne : <https://theconversation.com/dependance-a-la-voiture-en-zone-rurale-queelles-solutions-109016> (page consultée le 8 mai 2019).

<sup>224</sup> Voir : **ORFALI**, Philippe, *Des municipalités prennent le relais d'Orléans Express*, Le Devoir, 19 janvier 2015, en ligne : <https://www.ledevoir.com/politique/regions/429337/transport-collectif-en-regions-des-municipalites-prennent-le-relais-d-orleans-express> ; **MOORE**, Oliver, *Greyhound cancels most of its routes in Western Canada*, The Globe and Mail, 9 juillet 2018, en ligne : <https://www.theglobeandmail.com/canada/article-greyhound-cancels-most-routes-in-western-canada> (pages consultées le 9 mai 2019).

<sup>225</sup> **FERRARIS**, Florence Sara G., *Avoir des enfants sans avoir de voiture, est-ce possible ?*, Le Devoir, 14 janvier 2019, en ligne : <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/545431/quand-les-familles-moderent-leur-transport> (page consultée le 9 mai 2019).

En outre, la marche n'est pas exempte de dangers. Le nombre de décès de piétons causés par les accidents de la route est en hausse dans plusieurs pays occidentaux, dont le Canada<sup>226</sup>, le Royaume-Uni et les États-Unis. Le phénomène serait attribuable à la présence accrue des VUS, plus hauts et plus lourds que les voitures ordinaires, et qui causent par conséquent plus souvent des blessures mortelles<sup>227</sup>. L'utilisation du cellulaire au volant jouerait également un rôle<sup>228</sup>. Au Québec, l'augmentation de la mortalité des piétons en 2017 était de 25 % par rapport à la moyenne de 2012 à 2016<sup>229</sup>. Et ces données ne font pas état des piétons blessés.

Pas plus que la marche, le vélo ne peut remplacer la voiture pour l'ensemble des trajets. Rouler côte à côte avec les automobilistes entraîne des risques liés à la vulnérabilité, au manque potentiel de visibilité, aux conflits pour le partage de la route, etc. Certains trajets ne sont pas sécuritaires ; la pratique du vélo exige que l'on soit en forme et elle s'avère nettement plus difficile l'hiver. Enfin, le vélo n'est pas toujours adapté aux déplacements en famille, aux emplettes, aux plus longs trajets, etc.

Quant à la recommandation de renoncer à la voiture et de recourir aux transports en commun, on demande au consommateur de l'appliquer dans un paysage structuré par de multiples décisions antérieures qui ont favorisé l'étalement urbain, le tout-à-l'auto et le financement des autoroutes. Les obstacles sont alors plutôt en lien avec la disponibilité de ces transports, leur fréquence, leur adaptabilité aux aléas du climat, la réponse aux besoins réels de consommateurs (heures de passage, fréquence...), le coût des passages, etc.

#### 5.3.1.4 INEGALITES

### L'exemple du *London Congestion Charge* – et ses leçons

L'une des mesures les plus célèbres pour décourager l'utilisation de la voiture a été adoptée à Londres en 2003. La « Congestion Charge » impose des frais aux automobilistes qui veulent entrer dans le centre de la ville<sup>230</sup>. Cette mesure dont plusieurs ont salué la réussite<sup>231</sup> – le nombre

<sup>226</sup> **SIEKIERSKA**, Alicja, *Canada among only seven countries to see rise in pedestrian deaths*, Financial Post, 25 mai 2018, en ligne : <https://business.financialpost.com/transportation/canada-among-only-seven-countries-to-see-rise-in-pedestrian-deaths-oecd-study-finds> (page consultée le 26 avril 2019).

<sup>227</sup> **MONBIOT**, George, *Cars are killing us*, The Guardian, 7 mars 2019, en ligne : <https://www.theguardian.com/commentisfree/2019/mar/07/cars-killing-us-driving-environment-phase-out> (page consultée le 15 mars 2019); **LAWRENCE**, Eric D., **BOMEY**, Nathan et **TANNER**, Kristi, *Death on foot: America's love of SUVs is killing pedestrians*, Detroit Free Press, 28 juin 2018, en ligne : <https://www.freep.com/story/money/cars/2018/06/28/suvs-killing-americas-pedestrians/646139002/#knownsafetymeasures> (page consultée le 12 mars 2019).

<sup>228</sup> **ARATANI**, Lauren et **KILANI**, Hazar, *“Boulevards of death”: why pedestrian road fatalities are surging in the US*, The Guardian, 12 mars 2019, en ligne : <https://www.theguardian.com/us-news/2019/mar/12/boulevards-of-death-why-pedestrian-road-fatalities-are-surging-in-the-us> (page consultée le 12 mars 2019).

<sup>229</sup> **SAAQ**, *Bilan routier 2017*, en ligne : <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/bilan-routier-2017.pdf> (page consultée le 12 mars 2019).

<sup>230</sup> **TRANSPORT FOR LONDON**, *Congestion charge – Discounts and exemptions*, en ligne : <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/discounts-and-exemptions> (page consultée le 8 mai 2019). Le programme prévoit des escomptes (pour les résidents du centre, par exemple) et des exemptions (pour les personnes handicapées, par exemple).

<sup>231</sup> Notamment la **COMMISSION EUROPÉENNE**, *Politiques to encourage sustainable consumption*, op. cit., pp. 14, 75, 137, 187-189.

de voitures qui entrent dans le centre ayant diminué de quelque 25 % entre 2008 et 2018<sup>232</sup> – est toutefois critiquée parce que régressive.

Depuis 2006, d'autres villes ont imité Londres (notamment Milan, Stockholm et Singapour) ou envisagent de l'imiter, et plusieurs analystes ont tenté de trouver des moyens de rendre le péage moins régressif<sup>233</sup>.

Pour éviter une injustice marquée, il faut, avant d'instaurer la tarification de la congestion, que les villes s'assurent d'offrir partout un service de transport en commun adéquat : « *Cities must introduce new bus routes or supplement existing ones in transit deserts. Schedules must offer reliable connections to rail links and reflect current travel patterns*<sup>234</sup> ».

Dans un rapport publié en 2018, le Centre canadien de politiques alternatives analyse la tarification actuellement envisagée par les autorités municipales de Vancouver. L'auteur décrit l'injustice potentielle de la tarification : 1) Les ménages pauvres qui n'ont pas d'autre choix que la voiture vont en souffrir sur le plan financier ou se verront exclus du centre, tandis que les ménages aisés, qui n'auront pas de difficulté à payer les frais exigés, profiteront d'une vitesse de circulation accrue. 2) En raison des coûts élevés du logement à Vancouver, les ménages pauvres sont obligés de chercher un logement loin du centre, ce qui leur impose déjà des trajets plus longs que ceux des ménages capables de se loger dans les quartiers centraux.

### Le cas du vélo-partage : discrimination par l'abonnement

Dans beaucoup de villes du monde, le vélo-partage est un secteur en transformation avec l'arrivée de vélos sans point d'ancrage ou de vélos électriques<sup>235</sup>. Des chercheurs ont documenté les avantages du vélo-partage en termes de transfert modal : dans les villes nord-américaines, 50 % des usagers utilisent moins la voiture, et 5 % ont vendu une voiture ou en ont retardé l'achat<sup>236</sup>.

Apparu au Canada d'abord à Montréal (2009), le vélo-partage de type classique s'étend dans d'autres grands centres canadiens (Toronto, Vancouver, Hamilton, Ottawa-Gatineau). Le paiement d'un abonnement annuel ou des frais d'utilisation et de dépôt (payables par carte débit ou carte de crédit) peut constituer un obstacle pour les personnes à faible revenu. Pour compenser ces facteurs, un organisme de vélo-partage à Washington (DC) s'est entendu avec une coopérative de crédit pour offrir un compte bancaire et une carte de débit aux usagers qui

---

<sup>232</sup> **BADSTUBER**, Nicole, *London's congestion charge is showing its age*, CityLab, 11 avril 2018, en ligne : <https://www.citylab.com/transportation/2018/04/londons-congestion-charge-needs-updating/557699> (page consultée le 8 mai 2019).

<sup>233</sup> **TRANSFORM**, *Pricing roads, advancing equity*, janvier 2019, pp. TK-14 – TK-15, en ligne : [http://www.transformca.org/sites/default/files/Pricing\\_Roads\\_Advancing\\_Equity\\_Combined\\_FINAL\\_190128\\_0.pdf](http://www.transformca.org/sites/default/files/Pricing_Roads_Advancing_Equity_Combined_FINAL_190128_0.pdf) (document consulté le 8 mai 2019).

<sup>234</sup> **GURLEY**, Gabrielle, *Do all roads lead to congestion pricing?*, The American Prospect, 26 mars 2019, en ligne : <https://prospect.org/article/do-all-roads-lead-congestion-pricing> (page consultée le 8 mai 2019).

<sup>235</sup> **MOON-MIKLAUCIC**, C., **BRAY-SHARPIN**, A., **DE LA LANZA**, I., **KHAN**, A., **LO RE**, L. et **MAASSEN**, A., *The evolution of bike sharing: 10 questions on the emergence of new technologies, opportunities, and risks*, Working Paper, World Resources Institute, Washington (DC), 2018, p. 4, en ligne : <http://www.wri.org/publication/evolution-bike-sharing> (page consultée le 28 janvier 2019).

<sup>236</sup> **SHAHEEN**, Susan A., **BANSAL**, Apaar, **CHAN**, Nelson et **COHEN**, Adam, *Mobility and the sharing economy: industry developments and early understanding of impacts*, 1<sup>er</sup> février 2017, non paginé, figure 13-3, en ligne : <https://cloudfront.escholarship.org/dist/prd/content/qt96j5r729/qt96j5r729.pdf?t=pfbr7s> (page consultée le 20 avril 2019).

n'en avaient pas ; ceux-ci reçoivent également un rabais sur l'abonnement annuel<sup>237</sup>. De même, la ville de Vancouver a adopté récemment un programme de vélo-partage ciblant les citoyens à faibles revenus. Ce programme offre un abonnement d'un an à bas prix, qui ne requiert pas de carte de crédit<sup>238</sup>.

### 5.3.1.5 ANALYSES ET EXEMPLES : QUELLES SONT LES POSSIBILITES ?

Quelles sont quelques-unes des mesures proposées, politiques adoptées, ici ou dans d'autres pays, pour aider les consommateurs à suivre cette recommandation ?

#### France : un plan national pour le vélo

La France a adopté en 2018 un plan national pour favoriser l'utilisation du vélo<sup>239</sup>. Alors que le vélo représentait 10 % des trajets domicile-travail dans les années 1970, il ne compte plus que pour 3 % de ces déplacements. Le plan vise à faire tripler cette proportion d'ici 2024 en utilisant quatre leviers :

- le développement d'aménagements cyclables de qualité et plus généralement l'amélioration de la sécurité routière ;
- la sûreté : la lutte contre le vol de vélos ;
- l'incitation : la mise en place d'un cadre incitatif adapté reconnaissant pleinement le vélo comme un mode de transport pertinent et vertueux ;
- le développement d'une culture vélo.

La politique s'accompagne de fonds significatifs qui serviront notamment à soutenir « les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités »<sup>240</sup>.

#### Royaume-Uni : un plan d'ensemble vélo et marche

De même, le Royaume-Uni a adopté en 2017 un plan d'ensemble pour le vélo et la marche, prévoyant des investissements de 1,2 milliard £ (environ 2 milliards CAN\$), et visant à faire de ces modes de déplacement le choix naturel pour les trajets courts d'ici 2040. Les sommes les plus importantes sont consacrées aux mesures à l'échelle locale ; à l'amélioration de l'infrastructure cycliste entre les centres urbains, les communautés locales, et les pôles d'emploi et commerciaux ; et à l'amélioration de 200 tronçons de route pour les rendre plus accessibles aux vélos<sup>241</sup>.

---

<sup>237</sup> SHAHEEN, Susan, BELL, Corwin, COHEN, Adam, YELCHURU, Balaji, *Travel behavior: shared mobility and transportation equity*, United States Department of Transportation – Federal Highway Administration, Report PL-18-007, août 2017, pp. 31-32, en ligne : [https://www.fhwa.dot.gov/policy/otps/shared\\_use\\_mobility\\_equity\\_final.pdf](https://www.fhwa.dot.gov/policy/otps/shared_use_mobility_equity_final.pdf) (document consulté le 20 avril 2019).

<sup>238</sup> TRANSFORM, *Pricing roads, advancing equity*, janvier 2019, p. 23, en ligne : [http://www.transformca.org/sites/default/files/Pricing\\_Roads\\_Advancing\\_Equity\\_Combined\\_FINAL\\_190128\\_0.pdf](http://www.transformca.org/sites/default/files/Pricing_Roads_Advancing_Equity_Combined_FINAL_190128_0.pdf) (document consulté le 8 mai 2019).

<sup>239</sup> RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, *Plan vélo et mobilités actives*, 14 septembre 2018, en ligne : [https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/document/document/2018/09/dossier\\_de\\_presse\\_-\\_plan\\_velo\\_-\\_vendredi\\_14\\_septembre\\_2018.pdf](https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/document/document/2018/09/dossier_de_presse_-_plan_velo_-_vendredi_14_septembre_2018.pdf) (document consulté le 12 mai 2019).

<sup>240</sup> RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, *Plan vélo et mobilités actives*, op. cit., p. 10.

<sup>241</sup> DEPARTMENT FOR TRANSPORT, *Cycling and walking investment strategy*, Londres, 2017, en ligne : [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/603527/cycling-walking-investment-strategy.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/603527/cycling-walking-investment-strategy.pdf) (document consulté le 1<sup>er</sup> mars 2019) ; DEPARTMENT FOR TRANSPORT, *Government publishes £1.2 billion plan to increase cycling and walking*, 21 avril 2017, en ligne :

## Réduction de la mortalité : diminution de la limite de vitesse en milieu urbain

Il existe une mesure efficace et peu coûteuse pour réduire la mortalité des cyclistes et des piétons dans les rues des villes : il s'agit de réduire la limite de vitesse des voitures à 30 km/h. « *Even in the most cycle-friendly countries such as the Netherlands, most urban streets simply have a 30 km/h limit, perhaps with some nicely-designed traffic calming, and no cycle-specific provision whatsoever*<sup>242</sup> ». Un rapport publié en 2018 par le Department for Transport du Royaume-Uni indiquait toutefois que les limites de vitesse à 30 km/h adoptées dans certaines villes britanniques n'avaient pas fait diminuer le nombre d'accidents. Mais cette conclusion faisait abstraction du fait qu'une proportion importante des conducteurs, convaincus que le règlement ne serait pas appliqué, n'ont pas respecté les limites imposées<sup>243</sup>. La volonté de faire respecter le règlement serait donc un facteur clé.

## Aménagements favorisant le vélo

Un grand nombre d'études analysent les meilleures pratiques en matière d'aménagements favorables aux vélos en milieu urbain. En plus de la création d'infrastructures complètes, les chercheurs ont notamment identifié le besoin d'assurer aux cyclistes un espace suffisant, de permettre à deux cyclistes de rouler côte à côte, d'instaurer des mesures pour optimiser les capacités mentales des cyclistes, de tenir compte de leur vulnérabilité et de leurs perceptions<sup>244</sup>. D'autre part, selon une chercheuse montréalaise, « *En voyant des villes exemplaires en matière de part modale cycliste, on constate que le succès n'est pas lié à la quantité de pistes cyclables, mais plutôt à leur localisation* » ; c'est donc la qualité des aménagements qu'il faudrait examiner en tout premier lieu<sup>245</sup>.

## Le programme suédois Vision Zéro

Le programme phare en matière de réduction des décès causés par les accidents de la circulation a été inventé par la Suède en 1997. Vision Zéro a pour objectif de réduire à zéro les blessures graves et les décès associés aux accidents de la circulation, que ce soit en ville ou sur les routes ou les autoroutes. Le programme repose sur l'idée que ce sont les concepteurs des rues, des trottoirs, des intersections, des routes, etc., plutôt que les usagers, qui sont responsables du

---

<https://www.gov.uk/government/news/government-publishes-12-billion-plan-to-increase-cycling-and-walking> (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2019).

<sup>242</sup> WALKER, Peter, *Universal bike lanes: the only way to mass cycling?*, The Guardian, 3 juin 2011, en ligne : <https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2011/jun/03/cycling-study-bike-paths> (page consultée le 22 février 2019). Une étude publiée dans le Journal of Public Health confirme l'effet bénéfique de la réduction de la vitesse. CAIRNS, Jo, WARREN, Jon, GARTHWAITE, Kayleigh, GREIG, Graham et BAMBRA, Clare, *Go slow: an umbrella review of the effects of 20 mph zones and limits on health and health inequalities*, Journal of Public Health, vol. 37, n° 3, septembre 2015, pp. 515-520, en ligne : <https://academic.oup.com/jpubhealth/article/37/3/515/2362676> (page consultée le 26 avril 2019).

<sup>243</sup> ATKINS, AECOM, et MAHER, Mike, *20mph Research Study: headline report*, novembre 2018, pp. 7-8, en ligne : [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/757307/20mph-headline-report.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/757307/20mph-headline-report.pdf) (document consulté le 26 avril 2019).

<sup>244</sup> MEGGS, Jason, PASHKEVICH, Anton et RUPI, Frederico, *Best practices in bicycle transport*, UNIBO-DICAM / European Regional Development Fund, 30 janvier 2012, pp. 36-37, en ligne : [http://www.bicy.it/docs/128/WP3\\_2\\_1-Best-Practices-in-Bicycle-Planning.pdf](http://www.bicy.it/docs/128/WP3_2_1-Best-Practices-in-Bicycle-Planning.pdf) (document consulté le 22 février 2019).

<sup>245</sup> Geneviève Boisjoly citée par PINEDA, Améli, *Réseau cyclable à Montréal : sur la piste du succès*, Le Devoir, 29 avril 2019, en ligne : <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/553151/montreal-sur-la-piste-du-succes> (page consultée le 9 mai 2019).

niveau de sécurité de l'ensemble du système<sup>246</sup>. Les interventions de l'État visent notamment l'aménagement sécuritaire des routes, les limites de vitesse, la réglementation des véhicules et la formation des conducteurs<sup>247</sup>.

Le programme suédois a été repris par de nombreuses villes en Amérique du Nord et dans le monde avec un degré de réussite variable, selon l'envergure des mesures adoptées<sup>248</sup>. Ainsi, depuis 2015, plusieurs villes canadiennes, dont Edmonton, Vancouver, Toronto, Ottawa et Montréal, ont adopté des programmes inspirés de Vision Zéro. À Toronto, le programme Vision Zéro instauré en 2016 a été jugé un échec en 2018 (« *a poor and tragically designed version* », selon l'universitaire Richard Florida)<sup>249</sup>.

### **Chine : investissements importants dans le métro et les réseaux ferroviaires à grande vitesse**

Récemment, la Chine a beaucoup investi dans les métros et les réseaux ferroviaires à grande vitesse ; les trains rapides constituent une solution de rechange aux vols d'avion, tandis que les systèmes de métro soulagent les villes aux prises avec des problèmes de congestion et de pollution de l'air. Dans la décennie 2006-2016, la Chine a dépassé tous les autres pays en termes de longueur de ces deux types de réseaux<sup>250</sup>.

Le GIEC souligne d'ailleurs qu'on aurait maintenant atteint le « pic voitures » à Beijing et à Shanghai, où l'usage de l'automobile est maintenant en baisse ; les systèmes de transports en commun et un aménagement urbain favorable seraient au principe de cette réussite. « *Chinese urban fabrics, featuring traditional dense linear forms and mixed land use, favour mass transit systems over automobiles*<sup>251</sup> ».

Enfin, notons que pour les familles (et autres), l'utilisation des transports collectifs pourrait être facilitée par des ascenseurs dans les stations de métro, des rampes dans les autobus, et des voitures plus grandes offertes par les organismes d'autopartage<sup>252</sup>. En région, les circuits doivent aussi être pensés en fonction des besoins de la population et passer par épicerie, garderie, école... ou à tout le moins traverser de grands axes qui permettent ensuite de procéder à la marche.

---

<sup>246</sup> TINGVALL, Claes, *Qu'est-ce que la Vision Zéro ?*, Vision Zero Canada, en ligne : <https://visionzero.ca/quest-ce-que-la-vision-zero> (page consultée le 26 avril 2019).

<sup>247</sup> VISION ZERO CANADA, *Vision Zero principles*, en ligne : <https://visionzero.ca> (page consultée le 26 avril 2019).

<sup>248</sup> LAKER, Laura, *Vision Zero: has the drive to eliminate road deaths lost its way?*, The Guardian, 17 septembre 2018, en ligne : <https://www.theguardian.com/cities/2018/sep/17/vision-zero-has-the-drive-to-eliminate-road-deaths-lost-its-way> (page consultée le 12 mars 2019).

<sup>249</sup> MAURACHER, Jamie, *Toronto City Council approves \$22 M for Vision Zero traffic safety initiatives*, Global News, 28 juin 2018, en ligne : <https://globalnews.ca/news/4303688/toronto-city-council-vision-zero/> (page consultée le 12 mars 2019).

<sup>250</sup> AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE, *Key findings from The Future of Rail*, 2019, en ligne : <https://www.iea.org/futureofrail> (page consultée le 20 février 2019).

<sup>251</sup> GIEC, *Special report: Global warming of 1.5°C, op.cit.*, chapitre 4, pp. 332, 376.

<sup>252</sup> FERRARIS, Florence Sara G., *Avoir des enfants sans avoir de voiture, est-ce possible ?*, op. cit.

### 5.3.1.6 POLITIQUES AU CANADA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, EN ONTARIO, AU QUÉBEC

#### Canada

Le Plan canadien de lutte contre les changements climatiques (Cadre pancanadien) comporte, comme tous les plans gouvernementaux en matière de changements climatiques, l'intention annoncée d'investir dans les transports en commun<sup>253</sup>.

Créée par le gouvernement fédéral en 2016, la Banque d'infrastructure du Canada est censée canaliser les investissements du secteur privé vers les grands projets d'infrastructure publics, notamment dans le secteur des transports en commun<sup>254</sup>, pour lequel on annonce un budget de 5 milliards \$<sup>255</sup>. En décembre 2018, elle n'avait financé aucun projet, à part le projet québécois du REM (dont nous reparlerons ci-dessous), auquel elle a accordé un prêt déjà avalisé par le gouvernement canadien<sup>256</sup>.

Le gouvernement fédéral a également créé le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun<sup>257</sup>, conçu pour soutenir les projets de municipalités canadiennes avec un budget de 20,3 milliards \$ sur une période de 12 ans<sup>258</sup>.

Trajectoire Québec, un organisme de promotion des systèmes de transport durables, souligne que le budget fédéral de mars 2019 ne comprend « *aucun engagement clair en faveur de l'augmentation du Fond pour l'infrastructure du transport en commun, ni aucune mesure pour rendre le financement du transport collectif plus pérenne, tel que le demandaient les municipalités canadiennes* » : le gouvernement aurait pu notamment rétablir le crédit d'impôt pour le transport en commun, aboli en 2017, et qui coûtait 250 M\$ par année<sup>259</sup>.

Le Canada n'a pas de stratégie nationale en matière de promotion du vélo ou de la marche.

---

<sup>253</sup> **GOVERNEMENT DU CANADA**, *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques*, op. cit., pp. 20-21.

<sup>254</sup> **KENNEDY**, David, *Infrastructure report 2018: Canada's spending plan starts hitting its stride*, On-Site, 9 août 2018, en ligne : <https://www.on-sitemag.com/features/infrastructure-report-2018-canadas-spending-plan-starts-hitting-its-stride> (page consultée le 7 mai 2019).

<sup>255</sup> **INFRASTRUCTURE CANADA**, *Les gouvernements du Canada et de l'Ontario investissent dans le transport en commun à Toronto*, communiqué de presse, 13 octobre 2017, en ligne : <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/les-gouvernements-du-canada-et-de-lontario-investissent-dans-le-transport-en-commun-a-toronto-650759993.html> (page consultée le 9 mai 2019).

<sup>256</sup> **ORFALI**, Philippe, *La Banque d'infrastructure du Canada : un an, 11 M\$ et aucun projet*, Journal de Montréal, 19 décembre 2018, en ligne : <https://www.journaldemontreal.com/2018/12/19/un-an-11m-et-aucun-projet> (page consultée le 7 mai 2019).

<sup>257</sup> **INFRASTRUCTURE CANADA**, *Fonds pour l'infrastructure de transport en commun : aperçu du programme*, date de modification : 21 décembre 2017, en ligne : <https://www.infrastructure.gc.ca/plan/ptif-fitc/ptif-program-programme-fra.html> (page consultée le 7 mai 2019).

<sup>258</sup> **INFRASTRUCTURE CANADA**, *Les gouvernements du Canada et de l'Ontario investissent dans le transport en commun à Toronto*, op. cit.

<sup>259</sup> **TRAJECTOIRE QUÉBEC**, *L'élan en faveur du transport collectif ralenti par le budget fédéral*, communiqué de presse, 20 mars 2019, en ligne : [https://trajectoire.quebec/sites/default/files/upload/document/communique/2019-03-20.budget.f%C3%A9d%C3%A9ral\\_0.pdf](https://trajectoire.quebec/sites/default/files/upload/document/communique/2019-03-20.budget.f%C3%A9d%C3%A9ral_0.pdf) (document consulté le 23 mars 2019).

## Colombie-Britannique

Le gouvernement fédéral et celui de la Colombie-Britannique ont conclu en 2018 une entente d'une durée de 10 ans débloquant des fonds de 2,69 milliards \$ pour le transport en commun dans la province. Ces fonds doivent notamment être consacrés à un projet de système léger sur rails à Surrey, en banlieue de Vancouver, et à un prolongement du métro aérien de Vancouver<sup>260</sup>.

Le programme Bike BC couvre une partie du financement des projets locaux d'infrastructures cyclables (l'autre partie étant assumée par les municipalités). Plus d'une centaine de projets ont été financés depuis l'instauration de ce programme, et les fonds pour la période 2019-2020 sont épuisés<sup>261</sup>.

## Ontario

En Ontario, un programme d'amélioration et d'électrification du réseau de GO Transit, la société de transports de la région métropolitaine de Toronto-Hamilton, a été aboli en 2018<sup>262</sup>. Toutefois, le plan environnemental mis de l'avant par la suite par le gouvernement Ford comprend l'engagement de consacrer 5 milliards \$ aux métros et aux lignes de débordement. Le gouvernement ontarien s'engage également à consacrer jusqu'à 7 milliards \$ sur 10 ans à des projets d'infrastructures vertes, y compris dans le secteur des transports en commun ; une partie de ces fonds proviendrait du programme fédéral d'Infrastructure Canada<sup>263</sup>.

Avant que le gouvernement Ford ne l'abolisse en juillet 2018, l'Ontario avait aussi un programme qui offrait des fonds aux municipalités pour la création de pistes cyclables et autres infrastructures pour le vélo<sup>264</sup>.

## Québec

Au Québec, le Bilan mi-parcours du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, paru en 2018, énonce le constat suivant, sur les mesures mises en place jusqu'à maintenant dans le secteur du transport :

*L'un des grands défis dans le secteur des transports est de renverser la tendance actuelle axée sur l'utilisation de véhicules individuels énergivores et d'accroître de façon significative l'utilisation du transport collectif et des autres modes de transport alternatifs. Bien que plusieurs mesures structurantes aient été mises sur pied, elles sont insuffisantes pour induire un véritable virage dans ce secteur. Il n'y a pas de solution unique. Le défi consiste à mettre en place un ensemble de solutions additionnelles audacieuses qui misent à la fois*

---

<sup>260</sup> MORTON, Michelle et LITTLE, Simon, \$4.1B federal infrastructure deal unlocks B.C. transit funding, Global News, 2 avril 2018, en ligne : <https://globalnews.ca/news/4118755/federal-infrastructure-deal-bc-transit-funding> (page consultée le 22 mars 2019).

<sup>261</sup> GOVERNMENT OF BRITISH COLUMBIA, *Cycling infrastructure funding*, en ligne : <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/transportation/funding-engagement-permits/funding-grants/cycling-infrastructure-funding> (page consultée le 2 avril 2019) ; *Bike BC – Moving cycling forward*, en ligne : <https://www.toolkit.bc.ca/Program/Bike-BC-%E2%80%93-Moving-Cycling-Forward> (page consultée le 2 avril 2019).

<sup>262</sup> COMMISSAIRE À L'ENVIRONNEMENT DE L'ONTARIO, *Politiques climatiques en Ontario : quelle est la prochaine étape ?*, op. cit., pp. 57, 227.

<sup>263</sup> ONTARIO ENVIRONNEMENT, *Préserver et protéger notre environnement pour les générations futures*, op. cit., p. 40.

<sup>264</sup> COMMISSAIRE À L'ENVIRONNEMENT DE L'ONTARIO, *Politiques climatiques en Ontario : quelle est la prochaine étape ?*, op. cit., pp. 57, 67, 227.

sur l'offre et la demande et sur un arrimage étroit avec l'aménagement du territoire. En parallèle, les investissements dans les infrastructures qui favorisent l'expansion du transport individuel devraient être progressivement réduits au profit d'investissements dans le transport collectif<sup>265</sup>.

Les auteurs du Bilan misent en ce sens sur la nouvelle Politique de la mobilité durable<sup>266</sup>, annonçant qu'elle « sera déterminante pour l'action du Québec en matière de lutte contre les changements climatiques<sup>267</sup> ».

Cette politique proposée par le gouvernement Couillard en avril 2018 « a été presque aussi bien accueillie qu'elle était attendue par le petit écosystème du transport québécois<sup>268</sup> ». La Politique prévoit notamment une diminution de 20 % des déplacements effectués en voiture solo à l'échelle du Québec, une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports, l'appui aux municipalités pour améliorer les transports collectifs, et un soutien au transport collectif régional et interurbain<sup>269</sup>.

Cependant, le budget présenté en mars 2019 par le gouvernement Legault a vu diminuer la proportion des dépenses de transport attribuées aux transports collectifs<sup>270</sup>. L'organisme Vivre en ville souligne « l'accroissement faramineux de 18 % de l'enveloppe dédiée à l'augmentation de la capacité routière au moment où les investissements en transports collectifs stagnent », notant qu'on envoie ainsi « des signaux contradictoires avec les principes de la Politique de mobilité durable<sup>271</sup> ».

On constate par ailleurs que le Québec accuse un certain retard dans l'utilisation des fonds fédéraux disponibles pour les transports collectifs<sup>272</sup>, et qu'il existe un écart important entre le Québec et l'Ontario en ce qui a trait au financement de ces transports<sup>273</sup>. L'organisme Transit démontre notamment qu'au Québec, en 2017-2018, « 70 % des investissements prévus en infrastructures de transports pour la prochaine décennie allaient aux routes et 30 % aux transports collectifs », alors que l'inverse était vrai en Ontario. De même, alors que l'Ontario

---

<sup>265</sup> **MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (MDDELCC)**, *Bilan mi-parcours 2017-2018 : Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*, 2018, p. 31, en ligne : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/bilan/bilanPACC-mi-parcours.pdf> (document consulté le 5 mars 2019).

<sup>266</sup> **GOVERNEMENT DU QUÉBEC**, *Transporter le Québec vers la modernité : Politique de la mobilité durable – 2030*, 2018, en ligne : [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf) (document consulté le 4 mars 2019).

<sup>267</sup> **MDDELCC**, *Bilan mi-parcours 2017-2018*, op. cit., p. 26.

<sup>268</sup> **FERRARIS**, Florence Sara G., *Pleins feux sur la mobilité durable en 2018*, op. cit.

<sup>269</sup> **GOVERNEMENT DU QUÉBEC**, *Transporter le Québec vers la modernité : Politique de la mobilité durable – 2030*, op. cit., pp. 13, 24, 26.

<sup>270</sup> **TRAJECTOIRE QUÉBEC**, *Budget 2019 : les transports collectifs en marche arrière*, communiqué de presse, 21 mars 2019, en ligne : <https://trajectoire.quebec.communiquee/budget-2019-transports-collectifs-en-marche-arriere> (page consultée le 23 mars 2019).

<sup>271</sup> **VIVRE EN VILLE**, *Budget Legault : premiers pas vers un Fonds en aménagement et urbanisme durables et préoccupations en transport*, communiqué de presse, 21 mars 2019, en ligne : [https://vivreenville.org/media/828482/VenV-CdP-reactionbudget\\_21032019.pdf](https://vivreenville.org/media/828482/VenV-CdP-reactionbudget_21032019.pdf) (document consulté le 23 mars 2019).

<sup>272</sup> **JOURNAL MÉTRO**, *Malgré 820 \$M d'investissements pour la STM, le Québec demeure en retard*, 4 juin 2018, en ligne : <https://journalmetro.com/actualites/montreal/1603678/malgre-820m-de-financement-pour-la-stm-le-quebec-reste-en-retard> (page consultée le 7 mai 2019).

<sup>273</sup> **GAUDREAU**, Zacharie, *Financement du transport en commun : un écart qui persiste entre le Québec et l'Ontario*, Journal de Montréal, 14 juin 2018, en ligne : <https://www.journaldemontreal.com/2018/06/14/financement-du-transport-en-commun--un-ecart-qui-persiste-entre-le-quebec-et-lontario> (page consultée le 28 février 2019).

prévoit dépenser 5 650 \$ par habitant en transports en commun au cours de la décennie 2018-2028, le Québec, lui, prévoit en dépenser 1 081 \$<sup>274</sup>.

Aussi, la *Politique de la mobilité durable*<sup>275</sup>, adoptée en 2018, prévoit un peu plus de 125 millions de dollars sur cinq ans pour des mesures de soutien au vélo : subvention aux municipalités pour l'adaptation de leurs infrastructures, développement de services de vélo-partage ailleurs qu'à Montréal, développement et entretien de la Route verte. Cependant, Vélo-Québec, principal organisme de promotion du vélo au Québec, estime que les montants prévus sont nettement insuffisants pour doter la province d'un réseau structurant de pistes cyclables<sup>276</sup>.

### À contresens : le projet du REM dans la région métropolitaine de Montréal

Un projet de transport collectif en cours de réalisation dans la région de Montréal, le Réseau express métropolitain (REM), illustre tous les problèmes d'un projet sans cohérence du point de vue environnemental. Il s'agit d'un réseau de trains devant desservir les banlieues sud, ouest et nord de la métropole. Le projet, financé par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) par le biais de sa filiale CDPQ Infra, repose sur l'étalement urbain, qu'il favorise nécessairement. L'architecte Michael Fish explique :

*Investisseur immobilier majeur, la Caisse semble avoir choisi le REM et ses trajets pour diriger tout le trafic vers ses propriétés autour de la Gare Centrale, ainsi que vers ses immeubles en hauteur à venir autour des stations REM éloignées du centre-ville. [...] C'est un cas classique d'étalement urbain forcé, rejeté par les urbanistes. Ces futurs immeubles généreront voitures, gaz à effet de serre, congestion routière et, partout, de plus longs déplacements. Si le REM est construit, les projets immobiliers « structurants » de la Caisse et de spéculateurs forceront au dézonage de terres agricoles et à la destruction de milieux humides, d'espaces naturels ou de parcs actuellement protégés du développement sauvage<sup>277</sup>.*

### À contresens : mesures favorisant Uber et Lyft

La présence d'Uber et des autres compagnies de ce type ferait baisser l'achalandage des transports en commun dans les grandes villes américaines où elles sont présentes. Des chercheurs universitaires précisent :

*[...] for each year after Transportation Network Companies (TNCs) enter a market, heavy rail ridership can be expected to decrease by 1.3% and bus ridership can be expected to*

---

<sup>274</sup> **TRANSIT – ALLIANCE POUR LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS AU QUÉBEC**, *Investissements en transports en commun : une comparaison entre le Québec et l'Ontario*, 14 juin 2018, pp. 2-3, en ligne : <http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2018/06/Fiche-comparative-Investissement-TC-Que%CC%81bec-vs-Ontario.pdf> (document consulté le 28 février 2019).

<sup>275</sup> **GOVERNEMENT DU QUÉBEC**, *Transporter le Québec vers la modernité : Politique de la mobilité durable – 2030*, op. cit.

<sup>276</sup> **RADIO-CANADA**, *Vélo-Québec déçu par la politique de mobilité durable*, 17 avril 2018, en ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1095689/suzanne-lareau-transport-actif-plan-quebec-reaction> (page consultée le 4 mars 2019).

<sup>277</sup> **FISH**, Michael, *Pourquoi je déteste le REM... et que vous le devriez aussi !* Journal de Montréal, 2 février 2018, en ligne : <https://www.journaldemontreal.com/2018/02/03/pourquoi-je-deteste-le-rem--et-que-vous-le-devriez-aussi?fbclid=IwAR28cSrj-GByEzkLZSHshgyD8buQt89EX9PKmYOqmY1rhflQVFcRr1oGQO8> (page consultée le 25 février 2019).

decrease by 1.7%. This TNC effect builds with each passing year and may be an important driver of recent ridership declines<sup>278</sup>.

Selon une autre étude réalisée aux États-Unis, la plupart des trajets effectués dans des véhicules de type Uber dans les grandes villes ne remplacent pas surtout des trajets en voiture privée, mais plutôt, majoritairement, des trajets en transports actifs ou collectifs : « *The net result is more driving mileage and less use of public transit*<sup>279</sup> ». En conséquence, Lyft et Uber augmenteraient, et de beaucoup, la congestion, plutôt que de la réduire<sup>280</sup>.

### 5.3.1.7 CONSTATS

Renoncer à son véhicule n'est pas chose aisée pour nombre de Canadiens, qu'ils habitent les villes ou les régions. Pourtant :

- L'exemple de la Suède montre qu'il est possible de réduire de façon importante la mortalité associée aux accidents de la circulation qui causent notamment le décès des piétons et des cyclistes, à condition de prendre cet objectif au sérieux et d'y accorder les ressources nécessaires.
- Pour le vélo, bien qu'il semble clair que certains des obstacles sont insurmontables, il y a des actions à la portée des gouvernements pour favoriser son utilisation :
- En comparaison avec celles d'autres pays, les politiques nationales du Canada et des provinces pour favoriser le vélo manquent d'envergure.
- Un travail d'analyse étoffé permettrait d'identifier les meilleures pratiques en termes d'aménagements favorables au vélo, et un plan national d'envergure pourrait alors soutenir financièrement leur mise en œuvre.
- Ce plan national pourrait également soutenir le vélo-partage dans les villes canadiennes en s'assurant qu'il desserve les quartiers défavorisés, et que des mesures soient instaurées pour favoriser l'accès au service des personnes à faible revenu.

---

<sup>278</sup> GRAEHLER, Michael, MUCCI, Alex et ERHARDT, Gregory, *Understanding the recent transit ridership decline in major US cities: service cuts or emerging modes?*, Transportation Research Board Annual Meeting, janvier 2019, p. 2, en ligne :

[https://www.researchgate.net/publication/330599129\\_Understanding\\_the\\_Recent\\_Transit\\_Ridership\\_Decline\\_in\\_Major\\_US\\_Cities\\_Service\\_Cuts\\_or\\_Emerging\\_Modes](https://www.researchgate.net/publication/330599129_Understanding_the_Recent_Transit_Ridership_Decline_in_Major_US_Cities_Service_Cuts_or_Emerging_Modes) (page consultée le 9 mai 2019).

<sup>279</sup> SCHALLER, Bruce, *The new automobility: Lyft, Uber and the future of American cities*, Schaller Consulting, Brooklyn (NY), 25 juillet 2018, p. 17, en ligne : <http://www.schallerconsult.com/rideservices/automobility.pdf> (document consulté le 9 mai 2019).

<sup>280</sup> ERHARDT, Gregory D., ROY, Sneha, COOPER, Drew, SANA, Bhargava, CHEN, Mei et CASTIGLIONE, Joe, *Do transportation network companies decrease or increase congestion?*, Science Advances, 5, 8 mai 2019, en ligne : <https://advances.sciencemag.org/content/advances/5/5/eaau2670.full.pdf> (document consulté le 9 mai 2019). À noter qu'une étude réalisée pour le compte de l'Association canadienne du transport urbain affirme que les compagnies de type Uber réduisent l'achalandage des transports en commun dans les petites villes, mais auraient plutôt un effet légèrement favorable dans les grandes. Cependant, les auteurs affirment aussi que leurs conclusions touchant Uber ne sont pas nécessairement fiables. MILLER, Eric J., SHALABY, Amer, DIAB, Ehab et KASRAIAN, Dena, *Canadian Transit Ridership Trends Study: Final Report*, Canadian Urban Transit Association (CUTA), octobre 2018, pp. 89-90, en ligne : [http://cutaactu.ca/sites/default/files/cuta\\_ridership\\_report\\_final\\_october\\_2018\\_en.pdf](http://cutaactu.ca/sites/default/files/cuta_ridership_report_final_october_2018_en.pdf) (document consulté le 9 mai 2019).

- Une politique de réduction de la vitesse de la circulation aurait un effet important en termes de réduction de la mortalité des cyclistes et des piétons.

Aussi :

- Il est urgent de freiner l'étalement urbain.
- Les budgets 2019 du gouvernement fédéral et du gouvernement du Québec témoignent d'une stagnation, voire d'un recul du financement des transports collectifs.
- L'exemple du REM dans la région de Montréal montre que si on ne place pas la cohérence environnementale au premier plan, un projet de transports collectifs peut être nocif en termes de GES.
- Il y a lieu de légiférer pour empêcher les joueurs comme Uber et Lyft de faire augmenter les GES associés à la voiture.

Plus globalement :

- La possibilité de renoncer à la voiture solo dépend davantage de l'État que des individus ; les consommateurs ne pourront réellement agir que lorsque les solutions de rechange seront en place.
- Des mesures structurantes cohérentes sont nécessaires, de la part des gouvernements fédéral et provinciaux, pour faciliter les actions individuelles en matière de transport.

### 5.3.2 Covoiturage

Le covoiturage est l'utilisation conjointe et organisée d'une voiture par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun<sup>281</sup>.

#### 5.3.2.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

Le covoiturage est recommandé par les sources gouvernementales et par l'organisme environnemental WWF UK<sup>282</sup>.

#### 5.3.2.2 IMPORTANCE DE LA RECOMMANDATION

Le covoiturage offre la possibilité immédiate de réduire d'au moins 50 % la consommation d'énergie associée à un trajet en voiture ; il diminue également la congestion routière et la demande en matière de stationnement. Il peut également réduire les coûts monétaires du transport, un aspect non négligeable pour des travailleurs à faibles revenus<sup>283</sup>.

---

<sup>281</sup> WIKIPÉDIA, *Covoiturage*, en ligne : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Covoiturage> (page consultée le 21 juin 2019).

<sup>282</sup> CMMC, *Guide du consommateur canadien*, op. cit. ; ONTARIO ENVIRONNEMENT, *Comment vous pouvez contribuer à faire face au changement climatique*, op. cit. ; GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Comment agir ?*, op. cit. ; WWF UK, *Ten things you can do to help the environment*, op. cit.

<sup>283</sup> SHAHEEN, Susan, COHEN, Adam et BAYEN, Alexandre, *The benefits of carpooling*, UC Berkeley, octobre 2018, pp. 5, 8, en ligne : <https://cloudfront.escholarship.org/dist/prd/content/qt7jx6z631/qt7jx6z631.pdf?t=ph0r4f> (document consulté le 20 avril 2019).

### 5.3.2.3 OBSTACLES

Les horaires variables et les difficultés de trouver des conducteurs et des passagers ont été nommés comme principaux obstacles au covoiturage dans une enquête récente effectuée par CAA-Québec avec quelques partenaires<sup>284</sup>. Une autre étude de CAA-Québec mentionne en outre les obstacles suivants :

*Des inquiétudes au sujet de la sécurité : Lorsque les passagers connaissent peu le conducteur ou le véhicule (habiletés de conduite, risque de criminalité ou état de la voiture, par exemple).*

*Le manque de souplesse ou de contrôle : Impossibilité d'ajuster l'heure du trajet ou de faire des arrêts en route (p. ex. pour passer à l'épicerie au retour du travail).*

*Les efforts nécessaires pour organiser le covoiturage : Même entre collègues de travail, la coordination des horaires chargés de tous peut prendre beaucoup de temps et le processus n'est pas toujours fructueux ; plusieurs se demandent donc si le jeu en vaut la chandelle<sup>285</sup>.*

Le covoiturage peut être freiné par l'absence de points de rendez-vous simples et accessibles, mais aussi par la difficulté pour l'un des covoitureurs de se rendre à ce rendez-vous s'il ne dispose pas d'une voiture. Puis, que faire si l'école appelle pour un enfant malade en cours de journée ou si un imprévu nous force à rester plus tard au bureau ce jour-là ? Enfin, les voies réservées pour les covoitureurs sont encore peu nombreuses.

### 5.3.2.4 ANALYSES ET EXEMPLES : QUELLES SONT LES POSSIBILITÉS ?

Des chercheurs américains se sont penchés sur ce qui peut favoriser le covoiturage. L'employeur peut jouer un rôle prépondérant, notamment en allouant des ressources pour favoriser les jumelages les plus pertinents, en accordant un soutien financier ou administratif, en accordant des incitatifs touchant le stationnement, en offrant une garantie de retour à domicile en cas d'imprévu. Municipalités et gouvernements peuvent moduler les péages de façon à favoriser le covoiturage et accorder la priorité aux véhicules multioccupants grâce à des voies réservées. Le covoiturage peut aussi faire l'objet d'incitatifs fiscaux<sup>286</sup>. Quelques exemples concrets :

#### Mobilité rurale en France

Le covoiturage peut répondre aux besoins de la population dans les zones rurales où la densité est insuffisante pour qu'on y développe des transports collectifs. C'est ainsi qu'un ensemble d'organismes sont apparus pour offrir leurs services dans les territoires ruraux et périurbains français<sup>287</sup>. Ecov propose du covoiturage spontané pour les territoires ruraux et périurbains : des

---

<sup>284</sup> **RADIO-CANADA**, *Les horaires variables font obstacle au covoiturage*, 28 septembre 2014, en ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1126838/enquete-covoiturage-quebecois-environnement-economie> (page consultée le 21 juin 2019).

<sup>285</sup> **CAA**, *Des solutions à la congestion routière : covoiturage et entreprises de covoiturage*, p. 3, en ligne : <https://www.caaquebec.com/fileadmin/documents/PDF/Congestion/CAA-Qc-SolutionsCongestionCovoiturage.pdf> (document consulté le 21 juin 2019).

<sup>286</sup> **SHAHEEN**, Susan, **COHEN**, Adam et **BAYEN**, Alexandre, *The benefits of carpooling*, op. cit., p. 27.

<sup>287</sup> **BIGO**, Aurélien, *Dépendance à la voiture en zone rurale, quelles solutions ?*, op. cit.

panneaux lumineux connectés signalent sur le bord de la route la destination des passagers. Ecosyst'm propose un covoiturage citoyen et solidaire en lien avec une monnaie locale en Corrèze, tandis que la coopérative Mobicoop met en lien des covoitureurs sans prendre de commission.

### Un organisme montréalais coordonne les trajets et offre le stationnement en cadeau

Un organisme montréalais, Netlift, permet d'organiser des services de covoiturage vers des pôles d'emploi où il y a peu de places de stationnement. Un algorithme permet d'optimiser les trajets, qui peuvent être payés par le passager ou par l'employeur. « *L'originalité du modèle de Netlift repose sur le contrôle du parking. En effet, le privilège du stationnement est associé au nombre de passagers par véhicule. Conduire seul devient ainsi cher et dissuasif* ». Netlift offre aussi la garantie d'un retour en taxi si le conducteur a un empêchement<sup>288</sup>.

#### 5.3.2.5 POLITIQUES AU CANADA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, EN ONTARIO, AU QUÉBEC

Dans les provinces canadiennes, les voies réservées sont l'initiative la plus répandue pour favoriser le covoiturage<sup>289</sup>. Les voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM) sont des voies à accès restreint réservées aux véhicules à occupation multiple et aux fourgonnettes de covoiturage. Les autobus sont souvent autorisés sur les voies réservées aux VOM, alors que certains réseaux permettent aussi d'autres types de véhicules, comme les motocyclettes et les taxis<sup>290</sup>.

Il y a maintenant environ 150 kilomètres de voies réservées aux VOM sur des autoroutes de 11 centres en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec. Il y a aussi plus de 130 kilomètres de voies réservées aux VOM sur des artères à 24 endroits à Vancouver, Calgary, Toronto, Ottawa et Gatineau. Des voies supplémentaires sur des autoroutes et des artères principales sont étudiées ou prévues à différents endroits à travers le Canada, y compris des prolongements à grande échelle des voies réservées aux VOM actuelles et la construction de nouvelles voies à Toronto et Vancouver.

À notre connaissance, à l'exception de la mise en place de ces voies réservées aux véhicules multioccupants, il n'existe aucune politique d'appui au covoiturage de la part des gouvernements de la Colombie-Britannique ou du Québec.

---

<sup>288</sup> **LE MONDE**, *Prix de l'innovation urbaine 2019 : les nominés dans la catégorie « mobilité »*, 3 mai 2019, en ligne : [https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2019/05/03/prix-de-l-innovation-urbaine-2019-les-nommes-dans-la-categorie-mobilite\\_5457979\\_4811534.html](https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2019/05/03/prix-de-l-innovation-urbaine-2019-les-nommes-dans-la-categorie-mobilite_5457979_4811534.html) (page consultée le 6 mai 2019).

<sup>289</sup> **TRANSPORTS QUÉBEC**, *Voies réservées*, en ligne : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/regles-circulation/regle-circulation-vehicules-routiers/voies-reservees-autoroutes/Pages/voies-reservee.aspx> (page consultée le 7 juin 2019) ; **COVOITURAGE.CA**, *Voies réservées au covoiturage, est-ce que le réseau routier est favorable au covoiturage ?*, 18 février 2019, en ligne : <https://www.covoiturage.ca/Blogue/voies-reservees-artm-covoiturage-montreal.htm> (page consultée le 7 juin 2019) ; **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO**, *Voies réservées aux VMO tarifées (VMOT)*, en ligne : <https://www.ontario.ca/fr/page/voies-reservees-aux-vmo-tarifees-vmot> (page consultée le 21 juin 2019).

<sup>290</sup> **TRANSPORTS CANADA**, *Voies réservées aux véhicules à occupation multiple au Canada*, Études de cas sur le transport durable, n° 54, décembre 2007, en ligne : [http://publications.gc.ca/collections/collection\\_2012/tc/T41-1-54-fra.pdf](http://publications.gc.ca/collections/collection_2012/tc/T41-1-54-fra.pdf) (document consulté le 21 juin 2019).

## Ontario

### Commute Ontario

Un organisme subventionnaire du gouvernement de l'Ontario, la Fondation Trillium, a accordé en 2018 une subvention de trois ans pour soutenir la création de Commute Ontario. Cet organisme offrira des programmes de covoiturage aux municipalités, aux employeurs et aux établissements d'enseignement postsecondaires de la province<sup>291</sup>. Les programmes seront gratuits pour la période couverte par la subvention.

### Smart Commute

Smart Commute est un programme de Metrolinx, organisme de transport de la région métropolitaine de Toronto. Le programme offre aux employeurs les services suivants :

*évaluation des sites et sondages pour comprendre les habitudes journalières de déplacement des employés; plans d'action personnalisés pour encourager le personnel à essayer d'autres options de déplacement; outils pour faciliter la transition, y compris des programmes exclusifs de covoiturage et des programmes pour les déplacements d'urgence (service Emergency Ride Home).*

En vertu de ce dernier service, l'employé reçoit une compensation financière pour payer le transport alternatif utilisé s'il a dû revenir à la maison autrement qu'en covoiturage à cause d'un imprévu. Les résultats globaux du programme sont concluants avec un rendement de 6 \$ pour chaque dollar investi. Des entreprises comme Loblaw et Enbridge l'utilisent : en 2014, la liste des participants comptait 340 lieux de travail employant 730 000 personnes. On calcule que le programme supprime chaque année 2,4 millions de trajets en voiture, soit l'équivalent de 40 millions de kilomètres<sup>292</sup>.

## Québec

Le ministère des Transports du Québec se targue d'encourager le covoiturage, mais dans les faits, cet encouragement prend des allures assez modestes : le site Web du Ministère propose « *des renseignements utiles aux personnes offrant des places dans leur véhicule personnel*<sup>293</sup> », et par ailleurs, comme on l'a vu, certaines voies sur les autoroutes sont réservées au covoiturage, aux véhicules électriques, aux autobus et aux taxis.

Selon un article publié sur le site de la plateforme covoiturage.ca, « *Bien qu'il existe un vaste réseau de voies réservées aux autobus dans la grande région de Montréal, peu de voies*

---

<sup>291</sup> GUMULKA, Glenn, *Commute Ontario: new initiative offers free sustainable commuting programs Ontario-wide*, Municipal World, mars 2019, en ligne : <https://www.municipalworld.com/feature-story/commute-ontario-new-initiative-offers-free-sustainable-commuting-programs-ontario-wide> (page consultée le 17 mai 2019).

<sup>292</sup> CAA, *Des solutions à la congestion routière : covoiturage et entreprises de covoiturage*, op. cit., pp. 7-8.

<sup>293</sup> TRANSPORTS QUÉBEC, *Covoiturage et transport rémunéré de personnes par automobile*, en ligne : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/modes-transport-utilises/vehicules-promenade-recreatifs/covoiturage-transp-remunere/Pages/covoiturage-et-transport-remunere-de-personnes-par-automobile.aspx> (page consultée le 7 juin 2019).

permettent aux usagers du covoiturage de circuler à travers un réseau efficace et inter relié à partir d'un point de départ et d'une destination finale<sup>294</sup> ».

L'auteur ajoute :

*Malgré que des voies réservées au covoiturage soient réclamées depuis des décennies au Québec et tous s'entendent pour dire que cette mesure incitative permettant de gagner du temps serait relativement simple à aménager, le Québec est loin derrière la majorité des autres provinces et États américains où des voies réservées au covoiturage ont été mises en places il y a de ça plusieurs années<sup>295</sup>.*

Dans la région métropolitaine de Montréal, l'Autorité régionale de transport offre un logiciel de covoiturage qui permet de jumeler les voyageurs<sup>296</sup>.

### 5.3.2.6 CONSTATS

Le covoiturage peut offrir une solution au problème de la mobilité non durable pour les résidents des banlieues et des régions rurales.

Il existe une multiplicité de moyens pour l'État de l'appuyer, qu'il s'agisse d'accorder un soutien à la coordination des groupes, d'offrir des places de stationnement, ou de créer un réseau de voies réservées auxquelles les covoitureurs auraient accès.

### 5.3.3 Autopartage

Selon le Robert, l'autopartage est « [l']utilisation partagée d'une flotte de véhicules par différents usagers, pour une courte durée et par abonnement ». Ce service peut notamment être offert par une entreprise privée, une coopérative, ou un organisme sans but lucratif.

#### 5.3.3.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

L'autopartage est recommandé par le Comité des mesures en matière de consommation (Canada), le gouvernement du Québec et la Fondation Suzuki<sup>297</sup>.

#### 5.3.3.2 JUSTIFICATION DE LA RECOMMANDATION

Une étude réalisée par des chercheurs américains en 2016, et portant sur cinq villes nord-américaines (dont Vancouver), indique que pour chaque véhicule d'un service d'autopartage, on trouve sept à onze voitures en moins dans les rues de ces villes<sup>298</sup>.

---

<sup>294</sup> **COVOITURAGE.CA**, *Voies réservées au covoiturage, est-ce que le réseau routier est favorable au covoiturage ?*, op. cit.

<sup>295</sup> *Ibid.*

<sup>296</sup> **EXO**, *Covoiturage*, en ligne : <https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/covoiturage/covoiturage-rtm> (page consultée le 7 juin 2019).

<sup>297</sup> **CMMC**, *Guide du consommateur canadien*, op. cit. ; **GOVERNEMENT DU QUÉBEC**, *Comment agir ?*, op. cit. ; **FONDATION SUZUKI**, *Top 10 things you can do about climate change*, op. cit.

<sup>298</sup> **MARTIN**, Elliott et **SHAHEEN**, Susan, *Impacts of car2go on vehicle ownership, modal shift, vehicle miles traveled, and greenhouse gas emissions: an analysis of five North American cities*, Transportation Sustainability Research Center – University of California, Berkeley, juillet 2016, en ligne : [http://innovativemobility.org/wp-content/uploads/2016/07/Impactsofcar2go\\_FiveCities\\_2016.pdf](http://innovativemobility.org/wp-content/uploads/2016/07/Impactsofcar2go_FiveCities_2016.pdf) (document consulté le 22 février 2019).

D'autres chercheurs ont estimé que chaque voiture en autopartage supprime en moyenne 15 voitures privées, les clients de l'autopartage se départissant de leur véhicule ou renonçant à en acheter un. De plus, les véhicules de l'autopartage remplacent généralement des véhicules plus polluants et qui émettent davantage de GES. L'autopartage modifierait en outre les habitudes des utilisateurs :

*Former car owners change their daily travel behavior dramatically after joining, increasing their transit use, walking, and cycling, while reducing their total vehicle miles traveled [...] by an average of 44 percent<sup>299</sup>.*

Ces changements de comportement, et la gestion efficace de leur parc automobile, permettent aux organismes de maintenir un ratio de près de 45 utilisateurs pour chaque véhicule<sup>300</sup>.

### 5.3.3.3 OBSTACLES

Les consommateurs sont-ils en mesure de suivre cette recommandation? Les services d'autopartage n'existent pas partout au Canada, et sont très peu présents dans les régions rurales, où les besoins sont les plus grands, étant donné l'absence de transports en commun. L'autopartage est surtout répandu dans les grandes villes, avec des entreprises comme Communauto à Montréal, par exemple. En région rurale, la faible densité de population est un obstacle pour la rentabilité de telles entreprises, de même que la pénurie de stationnements pratiques et accessibles au plus grand nombre. Cependant, comme nous le verrons ci-dessous (section 5.3.3.5), l'autopartage s'est avéré une solution viable en contexte rural, tant en Europe qu'en Colombie-Britannique.

### 5.3.3.4 INÉGALITÉS

Comme le vélo-partage, l'autopartage exige souvent l'utilisation d'une carte de crédit ou de débit, un dépôt qui peut être de plusieurs centaines de dollars, et l'accès à Internet. Ces facteurs peuvent limiter l'accès des ménages moins fortunés<sup>301</sup>.

### 5.3.3.5 ANALYSES ET EXEMPLES : QUELLES SONT LES POSSIBILITÉS ?

#### Mesures de soutien

Certaines mesures ont été prises par des villes nord-américaines pour favoriser l'autopartage<sup>302</sup>. Les villes peuvent notamment :

- attribuer aux organismes d'autopartage des places de stationnement sur rue réservées ;
- lancer une demande de propositions pour qu'un organisme offre le service ;
- devenir clientes d'organismes d'autopartage (pour que leurs employés l'utilisent) ;

---

<sup>299</sup> COHEN, Adam, SHAHEEN, Susan, MCKENZIE, Ryan, *Carsharing: a guide for local planners*, American Planning Association, PASMemo, mai-juin 2008, non paginé [p. 3], en ligne : <http://innovativemobility.org/wp-content/uploads/2015/03/Carsharing-A-Guide-for-Local-Planners.pdf> (document consulté le 20 avril 2019).

<sup>300</sup> *Ibid.*

<sup>301</sup> SHAHEEN, Susan, BELL, Corwin, COHEN, Adam, YELCHURU, Balaji, *Travel behavior: shared mobility and transportation equity*, op. cit., pp. 231-232.

<sup>302</sup> COHEN, Adam et coll., *Carsharing : a guide for local planners*, op.cit..

- favoriser l'autopartage dans les projets de développement résidentiel (notamment en réduisant les exigences en matière de places de stationnement lorsqu'un projet prévoit des places pour l'autopartage) ;
- s'assurer que les voitures en autopartage ne sont pas assujetties à certaines taxes, par exemple, celles qui visent l'ensemble des voitures de location.

### Coopératives d'autopartage en milieu rural

On trouve des organismes d'autopartage en milieu rural dans plusieurs pays européens ; dans certains cas, les communautés desservies n'ont qu'un millier d'habitants<sup>303</sup>. La participation active de la communauté est un facteur de réussite important.

En Colombie-Britannique, une coopérative d'autopartage dessert cinq petites villes du centre de la province ; ses 325 membres disposent de 21 véhicules<sup>304</sup>. En 2005, la Cooperative Auto Network de Vancouver (aujourd'hui Modo) gérait les services offerts dans cinq communautés rurales<sup>305</sup>.

#### 5.3.3.6 POLITIQUES AU CANADA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, EN ONTARIO, AU QUÉBEC

À notre connaissance, il n'y a pas de politique gouvernementale au Canada, en Colombie-Britannique, en Ontario ou au Québec qui appuie l'autopartage de façon concrète. L'autopartage se serait développé au Canada sans le soutien de l'État :

*In the U.S., the government has funded a whole bunch of non-profits over the years, but in Canada it has been almost 100-per-cent private money. There have been co-ops, but there have been almost no grants<sup>306</sup>.*

#### 5.3.3.7 CONSTAT

Comme le covoiturage, l'autopartage offre une possibilité de mobilité durable à l'extérieur des zones métropolitaines. Pour l'instant, il est offert principalement dans les grandes villes canadiennes. Des possibilités de développement en région rurale et villageoise sont à explorer, sur la base de ce qui se fait ailleurs dans des contextes similaires.

### 5.3.4 Acheter une voiture électrique ou hybride

#### 5.3.4.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

---

<sup>303</sup> NATIONAL ACADEMIES OF SCIENCES, ENGINEERING, AND MEDICINE, *Car-sharing: where and how it succeeds*, Washington (DC), The National Academies Press, 2005, pp. ES-3, 3-29, 3-30, en ligne : <http://www.trb.org/Publications/Blurbs/156496.aspx> (page consultée le 25 avril 2019).

<sup>304</sup> KOOTENAY CAR-SHARE, page d'accueil (sans titre), en ligne : <https://www.carsharecoop.ca> (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2019).

<sup>305</sup> NATIONAL ACADEMIES OF SCIENCES, ENGINEERING, AND MEDICINE, *Car-sharing, op.cit.*, p. 3-30.

<sup>306</sup> BLACKWELL, Richard, *AutoShare's Keven McLaughlin on the steady acceleration of car sharing*, The Globe and Mail, 19 mai 2013, en ligne : <https://www.theglobeandmail.com/report-on-business/careers/careers-leadership/autoshares-kevin-mclaughlin-on-the-steady-acceleration-of-car-sharing/article12020877> (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2019).

La recommandation d'acheter une voiture électrique ou hybride est mise de l'avant par quatre groupes environnementaux : la Fondation Suzuki<sup>307</sup>, Environmental Defence<sup>308</sup>, Équiterre<sup>309</sup>, et WWF UK<sup>310</sup>, ainsi que par le gouvernement du Québec<sup>311</sup>. Quant aux gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique, leurs plans d'action (section 3.1 ci-dessus) annoncent leur volonté de promouvoir la voiture électrique.

Par contre, le gouvernement de l'Ontario a aboli en 2018 son programme d'incitatifs à l'achat d'un véhicule électrique et de soutien à l'installation de bornes de recharges publiques<sup>312</sup>.

#### 5.3.4.2 JUSTIFICATION DE LA RECOMMANDATION

Les voitures électriques émettent moins de GES que les voitures à essence. Le GIEC souligne la pertinence, à court et à moyen terme, d'y avoir recours, les voitures hybrides pouvant assurer la transition vers le tout-électrique<sup>313</sup>.

#### 5.3.4.3 IMPORTANCE DE LA RECOMMANDATION

Quel serait l'impact de cette recommandation si elle était largement adoptée ? La voiture électrique ne favorise la réduction ni du nombre de trajets, ni des distances parcourues, et ne permettra pas de diminuer les émissions de GES autant que l'utilisation des transports en commun.

#### 5.3.4.4 DISSONANCE COGNITIVE

### Les bienfaits de la voiture électrique sont contestés

L'analyse du cycle de vie complet de la voiture électrique révèle qu'elle produit moins de GES que la voiture ordinaire<sup>314</sup>, mais que l'écart est nettement moins important que lorsque l'on ne compare que les émissions d'échappement.

- La fabrication de la voiture électrique suscite davantage d'émissions que la fabrication d'une voiture ordinaire<sup>315</sup>.

---

<sup>307</sup> **FONDATION SUZUKI**, *Top 10 things you can do about climate change*, op.cit.

<sup>308</sup> **ENVIRONMENTAL DEFENCE**, *Get involved: 11 actions you can take to fight climate change*, op.cit.

<sup>309</sup> **ÉQUITERRE**, *Rencontre des ministres des transports à Montréal : une opportunité manquée de promouvoir l'adoption de véhicules zéro émission au Canada*, 21 janvier 2019, en ligne : <https://equiterre.org/communiquere/rencontre-des-ministres-des-transport-a-montreal-une-opportunit-manquee-de-promouvoir->, et *Équiterre salue la mise en œuvre de la norme véhicules zéro émission (VZE)*, 19 décembre 2017, en ligne : <https://equiterre.org/actualite/equiterre-salue-la-mise-en-oeuvre-de-la-norme-vehicules-zero-emission-vze-le-quebec-appuie> (pages consultées le 10 février 2019).

<sup>310</sup> **WWF UK**, *Ten things you can do to help the environment*, op.cit.

<sup>311</sup> **GOUVERNEMENT DU QUÉBEC**, *Comment agir ?*, op. cit.

<sup>312</sup> **COMMISSAIRE À L'ENVIRONNEMENT DE L'ONTARIO**, *Politiques climatiques en Ontario : quelle est la prochaine étape ?*, op. cit., pp. 57, 224.

<sup>313</sup> **GIEC**, *Special report : Global warming of 1.5°C*, op.cit., chapitre 2, pp. 142-143.

<sup>314</sup> **ADEME**, *Les potentiels du véhicule électrique*, Les Avis de l'ADEME, avril 2016, p. 3, en ligne : <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/avisademe-vehicule-electrique.pdf> (document consulté le 18 avril 2019); **BUCHANAN**, Sarah, *Six things you need to know about electric cars*, Environmental Defence, 30 novembre 2017, en ligne : <https://environmentaldefence.ca/2017/11/30/six-things-need-know-electric-cars-canada-questions-answered> (page consultée le 10 janvier 2019).

<sup>315</sup> **BUCHANAN**, Sarah, *Six things you need to know about electric cars*, op. cit.

- En particulier, l'extraction minière des minéraux requis pour les batteries a des conséquences environnementales et sociales non négligeables.
- L'infrastructure pour recycler les batteries n'est pas encore en place<sup>316</sup>.
- L'électricité qui fait rouler la voiture est produite, dans certains cas, par un combustible fossile (charbon, gaz ou pétrole), ce qui a des conséquences évidentes en termes de GES. L'énergie nucléaire ne produit pas de GES, et l'hydro-électricité en produit peu, mais elles ont tout de même des impacts environnementaux négatifs<sup>317</sup>. La généralisation de la voiture électrique suscitera une augmentation importante de la demande en électricité, et cette demande accrue aura des effets environnementaux négatifs. Ainsi, Whitmore et Pineau soulignent que si 40 % des véhicules à essence au Québec étaient remplacés par des véhicules électriques, la demande d'électricité aux heures de pointe, pendant les jours les plus froids, augmenterait de plus de 6 %. « *Sans changement d'habitude ni gestion plus active de la demande d'électricité, c'est un projet plus grand que La Romaine (1 550 MW) qu'il faudrait construire au Québec pour répondre à cette demande* »<sup>318</sup>.
- La voiture électrique, comme la voiture à essence, exige des pneus, des stationnements, et des routes qui ont des conséquences environnementales<sup>319</sup>.

C'est sans doute par le biais d'une forme quelconque de mutualisation (comme l'autopartage) qu'on pourrait tirer le meilleur parti de la voiture électrique<sup>320</sup>. Chose certaine, si le taux de motorisation devait continuer d'augmenter, la voiture électrique ne pourrait que contribuer malgré tout à la catastrophe écologique.

#### 5.3.4.5 OBSTACLES

Outre la question du coût, qui constitue une barrière pour les ménages peu fortunés, on peut se demander s'il sera possible d'installer, dans les milieux urbains de forte densité, un nombre suffisant de bornes de recharge pour répondre à la demande. Les exigences réelles d'un système

<sup>316</sup> **GARDINER**, Joey, *The rise of electric cars could leave us with a big battery waste problem*, The Guardian, 10 août 2017, en ligne : <https://www.theguardian.com/sustainable-business/2017/aug/10/electric-cars-big-battery-waste-problem-lithium-recycling> (page consultée le 29 janvier 2019); **EUROPEAN TRANSPORT FORUM**, *Why battery power might not be as green as you think*, 2 juillet 2018, en ligne : <http://www.europeantransportforum.eu/mediaroom/why-battery-power-might-not-be-as-green-as-you-think> (page consultée le 15 mars 2019).

<sup>317</sup> L'hydro-électricité est moins nocive en termes de GES que l'électricité produite par le charbon (**CANTON**, Mathieu et **LUCOTTE**, Marc, *L'hydroélectricité, la production énergétique par excellence au Canada bien que pas tout à fait verte*, dans *Agir sur les changements climatiques : vers un dialogue élargi à la société civile canadienne*, Dialogues pour un Canada vert (DCV), octobre 2015, en ligne : [http://www.sustainablecanadialogues.ca/pdf\\_2015/extending\\_dialogue/MCanton\\_MLucotte\(FR\).pdf](http://www.sustainablecanadialogues.ca/pdf_2015/extending_dialogue/MCanton_MLucotte(FR).pdf), document consulté le 15 avril 2019). Cependant, elle n'est pas carboneutre. Deux articles scientifiques récents expliquent que les réservoirs des barrages hydro-électriques produisent des quantités de GES qu'on a probablement sous-estimées jusqu'à tout dernièrement : **DEEMER**, Bridget, et coll., *Greenhouse gas emissions from reservoir water surfaces: a new global synthesis*, BioScience, vol. 66, n° 11, 1<sup>er</sup> novembre 2016, pp. 949-964, en ligne : <https://academic.oup.com/bioscience/article/66/11/949/2754271> (page consultée le 28 janvier 2019); **SCHERER**, Laura et **PFISTER**, Stephan, *Hydropower's biogenic carbon footprint*, PLoS One, 11(9): e0161947, 2016, en ligne : <https://journals.plos.org/plosone/article/file?id=10.1371/journal.pone.0161947&type=printable> (page consultée le 28 janvier 2019).

<sup>318</sup> **WHITMORE** et **PINEAU**, *op. cit.*, p. 21.

<sup>319</sup> **MONBIOT**, George, *The car has a chokehold on Britain*, The Guardian, 1<sup>er</sup> août 2017, en ligne : <https://www.theguardian.com/commentisfree/2017/aug/01/car-chokehold-britain-polluted-inefficient-transport-system-motor-industry> (page consultée le 24 mars 2019).

<sup>320</sup> **ADEME**, *Les potentiels du véhicule électrique*, *op.cit.*, p. 5.

reposant largement sur la voiture électrique individuelle ne sont pas encore connues, mais pourraient poser des problèmes insoupçonnés.

#### 5.3.4.6 INÉGALITÉS

À ce jour, la voiture électrique est trop chère pour les ménages à revenus faibles ou modestes, même avec les subventions auxquelles l'acheteur a droit<sup>321</sup>.

Notons aussi qu'il est plus facile d'utiliser une voiture électrique si on dispose d'un garage, ou tout au moins d'un terrain, où l'on pourra installer une borne de recharge.

Ainsi, les ménages aisés sont seuls à bénéficier de rabais financés par la collectivité, que ce soit par les impôts des contribuables ou, au Québec, par les redevances versées par les entreprises au Fonds vert.

#### 5.3.4.7 POLITIQUES AU CANADA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, EN ONTARIO, AU QUÉBEC

Le soutien à l'achat d'une voiture électrique est l'une des mesures les plus favorisées par les gouvernements. Le Canada, la Colombie-Britannique et le Québec offrent des subventions à l'achat et, dans certains cas, à la location d'une voiture électrique ; la Colombie-Britannique et le Québec offrent également une subvention pour l'installation d'une borne de recharge à domicile. L'Ontario a aboli son programme de subventions en juillet 2018<sup>322</sup>.

##### a) Canada

Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2019, et jusqu'en 2021 (ou jusqu'à ce que les fonds de 300 millions \$ soient épuisés), le gouvernement fédéral offre, dans le cadre du programme iVZE, des subventions pour les voitures électriques à batterie, les véhicules hybrides électriques rechargeables, et les véhicules à pile à hydrogène dont le prix de détail suggéré par le fabricant (PDSF) est inférieur à 45 000 \$. Le montant de la subvention est de 2 500 \$ ou de 5 000 \$ selon la capacité de la batterie<sup>323</sup>.

Le gouvernement financera également une partie des coûts requis pour déployer un réseau de bornes de recharge et de stations de ravitaillement dans des lieux collectifs : immeubles résidentiels à logements multiples, milieux de travail, lieux publics, rues, etc. (Le financement n'est pas offert aux individus pour une installation unique). Un investissement de 130 millions \$ est prévu à cette fin sur une période de cinq ans (2019-2024)<sup>324</sup>.

---

<sup>321</sup> D'après notre enquête terrain (voir la section 5.3.4.8 ci-dessous), les deux véhicules les moins chers, compte tenu des subventions versées par Ottawa et Québec, coûteraient à l'achat près de 29 000 \$ au Québec.

<sup>322</sup> **COMMISSAIRE À L'ENVIRONNEMENT DE L'ONTARIO**, *Politiques climatiques en Ontario : quelle est la prochaine étape ?*, op. cit., p. 224.

<sup>323</sup> **TRANSPORTS CANADA**, *Véhicules zéro émission*, en ligne : <http://www.tc.gc.ca/fr/services/routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission.html> (page consultée le 27 avril 2019) ; **TRANSPORTS CANADA**, *Le gouvernement du Canada investit dans les véhicules zéro émission*, 17 avril 2019, en ligne : <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/le-gouvernement-du-canada-investit-dans-les-vehicules-zero-emission-859408559.html> (page consultée le 27 avril 2019).

<sup>324</sup> **RESSOURCES NATURELLES CANADA**, *Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro*, en ligne : <https://www.rncan.gc.ca/energie/carburants-remplacement/carburants-faits/ecoenergie/21877> (page consultée le 26 avril 2019).

## b) Colombie-Britannique

La Colombie-Britannique a instauré deux programmes de rabais pour l'achat d'une voiture électrique (Clean Energy Vehicle et BC Scrap-It), ainsi qu'un programme d'aide à l'installation de bornes de recharge par les particuliers<sup>325</sup>.

### Programme Clean Energy Vehicle (CEVforBC)

Le programme Clean Energy Vehicle subventionne l'achat d'un véhicule électrique neuf, et offre jusqu'à 5 000 \$ pour un véhicule électrique<sup>326</sup>.

### Programme BC Scrap-It

Lancé en 1996, le programme BC Scrap-It, en Colombie-Britannique, offre une subvention à l'achat d'un véhicule électrique neuf ou usagé quand on se débarrasse d'une voiture non électrique. Les voitures mises au rancart sont « *permanently and properly recycled*<sup>327</sup> ». La personne qui participe au programme peut obtenir des contreparties dont la principale est un rabais de 6 000 \$ sur l'achat d'un véhicule électrique neuf ou 3 000 \$ pour un véhicule d'occasion. Le programme offre aussi des rabais sur les vélos ou les scooters électriques, des titres de transport, des crédits d'autopartage, ou de l'argent comptant. À noter que le véhicule mis au rancart n'a pas besoin d'être vieux<sup>328</sup>.

## c) Québec

### Programme Roulez vert

Le programme Roulez vert du gouvernement du Québec subventionne l'achat ou la location d'un véhicule électrique pour un montant pouvant atteindre 8 000 \$<sup>329</sup>. Le budget de mars 2019 accordait 434 millions \$ au programme et visait l'ajout de 66 000 véhicules électriques. « *Avec ces investissements, l'objectif de 100 000 voitures électriques (sur un parc automobile de près de cinq millions de véhicules), fixé par le gouvernement Couillard, devrait être atteint d'ici deux ans*<sup>330</sup> ». Le programme subventionne l'achat de voitures électriques neuves ; par ailleurs, le gouvernement a annoncé en mars 2019 qu'il allait ajouter un volet pour les voitures électriques d'occasion<sup>331</sup>.

---

<sup>325</sup> Le programme Charging Solutions & Incentives, géré par Plug-In BC, n'accepte plus aucune demande depuis le 1<sup>er</sup> avril 2019, tous les fonds ayant été distribués. **PLUG-IN BC**, *Charging Solutions & Incentives*, en ligne : <https://pluginbc.ca/incentives/charging-solutions-incentives> (page consultée le 1<sup>er</sup> avril 2019).

<sup>326</sup> **PLUG IN BC**, *Vehicle incentives*, en ligne : <https://pluginbc.ca/incentives/vehicle-incentives> (page consultée le 1<sup>er</sup> avril 2019).

<sup>327</sup> *Ibid.*

<sup>328</sup> **BC SCRAP-IT PROGRAM**, *Low carbon transportation solutions for BC*, s.d., en ligne : <https://scrapit.ca> (page consultée le 26 avril 2019).

<sup>329</sup> **TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC**, *Rabais pour un véhicule neuf*, en ligne : <http://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/rabais/ve-neuf/programme-rabais-vehicule-neuf.asp> (page consultée le 1<sup>er</sup> avril 2019).

<sup>330</sup> **SHIELDS**, Alexandre, *Québec promet d'accélérer les réductions de GES*, *Le Devoir*, 22 mars 2019, en ligne : <https://www.ledevoir.com/politique/quebec/550441/quebec-promet-d-acceler-les-reductions-de-ges> (page consultée le 25 mars 2019).

<sup>331</sup> **TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC**, *Roulez vert : un programme prolongé et bonifié*, 27 mars 2019, en ligne : <http://www.transitionenergetique.gouv.qc.ca/actualites/details/comm/788/#.XKJhX5hKiUk> (page consultée le 1<sup>er</sup> avril 2019).

Le gouvernement québécois accorde aussi un remboursement pour l'achat et l'installation d'une borne de recharge de 240 volts à domicile<sup>332</sup>. Le montant maximal de la subvention est de 600 \$ ; ailleurs sur le site Web de Transition énergétique Québec, on précise que « *En moyenne, il en coûte 1 500 \$ pour la borne et son installation* »<sup>333</sup>.

#### 5.3.4.8 ENQUÊTE TERRAIN

Notre enquête terrain a vérifié en ligne le prix et la disponibilité de quatre voitures électriques ou hybrides rechargeables parmi les plus vendues au Québec : la Chevy Bolt (électrique), la Nissan Leaf (électrique), la Chevy Volt (hybride rechargeable) et la Toyota Prius Prime (hybride rechargeable). Les trois premières représentaient 49 % du marché québécois en 2018.

L'enquête a révélé que ces quatre modèles étaient disponibles chez des concessionnaires de la région montréalaise en avril 2019.

Les prix de détail suggérés par le fabricant allaient de 35 234 \$ à 44 800 \$.

L'acheteur de la voiture hybride la moins chère peut obtenir 4 000 \$ du programme québécois Roulez vert et 2 500 \$ du programme fédéral iVZE. Le coût de cette voiture, avec les subventions, serait donc de 28 734 \$. De même, la voiture électrique la moins chère, avec des subventions de 8 000 \$ de Québec et de 5 000 \$ d'Ottawa, coûterait 28 698 \$.

#### 5.3.4.9 CONSTATS

Globalement, le remplacement d'une voiture à essence par une voiture électrique entraîne une diminution des émissions de GES. Cela dit, même si on arrivait à remplacer toutes les voitures à essence par des véhicules électriques, les problèmes environnementaux associés à l'auto solo persisteraient (GES requis pour produire un nombre croissant de véhicules sous-utilisés, pour maintenir et élargir le réseau routier, pour fabriquer des pneus et s'en débarrasser, etc.), ainsi que les problèmes environnementaux spécifiques associés à la voiture électrique (extraction minière, augmentation de la consommation d'électricité, recyclage de la batterie, etc.).

La voiture électrique ne favorise la réduction ni du nombre de trajets, ni des distances parcourues, et ne permettra pas de diminuer les émissions de GES autant que l'utilisation des transports en commun.

Par ailleurs, la voiture électrique reste trop chère pour certains de ceux qui en auraient le plus besoin : les ménages à revenus modestes qui pourraient bénéficier des économies qu'elle représente en matière de carburant.

---

<sup>332</sup> **TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC**, *Remboursement pour une borne à domicile*, en ligne : <http://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/rabais/domicile/programme-remboursement-borne-recharge-domicile.asp> (page consultée le 1<sup>er</sup> avril 2019).

<sup>333</sup> **TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC**, *Recharge à domicile*, en ligne : <https://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/decouvrir/recharge/recharge-domicile.asp> (page consultée le 12 juin 2019).

### 5.3.5 Acheter une voiture qui consomme moins de carburant

#### 5.3.5.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

Le Comité des mesures en matière de consommation (Canada) propose aux consommateurs d'acheter une voiture qui consomme moins de carburant<sup>334</sup>, et la Fondation Suzuki recommande de consulter les pages Web du gouvernement canadien pour identifier les véhicules les moins gourmands<sup>335</sup>.

#### 5.3.5.2 JUSTIFICATION DE LA RECOMMANDATION

La pertinence de cette recommandation est manifeste dans un contexte où on voit augmenter le nombre des voitures et notamment des VUS et des fourgonnettes. Si les consommateurs l'adoptaient, ils réduiraient leur empreinte carbone – peut-être pas assez, mais ce serait un début. La Fondation Suzuki fait remarquer que les voitures familiales d'aujourd'hui consomment presque deux fois moins de carburant, et produisent presque deux fois moins d'émissions, qu'un VUS typique, tout en transportant le même nombre de passagers<sup>336</sup>.

#### 5.3.5.3 IMPORTANCE DE LA RECOMMANDATION

Sans nier la valeur de cette recommandation, sa mise en œuvre aurait malgré tout moins d'impact que le choix d'utiliser les transports en commun, le covoiturage ou l'autopartage.

#### 5.3.5.4 INÉGALITÉS

Les ménages moins favorisés ne peuvent souvent se payer qu'une voiture usagée, qui ne correspond pas aux normes actuelles en matière d'émissions. Malgré tout, ces ménages ont toujours la possibilité de choisir, pour le même prix, la voiture qui consomme le moins de carburant, mais à la différence des ménages aisés, ils ne pourront pas choisir la voiture qui, dans l'absolu, consomme le moins.

#### 5.3.5.5 ANALYSES ET EXEMPLES : QUELLES SONT LES POSSIBILITÉS ?

Outre les nombreux palmarès qui existent en ligne ou dans des magazines spécialisés pour aider le consommateur à identifier les voitures les moins gourmandes en carburant, mentionnons le malus imposé par la Société d'assurance automobile du Québec pour l'immatriculation des cylindrées de 4 litres et plus, depuis 2016<sup>337</sup>. De nombreux pays d'Europe, dont la France et la Belgique, ont aussi recours à cette pratique afin de réduire les émissions polluantes des véhicules.

On a vu d'autre part (section 2.2.1.2) que le programme Adieu Bazou, qui voulait encourager la mise au rancart de véhicules qui consomment beaucoup de carburant, n'a connu qu'un succès très relatif.

---

<sup>334</sup> CMMC, *Guide du consommateur canadien*, op. cit.

<sup>335</sup> FONDATION SUZUKI, *Four places to cut your carbon*, op. cit.

<sup>336</sup> *Ibid.*

<sup>337</sup> SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (SAAQ), *Coût d'immatriculation additionnel pour les véhicules de forte cylindrée*, en ligne : <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/immatriculation/cout-immatriculation-additionnel-vehicules-forte-cylindree> (page consultée le 21 juin 2019).

### 5.3.5.6 POLITIQUES CANADIENNES

#### Normes d'émission des véhicules

En 2012, le Canada avait harmonisé ses normes d'émission pour les voitures et les VUS avec celles des États-Unis. En avril 2018, les États-Unis ont indiqué leur intention d'assouplir ces normes<sup>338</sup> ; puis en août 2018, le gouvernement canadien a déposé un document de discussion sur la question<sup>339</sup>. L'issue de cette consultation demeure incertaine, mais le gouvernement canadien réaffirme qu'il se conforme aux normes américaines<sup>340</sup>, ce qui soulève des inquiétudes.

*If Canada remains aligned with the U.S. on vehicle emissions and the U.S. does halt further improvements after 2021, the International Council on Clean Transportation last week projected it will add 10 million tonnes to the annual emissions of cars and trucks by 2030, compared to where they would be with the existing standards<sup>341</sup>.*

#### Conseils pour l'achat d'un véhicule moins gourmand ; étiquette ÉnerGuide

Le gouvernement canadien offre des dizaines de conseils pour l'achat d'un véhicule écoénergétique : acheter un petit véhicule, choisir un véhicule doté de rapports de transmission supplémentaires et d'une traction avant, acheter moins de chevaux-puissance, éviter les options inutiles ainsi que les vitres et portes à commande électrique, etc.<sup>342</sup>. Un outil de recherche permet également de comparer la consommation des divers modèles<sup>343</sup>. Enfin, ÉnerGuide, l'étiquette officielle du gouvernement canadien qui doit obligatoirement être apposée sur tout véhicule, fournit de l'information sur son efficacité énergétique, précisant notamment le coût annuel du carburant pour une distance et un prix donnés<sup>344</sup>.

<sup>338</sup> BÉRUBÉ, Annie et TURCOTTE, Isabelle, *Normes d'émission des véhicules : le Canada doit rompre avec les États-Unis*, Institut de recherches en politiques publiques (IRPP), 27 avril 2018, en ligne : <https://policyoptions.irpp.org/fr/magazines/april-2018/normes-demissions-des-vehicules-le-canada-doit-rompre-avec-les-etats-unis> (page consultée le 26 avril 2019).

<sup>339</sup> GOUVERNEMENT DU CANADA, *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers : document de discussion*, 28 août 2018, en ligne : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/registre-environnemental-loi-canadienne-protection/publications/reglement-emissions-automobiles-camions-discussion.html> (page consultée le 26 avril 2019).

<sup>340</sup> GOUVERNEMENT DU CANADA, *Notre avenir en transports à faibles émissions de carbone*, en ligne : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/action-pour-climat/avenir-notre-transport-faibles-emissions-carbone.html> (page consultée le 26 avril 2019).

<sup>341</sup> RABSON, Mia, *Canada to review auto emissions regulations as United States moves to water them down*, CTV News, 6 août 2018, en ligne : <https://www.ctvnews.ca/politics/canada-to-review-auto-emissions-regulations-as-u-s-moves-to-water-them-down-1.4042328> (page consultée le 26 avril 2019).

<sup>342</sup> RESSOURCES NATURELLES CANADA, *Conseils pour l'achat d'un véhicule écoénergétique*, 26 février 2019, en ligne : <https://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/transports/21001> (page consultée le 26 avril 2019).

<sup>343</sup> RESSOURCES NATURELLES CANADA, *Outil de recherche pour les cotes de consommation de carburant*, en ligne : <https://fcr-ccc.nrcan-rncan.gc.ca/fr> (page consultée le 26 avril 2019).

<sup>344</sup> RESSOURCES NATURELLES CANADA, *ÉnerGuide pour les véhicules*, 12 septembre 2018, en ligne : <https://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/transports/21011> (page consultée le 26 avril 2019).

### 5.3.5.7 CONSTATS

- Sans nier la valeur de cette recommandation, sa mise en œuvre aurait malgré tout moins d'impact que le choix d'utiliser les transports en commun, le covoiturage ou l'autopartage (ou même la voiture électrique).
- Les normes canadiennes visant les émissions des véhicules légers risquent d'être assouplies suite au recul du gouvernement américain.
- Jusqu'ici, les programmes conçus pour favoriser la mise au rancart de véhicules particulièrement énergivores ne répondent pas aux besoins des populations à faible revenu, qui n'ont pas la possibilité de choisir un véhicule strictement en fonction de sa consommation de carburant.

## 5.3.6 Prendre le train ou rester chez soi plutôt que de prendre l'avion

### 5.3.6.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

L'organisme Environmental Defence<sup>345</sup> et la Fondation Suzuki<sup>346</sup> recommandent de prendre moins souvent l'avion ; WWF Suisse propose de prendre des vacances près de chez soi<sup>347</sup>. Le gouvernement du Québec recommande de passer ses vacances à explorer le Québec en train et en autobus<sup>348</sup>. Le Comité des mesures en matière de consommation (Canada) recommande le covoiturage pour les longues distances, et, si l'on doit prendre l'avion, de privilégier les vols directs<sup>349</sup>.

### 5.3.6.2 JUSTIFICATION ET IMPORTANCE DE LA RECOMMANDATION

Renoncer à prendre l'avion est l'un des gestes les plus significatifs qu'un consommateur puisse faire pour lutter contre les changements climatiques.

Les voyages en avion sont en effet l'un des actes de consommation qui suscitent la plus grande quantité d'émissions de GES, dont les effets sur les changements climatiques auraient d'ailleurs été largement sous-estimés<sup>350</sup>.

1. L'avion ne pollue pas nécessairement plus que la voiture en termes d'émissions par kilomètre, mais il facilite les trajets beaucoup plus longs ; le trajet moyen en avion est de 2 400 km, alors que les trajets longue distance qui utilisent d'autres modes de transports sont plutôt d'environ 300 km.

2. Les émissions de CO<sub>2</sub> ne représentent que la moitié de l'impact climatique des avions ; s'y ajoutent, notamment, l'émission d'oxyde d'azote dans la haute atmosphère, ainsi que les traînées de condensation, qui ont un effet réchauffant. « *L'effet réchauffant des*

---

<sup>345</sup> ENVIRONMENTAL DEFENCE, *Get involved: 11 actions you can take to fight climate change*, op. cit.

<sup>346</sup> FONDATION SUZUKI, *Top 10 things you can do about climate change*, op. cit.

<sup>347</sup> WWF SUISSE, *Bonnes résolutions : dix idées pour une année 2019 plus durable*, op. cit.

<sup>348</sup> GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Comment agir ?*, op. cit.

<sup>349</sup> CMMC, *Guide du consommateur canadien*, op. cit.

<sup>350</sup> BIGO, Aurélien, *Impact du transport aérien sur le climat : pourquoi il faut refaire les calculs*, 8 mai 2019,

The Conversation, en ligne : <https://theconversation.com/impact-du-transport-aerien-sur-le-climat-pourquoi-il-faut-refaire-les-calculs-116534> (page consultée le 10 mai 2019).

*émissions de l'aérien, appelé forçage radiatif, est ainsi deux fois plus fort qu'en prenant en compte seulement le CO<sub>2</sub><sup>351</sup> ».*

La capacité de réduire les émissions associées au transport aérien dans un avenir rapproché semble nulle. D'une part, les solutions technologiques ne sont pas au rendez-vous :

*l'avion électrique n'est pas pour demain, et serait forcément limité aux courtes distances en raison du poids des batteries ; l'hydrogène nécessiterait une rupture technologique ; même dans les scénarios les plus optimistes, les agrocarburants ne représenteraient que 20 % des carburants aériens en 2040, non sans concurrence avec les autres usages des terres et de la biomasse<sup>352</sup>.*

Et, comme le souligne la Fondation Suzuki, « *In reality, the small, incremental gains that we can reasonably expect in aircraft fuel efficiency will be eclipsed by the projected growth in the industry<sup>353</sup>* ». L'essor des vols aériens est causé par la diminution du prix des billets d'avion, par la prolifération des compagnies qui offrent des vols à faible coût, et par la croissance des revenus qui permet des voyages plus fréquents, plus lointains, et plus luxueux. On prévoit que cette croissance va continuer, et qu'elle sera considérable : selon la Commission européenne, si on poursuit sur la lancée actuelle, les kilomètres parcourus par les voyageurs augmenteront de 222 % d'ici 2035, tandis que les émissions de CO<sub>2</sub> grimperont de 152 %. Dans le scénario « *business as usual* », cette montée est inexorable<sup>354</sup>.

Dans ce contexte difficile, la décision des consommateurs de prendre moins souvent l'avion aurait donc un impact manifeste.

### 5.3.6.3 DISSONANCE COGNITIVE

Personne ne conteste le fait que le transport aérien produit beaucoup de GES. Certains estiment toutefois que pour les trajets longs, l'avion serait moins nocif que la voiture<sup>355</sup>, tandis que d'autres affirment que le transport aérien émet toujours plus de GES par passager que la voiture, quelle que soit la distance<sup>356</sup>. Quoi qu'il en soit, il est clair qu'il sera toujours préférable de remplacer l'avion non pas par la voiture, mais par le train, qui pourrait avoir un impact jusqu'à 45 fois moins élevé<sup>357</sup>.

### 5.3.6.4 OBSTACLES

Cette recommandation est difficile à appliquer, parce que les réseaux ferroviaires ne sont pas au rendez-vous au Canada et ne peuvent remplacer les vols d'avion pour une certaine proportion des voyages. Or les gens se déplacent pour le travail ou pour des raisons familiales — qui peuvent être ressenties comme des nécessités — et le voyage d'agrément est perçu lui aussi, de

---

<sup>351</sup> *Ibid.*

<sup>352</sup> *Ibid.*

<sup>353</sup> **FONDATION SUZUKI**, *Air travel and climate change*, 5 octobre 2017, en ligne : <https://davidsuzuki.org/what-you-can-do/air-travel-climate-change> (page consultée le 24 avril 2019).

<sup>354</sup> **COMMISSION EUROPÉENNE**, *Politiques to encourage sustainable consumption*, *op.cit.*, pp. 209, 244-245.

<sup>355</sup> **BLAND**, Alasdair, *How bad is air traffic for the environment?*, *Smithsonian*, 26 septembre 2012, en ligne : <https://www.smithsonianmag.com/travel/how-bad-is-air-travel-for-the-environment-51166834/> (page consultée le 24 janvier 2019).

<sup>356</sup> **FONDATION SUZUKI**, *Air travel and climate change*, *op.cit.*

<sup>357</sup> **BIGO**, Aurélien, *Impact du transport aérien sur le climat*, *op. cit.*

plus en plus, comme une impérieuse nécessité psychologique. La Commission européenne souligne l'adhésion à l'idée de l'hypermobilité, élément du statut social. C'est ce qui expliquerait qu'en ce qui concerne les vols d'avion, les gens sont devenus moins sensibles au prix : même si le prix augmente, ils continuent d'acheter des billets<sup>358</sup>.

### 5.3.6.5 INÉGALITÉS

La recommandation de renoncer aux voyages en avion ne touche pas de la même façon les ménages aisés et les ménages pauvres. Ce sont les ménages aisés qui doivent l'appliquer, car ce sont eux qui font le plus grand nombre de trajets en avion. Ainsi, au cours de l'année 2017, 52 % des Américains adultes n'avaient fait aucun voyage en avion, tandis que 7 % avaient fait plus de 9 trajets<sup>359</sup> ; il est évident que le revenu disponible joue un rôle essentiel dans cette répartition.

### 5.3.6.6 ANALYSES ET EXEMPLES : QUELLES SONT LES POSSIBILITÉS ?

#### Trajets courts : le train rapide

Pour les trajets interurbains relativement courts, le GIEC affirme que l'avion pourrait être remplacé par le train à grande vitesse utilisant une électricité de source renouvelable<sup>360</sup>. La Commission européenne estime aussi que le train devrait remplacer l'avion pour les trajets courts, et souhaite que l'État et l'entreprise privée offrent des incitatifs qui rendraient le train tout aussi attrayant que l'avion<sup>361</sup>.

L'approche axée sur le développement du train rapide est en voie de réalisation en Chine, où l'on a construit, entre 2005 et 2016, quelque 40 000 km de lignes urbaines et de lignes à grande vitesse ; désormais, la Chine dépasse tous les autres pays par l'ampleur de ces réseaux. En Inde, pays où les voyages par train ordinaire ont augmenté de 200 % depuis 2000, on construit actuellement une ligne à grande vitesse entre Mumbai et Ahmedabad, tandis que d'autres lignes à grande vitesse sont à l'étude entre les villes de Delhi, Mumbai, Kolkata et Chennai<sup>362</sup>.

L'ADEME, organisme gouvernemental français chargé de la protection de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, recommande l'utilisation du train en remplacement de l'avion pour les déplacements liés aux loisirs, et propose aussi le recours à des plateformes de covoiturage<sup>363</sup>.

#### Autres mesures

#### Campagnes d'information et de sensibilisation

La Commission européenne recommande aux États de mener des campagnes d'information et de sensibilisation pour que les voyageurs comprennent mieux l'impact de l'avion sur les changements climatiques et pour les inciter à modifier leurs comportements. Elle suggère

---

<sup>358</sup> COMMISSION EUROPÉENNE, *Policies to encourage sustainable consumption*, op.cit., p. 209-210.

<sup>359</sup> HEIMLICH, John P. et JACKSON, Chris, *Air travelers in America: findings of a survey conducted by Ipsos*, 20 février 2018, p. 4, en ligne : <http://airlines.org/wp-content/uploads/2018/02/A4A-AirTravelSurvey-20Feb2018-FINAL.pdf> (document consulté le 26 avril 2019).

<sup>360</sup> GIEC, *Special report: Global warming of 1.5°C*, op.cit., chapitre 4, p. 333.

<sup>361</sup> COMMISSION EUROPÉENNE, *Policies to encourage sustainable consumption*, op.cit., p. 213.

<sup>362</sup> AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE, *Key findings from The Future of Rail*, op.cit.

<sup>363</sup> ADEME, *Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des Français en 2030*, op. cit., p. 39.

notamment qu'on propose des actions précises (prendre l'avion une fois par année seulement) ou qu'on cherche à encourager un point de vue favorable aux modes de déplacement moins nocifs (en particulier le train)<sup>364</sup>.

### **Taxe sur le carburant : une mesure régressive**

La Commission européenne note qu'une taxe sur le carburant des aéronefs aurait sans doute pour effet de réduire la demande en matière de déplacements par avion, notamment pour les moins nantis. Cependant, l'effet régressif d'une telle taxe rend la proposition difficilement acceptable<sup>365</sup>.

### **Mesures inédites : système personnel d'échange de droits d'émission, redevance des grands voyageurs, taxe sur les vols d'avion**

Certains proposent pour les vols d'avion la mise en place d'un système d'échange de droits d'émission personnels : chacun aurait droit à une certaine quantité d'émissions, qu'il pourrait utiliser ou vendre à sa guise<sup>366</sup>. La Commission européenne signale qu'un tel système n'a jamais été instauré à ce jour, et qu'il est donc impossible d'en connaître les effets<sup>367</sup>.

D'autres recommandent la mise en œuvre d'une redevance que l'individu devrait verser à partir d'un certain nombre de vols effectués. Ce mécanisme, le « Frequent Flyer Levy », est conçu pour cibler en premier lieu les gens riches, qui prennent l'avion beaucoup plus souvent que les personnes démunies : au Royaume-Uni, un rapport estime qu'en 2013, 15 % de la population avait effectué 70 % des trajets en avion, tandis que 55 % de la population n'avait fait aucun voyage en avion vers l'étranger<sup>368</sup>.

De même, Chancel et Piketty proposent de taxer les vols d'avion pour financer des mesures d'adaptation aux changements climatiques<sup>369</sup>.

#### **5.3.6.7 POLITIQUES AU CANADA**

### **À contre-sens : mesures favorisant l'émergence des transporteurs aériens à très faibles prix**

En 2018, le Canada a assoupli la réglementation du secteur aérien pour favoriser l'émergence des ULCC (*ultra-low-cost carriers*, transporteurs à très faibles coûts). Ces types de transporteurs, qui prolifèrent dans d'autres pays, favorisent l'essor du voyage aérien. Jusque-là, le Canada était le seul pays du G7 à ne pas avoir de tels transporteurs<sup>370</sup>.

---

<sup>364</sup> COMMISSION EUROPÉENNE, *Policies to encourage sustainable consumption*, op.cit., p. 213.

<sup>365</sup> *Ibid.*, p. 212.

<sup>366</sup> SODHA, Sonia, *A radical way to cut emissions – ration everyone's flights*, The Guardian, 9 mai 2018, en ligne : <https://www.theguardian.com/commentisfree/2018/may/09/cut-emissions-flights-air-travel-flying> (page consultée le 24 avril 2019).

<sup>367</sup> COMMISSION EUROPÉENNE, *Policies to encourage sustainable consumption*, op.cit., p. 213.

<sup>368</sup> DEVLIN, Stephen et BERNICK, Sandra, *Managing aviation passenger demand with a Frequent Flyer Levy*, New Economics Foundation, Londres, 2015, p. 5, en ligne :

[https://neweconomics.org/uploads/files/58e9fad2705500ed8d\\_hzm6yx1zf.pdf](https://neweconomics.org/uploads/files/58e9fad2705500ed8d_hzm6yx1zf.pdf) (document consulté le 18 avril 2019).

<sup>369</sup> CHANCEL, L. et PIKETTY, T., *Carbon and inequality from Kyoto to Paris*, op. cit., pp. 38-39.

<sup>370</sup> SIEKIERSKA, Alicja, *Everything you need to know about Swoop and other ultra low-cost carriers in Canada*, Financial Post, 20 juin 2018, en ligne : <https://business.financialpost.com/transportation/airlines/everything-you-need-to-know-about-swoop-and-other-ultra-low-cost-carriers-in-canada> (page consultée le 26 avril 2019) ; SIEKIERSKA,

## À contre-sens : mesures favorisant la venue de touristes étrangers

Malgré la nécessité de réduire les déplacements en avion, les gouvernements du Québec et du Canada s'efforcent de faire augmenter le nombre de touristes étrangers, dont une part importante doivent arriver en avion. Ainsi, dans le cadre d'une consultation auprès de l'industrie touristique, le gouvernement du Québec affirme :

*D'ici 2030, le tourisme mondial devrait croître annuellement d'au moins 3,3 % et le Québec doit profiter de cette croissance. Pour y arriver, il est essentiel pour le Québec touristique de continuer à innover pour consolider ses gains, s'approprier de nouvelles parts de marché et se démarquer de la concurrence<sup>371</sup>.*

Dans ce même document, il est souligné que « *L'enjeu des transports (accès aérien régional, intermodalité, etc.) demeure un frein au tourisme pour plusieurs régions* », et un encadré fait l'éloge d'un programme créé par le gouvernement d'un État australien pour assurer l'essor de certaines routes aériennes régionales<sup>372</sup>.

De même, Mélanie Joly, ministre fédérale du Tourisme, présente en mai 2019 une stratégie « *visant à permettre au Canada d'aller chercher une plus grande part du secteur du tourisme international, qui est en forte croissance* ». La ministre signale notamment que les aéroports régionaux « *pourraient avoir besoin d'un coup de pouce financier pour allonger leur piste d'atterrissage afin de permettre à des avions transportant plus de passagers d'y atterrir<sup>373</sup>* ».

## À contre-sens : absence de trains rapides

Le Canada reste aujourd'hui le seul pays du G7 qui n'a pas de train à grande vitesse<sup>374</sup>.

Le projet qui est actuellement dans les cartons au Canada est celui, non pas d'un véritable train à grande vitesse, mais d'un train un peu plus rapide que le train actuel, qui ne serait pas obligé d'emprunter les voies appartenant au CN dans le corridor Québec-Toronto<sup>375</sup>. VIA Rail défend ce projet depuis quatre ans ; il n'y a rien à ce sujet dans le budget fédéral de mars 2019<sup>376</sup>.

---

Alicja, *Airline competition finally taking off in Canada, but barriers keep passengers' options limited*, Financial Post, 25 juillet 2018, en ligne : <https://business.financialpost.com/transportation/airlines/airline-competition-canada> (page consultée le 26 avril 2019).

<sup>371</sup> **GOUVERNEMENT DU QUÉBEC**, *Cahier de consultation : vers une stratégie de croissance économique de l'industrie touristique*, février 2019, p. 5, en ligne : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/tourisme/publications-adm/orientations-strategiques/consultation-tourisme-cahier-consultation.pdf?1554746805> (page consultée le 11 juin 2019).

<sup>372</sup> *Ibid.*, p. 13.

<sup>373</sup> **BELLAVANCE**, Joël-Denis, *Tourisme: « Le Canada n'atteint toujours pas son plein potentiel »*, La Presse, 21 mai 2019, en ligne : <https://www.lapresse.ca/actualites/national/201905/20/01-5226871-tourisme-le-canada-natteint-toujours-pas-son-plein-potentiel.php> (page consultée le 11 juin 2019).

<sup>374</sup> **LEFEVRE**, Marine, *Les trains à grande vitesse au Canada : un parcours semé d'embûches*, Radio-Canada, 19 mai 2017, en ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1034779/les-trains-a-grande-vitesse-au-canada-un-parcours-eme-dembuches> (page consultée le 7 mars 2019).

<sup>375</sup> **BOLDUC**, Michel, *Seriez-vous prêt à payer 4 milliards pour un train rapide entre Toronto, Montréal et Québec ?*, Radio-Canada, 6 mars 2019, en ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1155537/train-transport-via-toronto-montreal-trois-rivieres-quebec-ottawa> (page consultée le 7 mars 2019).

<sup>376</sup> **BOISVERT**, Jean-Pierre, *Le projet de train à grande fréquence a beaucoup, beaucoup de retard*, Journal Express, 21 mars 2019, en ligne : <https://www.journalexpress.ca/2019/03/21/le-projet-de-train-a-grande-frequence-a-beaucoup-beaucoup-de-retard> (page consultée le 25 avril 2019).

### 5.3.6.8 CONSTAT

La recommandation de délaissier l'avion, l'une des plus importantes en termes d'impacts sur les GES, n'est appuyée par l'État canadien d'aucune manière.

## 5.3.7 Si on prend l'avion, acheter des crédits compensatoires

### 5.3.7.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

La Fondation Suzuki recommande à ceux qui prennent l'avion d'acheter des crédits compensatoires<sup>377</sup>. Ces crédits sont utilisés pour financer des activités qui réduisent la quantité des émissions de GES : remplacement des énergies fossiles par des installations d'énergie éolienne, solaire, géothermique ou tirée de la biomasse, ou de petites centrales hydroélectriques ; mesures de captage du méthane émis par les sites d'enfouissement ou les ruminants ; destruction de GES particulièrement nocifs comme les hydrocarbures halogénés ; projets de séquestration de carbone par le reboisement ou l'agriculture<sup>378</sup>.

Un document de l'ONU adressé aux consommateurs<sup>379</sup> recommande la compensation carbone, non pas précisément pour les vols d'avion, mais de façon générale.

### 5.3.7.2 JUSTIFICATION DE LA RECOMMANDATION

Il est généralement reconnu que l'achat de crédits compensatoires est une solution de dernier recours ; il vaut toujours mieux éviter les émissions que les compenser. « *On ne peut pas compenser à l'infini dans une planète aux ressources finies*<sup>380</sup> ».

De plus, la qualité de la compensation paraît difficile à garantir, et l'incertitude prévaut quant aux effets réels des sommes investies.

*Le hic avec le reboisement, c'est que les arbres plantés doivent survivre 100 ans pour compenser l'équivalent des GES consommés durant un voyage de, disons, deux semaines*<sup>381</sup>.

Par conséquent, sans nier toute valeur à la recommandation, nous croyons qu'il ne peut s'agir d'une action prioritaire pour les consommateurs qui veulent combattre les changements climatiques.

---

<sup>377</sup> FONDATION SUZUKI, *Top 10 things you can do about climate change*, op. cit.

<sup>378</sup> FONDATION SUZUKI, *Carbon offsets*, 5 octobre 2017, en ligne : <https://davidsuzuki.org/what-you-can-do/carbon-offsets> (page consultée le 5 juin 2019).

<sup>379</sup> ONU, *The lazy person's guide to saving the world*, op. cit.

<sup>380</sup> ÉQUITERRE, *Mieux comprendre la compensation carbone*, 2 avril 2019, en ligne : <https://equiterre.org/actualite/geste-du-mois-davril-mieux-comprendre-la-compensation-carbone> (page consultée le 18 avril 2019).

<sup>381</sup> VAILLES, Francis, *Émission de gaz à effet de serre : baby-boomer qui s'en lave les mains*, La Presse Plus, 18 novembre 2017, en ligne : [http://plus.lapresse.ca/screens/87e31696-14df-4c59-b7cb-f207a2d92c0a\\_7C\\_0.html](http://plus.lapresse.ca/screens/87e31696-14df-4c59-b7cb-f207a2d92c0a_7C_0.html) (page consultée le 17 décembre 2018).

### 5.3.7.3 DISSONANCE COGNITIVE

Pour compenser ses émissions de GES, un consommateur canadien peut appuyer des projets de réduction d'émissions au Canada ou dans d'autres pays. Cependant, les mécanismes internationaux d'octroi de crédits posent des problèmes particuliers et sont remis en question par certains chercheurs. Un rapport réalisé en 2016 pour le compte de la Commission européenne en arrivait à des conclusions dévastatrices : pour la période 2013-2020, seuls 2 % des projets certifiés par l'organe de certification le plus connu (le Mécanisme de Développement Propre ou MDP), et 7 % des projets potentiels, présentent de solides perspectives d'intégrité environnementale<sup>382</sup>. Après avoir analysé les nombreux problèmes associés aux crédits compensatoires, les auteurs affirment en conclusion : « *Most of these shortcomings are inherent to using crediting mechanisms, which questions the effectiveness of international crediting mechanisms as a key policy tool for climate mitigation* »<sup>383</sup>.

De son côté, la Fondation Suzuki explique également que tous les projets de compensation ne se valent pas. Les projets de reboisement ne réduisent pas la dépendance aux énergies fossiles. Les projets qui visent la destruction des hydrocarbures halogénés, qui, même en très petites quantités, ont un puissant effet de réchauffement peuvent aussi être problématiques. Ils peuvent constituer un incitatif pervers à produire ces gaz afin d'être récompensé pour leur destruction.<sup>384</sup>.

### 5.3.7.4 OBSTACLES

Il paraît difficile pour les consommateurs de trouver l'information nécessaire pour choisir l'organisme de compensation adéquat auprès duquel ils pourraient (ou devraient) acheter des crédits. L'Institut Pembina et la Fondation Suzuki ont évalué, il y a dix ans, vingt organismes de compensation : certains se sont mérité une note de 84 ou 85 sur 100, mais d'autres seulement de 20 à 32<sup>385</sup>.

De plus, les organismes n'ont pas tous la même façon de calculer les GES. Équiterre montre que pour un même vol aller-retour Montréal-Paris, six organismes de compensation offrent six résultats distincts. L'estimation des CO<sub>2</sub> varie de 1,89 à 3,27 tonnes, le nombre d'arbres de 8 à 23, le coût de la compensation de 33 \$ à 91 \$<sup>386</sup>.

### 5.3.7.5 ANALYSES ET EXEMPLES : QUELLES SONT LES POSSIBILITÉS ?

Plus de 30 sociétés aériennes actives en Europe ont des programmes de compensation carbone volontaires offerts aux passagers. Le calcul des GES, ainsi que le prix des crédits, connaît des variations importantes même pour des trajets identiques. De plus, la qualité de certains projets

---

<sup>382</sup> **CAMES**, Martin et coll., *How additional is the Clean Development Mechanism? Analysis of the application of current tools and proposed alternatives*, Berlin, Öko-Institut, mars 2016, p. 14, en ligne : [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/ets/docs/clean\\_dev\\_mechanism\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/ets/docs/clean_dev_mechanism_en.pdf) (document consulté le 18 avril 2019).

<sup>383</sup> Ibid., p. 17.

<sup>384</sup> **FONDATION SUZUKI**, *Carbon offsets*, op. cit.

<sup>385</sup> **INSTITUT PEMBINA** et **FONDATION DAVID SUZUKI**, *Purchasing carbon offsets : a guide for Canadian consumers, businesses, and organizations*, 2009, p. 50, en ligne : <https://www.pembina.org/reports/offset-purchase-guide-v3.pdf> (document consulté le 24 avril 2019).

<sup>386</sup> **ÉQUITERRE**, *Mieux comprendre la compensation carbone*, op. cit.

compensatoires laisse à désirer. La Commission européenne recommande que le calcul des compensations soit harmonisé à l'échelle européenne et que leur qualité soit assurée<sup>387</sup>.

#### 5.3.7.6 POLITIQUES AU CANADA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, EN ONTARIO, AU QUÉBEC

À l'heure actuelle, il n'existe à notre connaissance aucune politique gouvernementale au Canada, en Colombie-Britannique, en Ontario ou au Québec pour aider ou encourager les consommateurs à acheter des crédits compensatoires.

#### 5.3.7.7 ENQUÊTE TERRAIN

WestJet et Air Canada offrent toutes deux, en principe, la possibilité d'acheter des crédits pour compenser les conséquences environnementales d'un voyage. Toutefois, un client qui achète un billet d'avion sur les sites de ces transporteurs (ou par le biais de sites populaires comme kayak.ca ou expedia.ca) ne se voit jamais proposer l'achat de tels crédits. Les compagnies se contentent de fournir, sur leur site d'entreprise, un lien vers celui d'un organisme distinct (Carbonzero pour Westjet<sup>388</sup>, Less Emissions pour Air Canada) où les clients pourront acheter des crédits.

Sans fournir beaucoup de détails, Air Canada donne un vague aperçu des projets susceptibles d'être financés :

*Votre contribution pourrait aider à financer des projets comme assainir l'eau potable dans l'est de l'Ouganda, gérer les émissions de gaz d'enfouissement à Fredericton, au Nouveau-Brunswick, ou éliminer des émissions de carbone partout dans le monde. Pour en savoir plus sur Less Emissions, visitez le [www.less.ca/en-ca](http://www.less.ca/en-ca)<sup>389</sup>.*

Notons qu'aucune de ces invitations n'est facile à trouver sur les sites des deux compagnies aériennes.

#### 5.3.7.8 CONSTAT

À l'heure actuelle, le consommateur qui veut acheter des crédits compensatoires doit être en mesure de faire des recherches assez poussées afin de faire le meilleur choix. Une fois ces recherches effectuées, il faut aussi qu'il ait les ressources financières pour les payer.

---

<sup>387</sup> COMMISSION EUROPÉENNE, *Policies to encourage sustainable consumption*, op.cit., pp. 212-213.

<sup>388</sup> WESTJET, *Avoir notre environnement à cœur*, en ligne : <https://www.westjet.com/fr-ca/a-propos/environnement-a-coeur> (page consultée le 27 avril 2019).

<sup>389</sup> AIR CANADA, *Laissez moins*, en ligne : <https://leaveless.aircanada.com/content/leaveless/ca/fr/index.html#!> (page consultée le 27 avril 2019).

## **5.4 Priorités**

Parmi les grands chantiers qu'il faudrait entreprendre de toute urgence, nous pouvons nommer :

- freiner l'étalement urbain et favoriser la densité urbaine ;
- décourager l'utilisation de la voiture solo, même électrique ;
- financer massivement les transports en commun ;
- favoriser le covoiturage et l'autopartage ;
- repenser la ville pour favoriser le vélo et la marche ;
- construire dans tous les corridors où la densité le justifie des trains rapides pouvant remplacer l'avion.

## 6 Logement

---

### 6.1 Contexte

Selon le GIEC, 32 % de la consommation d'énergie planétaire est attribuable à l'habitation, et pour que le réchauffement planétaire reste inférieur à 1,5°C, il faudrait répondre aux conditions suivantes :

- D'ici 2050, les émissions des bâtiments devraient diminuer de 80 à 90 %.
- À partir de 2020, toute nouvelle construction devrait être exempte de combustibles fossiles et proche de zéro énergie.
- La mise à niveau énergétique des bâtiments existants devrait atteindre 5 % par année dans les pays de l'OCDE<sup>390</sup>.

Ces exigences sont élevées, mais le GIEC affirme que des technologies existent déjà qui permettent d'améliorer l'efficacité et l'autonomie énergétiques des bâtiments. Où intervenir au juste ? Le GIEC propose notamment les actions suivantes :

- réduire l'énergie grise consommée par le bâtiment (celle qui a permis de le construire, qui assure son entretien et qui permettra, un jour, de le démolir) ;
- améliorer la performance thermique ;
- installer des systèmes de chauffage et de climatisation moins gourmands ;
- utiliser des électroménagers et des systèmes d'éclairage moins gourmands<sup>391</sup>.

Ces approches cherchent à réduire l'empreinte carbone de chaque habitation, et on constate, au Canada, de multiples interventions des gouvernements pour inciter et aider les consommateurs à rénover leur maison, à identifier les fournaies ou les électroménagers les plus performants, à acheter des thermostats programmables ou des ampoules à haut rendement énergétique. Cependant, certaines réalités sous-jacentes doivent aussi être prises en compte, dont en premier lieu la nature de l'énergie qui alimente le logement : s'il importe de réduire la consommation énergétique, il importe encore plus de remplacer le mazout et l'électricité provenant d'une centrale au charbon par l'hydro-électricité ou une autre énergie renouvelable. À ce chapitre, l'action de l'État est indispensable, car, comme nous le verrons plus loin, même le remplacement d'une chaudière au mazout n'est pas à la portée de l'ensemble des consommateurs.

### Nombre de ménages et superficie des logements

Dans le domaine résidentiel, avant d'envisager des habitations qui consommeraient moins d'énergie au mètre carré, on peut s'interroger sur les surfaces occupées par les ménages.

En France, l'ADEME signale que « *l'augmentation du nombre de ménages, mais surtout l'agrandissement des logements et des espaces attenants, ainsi que l'essor de l'habitat individuel* » exercent une « *pression accrue sur les sols et l'espace* »<sup>392</sup>. Aux États-Unis, on

---

<sup>390</sup> GIEC, *Special report : Global warming of 1.5°C, op.cit.*, chapitre 4, p. 331.

<sup>391</sup> *Ibid.*, p. 331.

<sup>392</sup> ADEME, *Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des Français en 2030, op. cit.*, p. 27.

constate le même phénomène : les ménages constitués d'une seule personne sont plus nombreux, en même temps que les logements deviennent plus grands<sup>393</sup>.

Au Canada, le nombre de ménages augmente depuis de nombreuses décennies, tandis que leur taille diminue<sup>394</sup>. La superficie moyenne des habitations au Canada est l'une des plus élevées au monde, dépassée par celle des États-Unis et de l'Australie, mais largement supérieure à celles des pays européens ou de la Chine<sup>395</sup>. Cette moyenne masque évidemment des écarts considérables entre riches et pauvres au Canada.

Ces deux tendances entraînent naturellement une augmentation de l'énergie requise par le secteur résidentiel. Au Québec, par exemple, malgré les campagnes qui encouragent à l'économie d'énergie et malgré l'évolution des performances écoénergétiques des bâtiments, « *la consommation d'énergie dans le secteur des bâtiments résidentiels a augmenté de 6 % entre 1996 et 2015, principalement en raison de l'augmentation du nombre de ménages et de la superficie moyenne des habitations occupées par ceux-ci*<sup>396</sup> ».

Des chercheurs québécois ont d'ailleurs calculé « *qu'un ménage vivant en appartement consomme 50 % moins d'énergie qu'un ménage occupant une maison unifamiliale*<sup>397</sup> ». Or, au Canada, la majorité (53,6 %) des bâtiments sont des maisons individuelles non attenantes, une proportion qui passe à 72,7 % à l'extérieur des régions métropolitaines<sup>398</sup>.

### Vers l'avenir : petits bâtiments collectifs et cohabitat ?

Comment réduire la surface des nouveaux logements ? Les consommateurs ne décident pas de ce qui sera construit. Cependant, dans la mesure où leur sont offerts des logements plus modestes, ils peuvent faire des choix en prenant en compte la lutte aux changements climatiques. De ce point de vue, l'information, les incitatifs et l'aide accordés par l'État sont manifestement des facteurs clés.

Pour réduire la surface habitée, on pourrait notamment multiplier l'offre de logements dans des bâtiments collectifs plutôt que les maisons unifamiliales et soutenir la pratique du cohabitat (*cohousing*), c'est-à-dire « *[l]es pratiques d'habitat partagé et de mutualisation avec ses voisins des espaces communs comme les chambres d'amis, la laverie, le garage, le jardin*<sup>399</sup> ». Le cohabitat permettrait « *[d]'aller vers des surfaces en moyenne plus petites par personne, sans*

<sup>393</sup> FOX, Justin, *Smaller households, bigger houses, smaller lots*, Bloomberg, 11 juin 2018, en ligne : <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2018-06-11/smaller-families-bigger-houses-smaller-lots-more-bathrooms> (page consultée le 19 mars 2019).

<sup>394</sup> STATISTIQUE CANADA, *La réduction de la taille des ménages au cours du dernier siècle*, 23 novembre 2015, en ligne : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/11-630-x/11-630-x2015008-fra.htm> (page consultée le 16 avril 2019).

<sup>395</sup> PwC et URBAN LAND INSTITUTE, *Emerging trends in real estate : United States and Canada 2017*, 2018, en ligne : [https://www.pwc.com/ca/en/real-estate/assets/p461421-emerging-trends-in-canadian-real-estate-2017.pdf?utm\\_source=emerging-trends-in-real-estate-report-2017&utm\\_medium=referral&utm\\_campaign=emerging-trends-in-real-estate-report-2017](https://www.pwc.com/ca/en/real-estate/assets/p461421-emerging-trends-in-canadian-real-estate-2017.pdf?utm_source=emerging-trends-in-real-estate-report-2017&utm_medium=referral&utm_campaign=emerging-trends-in-real-estate-report-2017) (page consultée le 19 mars 2019), p. 88.

<sup>396</sup> TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC, *Conjuguer nos forces pour un avenir énergétique durable : Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques du Québec 2018 – 2023*, p. 86, en ligne : [https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/plan-directeur/TEQ\\_PlanDirecteur\\_web.pdf](https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/plan-directeur/TEQ_PlanDirecteur_web.pdf) (document consulté le 16 avril 2019).

<sup>397</sup> WHITMORE et PINEAU, *op.cit.*, pp. 40, 41.

<sup>398</sup> STATISTIQUE CANADA, *Recensement en bref : les logements au Canada*, 3 mai 2017, pp. 1-2, en ligne : <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/as-sa/98-200-x/2016005/98-200-x2016005-fra.pdf> (document consulté le 28 mai 2019).

<sup>399</sup> ADEME, *Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des Français en 2030, op. cit.*, pp. 27-28.

*pour autant réduire le confort individuel et même en améliorant l'accès à de nouvelles fonctions des logements (disponibilité d'espaces communs nouveaux)<sup>400</sup>. »*

## Moderniser les bâtiments existants

Comme le signale le rapport d'un comité du Sénat canadien, « [l']*amélioration du rendement énergétique des habitations et autres bâtiments existants est essentielle à la réduction des émissions dans l'environnement bâti, car on estime qu'environ 75 % des bâtiments de 2030 ont déjà été construits*<sup>401</sup> ». Cela signifie que pour atteindre les objectifs fixés en matière de réduction des émissions de GES, il faut insister sur la rénovation écoénergétique du stock de logements actuel.

## 6.2 Inégalités : le dilemme locataire-propriétaire

Le domaine de l'habitation comporte un problème particulier, celui du « dilemme propriétaire-locataire » ou, comme on l'appelle parfois en anglais, le problème du « *split incentive* », soit la répartition de la motivation entre deux agents aux intérêts distincts. Des chercheurs allemands expliquent que le contexte du marché ne semble pas jouer le rôle qu'on lui reconnaît normalement lorsque les avantages d'une intervention reviennent à des bénéficiaires autres que le groupe qui doit agir<sup>402</sup>. C'est le locataire qui profitera des économies d'énergie et du mieux-être qui découleront de l'investissement du propriétaire. Et le locataire qui investirait sait que les améliorations, immobilisées, entreront dans le patrimoine du propriétaire et lui apporteront une plus-value. Ainsi, les incitatifs économiques habituels peuvent ne pas fonctionner.

Une étude américaine a constaté que les propriétaires investissent peu en vue d'augmenter l'efficacité énergétique des logements loués, tant pour le chauffage des locaux que le chauffage de l'eau, l'épaisseur des vitres des fenêtres, l'isolation, etc., ce qui entraîne pour les locataires des factures d'énergie plus élevées.

*Because these landlords did not invest at the same rate as homeowners and landlords who pay the energy bill, their tenants' energy bill was higher by nearly 2 %. When combined with other researchers' estimations for appliances [...], insulation, and thermostat responsiveness for tenants [...], our results imply that renters use approximately 2.7 % more energy overall due to the landlord-tenant split incentive issue<sup>403</sup>.*

---

<sup>400</sup> ADEME, *Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des Français en 2030*, op. cit., pp. 27-28.

<sup>401</sup> SÉNAT DU CANADA, *Réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'environnement bâti au Canada : rapport du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles*, novembre 2018, p. 38, en ligne : [https://sencanada.ca/content/sen/committee/421/ENEV/reports/ENEV\\_Batiments\\_FINAL\\_f.pdf](https://sencanada.ca/content/sen/committee/421/ENEV/reports/ENEV_Batiments_FINAL_f.pdf) (document consulté le 4 février 2019).

<sup>402</sup> SCHÖNHERR, Norma et coll., *Policies to promote sustainable consumption*, op.cit.

<sup>403</sup> MELVIN, Jesse, *The split incentives energy efficiency problem: Evidence of underinvestment by landlords*, Energy Policy 115, p. 342, 2018, en ligne : <http://isiarticles.com/bundles/Article/pre/pdf/101885.pdf> (document consulté le 4 février 2019).

Transition énergétique Québec signale un problème comparable :

*Les interventions pour améliorer l'efficacité énergétique ont un certain succès auprès des propriétaires de maison unifamiliale. La situation est différente dans les immeubles à logements, en particulier dans le secteur locatif où les intérêts financiers des propriétaires et des locataires s'opposent. Il en résulte une performance énergétique décevante d'une partie importante des immeubles locatifs du Québec, avec des logements qui, en l'absence d'améliorations notables, n'offrent pas tout le confort qu'ils pourraient procurer<sup>404</sup>.*

### 6.3 Survol des recommandations

En ce qui concerne le logement, les sources consultées proposent les neuf recommandations suivantes.

1. Utiliser des énergies renouvelables.
2. Faire faire l'évaluation écoénergétique du logement.
3. Améliorer l'efficacité énergétique du logement au moment d'une rénovation.
4. Mieux isoler.
5. Installer une meilleure fournaise et un meilleur système de climatisation.
6. Installer un thermostat programmable ou intelligent.
7. Remplacer les vieux électroménagers par des appareils qui consomment moins d'énergie.
8. Acheter des ampoules D.E.L. ou de grande efficacité écoénergétique.
9. Utiliser une corde à linge plutôt qu'une sècheuse.

Nous regrouperons ci-dessous les recommandations 3-6, qui concernent la modification des logements en vue de réduire la consommation d'énergie suscitée par le chauffage ou la climatisation.

### 6.4 Les recommandations

#### 6.4.1 Utiliser des énergies renouvelables

##### 6.4.1.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

Le recours aux énergies renouvelables est une recommandation de quatre organismes environnementaux — la Fondation Suzuki, Environmental Defence, WWF Suisse et WWF UK — et du Comité des mesures en matière de consommation (Canada).

Le Comité des mesures en matière de consommation (Canada) propose aux Canadiens de demander l'aide d'un professionnel pour déterminer s'ils peuvent installer une turbine éolienne, des panneaux photovoltaïques ou des capteurs solaires<sup>405</sup>.

Selon la Fondation Suzuki, à défaut de pouvoir installer des panneaux solaires ou une turbine éolienne, les consommateurs pourraient chercher en ligne une coopérative locale d'énergie

---

<sup>404</sup> **TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC**, *Conjuguer nos forces pour un avenir énergétique durable : Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques du Québec 2018 – 2023*, op.cit., p. 88.

<sup>405</sup> **CMMC**, *Guide du consommateur canadien*, op. cit.

renouvelable : « *By becoming a co-op member you will own a slice of its renewable energy projects and can get a return on your investment* »<sup>406</sup>.

Lorsque la chose est possible, WWF Suisse et UK suggèrent de choisir un fournisseur d'électricité verte<sup>407</sup>.

Notons que les sources canadiennes que nous avons consultées ne parlent pas de l'hydro-électricité, mais nomment explicitement l'énergie solaire ou éolienne. On peut toutefois penser qu'elles appuieraient le passage du mazout à l'hydro-électricité, même si elles n'en parlent pas.

#### 6.4.1.2 DISSONANCE COGNITIVE

Les panneaux solaires ont suscité de vives critiques de la part de certains écologistes en raison des déchets toxiques qu'ils produisent (ils comprennent notamment des métaux lourds toxiques, dont le plomb, le cadmium et le chrome) ; on n'a pas non plus mis en place de mesures adéquates pour gérer les panneaux lorsqu'ils atteignent la fin de leur vie utile après 20 ou 25 ans<sup>408</sup>. D'autres estiment que le solaire, malgré sa toxicité, est tout de même moins dangereux que le nucléaire (que défendent certains adversaires acharnés du solaire)<sup>409</sup>. Quoi qu'il en soit, un article scientifique récent confirme que du travail reste à faire : « *The research on solar photovoltaic panels' management at the end of life is just beginning in many countries, and there is a need for further improvement and expansion of producer responsibility*<sup>410</sup> ».

#### 6.4.1.3 OBSTACLES

Les recommandations d'installer des panneaux solaires ou une turbine éolienne, ou de faire appel à un professionnel pour ce faire, ou de devenir membre d'une coopérative d'énergie renouvelable, ne peuvent être suivies que par des citoyens qui ont des connaissances, des ressources financières, et du temps à consacrer à ce projet. Dans le cas des panneaux solaires ou de la turbine éolienne, ils doivent également être propriétaires de leur logement, et disposer de l'espace nécessaire pour installer ces appareils.

#### 6.4.1.4 POLITIQUES AU CANADA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, EN ONTARIO, AU QUÉBEC

##### Canada

À notre connaissance, le gouvernement fédéral n'offre aucun programme de soutien aux consommateurs qui voudraient adopter, pour répondre à leurs besoins énergétiques, une forme ou une autre d'énergie renouvelable.

---

<sup>406</sup> **FONDATION SUZUKI**, *Top 10 things you can do about climate change*, op. cit. Voir aussi : **ENVIRONMENTAL DEFENCE**, *Get involved: 11 actions you can take to fight climate change*, op.cit.

<sup>407</sup> **WWF UK**, *Ten things you can do to help the environment*, op.cit. ; **WWF SUISSE**, *Bonnes résolutions : dix idées pour une année 2019 plus durable*, op. cit.

<sup>408</sup> **SHELLENBERGER**, Michael, *Why renewables can't save the planet*, Quillette, 27 février 2019, en ligne : <https://quillette.com/2019/02/27/why-renewables-cant-save-the-planet> (page consultée le 10 mars 2019).

<sup>409</sup> **NUCCITELLI**, Dana, *The latest weak attacks on EVs and solar panels*, The Guardian, 4 juin 2018, en ligne : <https://www.theguardian.com/environment/climate-consensus-97-per-cent/2018/jun/04/the-latest-weak-attacks-on-evs-and-solar-panels> (page consultée le 10 mars 2019).

<sup>410</sup> **XU**, Yan, **JINHUI**, Li, **QUANYIN**, Tan, **PETERS**, Anesia Lauren et **YANG**, Congren, *Global status of recycling waste solar panels: a review*, Waste Management, 75, mai 2018, pp. 450-458, en ligne : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0956053X18300576> (résumé consulté le 10 mars 2019).

## Colombie-Britannique

BC Hydro, société de la Couronne appartenant à la province, s'engage à acheter les surplus d'électricité produits par les citoyens qui installent sur leur propriété leurs propres équipements de production d'électricité. Pour plus de 95 % des clients du programme, le choix se porte sur les systèmes solaires photovoltaïques, d'un coût d'environ 14 500 \$. Selon BC Hydro, ils peuvent espérer récupérer leur investissement au bout de 23 ans (ce qui équivaut à la durée de vie des panneaux...). Les règles d'admissibilité au programme ont été modifiées récemment pour s'assurer que les clients n'installent que des équipements qui correspondent à leurs besoins, afin d'éviter qu'ils ne revendent, chaque année, des surplus trop importants<sup>411</sup>.

## Ontario

L'Ontario prévoyait mettre en œuvre un programme de 90 millions de dollars en remises pour encourager l'installation de panneaux solaires dans les résidences et les entreprises. Cependant, le gouvernement Ford a mis fin à ce projet en 2018<sup>412</sup>.

## Québec

Un programme québécois, Chauffez vert, subventionne la conversion de systèmes de chauffage au mazout ou au propane vers des énergies renouvelables, dont l'électricité, la biomasse, la géothermie, l'éolien, le solaire, ou l'aérothermie (thermopompe). Le montant des subventions varie en fonction, notamment, du nombre d'unités d'habitation de l'immeuble<sup>413</sup>.

Le gouvernement du Québec estimait en 2018 que plus de 200 000 ménages québécois utilisaient toujours un système de chauffage principal au mazout, d'où l'intérêt de ce programme qui avait soutenu, au 31 mars 2017, près de 14 000 conversions<sup>414</sup>.

Malheureusement, les coûts réels de la conversion peuvent largement dépasser les subventions versées par Québec, ce qui signifie que cette conversion n'est pas à la portée des propriétaires aux revenus modestes. Dans le cas de la conversion du mazout à l'électricité, par exemple, en plus de remplacer la chaudière au mazout par une chaudière électrique (coût : environ 3 500 \$), il faut souvent changer la boîte électrique (2 000 \$) et, dans certains cas, modifier les conduits (7 000 \$ à 9 000 \$). La facture totale peut donc s'élever à 14 500 \$, alors que l'aide financière maximale pour un bungalow, combinant les subventions accordées par les programmes Chauffez vert et Rénoclimat, est de 1 925 \$<sup>415</sup>.

---

<sup>411</sup> **BC HYDRO**, *Generating your own electricity*, en ligne : [https://www.bchydro.com/work-with-us/selling-clean-energy/net-metering.html?WT.mc\\_id=rd\\_netmetering](https://www.bchydro.com/work-with-us/selling-clean-energy/net-metering.html?WT.mc_id=rd_netmetering) (page consultée le 19 mai 2019).

<sup>412</sup> **COMMISSAIRE À L'ENVIRONNEMENT DE L'ONTARIO**, *Politiques climatiques en Ontario : quelle est la prochaine étape ?*, op. cit., p. 223.

<sup>413</sup> **TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC**, *Chauffez vert*, en ligne : <https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/residentiel/programmes/chauffez-vert> (page consultée le 12 mars 2019).

<sup>414</sup> **MDDELCC**, *Bilan mi-parcours 2017-2018 : Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*, op.cit., p. 35.

<sup>415</sup> **GAGNÉ**, Stéphane, *Remplacement judicieux d'un système de chauffage*, 1<sup>er</sup> janvier 2016, EstriePlus.com, en ligne : [http://www.estriplus.com/contenu-chauffage\\_conversion\\_geothermie-1833-38284.html](http://www.estriplus.com/contenu-chauffage_conversion_geothermie-1833-38284.html) (page consultée le 7 juin 2019).

De même, l'installation d'un système de géothermie coûte entre 28 000 \$ et 30 000 \$, alors que les subventions combinées de Rénoclimat et de Chauffez vert sont de 6 640 \$ (si l'on remplace un système au mazout) ou de 3 390 \$ (s'il s'agit d'un système électrique). Là encore, on constate que seuls des propriétaires aisés pourront déboursier les quelque 20 000 \$ requis pour pouvoir profiter des subventions et bénéficier par la suite de coûts réduits de chauffage et de climatisation<sup>416</sup>.

#### 6.4.1.5 CONSTAT

La conversion du mazout à l'hydro-électricité (ou à une autre forme d'énergie renouvelable), même si elle est appuyée par le programme québécois Chauffez vert, n'est pas à la portée de toutes les bourses.

### 6.4.2 Faire faire l'évaluation écoénergétique du logement

#### 6.4.2.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

Trois sources — la Fondation Suzuki, l'organisme Environmental Defence, et le Comité des mesures en matière de consommation (Canada) — recommandent aux consommateurs de réaliser une évaluation écoénergétique de leur logement<sup>417</sup>.

#### 6.4.2.2 JUSTIFICATION DE LA RECOMMANDATION

La valeur de l'évaluation écoénergétique est évidente comme geste préalable à toute modification de l'habitation pour la rendre plus carboneutre.

#### 6.4.2.3 ANALYSES ET EXEMPLES

##### France : Service local d'intervention pour la maîtrise de l'énergie (SLIME)

Un programme français, le Service local d'intervention pour la maîtrise de l'énergie (SLIME), « est destiné à accompagner les dispositifs locaux de lutte contre la précarité énergétique en se concentrant sur le repérage et le conseil personnalisé aux ménages modestes, via des visites à domicile<sup>418</sup> ». Ces visites visent à aider les ménages à réduire leur consommation et leurs factures d'électricité et d'eau en leur fournissant des conseils et des petits équipements. On cherchera également à trouver des solutions aux problèmes identifiés, notamment en orientant les ménages vers d'autres programmes comme Habiter Mieux, que nous évoquons ci-dessous. Le repérage des ménages qui pourraient profiter du programme est réalisé notamment par des « donneurs d'alerte » (travailleurs sociaux, par exemple) qui ont pour tâche d'identifier les ménages en situation de précarité énergétique<sup>419</sup>.

---

<sup>416</sup> GAGNÉ, Stéphane, *Remplacement judicieux d'un système de chauffage*, op.cit.

<sup>417</sup> FONDATION SUZUKI, *Top 10 things you can do about climate change*, op. cit.; ENVIRONMENTAL DEFENCE, *Get involved: 11 actions you can take to fight climate change*, op.cit.; CMMC, *Guide du consommateur canadien*, op. cit.

<sup>418</sup> CLER – RÉSEAU POUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, *Les SLIME*, en ligne : <https://cler.org/association/nos-actions/les-slime> (page consultée le 21 janvier 2019).

<sup>419</sup> CLUDIUS, Johanna et coll., *Policy instruments and measures to alleviate energy poverty in Germany – learning from good practices in other European countries*, Oeko-Institut Working Paper, Berlin, avril 2018, en ligne : <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/WP-Energy-Poverty-2018.pdf> (document consulté le 21 janvier 2019), pp. 20, 27.

## Canada : projet d'un système de cotation écoénergétique obligatoire des habitations

Dans un rapport de recherche publié en 2010, Union des consommateurs proposait l'instauration au Canada d'un système de cotation écoénergétique obligatoire des bâtiments. En vertu de ce système, tous les bâtiments résidentiels feraient l'objet d'une évaluation écoénergétique basée sur des niveaux absolus de consommation d'énergie et d'émissions polluantes. La cote qui en résulterait serait obligatoirement divulguée au moment de la vente ou de la location ; on transmettrait également de l'information sur le coût de la consommation énergétique du bâtiment. Le rapport estimait de façon prudente qu'un tel système pourrait permettre des économies d'une tonne de CO<sub>2</sub> par année par habitation participante<sup>420</sup>.

### 6.4.2.4 POLITIQUES AU CANADA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, EN ONTARIO, AU QUÉBEC

#### Canada : Évaluations Énerguide

Une page Web de Ressources Naturelles Canada explique comment obtenir une évaluation ÉnerGuide<sup>421</sup>. Les citoyens peuvent communiquer avec un organisme de services autorisé pour obtenir la visite d'un conseiller en efficacité énergétique<sup>422</sup> (il faut payer pour cette visite). Le conseiller examine l'équipement mécanique, les fenêtres, les niveaux d'isolation de l'habitation, etc. Il attribue une cote d'efficacité énergétique et peut formuler des recommandations sur les rénovations à faire pour l'améliorer. Si ces rénovations sont effectuées, on pourra lui demander de faire une évaluation de suivi et de modifier la cote qu'il avait attribuée.

#### Colombie-Britannique

BC Hydro, Fortis BC, et d'autres compagnies d'électricité offrent un programme d'évaluation énergétique pour les ménages au revenu admissible (le seuil est de 33 700 \$ par année pour une personne seule). Ces ménages peuvent également recevoir des petits équipements gratuits et, s'ils répondent à certains critères, des rabais pouvant atteindre 3 000 \$ pour l'achat d'une fournaise, d'une chaudière ou d'un chauffe-eau au gaz<sup>423</sup>. À la différence du programme français SLIME qui cherche à dépister les ménages en situation de précarité énergétique, les évaluations énergétiques en Colombie-Britannique ne sont offertes qu'à ceux qui en font la demande.

---

<sup>420</sup> **UNION DES CONSOMMATEURS**, *Pour l'efficacité énergétique (EÉ) : une cote énergétique des habitations*, juin 2010, pp. 70-71, 90, en ligne : <http://uniondesconsommateurs.ca/docu/energie/CoteEEhabitation.pdf> (document consulté le 8 juin 2019).

<sup>421</sup> **RESSOURCES NATURELLES CANADA**, *Évaluations ÉnerGuide de l'énergie de votre maison*, 12 décembre 2018, en ligne : <https://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/maisons/20554> (page consultée le 1<sup>er</sup> avril 2019).

<sup>422</sup> Ressources naturelles Canada prend soin de préciser sur son site Web que les conseillers en efficacité énergétique et les organismes de service autorisés, même s'ils utilisent les symboles officiels, les marques de commerce et les logiciels de RNCan, agissent à titre d'entreprises indépendantes ; qu'ils ne sont ni agents, ni partenaires, ni employés de RNCan ; et que RNCan ne cautionne en aucun cas les services d'un conseiller en efficacité énergétique, d'une organisation de services, d'un entrepreneur, etc. **RESSOURCES NATURELLES CANADA**, *Fournisseurs de services dans votre communauté*, 2 août 2018, en ligne : <https://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/maisons/fournisseurs-de-services/15808> (page consultée le 5 juin 2019).

<sup>423</sup> **FORTIS BC**, *Free home energy evaluation and upgrades*, en ligne : <https://www.fortisbc.com/rebates-and-energy-savings/rebates-and-offers/rebates-details/free-home-energy-evaluation-and-upgrades> (page consultée le 8 mai 2019).

## Ontario

L'Ontario prévoyait instaurer en 2019 un programme d'évaluation du rendement énergétique domiciliaire et de divulgation des résultats (ERED&DR). En vertu de ce programme, le propriétaire désireux de vendre sa maison aurait eu l'obligation de faire faire une évaluation écoénergétique préalable, et de divulguer les résultats de l'évaluation au moment de la mise en vente<sup>424</sup>. Le programme cependant ne sera pas mis en œuvre, le gouvernement Ford l'ayant écarté en 2018<sup>425</sup>.

## Québec

### Éconologis

Éconologis est un programme d'efficacité énergétique destiné aux ménages à revenu modeste, qu'ils soient propriétaires ou locataires. Les bénéficiaires obtiennent des conseils personnalisés, et des petits travaux sont faits pour réduire la consommation d'énergie ; dans certains cas, des thermostats électroniques sont installés<sup>426</sup>. Comme en Colombie-Britannique, l'évaluation a lieu lorsque le ménage en fait la demande.

En mai 2019, le rapport du vérificateur général du Québec indiquait :

*La collaboration entre Hydro-Québec et Transition énergétique Québec pour faciliter l'accès à un programme d'efficacité énergétique est inefficace. Hydro-Québec dirige peu de ménages à faible revenu admissibles au programme Éconologis vers Transition énergétique Québec, qui administre ce programme<sup>427</sup>.*

### Diagnostic résidentiel (Hydro-Québec)

« Cet outil offre aux propriétaires un rapport personnalisé gratuit contenant des mesures pour économiser l'énergie, une estimation (en dollars et en kilowatt-heure) des économies envisageables s'ils changent leurs habitudes ou leur équipement, et une ventilation de leurs coûts d'énergie (chauffage, appareils ménagers, etc.)<sup>428</sup> ».

---

<sup>424</sup> **CHAPUT**, Jeremy, *Province puts the brakes on punishing HER&D program*, Ontario Real Estate Association, 16 mars 2019, en ligne : <https://www.oreablog.com/index.php/province-puts-the-brakes-on-punishing-herd-program> (page consultée le 1<sup>er</sup> avril 2019).

<sup>425</sup> **AARON**, Bob, *Ford's call to derail energy audits will benefit the home sale process*, The Star, 12 octobre 2018, en ligne : <https://www.thestar.com/life/homes/opinion/2018/10/12/provinces-plan-to-scrap-home-energy-audits-a-good-thing-for-prospective-homeowners.html> (page consultée le 2 avril 2019).

<sup>426</sup> **TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC**, *Programme Éconologis : Cadre normatif*, 1<sup>er</sup> octobre 2018, en ligne : <http://www.transitionenergetique.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/econologis/Cadre-normatif-Econologis-2018-2021.pdf> (document consulté le 1<sup>er</sup> avril 2019). Un document en ligne (<http://www.transitionenergetique.gouv.qc.ca/mon-habitation/econologis>) indique que, dans certains cas, le programme assure le remplacement du réfrigérateur. Toutefois le cadre normatif, qui a valeur légale, n'en parle pas.

<sup>427</sup> **VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC**, *Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2019-2020*, chapitre 4, p. 3, en ligne : [https://www.vgq.qc.ca/fr/fr\\_publications/fr\\_rapport-annuel/fr\\_2019-2020-VGQ-mai2019/fr\\_Rapport2019-2020-VGQ-mai2019.pdf](https://www.vgq.qc.ca/fr/fr_publications/fr_rapport-annuel/fr_2019-2020-VGQ-mai2019/fr_Rapport2019-2020-VGQ-mai2019.pdf) (document consulté le 11 juin 2019).

<sup>428</sup> **RESSOURCES NATURELLES CANADA**, *Diagnostic résidentiel*, en ligne : [http://oe.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/politique\\_f/details.cfm?searchType=default&sectoranditems=all%7C0&max=50&pageId=5&categoryID=all&regionalDeliveryId=all&programTypes=1,4,6,9,12&keywords=&id=1731](http://oe.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/politique_f/details.cfm?searchType=default&sectoranditems=all%7C0&max=50&pageId=5&categoryID=all&regionalDeliveryId=all&programTypes=1,4,6,9,12&keywords=&id=1731) (page consultée le 1<sup>er</sup> avril 2019).

#### 6.4.2.5 CONSTATS

L'intérêt de l'évaluation écoénergétique étant manifeste, il serait pertinent d'accroître son accessibilité à l'échelle du pays.

Le programme SLIME, en France, a une vision beaucoup plus large que celle de l'évaluation écoénergétique telle qu'on la pratique au Canada : on parle de « diagnostic sociotechnique<sup>429</sup> », et le programme prévoit le repérage proactif des ménages qui en auraient besoin.

La cotation écoénergétique obligatoire des habitations permettrait aux ménages de mieux connaître leur consommation d'énergie et de réduire leurs émissions de GES.

### 6.4.3 Améliorer l'efficacité énergétique du logement

#### 6.4.3.1 SOURCES DES RECOMMANDATIONS

Le groupe écologiste Équiterre recommande aux propriétaires de « rénover en améliorant l'efficacité énergétique<sup>430</sup> », tandis que le Comité des mesures en matière de consommation (Canada) conseille l'évaluation ÉnerGuide avant toute rénovation importante<sup>431</sup>.

L'amélioration de l'isolation est recommandée par trois groupes écologistes : la Fondation Suzuki, Environmental Defence, et WWF UK, et par trois gouvernements : le Comité des mesures en matière de consommation (Canada), le gouvernement de l'Ontario, et le gouvernement du Québec<sup>432</sup>. Deux groupes écologistes (Environmental Defence et WWF UK) et le Comité des mesures en matière de consommation (Canada) recommandent plus particulièrement le remplacement des portes ou des fenêtres par des versions qui assurent une meilleure protection thermique. Le Comité des mesures recommande l'achat de meilleurs appareils de climatisation et de ventilation ; Environmental Defence préconise le remplacement d'une fournaise inefficace. Le gouvernement de l'Ontario propose de remplacer les vieux poêles à bois par des appareils plus récents, et d'installer un système de chauffage et de climatisation écoénergétique.

La Fondation Suzuki, Environmental Defence, le Comité des mesures en matière de consommation (Canada) et le gouvernement du Québec recommandent l'installation d'un thermostat intelligent ou programmable.

---

<sup>429</sup> CREAQ et PRÉCA-ÉNERGIE, *Qu'est-ce qu'un SLIME ?*, 2015, en ligne : <http://www.preca-energie.org/wp-content/uploads/2015/05/2015-CLIME-CLER.pdf> (document consulté le 21 janvier 2019) ; SLIME, *Formation « réaliser un diagnostic sociotechnique »*, 19 mars 2018, en ligne : <http://www.lesslime.fr/events/formation-dst> (page consultée le 21 janvier 2019).

<sup>430</sup> EQUITERRE, *Les échelles de l'action contre le changement climatique*, op. cit., p. 2.

<sup>431</sup> CMMC, *Guide du consommateur canadien*, op. cit.

<sup>432</sup> FONDATION SUZUKI, *Top 10 things you can do about climate change*, op.cit.; ENVIRONMENTAL DEFENCE, *Get involved: 11 actions you can take to fight climate change*, op. cit.; WWF UK, *Ten things you can do to help the environment*, op.cit.; CMMC, *Guide du consommateur canadien*, op.cit.; ONTARIO ENVIRONNEMENT, *Comment vous pouvez contribuer à faire face au changement climatique*, op.cit. ; GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Comment agir ?*, op.cit.

### 6.4.3.2 OBSTACLES

Plusieurs chercheurs ont constaté que les rénovations écoénergétiques entreprises par des propriétaires-occupants n'entraînent presque jamais des réductions aussi marquées que prévu<sup>433</sup>. Les calculs techniques, qui permettent des prévisions théoriques, ont le défaut de ne pas tenir compte du facteur humain. Les gens développent des habitudes en fonction du contexte : ils peuvent maintenir des températures plus basses dans des bâtiments inefficaces et les augmenter dans des bâtiments mieux isolés. Il s'ensuit que les prévisions surestiment souvent la consommation énergétique des vieux bâtiments et aussi les économies d'énergie qui seront réalisées dans les bâtiments rénovés.

On comprend donc que les propriétaires puissent hésiter à investir dans les rénovations écoénergétiques qu'on leur recommande : ils doutent parfois des calculs qui déterminent les gains auxquels ils peuvent s'attendre, ce en quoi ils n'ont pas toujours tort. Si par conséquent l'on veut favoriser « *a widespread culture of retrofitting for a low carbon everyday life*<sup>434</sup> », il faudra élaborer des politiques qui tiennent compte des caractéristiques des personnes qui vivent dans les habitations visées et susciter leur participation active. Enfin, compte tenu de ces constats, les cibles globales de réduction des CO<sub>2</sub> associées au secteur résidentiel devraient vraisemblablement être revues à la baisse.

Notons aussi que l'effet rebond, que nous avons évoqué ci-dessus (section 2.2.2.2), a été maintes fois documenté dans le domaine de l'amélioration énergétique des logements. Ainsi, par exemple, alors que l'on recommande l'utilisation de thermostats programmables, des chercheurs constatent que « *Les ménages équipés d'un thermostat programmable étaient plus susceptibles de maintenir les radiateurs allumés pendant davantage d'heures que les ménages équipés d'un thermostat manuel ou de robinets manuels sur les radiateurs*<sup>435</sup>. ».

### 6.4.3.3 ANALYSES ET EXEMPLES : QUELLES SONT LES POSSIBILITÉS ?

#### écoÉnergie Rénovations (Canada) : un programme aboli parce que trop populaire

Dans un rapport sur les politiques visant à favoriser la consommation durable<sup>436</sup>, la Commission européenne cite, parmi les meilleures pratiques, une mesure canadienne qui a existé de 2007 à 2012 : le programme écoÉnergie Rénovations, qui offrait jusqu'à 5 000 \$ aux propriétaires de maisons ou de petits immeubles collectifs pour qu'ils augmentent l'efficacité énergétique de leur(s) unité(s) de logement<sup>437</sup>.

<sup>433</sup> GRAM-HANSEN, Kirsten, *Retrofitting owner-occupied housing: remember the people*, Building Research and Information, mai 2014, 42, 4, pp. 393-397, en ligne :

[https://www.researchgate.net/publication/262583442\\_Retrofitting\\_owner-occupied\\_housing\\_Remember\\_the\\_people](https://www.researchgate.net/publication/262583442_Retrofitting_owner-occupied_housing_Remember_the_people) (page consultée le 21 janvier 2019).

<sup>434</sup> *Ibid.*, pp. 393-397.

<sup>435</sup> GUERRA-SANTIN, Olivia et ITARD, Laure, *Occupants' behaviour : determinants and effects on residential heating consumption*, résumé français, Building Research and Information, vol. 38, n° 3, 2010, en ligne :

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09613211003661074?scroll=top&needAccess=true&journalCode=rbr20> (résumé consulté le 28 janvier 2019).

<sup>436</sup> COMMISSION EUROPÉENNE, *Policies to encourage sustainable consumption: full report, op.cit.*

<sup>437</sup> RESSOURCES NATURELLES CANADA, *Programme écoÉnergie Rénovations – Maisons*, 27 mars 2014, en ligne (page archivée) : <https://www.mcan.gc.ca/energie/efficacite/habitations/maisons-ameliorees/5004> (page consultée le 15 janvier 2019) ; COMMISSION EUROPÉENNE, *Policies to encourage sustainable consumption, op.cit.*, pp. 73, 173-175.

Le programme a été jugé novateur en ce qu'il proposait une multiplicité de mesures d'efficacité énergétique que les propriétaires n'auraient pas nécessairement envisagées de leur propre chef. La démarche bénéficiait d'une forte crédibilité puisqu'un spécialiste accrédité évaluait le bâtiment avant et après les travaux.

Selon les données obtenues par la Commission européenne, un propriétaire canadien sur vingt avait participé au programme ; les participants avaient réduit leur consommation énergétique de plus de 20 %, et les émissions de GES avaient diminué d'environ 3 tonnes par bâtiment. Le programme a joui d'une grande popularité, au point que les fonds qui lui étaient attribués ont dû être majorés. Au total, quelque 85 000 unités de logement ont été rénovées, la subvention moyenne s'élevant à 1 300 \$<sup>438</sup>.

La Commission a estimé que les facteurs suivants ont contribué à la réussite du programme :

- programme accessible à tous, quel que soit le revenu (les propriétaires à faibles revenus pouvaient d'ailleurs obtenir une aide supplémentaire d'un autre programme) ;
- subvention suffisamment généreuse pour attirer les propriétaires ;
- intervention d'un spécialiste qui effectuait l'évaluation et formulait des recommandations personnalisées : le propriétaire recevait l'information dont il avait besoin et faisait des choix autonomes.

Le gouvernement canadien a mis fin au programme en 2010 (date à laquelle il a cessé d'accepter de nouvelles demandes) parce qu'il le jugeait trop coûteux, la demande ayant triplé depuis 2007<sup>439</sup>. En 2010, Union des consommateurs avait demandé que le programme soit rétabli, une demande réitérée en 2017 par le NPD<sup>440</sup>.

### **Habiter Mieux (France) : rénovation thermique des logements des ménages à faibles revenus**

En France, le programme Habiter Mieux finance depuis 2011 les rénovations visant l'efficacité énergétique chez les ménages pauvres<sup>441</sup>. Une étude portant sur la période 2010-2014<sup>442</sup> souligne les difficultés d'un programme destiné aux ménages démunis : les bénéficiaires n'avaient pas les ressources financières qui leur permettraient de contribuer de façon importante aux travaux, étaient parfois déroutés par la complexité de la demande de financement, et avaient besoin d'un accompagnement tout au long de la démarche de rénovation. Du point de vue de l'amélioration énergétique, l'auteure constate toutefois la réussite du programme dans la période 2011-2013 : alors qu'on visait un gain d'efficacité énergétique de 25 %, on a atteint une moyenne de 37 % (il s'agit d'un calcul théorique). Cependant, on n'a pas obtenu au cours de

---

<sup>438</sup> COMMISSION EUROPÉENNE, *Policies to encourage sustainable consumption*, op. cit., p. 173.

<sup>439</sup> CBC NEWS, *Tories suspend ecoEnergy retrofit program*, <https://www.cbc.ca/news/canada/tories-suspend-ecoenergy-retrofit-program-1.898586> (page consultée le 15 janvier 2019). Voir aussi COMMISSION EUROPÉENNE, *Policies to encourage sustainable consumption*, op. cit., p. 175.

<sup>440</sup> UNION DES CONSOMMATEURS, *Pour l'efficacité énergétique (EE) : une cote énergétique des habitations*, op.cit. ; MUNSON, James, *Bring back home retrofit program: NDP*, iPolitics, 14 février 2017, en ligne : <https://ipolitics.ca/2017/02/14/bring-back-home-retrofit-program-nd> (page consultée le 15 janvier 2019).

<sup>441</sup> HABITER MIEUX, <http://www.anah.fr/proprietaires/proprietaires-occupants/etre-mieux-chauffe-avec-habiter-mieux> (page consultée le 21 janvier 2019).

<sup>442</sup> DUBOIS, Ute, *Alleviating fuel poverty through energy efficiency measures: the French programme Habiter mieux*, ECEEE Summer Proceedings, juin 2015, 1403-1411, en ligne : [https://www.researchgate.net/publication/279526760\\_Alleviating\\_fuel\\_poverty\\_through\\_energy\\_efficiency\\_measures\\_the\\_French\\_programme\\_Habiter\\_mieux](https://www.researchgate.net/publication/279526760_Alleviating_fuel_poverty_through_energy_efficiency_measures_the_French_programme_Habiter_mieux) (page consultée le 21 janvier 2019).

cette période le nombre de participants escompté. L'auteure souligne qu'un programme de ce type doit être conçu avec soin, compte tenu des difficultés affrontées par la population cible. Elle insiste sur la nécessité de développer, sur une période assez longue, les capacités des acteurs locaux chargés d'encadrer sa mise en œuvre, et elle indique la nécessité d'assurer la stabilité de tels programmes dont l'effet sera diminué si leurs critères sont trop souvent modifiés<sup>443</sup>.

### **Warm Front (Royaume-Uni) : réduire l'empreinte carbone des ménages en situation de précarité économique**

Établi en 2000, le programme Warm Front (Royaume-Uni) offrait un financement qui pouvait atteindre 4 000 £ (environ 7 000 \$ CAN) pour améliorer les systèmes de chauffage et l'isolation dans les logements occupés par des ménages en situation de précarité énergétique. Des campagnes d'information ont été conçues pour joindre ces ménages, et le programme faisait appel à des organismes communautaires pour créer un lien de confiance avec eux.

Le programme n'était pas conçu pour réduire les GES, mais les chercheurs ont souligné sa réussite à cet égard : en 2008, 1,1 million de ménages participants étaient en mesure d'économiser 0,81 tonne de CO<sub>2</sub> par année. Les gains environnementaux ne faisaient toutefois l'objet d'aucun suivi. Afin de corriger cette lacune, les chercheurs ont recommandé que les objectifs environnementaux soient désormais intégrés aux programmes visant à combattre la précarité énergétique<sup>444</sup>.

Notons que le programme était ouvert tant aux locataires qu'aux propriétaires-occupants<sup>445</sup>.

En 2013, le programme Warm Front a été remplacé par le programme Green Deal<sup>446</sup>.

### **Green Deal (Royaume-Uni) : un échec retentissant**

Le programme Green Deal, mis en œuvre en 2013, devait assurer la rénovation écoénergétique des logements sans subventions gouvernementales. Le programme offrait plutôt des prêts qui devaient être remboursés grâce aux économies d'électricité réalisées par le propriétaire ou le locataire à la suite des travaux, le remboursement étant à la charge de la personne qui acquittait la facture d'électricité<sup>447</sup>.

Très peu de ménages se sont prévalus de l'emprunt offert : le gouvernement espérait rénover 2 millions de logements par année, mais le rythme a plutôt été de 6 000 logements par an pour un maigre total de quelque 14 000 logements en mars 2016, alors qu'on visait un total de

---

<sup>443</sup> DUBOIS, Ute, *Alleviating fuel poverty through energy efficiency measures*, op. cit., p. 1411.

<sup>444</sup> PYE, S., et coll., *Addressing the social dimensions of environmental policy – A study on the linkages between environmental and social sustainability in Europe*, op.cit., pp. 41, 44.

<sup>445</sup> NATIONAL LANDLORDS ASSOCIATION, *Could your tenants qualify for Warm Front grants ?*, 11 août 2011, en ligne : <https://landlords.org.uk/news-campaigns/news/could-your-tenants-qualify-warm-front-grants> (page consultée le 2 février 2019).

<sup>446</sup> WATSON, Christopher, BOLTON, Paul et RICHARDS, Patsy, *Warm Front Scheme*, House of Commons Briefing Paper SN06231, 22 août 2013, en ligne : <https://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/SN06231> (page consultée le 2 février 2019).

<sup>447</sup> CONSEIL EUROPÉEN DES PROFESSIONS IMMOBILIÈRES et UNION INTERNATIONALE DE LA PROPRIÉTÉ IMMOBILIÈRE, *Joint statement on the landlord/tenant dilemma*, Bruxelles, 1<sup>er</sup> décembre 2010, p. 4, en ligne : [http://www.cepi.eu/index.php?mact=Profile.cntnt01\\_downloadfile\\_0&cntnt01returnid=400&cntnt01uid=4e1ab8924c033&cntnt01showtemplate=false&hl=en](http://www.cepi.eu/index.php?mact=Profile.cntnt01_downloadfile_0&cntnt01returnid=400&cntnt01uid=4e1ab8924c033&cntnt01showtemplate=false&hl=en) (page consultée le 2 février 2019).

14 millions à l'horizon 2020. (Depuis juillet 2015, l'État a cessé d'attribuer de nouveaux fonds au programme.)

On a même constaté une baisse marquée des mesures d'efficacité énergétique adoptées dans les foyers britanniques pendant la période d'activité du programme :

*By mid-2015 the average delivery rate for loft insulation had dropped by 90%, cavity wall insulation was down by 62%, and solid wall insulation had declined by 57% compared to 2012<sup>448</sup>.*

Dans les faits, l'emprunt sur lequel reposait le programme a été jugé peu attirant par les ménages, vu le taux d'intérêt relativement élevé et l'absence de toute garantie concernant les économies d'énergie réalisables<sup>449</sup>.

### EnergieSprong (Pays-Bas et autres pays)

Instauré aux Pays-Bas en 2012 où il a assuré jusqu'ici la rénovation de plus de 4 000 logements<sup>450</sup>, le programme EnergieSprong a maintenant été adopté dans d'autres pays européens (dont la France<sup>451</sup>, l'Allemagne et le Royaume-Uni<sup>452</sup>), et des organismes souhaitent le mettre en œuvre en Ontario et en Colombie-Britannique<sup>453</sup>.

La démarche, ancrée dans le domaine du logement social, repose sur une intervention à grande échelle, et donc moins coûteuse, sur un nombre important d'unités de logement semblables : il s'agit d'industrialiser et de massifier la rénovation, sans néanmoins l'uniformiser<sup>454</sup>. Le programme est basé sur quatre principes :

- La consommation énergétique du bâtiment rénové doit être nulle et cette performance fait l'objet d'une garantie sur 30 ans.
- L'investissement est financé par les économies qui seront réalisées sur les factures énergétiques sur 30 ans, sans augmentation de coût pour les locataires.
- La rénovation est réalisée rapidement, sans que les locataires doivent quitter les lieux, grâce à l'utilisation d'éléments préfabriqués de qualité.

<sup>448</sup> ROSENOW, Jan et EYRE, Nick, *A post mortem of the Green Deal: Austerity, energy efficiency, and failure in British energy policy*, Energy Research & Social Science, 21 (Supplement C), 2016, pp. 141-144, en ligne : [http://eng.janrosenow.com/uploads/4/7/1/2/4712328/eers\\_paper.pdf](http://eng.janrosenow.com/uploads/4/7/1/2/4712328/eers_paper.pdf) (document consulté le 21 janvier 2019).

<sup>449</sup> *Ibid.*

<sup>450</sup> LES BIENS, Maëva, *Rénovation énergétique : « Il faut passer du sur mesure au prêt-à-porter »*, Le Monde, 14 mai 2019, en ligne : [https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2019/05/14/renovation-energetique-il-faut-passer-du-sur-mesure-au-pret-a-porter\\_5461808\\_4811534.html](https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2019/05/14/renovation-energetique-il-faut-passer-du-sur-mesure-au-pret-a-porter_5461808_4811534.html) (page consultée le 18 mai 2019).

<sup>451</sup> PLAN BÂTIMENT DURABLE, *EnergieSprong : le défi de la rénovation énergétique des logements sociaux à grande échelle*, 20 février 2017, en ligne : <http://www.planbatimentdurable.fr/energiesprong-le-defi-de-la-renovation-energetique-a1082.html> (page consultée le 10 janvier 2019).

<sup>452</sup> VAUGHAN, Adam, *Dutch eco initiative halves energy bills in first UK homes: Nottingham pioneers « Energiesprong » after it wins £5m funding from EU*, The Guardian, 7 janvier 2019, <https://www.theguardian.com/society/2019/jan/07/dutch-eco-homes-idea-arrives-in-uk-and-cuts-energy-bills-in-half-nottingham-energiesprong> (page consultée le 7 janvier 2019).

<sup>453</sup> ENERGIESPRONG, *Ontario*, en ligne : <https://energiesprong.org/country/ontario> (page consultée le 28 mars 2019); ENERGIESPRONG, *British Columbia*, <https://energiesprong.org/country/british-columbia> (page consultée le 28 mars 2019); HEEREMA, Dylan, *Better homes, lower costs, less pollution: the Energiesprong model and B.C. buildings*, Institut Pembina, 19 juillet 2017, en ligne : <https://www.pembina.org/blog/affordable-housing-renewal> (page consultée le 28 mars 2019).

<sup>454</sup> LES BIENS, Maëva, *Rénovation énergétique : « Il faut passer du sur mesure au prêt-à-porter »*, *op. cit.*

- La rénovation inclut des éléments d'esthétique et de confort, notamment la réfection des cuisines ou des salles de bain, ce qui suscite la participation et l'adhésion des locataires<sup>455</sup>.

Les travaux consistent notamment à équiper les maisons de façades et de toitures isolantes, de panneaux photovoltaïques, et de portes et de fenêtres écoénergétiques.

#### 6.4.3.4 POLITIQUES AU CANADA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, EN ONTARIO, AU QUÉBEC

##### a) Canada

##### Liste de rabais et d'incitatifs

Il existe à l'échelle du Canada une myriade de rabais et d'incitatifs dans le domaine de l'amélioration écoénergétique, qui permettent aux citoyens de payer moins cher pour certains achats ou services : travaux d'isolation ou d'étanchéisation, achat de systèmes de chauffage, de ventilation ou d'eau chaude, de thermopompes, de thermostats, d'ampoules, etc. Ces incitatifs sont proposés par les gouvernements provinciaux et territoriaux, les municipalités, et les fournisseurs de gaz et d'électricité. Ressources Canada en dresse une longue liste : on en trouve 129 pour le secteur résidentiel dans les catégories Incitatif financier, Gestion de l'énergie et suivi, Rénovations et Rabais, classés par province et par territoire<sup>456</sup>.

##### SCHL Maison écolo

La Société canadienne d'hypothèque et de logement peut accorder un remboursement allant jusqu'à 25 % de la prime d'assurance-prêt hypothécaire lorsqu'on achète une maison et qu'on la rénove pour en réduire la consommation d'énergie. La maison doit faire l'objet d'une évaluation ÉnerGuide avant et après les améliorations<sup>457</sup>.

---

<sup>455</sup> **PLAN BÂTIMENT DURABLE**, *EnergieSprong : le défi de la rénovation énergétique des logements sociaux à grande échelle*, op. cit.

<sup>456</sup> **RESSOURCES NATURELLES CANADA**, *Incitatifs financiers par province*, en ligne : <https://www.rncan.gc.ca/energie/financement/efficacite/4948> (page consultée le 15 mai 2019).

<sup>457</sup> **SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT (SCHL)**, *SCHL Maison écolo : remboursement de l'efficacité énergétique du logement et détails de l'épargne sur l'assurance prêt hypothécaire*, 31 mars 2018, en ligne : <https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/finance-and-investing/mortgage-loan-insurance/mortgage-loan-insurance-homeownership-programs/energy-efficient-housing-made-more-affordable-with-mortgage-loan-insurance> (page consultée le 1<sup>er</sup> avril 2019) ; **RESSOURCES NATURELLES CANADA**, *SCHL Maison écolo*, 21 novembre 2018, en ligne : [http://oee.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/politique\\_f/details.cfm?searchType=default&sectoranditems=all%7C0&max=50&pageId=1&categoryId=all&regionalDeliveryId=all&programTypes=1,4,6,9,12&keywords=&id=1561](http://oee.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/politique_f/details.cfm?searchType=default&sectoranditems=all%7C0&max=50&pageId=1&categoryId=all&regionalDeliveryId=all&programTypes=1,4,6,9,12&keywords=&id=1561) (page consultée le 1<sup>er</sup> avril 2019).

## b) Colombie-Britannique

### Liste de rabais et d'incitatifs

Une liste de la kyrielle d'incitatifs offerts pour favoriser les améliorations écoénergétiques en Colombie-Britannique<sup>458</sup> est proposée par Efficiency BC, un centre d'information en ligne sur les incitatifs et les subventions visant la réduction de la consommation énergétique et des GES associés aux bâtiments<sup>459</sup>.

### Rénovation écoénergétique du logement social

Un programme du gouvernement de la Colombie-Britannique, le Social Housing Incentive Program<sup>460</sup>, offre aux organismes qui gèrent des unités de logement social des subventions pour des travaux visant à réduire les GES d'un bâtiment. La subvention, calculée en fonction des économies de GES prévues, peut être répartie sur plusieurs projets et emplacements, mais ne peut dépasser 200 000 \$ par demandeur<sup>461</sup>.

Un programme de BC Hydro et FortisBC offre pour sa part des subventions pour la rénovation écoénergétique des aires communes de bâtiments de logements sociaux (bâtiments de 9 unités ou plus)<sup>462</sup>.

## c) Ontario

### Programmes abolis

Le programme de plafonnement et d'échange (*cap-and-trade*), ainsi qu'un ensemble de programmes environnementaux financés par ce programme, ont été abolis en 2018. Le programme Ontariovert (GreenON), qui offrait des rabais pour les améliorations écoénergétiques (isolation, panneaux solaires, thermostats, etc.), se trouve parmi les disparus<sup>463</sup>, ainsi que le Programme de modernisation des immeubles de logements sociaux<sup>464</sup>.

Désormais, les rabais de ce type sont ceux qui sont offerts par des fournisseurs de gaz naturel, Enbridge et Union Gas<sup>465</sup>, et par la Ville de Toronto, qui offre des prêts pouvant atteindre 75 000 \$ aux propriétaires qui veulent entreprendre des rénovations écoénergétiques<sup>466</sup>.

---

<sup>458</sup> EFFICIENCY BC, *All incentives*, en ligne : <https://efficiencybc.ca/all-incentives> (page consultée le 1<sup>er</sup> avril 2019).

<sup>459</sup> EFFICIENCY BC, *About Efficiency BC*, en ligne : <https://efficiencybc.ca/about-us> (page consultée le 1<sup>er</sup> avril 2019).

<sup>460</sup> EFFICIENCY BC, *Efficiency BC social housing incentive program*, en ligne : <https://efficiencybc.ca/incentives/provincial-retrofit-incentive-program> (page consultée le 2 avril 2019).

<sup>461</sup> EFFICIENCY BC, *Participants Guide : EfficiencyBC : Social Housing Incentive Program*, septembre 2018, p. 4, en ligne : [https://efficiencybc.ca/wp-content/uploads/2018/09/EfficiencyBC-Social-Housing-Incentive-Program-Guide\\_Final.pdf](https://efficiencybc.ca/wp-content/uploads/2018/09/EfficiencyBC-Social-Housing-Incentive-Program-Guide_Final.pdf) (document consulté le 2 avril 2019).

<sup>462</sup> EFFICIENCY BC, *Social housing retrofit support program*, en ligne : <https://efficiencybc.ca/incentives/social-housing-retrofit-support-program> (page consultée le 2 avril 2019).

<sup>463</sup> RIETI, John, *Doug Ford axes GreenON program that provided rebates for energy-conscious homeowners*, CBC News, 19 juin 2018, en ligne : <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/greenon-program-ends-1.4713161> (page consultée le 4 mars 2019) ; COMMISSAIRE À L'ENVIRONNEMENT DE L'ONTARIO, *Politiques climatiques en Ontario*, op. cit., p. 67.

<sup>464</sup> COMMISSAIRE À L'ENVIRONNEMENT DE L'ONTARIO, *Politiques climatiques en Ontario*, op. cit., pp. 221, 222.

<sup>465</sup> RESSOURCES NATURELLES CANADA, *Incitatifs financiers par province*, op. cit.

<sup>466</sup> CITY OF TORONTO, *Home energy loan program*, en ligne : <https://www.toronto.ca/services-payments/water-environment/environmental-grants-incentives/home-energy-loan-program-help> (page consultée le 15 mai 2019).

## Fonds pour des frais abordables

Créé par le gouvernement de l'Ontario en 2017<sup>467</sup>, le Fonds pour des frais [d'électricité] abordables est administré par une fiducie indépendante<sup>468</sup>. La clientèle du Fonds : « *les clients du secteur de l'électricité qui ne sont pas admissibles aux programmes de conservation à faible revenu* ». Il offre notamment des ampoules DEL et des thermostats programmables, des produits d'isolation, des thermopompes, et des électroménagers. L'admissibilité est basée sur un calcul qui prend en compte le revenu net et le montant de la facture moyenne d'électricité<sup>469</sup>.

### d) Québec

#### Rénoclimat

Le programme Rénoclimat offre une aide financière pour les travaux d'isolation et d'étanchéité, le remplacement de portes et de fenêtres, l'installation ou le remplacement de systèmes mécaniques (ventilation, chauffe-eau, thermopompe, chauffage, géothermie). Une évaluation ÉnerGuide doit être effectuée avant et après les travaux. Les montants accordés varient entre 60 \$ (pour le remplacement d'une fenêtre) et 5 365 \$ (pour l'installation d'un système géothermique complet)<sup>470</sup>.

Selon Transition énergétique Québec, « *En moyenne, le programme Rénoclimat permet aux participants d'obtenir des économies de 20 % sur leurs frais de chauffage, une fois leurs travaux de rénovation terminés*<sup>471</sup> ».

#### 6.4.3.5 ENQUÊTE TERRAIN : LE THERMOSTAT PROGRAMMABLE OU INTELLIGENT

Notre enquête terrain visait à déterminer si les thermostats programmables et intelligents étaient aisément disponibles pour le consommateur, et à quel coût. Nous avons examiné pour ce faire les sites Web des compagnies Canadian Tire, Home Depot et Réno-Dépôt et visité leurs magasins à Montréal.

De nombreux thermostats étaient offerts en ligne et en magasin (avec un choix plus large en ligne). Tous les magasins offraient, en magasin, au moins neuf thermostats programmables et au

---

<sup>467</sup> **MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DU NORD ET DES MINES DE L'ONTARIO**, *L'Ontario lance un nouveau programme de réduction des coûts de l'électricité*, communiqué de presse, 24 octobre 2017, en ligne : <https://news.ontario.ca/mndmf/fr/2017/10/ontario-lance-un-nouveau-programme-de-reduction-des-couts-de-lelectricite.html> (page consultée le 1<sup>er</sup> avril 2019).

<sup>468</sup> **RESSOURCES NATURELLES CANADA**, *Fonds pour des frais abordables*, 21 novembre 2018, en ligne : [http://oe.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/politique\\_f/details.cfm?searchType=default&sectoranditems=all%7C0&max=50&pageId=5&categoryID=all&regionalDeliveryId=all&programTypes=1,4,6,9,12&keywords=&id=5146](http://oe.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/politique_f/details.cfm?searchType=default&sectoranditems=all%7C0&max=50&pageId=5&categoryID=all&regionalDeliveryId=all&programTypes=1,4,6,9,12&keywords=&id=5146) (page consultée le 1<sup>er</sup> avril 2019).

<sup>469</sup> **FONDS POUR DES FRAIS ABORDABLES**, *Aperçu et Foire aux questions*, en ligne : <https://www.affordabilityfund.org/fr/#overview> et <https://www.affordabilityfund.org/fr/#faq> (pages consultées le 1<sup>er</sup> avril 2019).

<sup>470</sup> **TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC**, *Rénoclimat*, en ligne : <https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/residentiel/programmes/renoclimat> (page consultée le 22 mai 2019).

<sup>471</sup> **TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC**, *Cadre normatif : programme Rénoclimat*, 31 mars, 2018, en ligne : <http://www.transitionenergetique.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/renoclimat/Cadre-normatif-Renoclimat-31-03-2018.pdf> (document consulté le 1<sup>er</sup> avril 2019).

moins six thermostats intelligents ; en ligne, on trouvait au minimum sur chacun des sites 15 thermostats programmables et six thermostats intelligents.

Seul Home Depot, sur son site, indique que des rabais peuvent être offerts pour les thermostats programmables ou intelligents dans certaines provinces, et propose un lien pour connaître ces rabais. Pour découvrir cette information, toutefois, il faut consulter la page spécifique du produit.

**Tableau 1 : Prix des thermostats dans trois quincailleries, à Montréal et en ligne (prix arrondis)**

	Mécaniques	Programmables	Intelligents
Réno-Dépôt	10 \$ - 41 \$	30 \$ - 399 \$	100 \$ - 329 \$
Home Depot	10 \$ - 38 \$	41 \$ - 231 \$	110 \$ - 329 \$
Canadian Tire	15 \$ - 45 \$	35 \$ - 110 \$	180 \$ - 330 \$

### Rabais pour l'achat d'un thermostat programmable ou intelligent pour les clients d'Energir

Au Québec, les clients d'Energir (fournisseur de gaz naturel) peuvent obtenir un rabais à l'achat d'un thermostat électronique programmable EnergyStar (25 \$) ou d'un thermostat intelligent (100 \$, sans dépasser 75 % du prix). En mai 2019, un 100 \$ supplémentaire était annoncé pour les clients qui acceptaient de participer à un projet pilote sur les thermostats intelligents<sup>472</sup>.

### Constats

- Les thermostats programmables ou intelligents sont disponibles, à des prix qui varient beaucoup dans chacune des catégories.
- L'information sur d'éventuels rabais offerts par les gouvernements ou les fournisseurs d'énergie n'est pas affichée au premier plan par les détaillants.
- Le thermostat mécanique le moins cher demeure la solution la plus économique (10 \$). On ne peut obtenir de thermostat intelligent à moins de dix fois ce prix. Toutefois, le thermostat programmable le moins cher, à 30 \$, est moins cher que le thermostat mécanique le plus cher (45 \$). L'importance de l'information sur les rabais ou subventions disponibles est donc primordiale dès la première étape du magasinage pour permettre un choix éclairé.

<sup>472</sup> RESSOURCES NATURELLES CANADA, *Thermostat électronique programmable*, en ligne : [http://oe.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/politique\\_f/details.cfm?searchType=default&sectoranditems=all%7C0&max=10&pageId=5&categoryID=all&regionalDeliveryId=6&programTypes=4&keywords=&ID=1055](http://oe.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/politique_f/details.cfm?searchType=default&sectoranditems=all%7C0&max=10&pageId=5&categoryID=all&regionalDeliveryId=6&programTypes=4&keywords=&ID=1055) (page consultée le 15 mai 2019) ; *Thermostat intelligent*, en ligne : [http://oe.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/politique\\_f/details.cfm?searchType=default&sectoranditems=all%7C0&max=10&pageId=4&categoryID=all&regionalDeliveryId=6&programTypes=4&keywords=&ID=4830](http://oe.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/politique_f/details.cfm?searchType=default&sectoranditems=all%7C0&max=10&pageId=4&categoryID=all&regionalDeliveryId=6&programTypes=4&keywords=&ID=4830) (page consultée le 15 mai 2019).

#### 6.4.3.6 CONSTATS

- En termes d'émissions de GES, les économies réalisables dans le domaine de l'habitation ne sont peut-être pas aussi grandes qu'on le dit parfois.
- L'exemple du programme français Habiter Mieux montre que les programmes visant à aider les ménages les plus pauvres à réduire leur empreinte carbone demandent un soin particulier et un engagement à long terme.
- Plusieurs programmes (Warm Front, écoEnergie Rénovations) ont obtenu de bons résultats en accordant aux participants des subventions généreuses et un accompagnement.
- Un programme qui propose de payer les rénovations par le prélèvement de la différence entre la nouvelle facture énergétique doit garantir les résultats écoénergétiques des rénovations ainsi que la réduction des factures énergétiques (modèle EnergieSprong plutôt que Green Deal).
- Il est difficile pour le consommateur canadien de s'y retrouver dans l'univers fragmenté des multiples subventions visant l'amélioration écoénergétique des habitations.

### 6.4.4 Remplacer les vieux électroménagers par des appareils moins gourmands

#### 6.4.4.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

La recommandation de remplacer les vieux électroménagers par des modèles plus efficaces est mise de l'avant par le Comité des mesures en matière de consommation (Canada), le gouvernement de l'Ontario, le gouvernement du Québec, l'ONU, et la Fondation Suzuki.

Le gouvernement du Québec et la Fondation Suzuki recommandent l'achat d'appareils homologués EnergyStar<sup>473</sup>.

#### 6.4.4.2 DISSONANCE COGNITIVE

Au Canada, la proportion de ménages qui possédaient deux réfrigérateurs, de 22,7 % en 1998, était passée à 26,7 % en 2009<sup>474</sup>. La même tendance à la croissance a été observée aux États-Unis (où l'on est passé de 15 % en 1997 à 23 % en 2009)<sup>475</sup>. Les électroménagers et les appareils électroniques ont connu, au fil des ans, des améliorations notables sur le plan de l'efficacité énergétique, mais la consommation des foyers à ce chapitre n'a pourtant pas diminué puisque le nombre d'appareils a tendance à augmenter.

Le réfrigérateur moyen vendu en 1980 consommait 1278 kWh par année, tandis qu'en 2007, cette consommation n'était plus que de 498 kWh, et ce, malgré une augmentation de la taille

---

<sup>473</sup> **CMMC**, *Guide du consommateur canadien*, op.cit.; **ONTARIO ENVIRONNEMENT**, *Comment vous pouvez contribuer à faire face au changement climatique*, op.cit. ; **GOVERNEMENT DU QUÉBEC**, *Comment agir ?*, op.cit. ; **ONU**, *Guide des paresseux pour sauver la planète*, op.cit. ; **FONDATION SUZUKI**, *Top 10 things you can do about climate change*, op.cit.

<sup>474</sup> **STATISTA**, *Percentage of Canadian homes with a refrigerator from 1998 to 2009*, en ligne : <https://www.statista.com/statistics/199005/percentage-of-canadian-homes-with-a-refrigerator-since-1998> (page consultée le 22 avril 2019).

<sup>475</sup> **McNARY**, Bill et **BERRY**, Chip, *How Americans are using energy in homes today*, American Council for an Energy-Efficient Economy, ACEEE Summer Study on Energy Efficiency in Buildings, 2012, p. 1-207, en ligne : <https://aceee.org/files/proceedings/2012/data/papers/0193-000024.pdf#page=1> (page consultée le 22 avril 2019).

moyenne des réfrigérateurs. Cependant, de 1993 à 2005, on a vu augmenter de 11 % la consommation globale attribuée aux réfrigérateurs<sup>476</sup>.

De plus, on constate la multiplication, dans les foyers, d'appareils électroniques nombreux et variés : ordinateurs, téléviseurs, et autres<sup>477</sup>, qui affectent les gains qu'aurait pu apporter la plus grande efficacité des appareils<sup>478</sup>. Cette prolifération se trouve toutefois dans l'angle mort des recommandations adressées aux consommateurs : aucune des sources que nous avons recensées n'en fait mention.

#### 6.4.4.3 ANALYSES ET EXEMPLES : QUELLES SONT LES POSSIBILITÉS ?

##### Programme Efficiency Works (États-Unis)

Un projet pilote mis en œuvre au Colorado en 2017 cible les consommateurs qui achètent les électroménagers les moins chers (ces appareils étant souvent les moins efficaces du point de vue énergétique), et les incite à acheter plutôt les modèles Energy Star<sup>479</sup>.

Instauré par un OSBL fournisseur d'énergie, le projet Efficiency Works est le fruit d'un partenariat avec des détaillants, qui proposent l'appareil Energy Star le moins cher au prix du meilleur vendeur parmi les modèles inefficaces, la différence leur étant remboursée par le programme. Des efforts de marketing sont déployés dans les magasins, et les préposés à la vente reçoivent une formation qui leur permet d'expliquer aux clients l'intérêt du modèle plus performant. Les détaillants participants s'engagent à prendre des mesures précises en matière de présentation des appareils, d'affichage, etc.

Les résultats obtenus en douze mois témoignent de la réussite du programme. Dans trois magasins, la laveuse Energy Star visée par le programme affichait les meilleures ventes, tandis que les ventes des appareils inefficaces frôlaient désormais le zéro. Parmi les laveuses coûtant moins de 500 \$, les appareils Energy Star avaient augmenté de 146 % leur part du marché, et la consommation unitaire d'énergie, pondérée en fonction des ventes, avait diminué de 22 %.

Les responsables du projet pilote souhaitent trouver des bailleurs de fonds pour en faire un programme d'envergure nationale aux États-Unis.

#### 6.4.4.4 POLITIQUES AU CANADA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, EN ONTARIO, AU QUÉBEC

Il existe des rabais pour les appareils Energy Star à l'échelle du pays, sans qu'il soit facile pour un consommateur de les identifier. BC Hydro et Hydro-Québec proposent une liste de rabais offerts par les détaillants, les municipalités, ou les fabricants<sup>480</sup>.

---

<sup>476</sup> McNARY, Bill et BERRY, Chip, *How Americans are using energy in homes today*, op.cit., pp. 1-206 – 1-207.

<sup>477</sup> *Ibid.*, pp. 1-208 – 1-209.

<sup>478</sup> *Ibid.*, p. 1-215.

<sup>479</sup> FRANK, Marti, PERRY, Adam. KOGUT, Adrien et THOLL, Brian, *How the other half shops: how a new appliance program shifted the purchase behavior of bargain shoppers and demonstrated the transformative potential of targeting low-priced appliances*, American Council for an Energy-Efficient Economy, ACEEE Summer Study on Energy Efficiency in Buildings, 2018, pp. 2-1 – 2-12, en ligne :

<https://aceee.org/files/proceedings/2018/index.html#/paper/event-data/p046> (page consultée le 22 avril 2019).

<sup>480</sup> BC HYDRO, *Current rebates*, <https://www.bchydro.com/powersmart/residential/savings-and-rebates/current-rebates-buy-backs.html> (page consultée le 8 mai 2019), HYDRO-QUÉBEC, *Promotions des détaillants*, s.d., en

#### 6.4.4.5 CONSTATS

La multiplication des électroménagers et des appareils électroniques utilisés dans les logements canadiens risque d'annuler l'effet des gains en efficacité de chaque appareil particulier.

Il est possible d'inciter les consommateurs peu fortunés à choisir des modèles Energy Star grâce à des incitatifs ciblés, comme en témoigne le programme Efficiency Works.

### 6.4.5 Acheter des ampoules DEL ou à haut rendement énergétique

#### 6.4.5.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

L'ONU, le gouvernement de l'Ontario, et le gouvernement du Québec recommandent aux consommateurs de remplacer les ampoules incandescentes par des ampoules à plus haut rendement énergétique ou par des ampoules DEL<sup>481</sup>.

#### 6.4.5.2 JUSTIFICATION DE LA RECOMMANDATION

Selon l'organisme Green America, le remplacement d'une seule ampoule incandescente par ménage par une ampoule fluocompacte, aux États-Unis, supprimerait des émissions de GES équivalents à celles de 800 000 voitures. Quant aux ampoules DEL, elles durent deux à trois fois plus longtemps qu'une ampoule fluocompacte, et 25 à 35 fois plus longtemps qu'une ampoule incandescente ordinaire<sup>482</sup>.

#### 6.4.5.3 DISSONANCE COGNITIVE

Les ampoules traditionnelles, de type incandescent, ont tendance à disparaître et sont aujourd'hui remplacées par des ampoules fluocompactes ou des ampoules DEL, qui utilisent moins d'énergie. Cependant, ces nouvelles ampoules ne sont pas sans problèmes.

Les ampoules fluocompactes sont critiquées parce qu'elles contiennent du mercure, ce qui peut poser des problèmes de santé, si l'ampoule se brise et qu'on ne prend pas des mesures spéciales pour ramasser les débris et aérer la pièce. De plus, il est nécessaire de les recycler correctement pour ne pas disséminer un métal toxique dans l'environnement<sup>483</sup>.

Les ampoules DEL sont jugées préférables aux ampoules fluocompactes selon tous les critères environnementaux, et notamment du point de vue du réchauffement climatique<sup>484</sup>. Elles ne

---

ligne : <http://www.hydroquebec.com/residentiel/mieux-consommer/offres/detaillants.html> (page consultée le 8 mai 2019).

<sup>481</sup> ONU, *Guide des paresseux pour sauver la planète*, op.cit. ; ONTARIO ENVIRONNEMENT, *Comment vous pouvez contribuer*, op.cit. ; GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Comment agir ?*, op.cit.

<sup>482</sup> GREEN AMERICA, *CFLs vs. LEDs: the better bulbs*, s.d., en ligne : <https://www.greenamerica.org/green-living/cfls-vs-leds-better-bulbs> (page consultée le 21 avril 2019).

<sup>483</sup> RESSOURCES NATURELLES CANADA, *Le mercure dans les ampoules fluorescentes compactes (AFCs)*, 2013, en ligne : <https://www.rncan.gc.ca/sites/www.rncan.gc.ca/files/energy/pdf/energystar/Mercury-in-CFLs-FR-2013.pdf> (document consulté le 21 avril 2019).

<sup>484</sup> BRODRICK, Jim, *Study: Environmental benefits of LEDs greater than CFLs*, United States Office of Energy Efficiency and Renewable Energy, 9 décembre 2013, en ligne : <https://www.energy.gov/eere/articles/study-environmental-benefits-leds-greater-cfls> (page consultée le 21 avril 2019).

contiennent pas de mercure et sont généralement recommandées comme étant le choix le plus vert. Cependant, elles renferment une dizaine d'éléments toxiques dont le plomb, l'arsenic et le nickel, ainsi que des quantités de cuivre qui pourraient être toxiques pour l'environnement<sup>485</sup>, et notamment pour la vie aquatique, si l'ampoule n'était pas correctement recyclée. Ainsi, il est préférable de porter des gants et un masque lorsqu'on ramasse les débris d'une ampoule DEL brisée<sup>486</sup>.

Notons que les ampoules halogènes, comme les ampoules incandescentes, produisent plus de chaleur que de lumière et consomment beaucoup plus d'énergie que les ampoules fluocompactes ou DEL. Pour cette raison, elles sont interdites en Europe depuis septembre 2018<sup>487</sup>.

#### 6.4.5.4 ENQUÊTE TERRAIN

Sur les sites Web de trois quincailleries présentes au Québec : Réno-Dépôt, Home Depot et Canadian Tire, nous avons examiné l'offre d'ampoules dont la puissance correspond à celle d'une ampoule incandescente de 60W, pour trois catégories : ampoules incandescentes, fluocompactes et DEL. Nous avons examiné la forme standard (A19) pour les ampoules incandescentes et DEL ; pour les fluocompactes, nous avons pris celles de taille comparable à la A19, et qui comportaient un culot à vis.

Les ampoules A19 DEL se sont avérées de loin les plus nombreuses : 108 produits offerts en ligne chez Réno-Dépôt, 109 chez Home Depot, 50 chez Canadian Tire. Les ampoules fluocompactes étaient moins nombreuses avec 33, 35 et 6 produits respectivement. Quant aux ampoules incandescentes A19 ordinaires, elles sont en voie de disparition (23 produits, 5 produits et un seul produit). Dans certains cas, d'ailleurs, elles ne sont offertes qu'en version spéciale (ampoules de couleur ou d'allure « *vintage* »).

#### Ampoules de 60w ou l'équivalent : prix minimum et maximum (prix arrondis au sou près)

	<b>A19 incandescentes</b>	<b>fluocompactes</b>	<b>A19 DEL</b>
<b>Réno-Dépôt</b>	de 1,75 \$ à 3,50 \$	de 10 \$ à 13 \$	de 2,30 \$ à 50 \$
<b>Home Depot</b>	de 3,50 \$ à 10 \$	de 3 \$ à 11,98 \$	de 1,50 \$ à 18 \$
<b>Canadian Tire</b>	10 \$	de 4,20 \$ à 6,50 \$	de 3 \$ à 7 \$

En termes de prix à l'unité, l'ampoule incandescente fait bonne figure, mais les ampoules D.E.L. et fluocompactes, compte tenu de leur durée de vie beaucoup plus longue, coûtent en fait beaucoup moins cher à plus long terme.

<sup>485</sup> LIM, Seong-Rin, KANG, Daniel, OGUNSEITAN, Oladele A., SCHOENUNG, Julie M., *Potential environmental impacts of light-emitting diodes (LEDs): metallic resources, toxicity, and hazardous waste classification*, Environmental Science and Technology, 2011, vol. 45, n° 1, pp. 320-327, en ligne : <https://pubs.acs.org/doi/full/10.1021/es101052q> (résumé consulté le 12 avril 2019).

<sup>486</sup> EARTHTALK, *The dark side of LED bulbs*, Scientific American, 15 septembre 2012, en ligne : <https://www.scientificamerican.com/article/led-lightbulb-concerns> (page consultée le 12 avril 2019).

<sup>487</sup> BOULBEN, Paul, *Les ampoules halogènes interdites à la vente en Europe*, Les Échos, 26 août 2018, en ligne : <https://www.lesechos.fr/industrie-services/conso-distribution/les-ampoules-halogenes-interdites-a-la-vente-en-europe-137340> (page consultée le 11 juin 2019).

#### 6.4.5.5 CONSTATS

Il est clair que les consommateurs n'ont aucune difficulté à se procurer des ampoules DEL ou fluocompactes ; au contraire, il est plus difficile de trouver aujourd'hui une ampoule incandescente.

Il faudrait veiller à réduire le contenu toxique des ampoules D.E.L..

#### 6.4.6 Utiliser une corde à linge plutôt qu'une sècheuse

##### 6.4.6.1 SOURCES DE LA RECOMMANDATION

L'utilisation de la corde à linge en remplacement de la sècheuse est recommandée par le Comité de mesures en matière de consommation (Canada), l'ONU, et trois organismes environnementaux : la Fondation Suzuki, Environmental Defence, et WWF Suisse<sup>488</sup>.

##### 6.4.6.2 JUSTIFICATION DE LA RECOMMANDATION

Renoncer à la sècheuse offre un gain facile en termes de consommation d'énergie : c'est un appareil qui consomme beaucoup (en 2015, 5 % de l'électricité consommée dans les foyers américains<sup>489</sup>) et dont on peut se passer sans avoir à transformer toutes ses habitudes. D'ailleurs, même dans les pays riches, son taux de pénétration varie beaucoup : en 2009, 81 % des ménages canadiens possédaient une sècheuse<sup>490</sup>, mais vers la même époque, cette proportion était de 45 % au Royaume-Uni et de seulement 4 % en Italie<sup>491</sup>.

##### 6.3.6.3 OBSTACLES

En ville, la configuration des terrains ne permet pas toujours l'installation d'une corde à linge. Cependant, même lorsqu'un tel aménagement est possible, il existe souvent un obstacle de taille : la corde à linge est interdite par de nombreux règlements de syndicats de copropriété et même par les règlements de certaines municipalités canadiennes.

##### 6.4.6.4 ANALYSES ET EXEMPLES : QUELLES SONT LES POSSIBILITÉS ?

La Nouvelle-Écosse a adopté en 2010 une loi visant à empêcher l'interdiction de la corde à linge :

---

<sup>488</sup> **CMMC**, *Guide du consommateur canadien*, op.cit.; **ONU**, *Guide des paresseux pour sauver la planète*, op.cit. ; **FONDATION SUZUKI**, *Top 10 things you can do about climate change*, op.cit.; **ENVIRONMENTAL DEFENCE**, *Get involved: 11 actions you can take to fight climate change*, op. cit.; **WWF SUISSE**, *Bonnes résolutions : dix idées pour une année 2019 plus durable*, op.cit.

<sup>489</sup> **UNITED STATES ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION**, *EIA's residential energy survey now includes estimates for more than 20 new end uses*, 5 juin 2018, en ligne : [https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=36412&src=%E2%80%B9%20Consumption%20%20%20%20%20%20Residential%20Energy%20Consumption%20Survey%20\(RECS\)-b1#](https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=36412&src=%E2%80%B9%20Consumption%20%20%20%20%20%20Residential%20Energy%20Consumption%20Survey%20(RECS)-b1#) (page consultée le 26 février 2019).

<sup>490</sup> **STATISTIQUE CANADA**, *Les habitudes de dépenses au Canada, 2009*, p. 46, en ligne : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/fr/pub/62-202-x/62-202-x2008000-fra.pdf?st=P5RxpWkh> (page consultée le 26 février 2019).

<sup>491</sup> **GEOGHEGAN**, Tom, *The fight against clothes line bans*, BBC News, 8 octobre 2010, en ligne : <https://www.bbc.com/news/magazine-11417677> (page consultée le 26 février 2019).

*No Act, by-law, covenant, agreement or contract prevents or prohibits the installation, placement or use of a clothesline outdoors at a single family dwelling or on the ground floor of a multi-unit residential building ».*

Toutefois, on a le droit d'imposer des limites raisonnables « *on the installation, placement or use of a clothesline*<sup>492</sup> ».

De même, six États américains ont adopté des lois qui affirment expressément le droit d'avoir une corde à linge, tandis que treize autres ont précisé dans les leurs que le droit d'utiliser l'énergie solaire a préséance sur les règlements de copropriété<sup>493</sup>.

Dans certains cas, la loi existe, mais les gens se croient néanmoins obligés d'accepter le règlement de leur syndicat de copropriété. Ainsi, la loi n'aura d'effet réel que si les citoyens sont avisés de son existence et de sa préséance sur le règlement de copropriété.

#### 6.4.6.5 POLITIQUES AU CANADA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, EN ONTARIO, AU QUÉBEC

##### Colombie-Britannique

En Colombie-Britannique, des défenseurs du « *right to dry* » font campagne pour qu'une loi provinciale vienne consacrer ce droit<sup>494</sup>.

##### Ontario

Un règlement adopté en 2009 dans le cadre de la *Loi sur l'énergie verte*<sup>495</sup> précisait qu'un propriétaire a le droit d'installer une corde à linge sur sa propriété, à condition de respecter certains critères en matière de sécurité et d'aménagement.

Cependant, ce règlement est disparu en décembre 2018 lorsque la loi en question a été abolie<sup>496</sup>.

##### Québec

Au Québec, la corde à linge est interdite par la majorité des syndicats de copropriétaires ainsi que par certains arrondissements montréalais et municipalités de la région montréalaise<sup>497</sup>.

---

<sup>492</sup> The Clothesline Act 2010, c. 34, s.1, en ligne : <https://nslegislature.ca/sites/default/files/legc/statutes/clothlin.htm>.

<sup>493</sup> HOWLAND, Jon, *Clothesline bans void in 19 states*, Sightline Institute, 21 février 2012, en ligne : <https://www.sightline.org/2012/02/21/clothesline-bans-void-in-19-states> (page consultée le 26 février 2019).

<sup>494</sup> SOCIETY PROMOTING ENVIRONMENT CONSERVATION, *Revitalizing the right to dry campaign*, 6 février 2018, en ligne : <https://spec.bc.ca/SPEC-Blog/5724268> (page consultée le 26 février 2019).

<sup>495</sup> Règlement de l'Ontario 97/08 : Désignation de biens, de services et de technologies, adopté en vertu de la Loi de 2009 sur l'énergie verte, L. O. 2009, chapitre 12, annexe A, en ligne : <https://www.ontario.ca/fr/lois/reglement/080097> (page consultée le 26 février 2019).

<sup>496</sup> MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DU NORD ET DES MINES DE L'ONTARIO, *L'Ontario abroge la Loi sur l'énergie verte*, communiqué de presse, 7 décembre 2018, en ligne : <https://news.ontario.ca/mndmf/fr/2018/12/ontario-abroge-la-loi-sur-lenergie-verte.html> (page consultée le 26 février 2019).

<sup>497</sup> COUSINEAU, Marie-Ève, *La corde à linge : écologique, mais pas la bienvenue partout*, Radio-Canada, 22 mai 2018, en ligne : <https://ici.radio-canada.ca/premiere/emissions/le-15-18/segments/reportage/73076/corde-a-linge-sechoir-reglement> (page consultée le 26 février 2019).

#### 6.4.6.6 CONSTATS

L'adoption d'une loi qui garantirait le droit d'avoir une corde à linge, ainsi que de mesures pour faire connaître l'existence de cette loi, sont des mesures simples favorisant la réduction des émissions de GES.

### 6.5 Rétroaction concernant la consommation domestique

Dans le domaine de l'habitation, nos recherches nous ont permis d'identifier une mesure qui pourrait, à condition d'être mise en œuvre correctement, faire diminuer la consommation d'énergie dans les foyers.

Les chercheurs Wynes, Nicholas, Zhao et Donner ont publié en 2018 une méta-analyse des interventions les plus efficaces pour modifier les comportements des consommateurs afin de parvenir à réduire les émissions de GES (interventions réalisées en très grande majorité dans des pays riches). Selon eux, en ce qui a trait à la consommation domestique de l'énergie, l'une des interventions les plus robustes est la rétroaction transmise aux ménages concernant leur consommation domestique (« *feedback for home energy use* »)<sup>498</sup>. Il s'agit essentiellement de fournir aux ménages, que ce soit par une communication mensuelle ou une information affichée en ligne ou à domicile, des renseignements sur leur consommation d'énergie et des conseils pour la réduire. Les chercheurs constatent que d'après les études qu'ils ont recensées, les interventions basées sur la rétroaction ont pu entraîner, en moyenne, des réductions annuelles de 133 kg de CO<sub>2</sub>e par ménage. Ils jugent ces réductions plus probables si les meilleures pratiques sont utilisées en matière de rétroaction (notamment pour éviter « l'effet boomerang » parfois observé lorsqu'un consommateur, apprenant qu'il utilise moins d'énergie que la moyenne, réagit en augmentant sa consommation)<sup>499</sup>.

L'un des moyens d'assurer la rétroaction serait la mise en place dans les foyers de compteurs dits « intelligents », dotés d'un affichage permettant le suivi de la consommation. L'installation de ces compteurs peut comporter des écueils ; ils n'ont généralement pas pour seul but de permettre aux consommateurs de connaître leur consommation. Ainsi, un programme actuellement en cours de réalisation au Royaume-Uni, le Smart Meter Implementation Program, connaît d'importants ratés<sup>500</sup> et suscite la méfiance et la résistance des consommateurs<sup>501</sup>. Les nouveaux compteurs britanniques permettent notamment de débrancher à distance les consommateurs qui ne paient pas leurs comptes dans les délais prescrits. D'autre part, à long terme, on prévoit associer ces compteurs au développement de la domotique, laquelle sera probablement

---

<sup>498</sup> WYNES, Seth, NICHOLAS, Kimberley A., ZHAO, Jiaying, et DONNER, Simon D., *Measuring what works: quantifying greenhouse gas emission reductions of behavioural interventions to reduce driving, meat consumption, and household energy use*, Environmental Research Letter, vol. 13, n° 11, 1<sup>er</sup> novembre 2018, p. 1, <http://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/aae5d7/pdf> (document consulté le 8 janvier 2019).

<sup>499</sup> *Ibid.*, pp. 14, 11, 17.

<sup>500</sup> VAUGHAN, Adam, *Smart meters rollout labelled a "fiasco" as consumers face extra £500m bill*, 23 novembre 2018, en ligne : <https://www.theguardian.com/environment/2018/nov/23/smart-meters-rollout-labelled-a-fiasco-as-consumers-face-extra-500m-bill> (page consultée le 8 janvier 2019).

<sup>501</sup> UNIVERSITY OF SUSSEX, *"Confusion and resistance" slows down UK smart meter rollout*, Phys.org, 18 septembre 2017, en ligne : <https://phys.org/news/2017-09-resistance-uk-smart-meter-rollout.html> (page consultée le 8 janvier 2019).

accompagnée, selon les observateurs, d'une tarification différenciée dans le temps visant à inciter les consommateurs à utiliser l'énergie, de préférence, durant les heures creuses<sup>502</sup>.

Or, ce type de tarif différencié n'a pas nécessairement pour effet de réduire la consommation d'énergie, comme on a pu le constater en Ontario où le gouvernement a entrepris en 2004 de mettre en place des compteurs intelligents pour atteindre cet objectif. En 2014, presque tous les abonnés de la province avaient un tel compteur<sup>503</sup>. Plusieurs rapports gouvernementaux ont constaté que l'effet sur la consommation à l'heure de pointe était en réalité minime<sup>504</sup>. Un projet pilote d'Hydro-Québec, mené de 2008 à 2010, a également mené au constat que le tarif différencié dans le temps ne faisait pas diminuer la consommation<sup>505</sup>.

Comme l'explique Francis Lagacé, « *Les économies effectuées pendant les périodes creuses ne compenseront jamais les dépenses incompressibles des périodes de pointe pour les familles ne disposant pas de marge de manœuvre pour leurs tâches quotidiennes*<sup>506</sup> ».

Il semble toutefois qu'Hydro-Québec ait malgré tout l'intention d'appliquer ce type de tarification<sup>507</sup>.

Au lieu de la tarification FHC, certains recommandent plutôt la tarification différenciée de la première tranche d'énergie consommée. Cependant, il s'avère très difficile d'appliquer cette mesure sans pénaliser une proportion non négligeable de ménages pauvres. Au Québec, par exemple, le vérificateur général a montré dans son rapport de mai 2019 que 25 % des ménages à faible revenu ne bénéficiaient pas du tarif différencié de la première tranche tel que l'applique Hydro-Québec. Ces ménages, parce qu'ils consomment plus de 24 600 kWh par année, ont connu en 2018 une hausse de leur facture d'électricité plus élevée que l'augmentation moyenne estimée accordée par la Régie de l'énergie<sup>508</sup>.

## 6.6 Priorités

Compte tenu des tendances observées dans le domaine de la consommation énergétique associée à l'habitation au Canada, les actions suivantes semblent prioritaires :

---

<sup>502</sup> BUCHANAN, Kathryn, BANKS, Nick, PRESTON, Ian et RUSSO, Riccardo, *The British public's perception of the UK smart metering initiative: threats and opportunities*, Energy Policy, n° 91, 2016, p. 88, en ligne : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301421516300039> (page consultée le 8 janvier 2019).

<sup>503</sup> BUREAU DE LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE DE L'ONTARIO, *Ministère de l'Énergie : initiative des compteurs intelligents*, Rapport annuel 2014, chapitre 3, section 3.11, p. 423, en ligne : <http://www.auditor.on.ca/fr/content-fr/annualreports/arreports/fr14/311%20AR14%20fr.pdf> (document consulté le 29 mars 2019).

<sup>504</sup> *Ibid.*, pp. 428, 430.

<sup>505</sup> UNION DES CONSOMMATEURS, *Un nouveau mode de tarification chez Hydro-Québec ?*, 26 avril 2018, en ligne : <https://uniondesconsommateurs.ca/tarif-hq>; GRAMMOND, Stéphanie, *Fin abrupte de la tarification dynamique d'Hydro-Québec*, La Presse, 23 juin 2012, en ligne : <https://www.lapresse.ca/affaires/finances-personnelles/2012/06/23/01-4537636-fin-abrupte-de-la-tarification-dynamique-dhydro-quebec.php> (page consultée le 11 juin 2019).

<sup>506</sup> LAGACÉ, Francis, *La modulation des tarifs : le nouveau piège d'Hydro-Québec*, Le Devoir, 3 août 2018, en ligne : <https://www.ledevoir.com/opinion/libre-opinion/533779/la-modulation-des-tarifs-le-nouveau-piege-d-hydro-quebec> (page consultée le 11 juin 2019).

<sup>507</sup> UNION DES CONSOMMATEURS, *Un nouveau mode de tarification chez Hydro-Québec ?*, op. cit.

<sup>508</sup> VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC, *Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2019-2020*, op.cit., chapitre 4, p. 19.

- encourager les consommateurs à choisir des habitations de moindre superficie en leur offrant l'information, les incitatifs et le soutien dont ils ont besoin à cet égard ;
- favoriser notamment la construction de petits immeubles collectifs et le cohabitat ;
- assurer la mise à niveau des logements existants par un programme national d'aide à la rénovation écoénergétique ;
- envisager une politique pour freiner la prolifération des électroménagers et des appareils électroniques ;
- instaurer un programme national favorisant l'achat des électroménagers et des appareils électroniques les plus efficaces en termes d'énergie.

## 7 Épargne

---

### 7.1 Contexte

Selon le GIEC, « *a major shift in investment patterns is required to limit global warming to 1.5°C* ». Pour atteindre l'objectif du 1,5°C, il faudrait que l'épargne actuellement consacrée aux investissements spéculatifs et de précaution soit redirigée vers le financement à long terme de biens et de services faibles en carbone. Au premier chef, des investissements considérables seront requis pour financer la production d'une électricité verte, qu'elle soit d'origine solaire, éolienne ou nucléaire. En parallèle, les investissements dans l'extraction des combustibles fossiles, et dans la production d'électricité basée sur ces combustibles, doivent diminuer, ou même cesser complètement d'ici 2030 pour ce qui est de l'investissement dans l'électricité produite par le charbon. Le GIEC souligne également la nécessité d'élaborer une réglementation financière et bancaire qui accorde un rôle central au financement de la lutte contre les changements climatiques<sup>509</sup>.

Un certain nombre d'obstacles peuvent rendre difficile l'avènement de ce système financier transformé. Ainsi, pour que le système financier canadien puisse favoriser la lutte aux changements climatiques, un rapport récent de l'Institut international de développement durable<sup>510</sup> soutient qu'il doit devenir plus transparent. En effet, les acteurs économiques ne peuvent prendre des décisions valables en l'absence d'information exacte sur l'empreinte carbone des entreprises. Selon le résumé du journaliste Éric Desrosiers, l'Institut propose notamment :

*[Q]u'Ottawa modifie sa loi sur les sociétés par actions afin qu'elles rapportent systématiquement et clairement les risques financiers qu'elles posent relativement aux enjeux climatiques, [...] que les ministères fassent preuve de la même transparence, que la Banque du Canada tienne compte des questions climatiques dans sa revue annuelle du système financier, que les grands régimes de pensions fassent l'objet du même examen et que les Autorités canadiennes en valeurs mobilières (ACVM) de compétence provinciale imposent, elles aussi, une meilleure reddition de comptes climatique aux entreprises inscrites en Bourse<sup>511</sup>.*

Une plus grande transparence des entreprises en matière d'émissions de GES permettrait également aux citoyens de faire des choix plus éclairés en matière de placements.

---

<sup>509</sup> GIEC, *Special report : Global warming of 1.5°C, op.cit.*, chapitre 4, pp. 154, 156, 317-318.

<sup>510</sup> INTERNATIONAL INSTITUTE FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT (IISD), *Leveraging sustainable finance leadership in Canada*, janvier 2019, en ligne : <https://www.iisd.org/sites/default/files/publications/leveraging-sustainable-finance-canada.pdf> (document consulté le 17 janvier 2019).

<sup>511</sup> DESROSIERS, Éric, *Changements climatiques : plaidoyer pour plus de transparence financière*, Le Devoir, 16 janvier 2019, en ligne : <https://www.ledevoir.com/economie/545611/changements-climatiques-besoin-urgent-de-transparence> (page consultée le 17 janvier 2019).

## 7.2 Survol et sources des recommandations

L'épargne verte n'est pas une recommandation de premier plan adressée aux consommateurs. Dans les documents qui constituent notre corpus, aucune des sources gouvernementales ne la mentionne, et même les groupes écologistes sont peu nombreux à l'évoquer. Au Canada, seule la Fondation Suzuki recommande aux citoyens de ne pas investir dans les énergies fossiles et d'investir dans les énergies et les technologies propres. On trouve également des conseils plus vagues de la part de WWF UK : « *Bank ethically* », et de WWF Suisse, « Placez votre argent de façon durable »<sup>512</sup>.

## 7.3 Recommandation : Renoncer aux énergies fossiles et investir dans les technologies propres

### 7.3.1 Inégalités

Un pourcentage non négligeable de la population canadienne (30 % des citoyens âgés de 18 ans et plus<sup>513</sup>), n'ayant aucune épargne, ne peut tout simplement faire aucun investissement.

### 7.3.2 Obstacles

Le mouvement de renonciation aux investissements dans les énergies fossiles a pris de l'ampleur depuis quelques années, certains grands investisseurs étant d'ailleurs convaincus que l'avenir est maintenant plutôt incertain dans ce secteur<sup>514</sup>. Mais si les investisseurs institutionnels ont accès à des possibilités d'investissements verts, il n'est pas toujours facile pour les citoyens de trouver des placements qui ne comprennent aucune énergie fossile ; ils n'ont pas accès, non plus, à une large gamme de produits financiers écoresponsables. Selon le président de CoPower, entreprise offrant des obligations vertes aux particuliers dans cinq provinces canadiennes, « *Il y a de la demande de la part de tous les types d'investisseurs pour l'investissement responsable, mais pour le moment, les occasions sont surtout réservées aux grandes institutions* ». La cofondatrice d'un site Web consacré à l'investissement responsable décrit d'autres difficultés : les gens ne se sentent pas outillés en matière d'investissement responsable, et « *les conseillers financiers ne s'y connaissent pas ou n'ont aucun incitatif financier pour proposer ces options à leurs clients*<sup>515</sup> ». Souvent, d'ailleurs, on avertit les consommateurs que l'investissement responsable sera moins rentable.

---

<sup>512</sup> **FONDATION SUZUKI**, *Top 10 things you can do about climate change*, op.cit.; **WWF UK**, *Ten things you can do to help the environment*, op.cit.; **WWF SUISSE**, *Bonnes résolutions : dix idées pour une année 2019 plus durable*, op.cit.

<sup>513</sup> **BANQUE CIBC**, *Est-ce que j'épargne suffisamment pour ma retraite ? La vaste majorité de Canadiens l'ignore : Sondage de la Banque CIBC*, communiqué de presse, 8 février 2018, en ligne : <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/est-ce-que-jepargne-suffisamment-pour-ma-retraite-la-vaste-majorite-de-canadiens-lignore--sondage-de-la-banque-cibc-673311373.html> (page consultée le 10 avril 2019).

<sup>514</sup> **CARRINGTON**, Damian, *Fossil fuel divestment funds double to \$5tn in a year*, The Guardian, 12 décembre 2016, en ligne : <https://www.theguardian.com/environment/2016/dec/12/fossil-fuel-divestment-funds-double-5tn-in-a-year> (page consultée le 10 avril 2019).

<sup>515</sup> **RETTINO-PARAZELLI**, Karl, *L'investissement responsable se démocratise*, Le Devoir, 4 mars 2017, en ligne : <https://www.ledevoir.com/economie/493153/la-democratisation-des-obligations-vertes> (page consultée le 11 janvier 2019).

### 7.3.3 Analyses et exemples : quelles sont les possibilités ?

#### Pays-Bas : Green Funds Scheme

Aux Pays-Bas, le gouvernement a instauré en 1995 un système fiscal incitatif appelé le Green Funds Scheme<sup>516</sup> dont la Commission européenne a souligné la pertinence dans un rapport de 2012<sup>517</sup>.

Grâce au Green Funds Scheme, les particuliers pouvaient prêter leur argent à une banque « verte » ou un fonds « vert » (identifiés comme tels par l'État) qui leur offrait un taux d'intérêt inférieur au taux habituel, la différence entre les deux taux étant compensée par un crédit d'impôt environnemental. Les banques vertes pouvaient ainsi soutenir des projets considérés comme verts (qui devaient également répondre à des critères définis par l'État) en leur accordant des prêts à moindre intérêt.

Selon les données recueillies par la Commission européenne, de 1995 à 2010, quelque 250 000 personnes ont investi 7,3 milliards € (environ 11 milliards \$ CAN) dans les fonds verts, finançant 6 000 projets qui n'auraient peut-être pas été réalisés sans l'incitatif fiscal. Au chapitre de la lutte aux changements climatiques, on estime que les projets financés dans la période 2003-2009 auraient réduit les émissions de CO<sub>2</sub> de 0,5 million de tonnes par année. Sur le plan financier, on a calculé qu'en 2001, chaque euro investi par l'État néerlandais par le biais du Green Funds Scheme a attiré 40 fois ce montant en investissements du secteur privé. Au total, l'incitatif fiscal a eu un effet positif sur les finances de l'État, le crédit d'impôt accordé aux particuliers étant compensé par les impôts provenant des entreprises qui ont réalisé les projets verts et par la TVA associée aux biens et services résultant de ces projets<sup>518</sup>.

Un rapport récent sur les fonds verts européens indique que le Green Funds Scheme ne tourne plus qu'au ralenti, en raison, notamment, d'un manque de projets verts, et aussi parce que la baisse des taux d'intérêt « a largement limité le bénéfice fiscal qui compensait la performance limitée de ces produits ». L'État néerlandais s'est tourné en 2016 vers l'émission d'obligations vertes cotées<sup>519</sup>.

Parmi les facteurs de réussite du projet, la Commission européenne souligne le fait que les consommateurs sont rassurés lorsqu'on leur propose des outils financiers appuyés par l'État<sup>520</sup>.

Ce projet est présenté comme une réussite par la Commission européenne parce qu'il a permis de réaliser 6 000 projets, parce qu'il n'a rien coûté à l'État et lui a même procuré des rentrées d'argent, et parce qu'il a suscité d'importants investissements du secteur privé. Nous remarquons cependant deux aspects troublants :

---

<sup>516</sup> **MINISTRY OF HOUSING, SPATIAL PLANNING AND THE ENVIRONMENT**, *The Green Funds Scheme : A success story in the making*, NL Agency, Utrecht, septembre, 2010, en ligne : [https://www.rvo.nl/sites/default/files/bijlagen/SEN040%20DOW%20A4%20Greenfunds\\_tcm24-119449.pdf](https://www.rvo.nl/sites/default/files/bijlagen/SEN040%20DOW%20A4%20Greenfunds_tcm24-119449.pdf) (document consulté le 10 avril 2019).

<sup>517</sup> **COMMISSION EUROPÉENNE**, *Policies to encourage sustainable consumption*, *op.cit.*, pp. 74, 175-178.

<sup>518</sup> *Ibid.*, pp. 74, 175-178.

<sup>519</sup> **NOVETHIC** et **ADEME**, *Le marché des fonds verts européens*, *op. cit.*, p. 8.

<sup>520</sup> **COMMISSION EUROPÉENNE**, *Policies to encourage sustainable consumption*, *op.cit.*, p. 74.

- En dernière analyse, on a réduit chaque année les GES des Pays-Bas de quelque 500 000 tonnes, alors que les émissions globales de ce pays, au cours de la période visée (2003-2009), étaient en moyenne de presque 180 millions de tonnes par année<sup>521</sup>. En proportion des GES émis, ce résultat nous semble plutôt modeste.
- La stagnation actuelle du programme s'expliquerait en partie par le fait qu'on ne trouve plus les projets verts qu'il pourrait financer. Voilà qui nous laisse perplexes : si l'argent est disponible, quel est l'obstacle qui empêche de financer la décarbonisation ?

### France : label ISR (investissement socialement responsable)

En 2016, le ministère des Finances français a créé le label ISR (signifiant « investissement socialement responsable ») pour que les particuliers puissent identifier les placements responsables et durables<sup>522</sup>.

Depuis, on voit se multiplier en France les fonds affichant cette étiquette, et il existe des ETF (Exchange Traded Funds, ou fonds négociés en bourse) qui choisissent les entreprises en fonction de critères environnementaux et sociaux.

Toutefois, même si de nombreux fonds affichent le label ISR, les citoyens n'ont pas toujours la possibilité de faire des placements en fonction de critères de responsabilité et de durabilité.

*Malgré leur intérêt pour l'épargne durable, seuls 3 % des Français se sont vus proposer des investissements ISR en 2017. La brique manquante ? Elle est dans les mains des banques et des sociétés d'assurance. Ainsi, peu d'acteurs du retail proposent d'investir dans des fonds ISR. Même lorsque l'offre existe, celle-ci est noyée dans une liste de plusieurs dizaines de fonds que seul l'investisseur expérimenté est capable de décrypter. Déjà mal accompagnés quand ils veulent prendre des risques et financer l'économie, les Français le sont encore moins bien quand ils veulent financer la planète<sup>523</sup>.*

La qualité de l'accompagnement et du conseil financier sera donc déterminante pour assurer le succès de l'investissement responsable.

---

<sup>521</sup> **PERSPECTIVES MONDE**, Émissions de CO<sup>2</sup> (kt) : Pays-Bas, École de politique appliquée, Université de Sherbrooke, en ligne : <http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMTendanceStatPays> (page consultée le 12 juin 2019).

<sup>522</sup> **LABEL ISR**, Qu'est-ce que le label ISR ?, en ligne : <https://www.lelabelisr.fr/quest-ce-que-isr> (page consultée le 26 mai 2019).

<sup>523</sup> **BOMPARD**, Hugo, Investissement éco-responsable : mieux accompagner les épargnants pour mieux investir, LesEchos.fr, 19 avril 2018, en ligne : <https://www.lesechos.fr/idees-debats/cercle/cercle-181895-investissement-eco-responsable-mieux-accompagner-les-epargnants-pour-mieux-investir-2170354.php> (page consultée le 17 décembre 2018).

### 7.3.4 Politiques au Canada, en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec

À notre connaissance, il n'existe aucune politique du Canada, de la Colombie-Britannique, de l'Ontario ou du Québec visant à encourager les investissements écoresponsables des particuliers.

#### Québec : obligations vertes

Le Québec offre maintenant aux particuliers des obligations vertes<sup>524</sup> (réservées, jusqu'en juillet 2018, aux investisseurs institutionnels<sup>525</sup>). À noter que ces obligations servent en partie à financer le Réseau express métropolitain (REM)<sup>526</sup>, un projet considéré comme vert, mais dont nous avons noté les effets négatifs sur l'étalement urbain (voir ci-dessus, section 5.3.1.6).

### 7.3.5 Enquête terrain

Notre enquête terrain a porté sur l'offre de placements verts sur les sites Web de trois institutions financières : RBC, Mouvement Desjardins et TD.

#### RBC

Le site Web Gestion mondiale d'actifs de la banque RBC offre plusieurs choix en matière « [d']investissement socialement responsable », y compris, depuis août 2017, le Fonds d'actions mondiales sans combustibles fossiles Vision RBC<sup>527</sup>. Ce fonds exclut les actions de sociétés « *qui s'adonnent directement à l'extraction, au traitement ou au transport de combustibles fossiles comme le charbon, le pétrole et le gaz nature*<sup>528</sup> ».

RBC souligne que ses autres fonds socialement responsables écartent plusieurs types de produits jugés nocifs sur le plan environnemental ou social, par exemple l'armement ou le tabac, tandis que le Fonds d'actions sans combustibles fossiles, quant à lui, a pour seul principe l'exclusion des énergies fossiles<sup>529</sup>.

Le niveau de risque du Fonds est réputé moyen, et son taux de rendement depuis sa création est de 15,9 %<sup>530</sup>.

<sup>524</sup> **ÉPARGNE PLACEMENTS QUÉBEC**, *Obligations vertes à taux fixe du Québec*, en ligne :

<https://epq.gouv.qc.ca/produits-offerts/obligations-vertes-a-taux-fixe-du-quebec> (page consultée le 15 avril 2019).

<sup>525</sup> **CONSEILLER.CA**, *Obligations vertes, une mode pas près de s'essouffler*, 21 janvier 2019, en ligne :

<https://www.conseiller.ca/produits/placement/obligations-vertes-une-mode-pas-pres-de-sessouffler> (page consultée le 21 avril 2019).

<sup>526</sup> *Placements Québec offre des obligations vertes*, Le Devoir, 13 juillet 2018, en ligne :

<https://www.ledevoir.com/economie/532358/placements-quebec-offre-des-obligations-vertes> (page consultée le 15 avril 2019).

<sup>527</sup> **RBC GESTION MONDIALE D'ACTIFS**, *Fonds d'actions mondiales sans combustibles fossiles Vision RBC*, en

ligne : [https://infond.rbcgma.com/fonds-communs-de-placement/fonds-rbc/pages-sur-les-fonds/rbf910.fs?\\_ga=2.4059056.1644010981.1558919955-1409524584.1558919955](https://infond.rbcgma.com/fonds-communs-de-placement/fonds-rbc/pages-sur-les-fonds/rbf910.fs?_ga=2.4059056.1644010981.1558919955-1409524584.1558919955) (page consultée le 26 mai 2019).

<sup>528</sup> *Ibid.*

<sup>529</sup> **RBC GESTION MONDIALE D'ACTIFS**, *Désinvestissement dans l'énergie fossile*, 16 octobre 2017, en ligne :

[http://www.rbcgma.com/gouvernance-et-investissement-responsable/pdf/publications/fossil-fuel-divestment-f.pdf?\\_ga=2.268951793.1644010981.1558919955-1409524584.1558919955](http://www.rbcgma.com/gouvernance-et-investissement-responsable/pdf/publications/fossil-fuel-divestment-f.pdf?_ga=2.268951793.1644010981.1558919955-1409524584.1558919955) (page consultée le 26 mai 2019).

<sup>530</sup> **RBC GESTION MONDIALE D'ACTIFS**, *Fonds RBC : Rendement*, en ligne : [http://infond.rbcgma.com/fonds-communs-de-placement/fonds-rbc/rendement/default.fs?\\_ga=2.3600176.1644010981.1558919955-1409524584.1558919955](http://infond.rbcgma.com/fonds-communs-de-placement/fonds-rbc/rendement/default.fs?_ga=2.3600176.1644010981.1558919955-1409524584.1558919955) (page consultée le 26 mai 2019).

Par ailleurs, le site Gestion mondiale d'actifs RBC ne propose aucun fonds explicitement consacré aux placements dans l'énergie renouvelable ou les technologies propres.

## Mouvement Desjardins

Desjardins propose un ensemble de portefeuilles d'investissements responsables regroupés sous le vocable de Fonds SociéTerre, censés offrir « *des résultats concrets pour la société et pour la planète* »<sup>531</sup>. On y retrouve notamment un fonds intitulé « Fonds Desjardins SociéTerre Environnement », dont la description ne donne toutefois aucune indication précise quant aux placements effectués. On se contente de dire chaque fois que le fonds « *a recours à une approche d'investissement responsable* »<sup>532</sup>.

Les représentants de Desjardins, joints par téléphone, nous ont expliqué qu'aucun des fonds actuellement offerts n'est entièrement dénué de placements dans les énergies fossiles<sup>533</sup>. Pour constituer un tel portefeuille, un client devra le créer sur mesure en s'adressant au service de fonds négociés en bourse.

Une institution financière membre du Mouvement Desjardins offre cependant un placement sans énergies fossiles et qui favorise les entreprises à vocation sociale : la Caisse d'économie solidaire Desjardins, spécialisée en économie sociale et en investissement responsable, propose un Placement à rendement social qu'elle fait connaître sous la bannière « #monREERsanspetroliere ». Ce fonds accorde notamment des prêts aux entreprises d'économie sociale, aux coopératives, aux organismes culturels, et aux entreprises privées socialement engagées<sup>534</sup>.

L'un des fonds SociéTerre, le Fonds Desjardins SociéTerre Technologies propres, est explicitement consacré aux technologies propres<sup>535</sup>. Là encore, la description du fonds ne permet pas de connaître son contenu.

## Banque TD

À l'heure actuelle, le site de la Banque TD n'offre aucun produit d'investissement libre d'énergies fossiles ou consacré aux technologies propres.

En 2009, Gestion de placements TD avait créé pour les particuliers le Fonds mondial de développement durable, dont on expliquait assez vaguement qu'il visait les placements dans « *des sociétés mondiales qui sont perçues comme les meilleures de leur secteur en ce qui a trait aux facteurs environnementaux, sociaux ou économiques et qui se distinguent par leur* »

---

<sup>531</sup> **DESJARDINS**, *Fonds SociéTerre*, en ligne : <https://www.desjardins.com/particuliers/epargne-placements/fonds-communs-placement/fonds-desjardins/fonds/societerre/aperçu> (page consultée le 26 mai 2019).

<sup>532</sup> **DESJARDINS**, *Fonds SociéTerre : fonds d'actions mondiales et internationales*, en ligne : <https://www.desjardins.com/particuliers/epargne-placements/fonds-communs-placement/fonds-desjardins/fonds/societerre/actions-mondiales-internationales/>

<sup>533</sup> Une analyse avait déjà signalé, en 2016, que le pétrole était présent dans tous les portefeuilles de Desjardins, y compris ceux du Fonds SociéTerre. **TREMBLAY**, Miguel, *Comment trouver un fonds d'investissement sans pétrole ?*, Huffington Post Québec, 15 décembre 2016, en ligne : [https://quebec.huffingtonpost.ca/miguel-tremblay/trouver-un-fonds-d-investissement-sans-petrole\\_b\\_13593138.html](https://quebec.huffingtonpost.ca/miguel-tremblay/trouver-un-fonds-d-investissement-sans-petrole_b_13593138.html) (page consultée le 26 mai 2019).

<sup>534</sup> **CAISSE D'ÉCONOMIE SOLIDAIRE DESJARDINS**, *Placement à rendement social*, en ligne : <http://www.caissesolidaire.coop/epargne/placement-rendement-social.html> (page consultée le 26 mai 2019).

<sup>535</sup> **DESJARDINS**, *Fonds SociéTerre : fonds d'actions mondiales et internationales*, op. cit.

technologie propre et l'efficacité de leur utilisation des ressources<sup>536</sup> ». Ce fonds a été aboli en 2013<sup>537</sup>.

## En bref

Parmi les institutions visées par notre enquête terrain, deux offrent un fonds de placement exempt de tout investissement dans le secteur des énergies fossiles. Si l'une offre des prêts à des organismes ayant une valeur sociale reconnue, l'autre a pour seule qualité d'exclure les énergies fossiles.

L'une des institutions n'offre aucun fonds correspondant à la recommandation de renoncer aux investissements dans les énergies fossiles et d'investir dans les technologies propres.

Le Mouvement Desjardins n'offre aucun fonds libre d'investissements pétroliers, tout en utilisant un langage (« Fonds Desjardins SociétéTerre Environnement ») qui peut facilement induire le consommateur en erreur à cet égard.

Une seule institution offre un fonds qui dit être consacré aux technologies propres.

## 7.4 Constat

De ce tour d'horizon, on peut conclure que le consommateur qui souhaite placer son argent de façon à contribuer à la lutte aux changements climatiques n'a pas la tâche facile. L'information accessible sur le site Web des institutions financières ne permet pas de connaître le contenu réel des placements, et, comme en France, « *Même lorsque l'offre existe, celle-ci est noyée dans une liste de plusieurs dizaines de fonds que seul l'investisseur expérimenté est capable de décrypter*<sup>538</sup> ».

---

<sup>536</sup> **GRUPE FINANCIER BANQUE TD**, *Rapport sur les responsabilités 2009 : Offrir à nos investisseurs des fonds d'investissement durable*, en ligne : <https://www.td.com/francais/responsabilites-de-lentreprise/crr-2009/environnement/financement-et-pratiques-de-credit-responsables/investissement-durable/> (page consultée le 26 mai 2019).

<sup>537</sup> **GESTION DE PLACEMENTS TD INC.**, *Gestion de placements TD inc. mettra fin aux activités de neuf fonds communs de placement*, communiqué de presse, 19 septembre 2013, en ligne : <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/gestion-de-placements-td-inc-mettra-fin-aux-activites-de-neuf-fonds-communs-de-placement-512975681.html> (page consultée le 26 mai 2019).

<sup>538</sup> **BOMPARD**, Hugo, *Investissement éco-responsable*, op.cit.

## 8 Trois idées

---

### 8.1 Création d'une institution de recherche et de diffusion de l'information

Comme nous l'avons vu tout au long de ce projet de recherche, le consommateur qui souhaite lutter contre les changements climatiques est bombardé d'affirmations contradictoires et manque cruellement d'information fiable. Pourtant, comme l'affirme le gouvernement du Québec :

*[...] peu d'actions ont été mises en œuvre à ce jour pour sensibiliser la population aux enjeux climatiques. [...] Une campagne de sensibilisation en continu est nécessaire pour créer les conditions propices à la transition vers une économie résiliente et sobre en carbone<sup>539</sup>.*

Pour répondre à un besoin d'information essentiel, nous croyons que le Canada doit se pourvoir d'une institution indépendante, dotée des ressources nécessaires pour faire des recherches rigoureuses et crédibles sur les enjeux de la consommation et de la protection de la biosphère, et qui aurait pour mandat de diffuser le résultat de telles recherches auprès des consommateurs.

### 8.2 Un outil pour mesurer l'empreinte carbone individuelle

Pour pouvoir agir en toute connaissance de cause contre les changements climatiques, les consommateurs ont besoin de comprendre les effets réels de leurs choix.

*Les calculs de GES sont difficiles. Le risque est de se perdre dans les chiffres, les calculs, et surtout de perdre le sens des actions<sup>540</sup>.*

Dans une série de trois articles publiés à l'automne 2017<sup>541</sup>, le journaliste Francis Vailles a tenté de montrer de quelle façon les ménages québécois peuvent s'y prendre pour réduire leurs émissions de GES afin de respecter les cibles fixées par le Canada à cet égard.

Ces articles montrent que les consommateurs ne sont pas obligés de se priver de tout pour atteindre les cibles. L'effort exigé est le plus grand pour les ménages aisés, qui au départ consomment le plus et produisent le plus de GES. Néanmoins, « *réduire ses GES exige de faire des choix, mais on est très loin d'une vie d'ascète<sup>542</sup>* ». Faire 15 000 km en voiture par année, se passer d'une deuxième voiture en ayant recours au covoiturage ou aux transports en commun, réduire des deux tiers la consommation de protéines animales, faire non pas deux voyages en avion par année, mais plutôt un voyage aux deux ans : ces stratégies auraient des conséquences appréciables sur le bilan carbone de ces ménages.

---

<sup>539</sup> MDDELCC, *Bilan mi-parcours 2017-2018 : Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*, op.cit., p. 58.

<sup>540</sup> ÉQUITERRE, *Mieux comprendre la compensation carbone*, 2 avril 2019, en ligne : <https://equiterre.org/actualite/geste-du-mois-davril-mieux-comprendre-la-compensation-carbone> (page consultée le 8 avril 2019).

<sup>541</sup> VAILLES, Francis. *Objectif 2030 : êtes-vous prêt à passer à l'action ?* La Presse, 13 novembre 2017, en ligne : [http://plus.lapresse.ca/screens/c857b4b9-2488-40b5-9741-0f9281dc6c1f\\_7C\\_0.html](http://plus.lapresse.ca/screens/c857b4b9-2488-40b5-9741-0f9281dc6c1f_7C_0.html) (page consultée le 17 décembre 2018) ; *Gaz à effet de serre : faire sa part d'efforts sans chambouler sa vie*, op.cit. ; *Émission de gaz à effet de serre : baby-boomer qui s'en lave les mains*, op.cit.

<sup>542</sup> VAILLES, Francis, *Gaz à effet de serre : faire sa part d'efforts sans chambouler sa vie*, op. cit.

Notons toutefois que ces calculs reposent sur l'objectif d'un réchauffement planétaire inférieur à 2°C ; depuis ce temps, le GIEC a constaté que nous devons plutôt viser 1,5°C. Cependant, faire ce type de calcul demeure important.

Dans le cadre d'un projet de recherche visant à déterminer de quelle façon les consommateurs peuvent réduire leurs émissions de GES de façon significative d'ici 2050, une équipe de vingt chercheurs associés à une dizaine d'universités européennes a mis au point un outil permettant de cerner l'empreinte carbone des ménages<sup>543</sup>. Les chercheurs ont utilisé cet outil dans des rencontres avec quelque 300 ménages dans quatre villes européennes pour voir quels comportements les citoyens étaient prêts à modifier afin de combattre les changements climatiques. L'outil capte les données concernant une centaine de catégories de consommation et calcule leurs effets en termes de GES.

Comme les calculs de Vailles, l'outil imaginé par Dubois et ses collègues permet aux ménages de comprendre ce qu'ils pourraient faire pour réduire leurs émissions. Ils peuvent ainsi envisager ce qu'ils sont prêts à changer, ce qu'ils tiennent à garder, et, peut-être, comment arriver à bien vivre tout en protégeant la planète.

On peut aller plus loin en imaginant un système d'échange de droits d'émission personnels, comme l'a fait la Commission européenne en 2012 :

*A PCT [personal carbon trading] scheme would cover emissions under direct personal control only, such as household energy use (electricity and gas), private transport (not including public transport), and personal air travel. Under the scheme, for each purchase of carbon-based energy, allowances would be deducted from the individual's carbon budget. If people emitted more carbon than their allowance, they would need to buy additional carbon credits. For those who emitted less carbon than their allowance the excess could be sold into the personal carbon market.*

La Commission ajoute qu'il est impossible de connaître les effets d'un tel système, qui n'existe nulle part au monde :

*PCT is an innovative and radical policy tool and is currently not implemented anywhere in the world. Consequently, there is no comparable policy experience to learn from or to help predict the possible effects of a PCT scheme<sup>544</sup>.*

Soulignons que la politique envisagée par la Commission ne vise que les émissions directes des consommateurs ; une politique qui engloberait également les émissions indirectes, dont nous avons souligné l'importance, serait beaucoup plus radicale.

La ville de Lahti, en Finlande, planifie la mise en œuvre à l'automne 2019, pour les citoyens, d'un système d'échange des droits d'émission des CO<sub>2</sub> suscités par les transports. Une application mobile détectera les modes de transport utilisés et calculera les émissions suscitées<sup>545</sup>. Le budget

---

<sup>543</sup> **DUBOIS**, Ghislain et coll., *It starts at home? Climate policies targeting household consumption and behavioral decisions are key to low-carbon futures*, Energy Research & Social Science, vol. 52, juin 2019, pp. 144-158, en ligne : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214629618310314> (page consultée le 12 avril 2019).

<sup>544</sup> **COMMISSION EUROPÉENNE**, *Policies to encourage sustainable consumption*, op. cit., p. 213.

<sup>545</sup> **VILLE DE LAHTI**, *Lahti invites fellow cities to join in*, 21 mars 2019, en ligne : <https://www.lahti.fi/en/latest-updates/news/lahti-invites-fellow-cities-to-join-in> (page consultée le 26 mai 2019); **LE MONDE**, *Prix de l'innovation urbaine 2019 : les nominés dans la catégorie « mobilité »*, 3 mai 2019, en ligne : <https://www.lemonde.fr/smart->

carbone de chaque citoyen est défini en fonction de sa situation particulière (« *current life situation* ») et des objectifs de décarbonisation de la ville. La vente de droits d'émission procurera des sommes virtuelles, échangeables pour des produits écoresponsables sur le marché de l'application.

À nos yeux, la nécessité et l'utilité d'un système d'échange de droits d'émission personnels restent à démontrer. Cependant, nous sommes convaincus que les consommateurs ont besoin d'un outil fiable qui leur permette de connaître, beaucoup mieux qu'ils ne le peuvent actuellement, la réalité complexe de leur empreinte carbone, afin de leur permettre de savoir comment ils pourraient modifier de façon plus globale leurs comportements.

### 8.3 Taxer les grands émetteurs individuels

Chancel et Piketty, qui proposent de taxer les vols d'avion pour financer des mesures d'adaptation aux changements climatiques (voir la section 5.3.6.6), envisagent également, aux mêmes fins, trois stratégies pour taxer les grands émetteurs individuels, où qu'ils se trouvent sur la planète, à la hauteur de €150 milliards (225 milliards \$CAN) par année :

*In effect, this is equivalent to a two-bracket global progressive carbon tax, with a 0% marginal tax rate on carbon emissions below a threshold, and a positive marginal tax rate above the threshold*<sup>546</sup>.

Ces stratégies pourraient se résumer ainsi :

- 1) Taxer tous ceux dont les émissions dépassent la moyenne mondiale (6.2 t CO<sub>2</sub>e/an).
- 2) Taxer les 10 % qui émettent le plus, soit tous ceux dont les émissions sont de plus de 2,3 fois la moyenne mondiale.
- 3) Taxer le 1 % qui émet le plus, soit tous ceux dont les émissions sont de plus de 9,1 fois la moyenne mondiale<sup>547</sup>.

Dans le cadre d'un tel régime fiscal, et notamment si la troisième stratégie était mise en œuvre, ceux à qui on demanderait de faire un effort particulier pour contribuer à la lutte contre les changements climatiques seraient ceux qui contribuent le plus à ces changements, et ceux aussi dont la fortune est suffisante pour qu'ils ne souffrent pas de l'effort qu'on attend d'eux.

---

[cities/article/2019/05/03/prix-de-l-innovation-urbaine-2019-les-nommes-dans-la-categorie-mobilite-5457979-4811534.html](https://cities/article/2019/05/03/prix-de-l-innovation-urbaine-2019-les-nommes-dans-la-categorie-mobilite-5457979-4811534.html) (page consultée le 6 mai 2019).

<sup>546</sup> CHANCEL, L. et PIKETTY, T., *Carbon and inequality: from Kyoto to Paris*, op.cit., p. 35.

<sup>547</sup> *Ibid.*, p. 2.

## 9 Principales recommandations étudiées : constats et priorités

---

### 9.1 Alimentation

#### 9.1.1 Manger uniquement, ou surtout, des protéines végétales

Les émissions de GES associées à l'élevage constituent 14,5 % du total des émissions d'origine humaine. À l'échelle de la planète, l'élevage est associé à une déforestation importante qui produit directement des GES (parce que les arbres qu'on coupe libèrent leur carbone, soit immédiatement lorsqu'on les brûle, soit sur une période de dix ans alors qu'ils se décomposent). D'autre part, en affectant des sols à l'élevage, on écarte des utilisations qui auraient des effets bénéfiques, notamment le reboisement qui permettrait de capter le carbone. Enfin, l'élevage des bovins et des ovins est particulièrement nocif parce que ces animaux émettent des quantités importantes de CO<sub>2</sub> lorsqu'ils digèrent des aliments, par opposition à la volaille ou autres types d'animaux.

- La recommandation, jugée primordiale par de nombreux scientifiques et groupes environnementaux, de réduire ou d'éliminer les protéines animales ne paraît jouir d'aucun appui réel de la part des gouvernements et n'est pas largement comprise par la population.
- L'information dont dispose le consommateur sur le sujet, à moins qu'il n'ait une vocation de chercheur, est contradictoire et fragmentée.
- L'étiquette « zéro déforestation » que l'on propose d'instaurer en France et la proposition d'un étiquetage obligatoire des aliments en fonction de leur empreinte environnementale montrent la possibilité de concevoir un mode d'information imposé par l'État pour aider le consommateur à s'y retrouver.

#### 9.1.2 Manger des produits d'origine locale

En achetant des produits locaux, on évite les GES causés par le transport des aliments venant de loin.

- Pour les fruits et légumes sur lesquels nous avons enquêté, les produits locaux n'étaient pas toujours disponibles dans les commerces.
- Par ailleurs, le consommateur n'a aucune façon de connaître l'origine réelle d'un grand nombre de produits alimentaires offerts dans les commerces de détail.

#### 9.1.3 Acheter dans des commerces de proximité

En achetant dans des commerces de proximité, on réduit les GES causés par ces derniers kilomètres du trajet des aliments, qui en produisent généralement le plus.

- À cause de l'étalement urbain, des déserts alimentaires et de l'organisation des banlieues, de nombreux Canadiens n'ont pas accès à des aliments frais à proximité de leur résidence.

#### **9.1.4 Privilégier les produits non emballés, ou éviter le plastique, ou éviter le plastique non recyclable**

La fabrication des plastiques est source de GES ; ils émettent aussi des GES à la fin de leur vie utile, lorsqu'ils se dégradent au soleil ou lorsqu'ils sont immergés dans l'eau.

- Les emballages de plastique sont difficiles à éviter, car ils sont utilisés pour de nombreux produits. Par ailleurs, le consommateur n'a pas l'information requise pour distinguer les plastiques recyclables de ceux qui ne le sont pas, ou faire le meilleur choix en termes de réduction de GES.

#### **9.1.5 Alimentation : constats généraux**

- Il serait très difficile de combiner toutes les recommandations dans le domaine de l'alimentation. À l'heure actuelle, rares sont les consommateurs qui peuvent répondre à tous leurs besoins alimentaires par l'achat, dans un commerce de proximité, de nourritures d'origine végétale, biologiques, produites dans leur région, et qui ne sont pas emballées.
- La nécessité de réduire les GES causés par la chaîne alimentaire exige d'importantes transformations, que nous commençons à peine à entrevoir, tant dans la production alimentaire que dans la consommation. L'État, en ce domaine, n'a jusqu'ici amorcé aucune réflexion (rappelons que la question de l'alimentation ne figure dans aucun des plans d'action gouvernementaux en matière de lutte aux changements climatiques que nous avons examinés à la section 3.1). Pour que le consommateur puisse jouer son rôle dans la réduction des GES associés à l'alimentation, il a besoin d'une information de qualité, d'incitatifs pour l'orienter vers les choix les plus pertinents, et d'un appui lorsque ces choix s'avèrent difficiles à réaliser.

#### **9.1.6 Alimentation : priorités**

Dans le domaine de l'alimentation, que pourrait faire l'État pour aider le consommateur à lutter contre les changements climatiques ? Quelques tâches semblent prioritaires :

- entreprendre un travail massif d'information et de sensibilisation, en particulier pour réduire la consommation des protéines animales ;
- instaurer un étiquetage obligatoire unique indiquant l'empreinte carbone des aliments, leur lieu d'origine réel ;

- diriger les subventions accordées par l'État à l'agriculture vers la production de protéines végétales et en particulier vers la production biologique ;
- travailler à l'élimination des déserts alimentaires en favorisant l'apparition de commerces de quartier ;
- entreprendre une réflexion approfondie sur le rôle du plastique dans les emballages, en vue d'une réglementation à cet égard.

## **9.2 Transport**

En 2017, le secteur des transports a été la deuxième plus importante source d'émissions de GES au Canada, comptant pour 24 % des émissions totales comptabilisées selon la méthode basée sur la production nationale (si on utilisait la méthode basée sur la consommation nationale, il est probable que le secteur des transports passerait au premier rang). La recommandation de renoncer à la voiture (ou d'y avoir recours le moins souvent possible) est mise de l'avant par toutes nos sources.

### **9.2.1 Renoncer à la voiture (et prendre son vélo, le transport en commun ou marcher)**

- Renoncer à son véhicule n'est pas chose aisée pour nombre de Canadiens, qu'ils habitent les villes ou les régions ;
- Il est urgent de freiner l'étalement urbain, qui est intimement associé à la dépendance à la voiture ;
- Des investissements massifs dans les transports en commun sont requis pour que les citoyens aient réellement la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture.

### **9.2.2 Utiliser le covoiturage**

- Le covoiturage peut offrir une solution efficace au problème de la mobilité non durable pour les résidents des banlieues et des régions rurales.
- Il existe une multiplicité de moyens pour l'État d'appuyer le covoiturage, qu'il s'agisse d'accorder un soutien à la coordination des groupes, d'offrir des places de stationnement, ou de créer un réseau de voies réservées auxquelles les covoitureurs auraient accès.

### 9.2.3 Utiliser l'autopartage

- L'autopartage est pour l'instant offert principalement dans les grandes villes canadiennes. Des possibilités de développement en région rurale et villageoise sont à explorer, sur la base de ce qui se fait ailleurs dans des contextes similaires.

### 9.2.4 Acheter une voiture électrique

- Globalement, le remplacement d'une voiture à essence par une voiture électrique entraîne une diminution des émissions de GES. Cela dit, même si on arrivait à remplacer toutes les voitures à essence par des véhicules électriques, les problèmes environnementaux associés à l'auto solo persisteraient (GES requis pour produire un nombre croissant de véhicules sous-utilisés, pour maintenir et élargir le réseau routier, pour fabriquer des pneus et s'en débarrasser, etc.), ainsi que les problèmes environnementaux spécifiques associés à la voiture électrique (extraction minière, augmentation de la consommation d'électricité, recyclage de la batterie, etc.).
- La voiture électrique ne favorise la réduction ni du nombre de trajets ni des distances parcourues, et ne permettra pas de diminuer les émissions de GES autant que l'utilisation des transports en commun.
- En outre, la voiture électrique reste trop chère pour certains de ceux qui en auraient le plus besoin : les ménages à revenus modestes qui pourraient bénéficier des économies qu'elle représente en matière de carburant.

### 9.2.5 Acheter une voiture qui consomme moins de carburant

- La mise en œuvre de cette recommandation aurait moins d'impact que le choix d'utiliser les transports en commun, le covoiturage ou l'autopartage (ou même la voiture électrique).
- Les normes canadiennes sur les émissions des véhicules légers risquent d'être assouplies suite au recul du gouvernement américain.

### 9.2.6 Au lieu de prendre l'avion, prendre le train, ou rester chez soi

- Renoncer à prendre l'avion semble être l'un des gestes les plus significatifs qu'un consommateur puisse faire pour lutter contre les changements climatiques, mais l'État canadien ne l'appuie d'aucune manière.

### 9.2.7 Si on prend l'avion, acheter des crédits compensatoires

- À l'heure actuelle, le consommateur qui veut acheter des crédits compensatoires doit être en mesure de faire des recherches assez poussées afin de faire le meilleur choix. On suppose évidemment qu'il a les ressources financières pour les payer.

### 9.2.8 Transport : constats généraux

- Des mesures structurantes et cohérentes sont nécessaires, de la part des gouvernements fédéral et provinciaux, pour faciliter les actions individuelles en matière de transport.

### 9.2.9 Transport : priorités

Parmi les grands chantiers qu'il faudrait entreprendre de toute urgence dans le domaine des transports, nous pouvons nommer :

- freiner l'étalement urbain et favoriser la densité urbaine ;
- décourager l'utilisation de la voiture solo, même électrique ;
- financer massivement les transports en commun ;
- favoriser le covoiturage et l'autopartage ;
- repenser la ville pour favoriser le vélo et la marche ;
- construire dans tous les corridors où la densité le justifie des trains rapides pouvant remplacer l'avion.

## 9.3 Logement

Selon le GIEC, 32 % de la consommation d'énergie planétaire est attribuable à l'habitation. La quantité d'énergie consommée devrait être réduite, et cette énergie devrait provenir de sources renouvelables.

### 9.3.1 Utiliser des énergies renouvelables

- La conversion du mazout à l'hydro-électricité (ou à une autre forme d'énergie renouvelable), même si elle est appuyée par un programme gouvernemental, n'est pas à la portée de toutes les bourses.

### 9.3.2 Faire faire l'évaluation écoénergétique du logement

- L'intérêt de l'évaluation écoénergétique étant manifeste, il serait pertinent d'accroître son accessibilité à l'échelle du pays.
- Le programme SLIME, en France, a une vision beaucoup plus large que celle de l'évaluation écoénergétique telle qu'on la pratique au Canada : il comporte un « diagnostic sociotechnique », et le programme prévoit le repérage proactif des ménages qui en auraient besoin.

- La cotation écoénergétique obligatoire des habitations permettrait aux ménages de mieux connaître leur consommation d'énergie et de réduire leurs émissions de GES.

### 9.3.3 Améliorer l'efficacité énergétique du logement

- En termes d'émissions de GES, les économies réalisables dans le domaine de l'habitation ne sont peut-être pas aussi grandes qu'on le dit parfois.
- L'exemple du programme français Habiter Mieux montre que les programmes visant à aider les ménages les plus pauvres à réduire leur empreinte carbone demandent un soin particulier et un engagement à long terme.
- Plusieurs programmes (Warm Front, écoEnergie Rénovations) ont obtenu de bons résultats en accordant aux participants des subventions généreuses et un accompagnement.
- Un programme qui propose de payer les rénovations par le prélèvement de la différence entre la nouvelle facture énergétique doit garantir les résultats écoénergétiques des rénovations ainsi que la réduction des factures énergétiques (modèle EnergieSprong plutôt que Green Deal).
- Il est difficile pour le consommateur canadien de s'y retrouver dans l'univers fragmenté des multiples subventions visant l'amélioration écoénergétique des habitations.

### 9.3.4 Logement : constats généraux

- Le domaine de l'habitation comporte un problème particulier, celui du « dilemme propriétaire-locataire » : c'est le locataire qui profitera des économies d'énergie et du mieux-être qui découleront de l'investissement du propriétaire. Et le locataire qui investirait sait que les améliorations, immobilisées, entreront dans le patrimoine du propriétaire et lui apporteront une plus-value. Ainsi, les incitatifs économiques habituels peuvent ne pas fonctionner.

### 9.3.5 Logement : priorités

Compte tenu des tendances observées dans le domaine de la consommation énergétique associée à l'habitation au Canada, les actions suivantes semblent prioritaires :

- encourager les consommateurs à choisir des habitations de moindre superficie en leur offrant l'information, les incitatifs et le soutien dont ils ont besoin à cet égard ;
- favoriser notamment la construction de petits immeubles collectifs et le cohabitat ;
- assurer la mise à niveau des logements existants par un programme national d'aide à la rénovation écoénergétique ;

- instaurer un programme national favorisant l'achat des électroménagers et des appareils électroniques les plus efficaces en termes d'énergie.

## **9.4 Épargne**

Pour atteindre les objectifs de réduction des GES, il faudrait que l'épargne actuellement consacrée aux investissements spéculatifs et de précaution soit redirigée vers le financement à long terme de biens et de services faibles en carbone.

### **9.4.1 Renoncer aux énergies fossiles et investir dans les énergies propres**

- Un pourcentage non négligeable de la population canadienne (30 % des citoyens âgés de 18 ans et plus), n'ayant aucune épargne, ne peut tout simplement faire aucun investissement.
- Alors que le GIEC souligne la nécessité d'élaborer une réglementation financière et bancaire qui accorde un rôle central au financement de la lutte contre les changements climatiques, on peut conclure de notre analyse que le consommateur qui souhaite placer son argent de façon à contribuer à la lutte aux changements climatiques n'a pas la tâche facile. L'information accessible sur le site Web des institutions financières ne permet pas de connaître le contenu réel des placements, et, souvent, seul un investisseur expérimenté peut s'y retrouver entre les dizaines de fonds disponibles.

## 10 Conclusion et recommandations

---

La question des changements climatiques fait désormais partie du quotidien de tous les Canadiens. Nous en entendons parler tous les jours dans les médias et nous savons que nous devons nous y adapter, mais aussi agir pour en amoindrir les conséquences. Mais comment ? Devant la complexité de la problématique, il est facile de se sentir dépassé et d'éprouver un sentiment d'impuissance.

En effet, les consommateurs savent qu'ils ont un rôle à jouer, mais ce rôle et la façon de le jouer apparaissent encore difficiles à cerner. Le consommateur canadien a-t-il en main tous les outils, l'information, les moyens de se préparer ou de faire des choix de consommation écoresponsables et éclairés ?

Suite à l'importante revue de littérature effectuée et à l'analyse approfondie des principales pistes d'action proposées aux consommateurs dans quatre postes de dépenses, nous ne le croyons pas. Car il faut bien comprendre que nous n'avons pas étudié dans cette recherche ce que le consommateur *devrait* avoir comme rôle en matière de lutte aux changements climatiques, ce qui est largement documenté, mais bien ce qu'il *peut* concrètement faire en 2019, dans son milieu de vie, au Canada.

L'analyse des principales recommandations adressées aux consommateurs par les gouvernements et les organismes de défense de l'environnement a permis de dresser des constats sur leur applicabilité concrète en contexte canadien. Au-delà des constats propres à chaque recommandation étudiée, dont les principaux sont regroupés dans le chapitre précédent, nous en arrivons à deux grandes conclusions concernant l'ensemble des mesures étudiées.

### 10.1 Transformer la consommation : le silence de l'État

Le rôle de la consommation est crucial dans l'émission des gaz à effet de serre, mais les choix réellement offerts au consommateur sont définis par une société où tout est en place pour qu'il continue de consommer de la même façon.

Si l'on examine les trois grandes recommandations qui visent à protéger la planète — renoncer à la voiture, renoncer à l'avion, renoncer aux protéines animales — on constate dans les trois cas, à l'arrière-plan, des décisions structurantes prises par l'État et l'industrie qui limitent la capacité du consommateur de suivre ces recommandations, ainsi qu'une absence presque complète d'information crédible sur l'immense impact qu'a l'élevage des animaux sur l'environnement, et sur l'importance de réduire la consommation des protéines animales, d'incitatifs, et de soutien qui lui permettraient de faire les choix requis.

En ce qui concerne la voiture, des décisions inscrites dans le paysage depuis des décennies ont favorisé l'étalement urbain et les aménagements urbains et routiers, accordant la primauté à l'automobile, tandis qu'on a choisi en parallèle de ne pas développer les réseaux de transports collectifs qui permettraient de s'en passer. Aujourd'hui, les transports collectifs sont toujours mal financés et bien qu'il soit proposé de les améliorer, la principale action envisagée par l'État dans

le domaine des transports, en réponse à la crise climatique, est de favoriser le remplacement la voiture à essence par la voiture électrique, maintenant cette vision du tout-à-l'auto qui devrait pourtant être dramatiquement revue.

En ce qui concerne l'avion : le consommateur canadien n'a pas de trains rapides à sa disposition, les autocars ont disparu des régions, et l'État vient d'autoriser l'arrivée de transporteurs aériens offrant des vols à faibles prix. L'État ne fournit aucune information sur le caractère nocif du transport aérien et n'offre au consommateur qui voudrait y renoncer ni incitation ni soutien.

Au chapitre de l'alimentation, l'État affiche un silence complet concernant la nécessité de manger des protéines végétales pour réduire les émissions de GES. Le poids économique de l'élevage et de l'industrie agroalimentaire conventionnelle au Canada y est sans doute pour quelque chose. N'ayant même pas un discours sur l'importance d'un régime alimentaire à base de plantes pour combattre les changements climatiques, l'État ne propose évidemment aucune incitation ni aucune forme de soutien en ce domaine. À ce sujet, en particulier, les consommateurs n'ont pas toute l'information nécessaire pour faire les meilleurs choix pour la planète.

Pourtant, il apparaît clairement, au terme de cette recherche axée sur les réalités canadiennes, que, pour qu'une véritable lutte aux changements climatiques puisse se mettre en branle, les choix individuels doivent être facilités par des politiques gouvernementales et des incitatifs à l'action. Dans l'intervalle, les consommateurs canadiens peuvent certes adopter de nouvelles habitudes et en changer d'autres, mais ils seront contraints de le faire en fonction du contexte dans lequel ils vivent et devront parfois, s'ils sont suffisamment bien informés, limiter leurs intentions d'agir par manque de possibilités de le faire dans leur milieu de vie (prendre transport collectif), par exemple, au lieu de la voiture, n'est pas encore possible partout au pays).

L'incapacité d'agir en raison d'un manque de possibilités de le faire est une chose. Mais aussi, un nombre important de consommateurs ne sont pas du tout conscients des effets de certains de leurs comportements sur les émissions de GES ; en l'absence de cette information, ils n'ont aucune raison de modifier leurs habitudes. Par exemple, sur les effets nocifs de l'élevage du bétail et de la consommation de viande : « *There is a significant awareness gap around the role of meat and dairy consumption in driving climate change, owing in part to a lack of government and media signalling*<sup>548</sup> ».

Cela ne signifie pas que les consommateurs ne doivent pas tenter de modifier leurs habitudes pour faire face aux changements climatiques. Cependant, notre recherche démontre que le rôle des consommateurs est très dépendant de celui joué ou assumé par les gouvernements et l'industrie.

---

<sup>548</sup> WELLESLEY, Laura, HAPPER, Catherine et FROGGATT, Anthony, *Changing climate, changing diets*, op.cit., p. 33.

## 10.2 La justice sociale doit aller de pair avec la lutte aux changements climatiques

L'autre grand constat de cette recherche concerne les inégalités constatées dans l'application de plusieurs des mesures étudiées. Nous ne sommes pas tous affectés au même degré par les conséquences du réchauffement climatique. D'une part, les consommateurs les plus aisés produisent beaucoup plus d'émissions que les plus pauvres, et peuvent donc, en réduisant leur consommation, avoir un impact important sur les GES sans en souffrir sur le plan matériel. D'autre part, comme le précise le dernier rapport du GIEC, les populations marginalisées au niveau social, économique, culturel, politique et institutionnel sont particulièrement vulnérables aux effets des changements climatiques. Mais il y a plus : les recommandations destinées aux consommateurs ne sont pas accessibles à tous sur le plan financier. L'installation d'un système géothermique ou l'achat d'une voiture électrique, par exemple, n'est pas à la portée de toutes les bourses – la moyenne des revenus après impôt de 40 % des ménages québécois est de moins de 36 500 <sup>549</sup>.

Les politiques et solutions mises de l'avant dans la lutte aux changements climatiques doivent tenir compte de cette réalité. Dans cette perspective est né un mouvement qui affirme que les changements climatiques ne sont pas simplement un problème environnemental, mais qu'ils comportent aussi une dimension de justice sociale complexe dont il faut tenir compte dans la recherche de solutions.

La lutte aux changements climatiques et celle pour la justice sociale doivent donc s'arrimer. Elles sont déjà liées, de toute façon, puisque les changements climatiques imposent une pression accrue sur nos services publics et nos finances publiques, ce qui a des incidences sur les fonds disponibles pour les autres missions de l'État, en plus d'affecter plus intensément les populations plus vulnérables. Inondations, tornades, canicules meurtrières, feux de forêt, littoraux menacés par la montée du niveau de la mer, intensification de la pollution : tout cela fera des morts, des sinistrés, des malades, des dommages matériels (immeubles, routes, infrastructures), et davantage de personnes vivant dans la pauvreté. Les plus démunis auront plus de mal à s'en remettre, n'ayant pas les moyens financiers d'adopter les mesures nécessaires pour faire face aux nouvelles conditions climatiques, que ce soit en mode préventif ou après un sinistre.

Comme le déclare la Coalition Main rouge dans un document de réflexion envoyé à ses membres :

*États et villes doivent donc mettre en place des mesures pour faire face à ces situations et avec le souci des plus vulnérables. Tout cela nous confrontera de façon accrue à de multiples enjeux inter-reliés : environnement, justice sociale, fiscalité et distribution de la richesse. Il s'agit aussi de démocratie, car nous devons pouvoir décider collectivement des actions à prendre<sup>550</sup>.*

---

<sup>549</sup> INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Indicateurs par quintile, revenu après impôt, ménages, Québec, 1996-2016*, en ligne : [http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/conditions-vie-societe/revenu/inegalite-revenu/mod5\\_hh\\_2\\_1\\_2\\_0\\_1\\_.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/conditions-vie-societe/revenu/inegalite-revenu/mod5_hh_2_1_2_0_1_.htm) (page consultée le 22 juin 2019).

<sup>550</sup> La Coalition Main rouge est un regroupement québécois d'organismes communautaires, syndicaux et étudiants, qui vise à empêcher la privatisation et la tarification des services publics dans la province et à assurer un financement adéquat des programmes sociaux, services publics et de l'action communautaire autonome. En 2019, la Coalition a entamé une réflexion sur les impacts des changements climatiques sur les populations desservies par ses

Comment définir une lutte aux changements climatiques qui soit porteuse de justice sociale ? Le Front commun pour la transition énergétique (FCTÉ) la définit ainsi :

*Une transition énergétique porteuse de justice sociale suppose que l'on revoie en profondeur plusieurs pans de l'activité humaine, particulièrement le modèle économique, les modes de production et de consommation. Elle implique des changements de valeurs, de normes sociales et de mode de vie importants qui passent notamment par des campagnes d'éducation d'une ampleur sans précédent<sup>551</sup>.*

Le Front commun a défini des critères pour encadrer et illustrer cette transition énergétique juste. Il souligne que la transition ne doit pas faire porter le poids des mesures à prendre aux seuls individus, et notamment aux plus pauvres ou aux plus vulnérables, alors que nos gouvernements n'interviennent pas sur le plan structurel<sup>552</sup>. Malheureusement, la présente recherche indique que c'est cette tendance à l'inertie que nos gouvernements ont adoptée en matière de changements profonds.

Ainsi, globalement, les consommateurs sont freinés dans leur rôle en matière de lutte aux changements climatiques par un manque d'information ou une incapacité à appliquer les mesures préconisées dans leur milieu de vie. Nombre d'entre eux le sont aussi en raison de moyens financiers insuffisants pour prendre les mesures nécessaires, en mode préventif ou en réaction à des événements liés aux changements climatiques.

En attendant ces changements structurels qui seront nécessaires pour améliorer leurs capacités d'action, et en accord avec leurs moyens financiers, les consommateurs canadiens qui veulent participer à la lutte contre les changements climatiques peuvent mettre l'accent sur les trois actions qui peuvent avoir les effets les plus importants en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre : limiter autant que possible leur utilisation de la voiture et de l'avion, ainsi que leur consommation de protéines animales. Même si ces choix ne sont pas toujours possibles, répétons-le, notamment en ce qui concerne la voiture, les consommateurs peuvent néanmoins entraîner des effets bénéfiques par leur action individuelle.

Mais il est clair que ce n'est que par leur multiplication que les actions individuelles pourront avoir un effet mesurable et que les gouvernements doivent dès maintenant s'engager sérieusement.

Union des consommateurs recommande donc au gouvernement fédéral canadien et aux gouvernements des provinces et des territoires du Canada de prendre la lutte aux changements climatiques au sérieux en y accordant la priorité, en y consacrant les ressources considérables qu'elle exige, en faisant preuve de cohérence, d'intégrité et de leadership en ce domaine, et en tenant compte des disparités sociales et économiques dans l'élaboration de ses politiques. L'État doit amorcer les changements structurels et systémiques qui permettront aux consommateurs de

---

membres et la meilleure façon d'arrimer les luttes pour protéger l'environnement et les populations vulnérables. Le document de réflexion cité ici, qui n'a pas été mis en ligne, sert de base à cette réflexion. Pour plus de détails sur la Coalition Main rouge : <http://nonauxhaussses.org>.

<sup>551</sup> **FRONT COMMUN POUR LA TRANSITION ENERGETIQUE**, *Critères d'une transition énergétique porteuse de justice sociale*, <https://www.pourlatransitionenergetique.org/les-criteres-dune-transition-energetique-porteuse-de-justice-sociale> (page consultée le 22 juin 2019).

<sup>552</sup> [Ibid.](#)

faire des choix qui susciteront une diminution marquée de leurs émissions de GES. Des interventions majeures pour diffuser l'information sur la nécessité d'accorder la priorité à un régime alimentaire à base de plantes, un cadre réglementaire conçu pour freiner l'étalement urbain, le financement massif des transports collectifs, la construction de lignes de trains rapides pouvant remplacer l'avion, un programme national d'aide à la rénovation écoénergétique, sont des mesures qui doivent faire partie des priorités de l'État, et qu'il doit entreprendre en y accordant les ressources nécessaires. En parallèle, l'État doit également abolir toutes les politiques qui favorisent les émissions de GES. C'est à cette condition seulement que les consommateurs canadiens pourront jouer le rôle qui leur revient en matière de lutte aux changements climatiques en réduisant massivement leurs émissions de GES afin d'éviter les pires effets du réchauffement planétaire.