

Changements climatiques, le rôle des consommateurs

Sommaire exécutif

Juin 2019

La présente recherche avait 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 avons abordé la question du rôle que les consommateurs peuvent jouer et de ce qui incombe, de façon générale, à l'État. Nous avons identifié les recommandations généralement adressées par différents intervenants aux consommateurs en matière de réduction des GES, et nous avons réalisé une enquête terrain sur un certain nombre d'achats écoresponsables qui seraient (ou non) à la portée des consommateurs.

Principales recommandations étudiées : constats et priorités

1. Alimentation

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 CO₂ 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.

La force d'un réseau

Nos membres associatifs

ACEF Appalaches – Beauce – Etchemins
ACEF de l'Est de Montréal
ACEF de Laval
ACEF du Grand-Portage

ACEF du Nord de Montréal
ACEF du Sud-Ouest de Montréal
ACEF Estrie
ACEF Lanaudière

ACEF Montérégie-Est
ACEF Rive-Sud de Québec
ACQC
Centre EBO d'Ottawa
CIBES de la Mauricie

7000, avenue du Parc, bureau 201, Montréal (Qc) H3N 1X1

T : 514 521-6820 | Sans frais : 1 888 521-6820 | F : 514 521-0736

info@uniondesconsommateurs.ca | www.uniondesconsommateurs.ca

- 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.

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.

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.

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.

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.

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 sur l'immense impact qu'a l'élevage des animaux sur l'environnement, et sur l'importance de 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.

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, c'est-à-dire l'État canadien, les gouvernements de la Colombie-Britannique, de l'Ontario et du Québec, l'ONU, six grands organismes environnementaux canadiens ou internationaux, et par des recherches réalisées par des chercheurs universitaires.

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.

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.

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.

Acheter une voiture électrique

- Globalement, le remplacement d'une voiture à essence par une voiture électrique entraîne une diminution des émissions de GES, la diminution étant bien entendu plus importante si l'électricité utilisée est produite sans émission 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.

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.

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.

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.

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.

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.

3. Logement

Selon le GIEC, 32 % de la consommation d'énergie planétaire est attribuable aux bâtiments. La quantité d'énergie consommée par les habitations devrait être réduite, et cette énergie devrait provenir de sources renouvelables.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Parmi les recommandations adressées aux consommateurs en vue de protéger la planète, il y en a trois qui, d'après les chercheurs (comme on l'a vu à la section 2.1.3), ont le plus grand impact en termes de réduction des GES : renoncer à la voiture, renoncer à l'avion, et renoncer aux protéines animales. Or, 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, 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, l'État continue d'accorder une grande importance au remplacement de la voiture à essence par la voiture électrique, alors que c'est précisément cette prédominance de la voiture que nous devons modifier si nous voulons réduire de façon importante nos émissions de GES.

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 les transports collectifs, 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 signalling¹* ».

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 par les gouvernements et l'industrie.

La justice sociale doit aller de pair avec la lutte aux changements climatiques

L'autre grand constat de cette recherche concerne les inégalités observées dans l'application de plusieurs des mesures étudiées. Tous ne sont pas 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 \$².

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

¹ WELLESLEY, Laura, HAPPER, Catherine et FROGGATT, Anthony, *Changing climate, changing diets*, op. cit., p. 33.

² 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 (page consultée le 22 juin 2019).

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 interreliés : environnement, justice sociale, fiscalité et distribution de la richesse. Il s'agit aussi de démocratie, car nous devons pouvoir décider collectivement des actions à prendre³.

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 précédent⁴.

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 structurel⁵. 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

³ 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 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://nonauxhausses.org>.

⁴ **FRONT COMMUN POUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE**, *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).

⁵ [Ibid.](#)

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 (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 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.

English version available.