

Le mythe du Québec vert François Cardinal

Au même titre que la messe dominicale à une autre époque, le rituel du bac vert fait aujourd'hui partie de la routine des Québécois. Et pourtant, ces derniers envoient aujourd'hui plus de déchets au dépotoir qu'il y a dix ans...

Cet écart entre la perception et la réalité est éloquente en ce qu'elle représente à merveille le rapport qu'entretiennent les Québécois avec l'environnement. Le discours est là, mais les gestes ne sont visiblement pas à l'avenant.

Autrement dit, la maison brûle et les Québécois regardent ailleurs...

Les déchets

En l'espace de seulement dix ans, de 1994 à 2004, la quantité de déchets générés par les Québécois a bondi de 62 %. Avec une production par habitant de quelque 466 kg de détritiques, les Québécois peuvent même se vanter d'être les champions canadiens, devant l'Ontario (363 kg), la Colombie-Britannique (329 kg) et même leur tête de Turc, l'Alberta (372 kg)!

C'est bien simple, année après année, la quantité de déchets générés augmente à un rythme plus rapide que la population. On pourrait croire que le recyclage compense cette hausse. Erreur. Si la statistique la plus communément citée fixe le taux de recyclage du Québec à 49 % (en incluant toute sorte de choses qui n'ont rien à voir), le véritable taux de la collecte sélective est beaucoup plus bas, à 28 %. Si l'on regarde le secteur municipal en général, dans laquelle la collecte s'inscrit, il est de 23 %.

«Ce rendement est loin des objectifs de la politique québécoise de gestion des matières résiduelles 1998-2008», reconnaît d'ailleurs Recyc-Québec. Un bel euphémisme, quand on sait que ce taux ridiculement bas est... artificiellement gonflé!

D'abord, s'il est vrai qu'entre 2002 et 2004, la quantité de déchets qui a évité l'enfouissement a fait un bond de 3 %, il faut savoir que ce faible gain est attribuable à la magie des chiffres. On a en effet choisi, durant cette période, d'ajouter aux statistiques la récupération d'électroménagers. Et paf, le taux a augmenté d'un coup.

Plus astucieux encore, on a choisi de jouer avec les mots. Plutôt que de calculer le taux de recyclage du total des déchets, comme on le faisait avant, on calcule maintenant le taux de recyclage des seuls déchets «qui peuvent être recyclés». Selon certains experts, cela équivaut pour les villes à un escompte de 12 % sur les objectifs à atteindre...

Le transport

Côté transport, le refrain est sensiblement le même. On a beau percevoir le Québec comme un endroit sensible à l'environnement, friand de petites voitures économes, là encore les chiffres sont accablants.

De 1984 à 2004, le parc automobile québécois a enflé, passant de 3,2 millions à 5,2 millions de véhicules. Cette augmentation de 60 % est d'autant plus inquiétante que la province a embrassé comme tout le monde la mode des véhicules utilitaires sport (SUV). En outre, ces véhicules servent aujourd'hui à parcourir plus de kilomètres que jadis...

Au Québec, entre l'année de référence du protocole de Kyoto, 1990, et 2003, les émissions provenant du transport ont bondi de 20 %. On serait tenté de mettre la faute sur le camionnage. Erreur, encore une fois. Il n'est responsable que d'environ le quart des émissions de ce secteur. Le transport des personnes, lui, en génère 40 %.

Or le secteur du transport est l'ennemi numéro un de l'environnement au Québec : à lui seul, il était responsable de 37,4 % des gaz à effet de serre de la province en 2003, plus que le secteur résidentiel, commercial et institutionnel (14,5 %), plus que l'agriculture (9,4 %) et même plus que le secteur industriel au grand complet (31,1 %).

L'énergie

Au cours des dernières années, les Québécois se sont opposés à presque tous les projets énergétiques. Et pourtant, ils n'ont rien fait pour éviter qu'on en arrive là.

Si le Québec était un pays, il serait per capita le troisième plus énergivore au monde après les États-Unis et le Canada, toute source d'énergie confondue. Sa consommation est même presque deux fois plus élevée que celle de l'Union européenne...

Si on s'attarde uniquement à l'électricité, les chiffres n'ont rien de bien enviable là non plus. Le Québec a été LE grand responsable de l'augmentation de la consommation d'électricité primaire au pays entre 1990 et 2003. Alors que la hausse a atteint 28 % au Québec, elle s'est maintenue à 10 % au Canada. Sans l'apport du Québec, le Canada aurait vu une baisse de sa consommation totale...

On peut bien prétexter que le Québec a des conditions climatiques particulières ou qu'il a attiré des industries énergivores par le passé, la différence entre les pays scandinaves n'est pas à l'avantage du Québec.

Précisons enfin que la plus forte hausse de la consommation énergétique des 20 dernières années au Québec, toute source confondue, a eu lieu en 2002, soit 16 ans après le rapport Brundtland sur le développement durable, 10 ans après le Sommet de la Terre de Rio et 5 ans après l'adoption du protocole de Kyoto.

D'où vient un tel mythe?

Comment voulez-vous faire trembler les Québécois avec des hausses possibles de température de deux degrés sur un siècle, quand ils vivent des écarts de température de vingt degrés en quelques heures certains jours d'hiver?

Les extrêmes climatiques, c'est en quelque sorte une spécialité de la maison.

Les Québécois se sentent donc bien moins acteurs que spectateurs dans ce drame climatique qu'ils observent de loin. Comme s'ils n'étaient pas concernés. Ils se comportent à la manière du « spectateur passif ». Un crime violent est commis sous ses yeux, mais il n'intervient pas. Personne n'intervient. La passivité de chacun est confortée par l'inaction du groupe.

Popularisé par le sociologue américain Stanley Cohen, le passive bystander effect est bien connu en psychosociologie. Force est de constater qu'il s'applique merveilleusement bien au contexte environnemental québécois.

Pourquoi ? D'abord, parce que la menace du réchauffement semble moins grande au Québec qu'à l'étranger, au Bangladesh, à La Nouvelle-Orléans, à Amsterdam ou Venise. Les Québécois ne voient tout simplement pas le jour où le mercure débordera du thermomètre.

Pourtant, le Nunavik est au premier rang des victimes du dérèglement climatique. La température y augmente deux fois plus rapidement que dans le Québec méridional.

Par ailleurs, les Québécois se sont construit une image idéalisée d'eux-mêmes, ce qui leur permet à la fois de garder une distance face aux événements climatiques en cours et d'évacuer toute culpabilité liée à leur immobilisme. Forts du mythe du Québec vert, de l'hydroélectricité comme énergie propre et de leur parc automobile prétendument peu énergivore, ils vivent carrément dans une bulle. Leurs excès ne s'accompagnent ainsi d'aucune réprobation, sinon de la part de quelques fanatiques.

Et leurs gestes en faveur de l'environnement prennent l'allure de coups d'épée dans l'eau. Je peux bien changer une ampoule incandescente pour une fluocompacte, comme l'exigera Ottawa d'ici 2012, mais cela aura-t-il réellement une incidence ? Mon geste ne sera-t-il pas vain dans un contexte d'explosion de la production pétrolière en Alberta ?

Le drame climatique a beau se dérouler sous leurs yeux, les Québécois ne se sentent pas plus impliqués que les autres, moins plutôt. Les sacrifices qu'ils jugent acceptables lorsqu'ils répondent aux sondages ne semblent plus à la hauteur du problème une fois le téléphone raccroché. Envahi par un sentiment d'impuissance, le spectateur reste inactif et rejette la faute sur les autres. Après tout, ils ont planté le décor du crime. C'est donc à eux d'agir pour sauver la victime.

Comme l'a écrit l'auteur Stanislaus Lee, lors d'une avalanche, chaque flocon plaide non coupable.

Les solutions

Le virage vert promis n'a donc pas encore eu lieu au Québec. Que faire pour y remédier?

Embrassez une fois et pour toutes le concept du pollueur-payeur ou, en d'autres mots, demander aux Québécois d'assumer le vrai coût de leur impact sur l'environnement.

Dans le domaine des déchets, cela passerait par une modification de la tarification en vigueur, laquelle ne tient pas compte de la quantité de matières résiduelles générées.

En revanche, le système pay-as-you-throw, ajusté au poids des déchets ou au nombre de sacs jetés, permet aux ménages de réduire leur facture annuelle en expurgeant le plus possible leur sac à poubelle des matières recyclables ou compostables.

Il y a aujourd'hui au Canada 200 municipalités qui ont recours au principe de l'utilisateur-payeur, dont 150 en Ontario. Aux États-Unis, plus de 6 000 municipalités ont adopté ce principe. En Europe, le principe est largement répandu.

Pourquoi? Parce que partout les résultats ont été plus que probants : une réduction de la quantité de déchets pouvant atteindre 38 % et une augmentation idoine des matières récupérées.

Dans le domaine du transport, le principe du pollueur-payeur exige là aussi une nouvelle façon de voir la tarification. On peut bien rêver à l'improbable économie de l'hydrogène, miser sur les hybrides en feignant de croire qu'elles ne polluent pas, le pétrole continuera d'être pour des décennies à venir le carburant de choix. Il faut donc revoir nos façons de tarifier la conduite en appliquant le système pay-as-you-drive.

En un mot, il s'agit de faire payer les automobilistes au prorata de la distance parcourue chaque année. Le principe est d'une logique implacable : celui qui avale 10 000 Km par année doit payer moins cher que celui qui en parcourt le double.

Comment expliquer qu'à l'heure actuelle, les coûts de l'immatriculation sont les mêmes pour les gros conducteurs que pour les occasionnels? Que les polices d'assurances ne sont que peu ajustées aux kilomètres parcourus, le risque étant plus important pour les conducteurs fréquents? Ou que l'immatriculation et l'assurance sont le même prix pour tout le monde, alors que certains privilégient le transport en commun?

Si les questions sont nombreuses, les effets pervers de l'actuelle situation le sont encore plus, à commencer par le fait qu'il n'y a presque aucun incitatif à limiter ses déplacements en auto.

D'autant que le propriétaire d'une auto qui emprunte le transport en commun est perdant : il paye deux fois son déplacement. Une fois pour l'auto qui demeure stationnée dans son garage et une seconde pour l'autobus.

Dans le domaine de l'énergie, cette fois, le principe de l'utilisateur-payeur passe par une hausse des tarifs d'électricité (en d'autres mots, le pay-as-you-chauffe!).

Deux types de tarifs sont en vigueur au Québec et les deux sont parmi les plus avantageux du continent. Le client de Montréal, par exemple, est celui qui jouissait en 2006 du prix le plus bas sur le continent, tout de suite après celui de Winnipeg et de Vancouver.

«L'avantage hydroquébécois», comme l'appelle le gouvernement, est d'autant plus intéressant pour les clients – beaucoup moins pour l'actionnaire en eux – que le prix n'a pas suivi l'inflation ces dernières années. Rappelons que les tarifs d'électricité ont été gelés en 1998 pour une période de cinq ans, un gel qui a réellement fait diminuer le prix de l'électricité de 13,1 %.

Le problème, c'est que depuis 2003, la demande dépasse l'offre du «bloc patrimonial» (i.e. le volume maximal d'énergie, soit 165 TWh, fourni au prix fixe de 2,79 ¢/kWh). Et tous les kilowattheures additionnels sont achetés à fort prix par Hydro-Québec Distribution (début 2007, l'énergie achetée coûtait près du triple du prix de fourniture).

Si on veut éviter un autre Suroît, un autre Rupert, l'érection massive d'éoliennes ou le développement du nucléaire, il faut hausser les tarifs d'électricité, tout en les modulant pour les plus démunis. Cela aurait pour effet de sensibiliser la population aux limites de la ressource en plus de permettre au prix de refléter l'augmentation grandissante de la demande.

-30-