



Crédit photo : Wikipedia commons, sous la licence de Attribution-Share Alike 4.0 International

## Perspectives

# CHANGEMENT DE GOUVERNEMENT À QUÉBEC, CHANGEMENT DANS LA POLITIQUE CLIMATIQUE QUÉBÉCOISE ?

### Hugo Séguin

Fellow au Centre d'études et de recherches internationales de l'Université de Montréal (CÉRIUM)  
Doctorant au programme d'études environnementales  
Université de l'Oregon

### Alain Webster

Professeur à l'École de gestion  
Université de Sherbrooke

### Annie Chaloux

Professeure à l'École de politique appliquée  
Université de Sherbrooke

**L**a politique climatique québécoise a fait l'objet d'un remarquable consensus chez les acteurs politiques depuis l'adoption du premier Plan d'action sur les changements climatiques (PACC-1) en 2006. Quels que soient les partis politiques, au pouvoir comme dans l'opposition, ses grands objectifs et mesures phares n'ont jamais été remis en question. Jusqu'à l'élection d'octobre 2018, la dynamique politique québécoise encourageait les partis politiques à vouloir constamment faire plus, et mieux, que leurs adversaires, chacun se réappropriant à sa manière l'action climatique menée par les autres. En sera-t-il de même du gouvernement caquiste de François Legault, dont l'ADN identitaire et entrepreneurial semble de prime abord peu enthousiasmé par les questions environnementales et climatiques ?

Sur la base de ses récentes décisions et déclarations, le gouvernement Legault semble vouloir poursuivre lui aussi le consensus politique québécois sur les questions climatiques et adopter – tout en adaptant quelque peu dans la vision et le discours – les grands piliers de la politique climatique poursuivie depuis 2006, notamment : le marché du carbone lié à celui de la Californie, l'augmentation de l'offre de transports collectifs, la promotion des véhicules électriques et la poursuite d'une diplomatie climatique sur la scène internationale.

## Les bases de la politique climatique québécoise

L'appropriation de l'action climatique par le nouveau gouvernement du Québec s'inscrit dans la continuité du déploiement d'importantes politiques publiques depuis 2006, tant sur le plan interne que sur le plan international. Sous le gouvernement libéral de Jean Charest, le Québec s'est doté d'un plan d'action sur les changements climatiques (PACC-1) et d'une cible de réduction de ses GES de 6% sous les niveaux de 1990 pour 2012, une cible qui sera atteinte notamment par la mise en œuvre d'une série de mesures dans les secteurs des transports, de l'énergie, de l'agriculture, des matières résiduelles et des industries (2012b). Une redevance sur les hydrocarbures – une des toutes premières taxes carbone du continent – est aussi mise en place pour financer la mise en œuvre du plan d'action.

Au niveau international, dès 2008, le Québec se joint à la *Western Climate Initiative*, lancée par la Californie et d'autres États de l'Ouest américain, visant entre autres la mise en place d'un marché du carbone à travers l'Amérique du Nord. D'importantes délégations québécoises se présentent également aux Conférences internationales sur le climat sous l'égide des Nations Unies, les CdP. Le Québec se joint aussi à plusieurs réseaux internationaux d'États fédérés et de gouvernement locaux, dont NRG4SD (*Network of Regional Governments for Sustainable Development*) et le Climate Group, et il s'engage à mettre en œuvre, dans ses champs de compétence, les grands engagements internationaux sur le climat auxquels il souscrit (Chaloux et Séguin, 2012).

Alors que se prépare la 15<sup>e</sup> Conférence des Parties qui a lieu à Copenhague (CdP-15) en décembre 2009 et qui vise à donner suite aux engagements de 2012, le Québec adopte une nouvelle cible de réduction des gaz à effet de serre (GES), soit une réduction de 20% de ses émissions sous les niveaux de 1990 pour 2020 (Québec, 2009). Cet objectif, le plus ambitieux de l'ensemble de l'Amérique du Nord, est également plus exigeant que la cible de -17% sous les niveaux de 2005 présentée par le gouvernement fédéral. Cette nouvelle cible québécoise s'inscrira dans un nouveau plan d'action (PACC2020) présenté en 2012, à l'intérieur duquel on y trouve aussi la mise en place du marché du carbone, mesure phare de ce plan d'action, qui encadre à terme 85% de l'ensemble des émissions québécoises. Ce marché du carbone entrera en vigueur en 2013, et sera lié à celui de la Californie à partir de 2014.

Si trois changements de gouvernements ont lieu entre 2012 et 2014 (pensons à la défaite du Parti libéral de Jean Charest en 2012, l'arrivée d'un gouvernement du Parti québécois sous Pauline Marois pour une période de 18 mois, et le retour d'un gouvernement libéral sous Philippe Couillard en 2014), il n'en demeure pas moins que sur la question climatique, il n'y aura pas de changement de direction. Les gouvernements successifs poursuivront les politiques de leurs prédécesseurs. En 2015, alors que la Communauté internationale adopte l'Accord de Paris, le gouvernement du Québec bonifie sa cible de réduction d'émissions en faveur d'une diminution de 37,5% par rapport aux niveaux de 1990 pour 2030, une cible considérée ambitieuse par plusieurs acteurs des milieux environnementaux et scientifiques, s'approchant ainsi de celles avancées par l'Union européenne et la Californie à -40% par rapport aux niveaux de 1990 pour 2030 (Radio-Canada, 2015).

### Évolution des cibles de réduction des émissions de GES du Québec

✓ 6% SOUS LES NIVEAUX DE 1990 POUR 2012

✓ 20% SOUS LES NIVEAUX DE 1990 POUR 2020

✓ 37,5% SOUS LES NIVEAUX DE 1990 POUR 2030

✓ 80 À 95 % SOUS LE NIVEAU DE 1990 D'ICI 2050

Ces nouveaux engagements s'accompagnent par contre d'un certain essoufflement dans les réductions de GES observées dans la province (Environnement et Changement climatique Canada, 2019). Il semble bien que malgré les plans d'actions, les politiques et les engagements, les réductions d'émissions ne sont pas au rendez-vous, du moins pas aux niveaux espérés. Le secteur des transports, notamment, soit le principal secteur émetteur de GES, voit ainsi ses émissions augmenter de 21,3% depuis 1990 (Québec, 2018a). Ce constat oblige alors le gouvernement libéral de Philippe Couillard, en 2016, à revoir son approche dans le secteur des transports. Une nouvelle politique de mobilité durable se voulant très ambitieuse est adoptée en avril

2018 et prévoit des investissements massifs pour le transport collectif, l'électrification des transports et le transport actif (Québec, 2018b). Bien que certains estiment qu'elle arrive tardivement pour contribuer à l'atteinte de la cible de 2020, cette politique est néanmoins saluée par l'ensemble des acteurs du milieu des transports, qui souhaitent son maintien, alors que se dessine la campagne électorale d'octobre 2018. (Figure 1)

## Retour sur la campagne électorale québécoise : la CAQ en rattrapage sur la question climatique

**D**ans ce contexte de doutes quant à l'impact des efforts du Québec, l'élection d'un gouvernement caquiste à l'automne 2018 est venue encore une fois tester la solidité des grands piliers de la politique climatique québécoise, d'autant plus que ce parti n'avait manifesté que très peu d'intérêt pour l'environnement et le climat en campagne électorale. Une forte mobilisation écologiste en cours de campagne aura contribué à imposer l'enjeu climatique comme un des sujets de l'élection et à forcer les partis politiques à s'y intéresser. Peu préparée et prise de court sur cette question, la CAQ a dû reconnaître une fois élue que les changements climatiques constituaient bel et bien pour elle un angle mort qu'il lui fallait combler.

L'environnement s'est ainsi invité très rapidement comme priorité gouvernementale du nouveau gouvernement, derrière l'économie, l'éducation et la santé (Québec, 2018c). Déclarant qu'il avait pris acte des « sincères préoccupations des Québécois pour les défis environnementaux », le premier ministre Legault déclarait, au moment de la présentation du nouveau conseil des ministres, le 18 octobre 2018 : « on a bien reçu le message de la population pendant la campagne. On doit en faire plus pour lutter contre le réchauffement climatique, mais à notre façon pragmatique et en obtenant des résultats » (Legault [Radio-Canada info], 2018). Dès son entrée en fonction, le gouvernement Legault s'est donc voulu à la fois rassurant quant à la poursuite de l'action climatique du Québec, tout en signifiant son intention de se distinguer de ses prédécesseurs qu'il accuse rapidement d'avoir somme toute peu fait en matière de réductions des GES.

## Des politiques climatiques aux résultats mitigés

**C**e regard critique sur l'efficacité de la politique climatique du Québec n'est pas sans fondement et le bilan que l'on peut dresser apparaît mitigé.

Du côté du verre à moitié plein, notons un ensemble d'éléments positifs. Tout d'abord, reconnaissons les faibles niveaux d'émission de GES au Québec par rapport au reste du Canada. En baisse de 9,1% entre

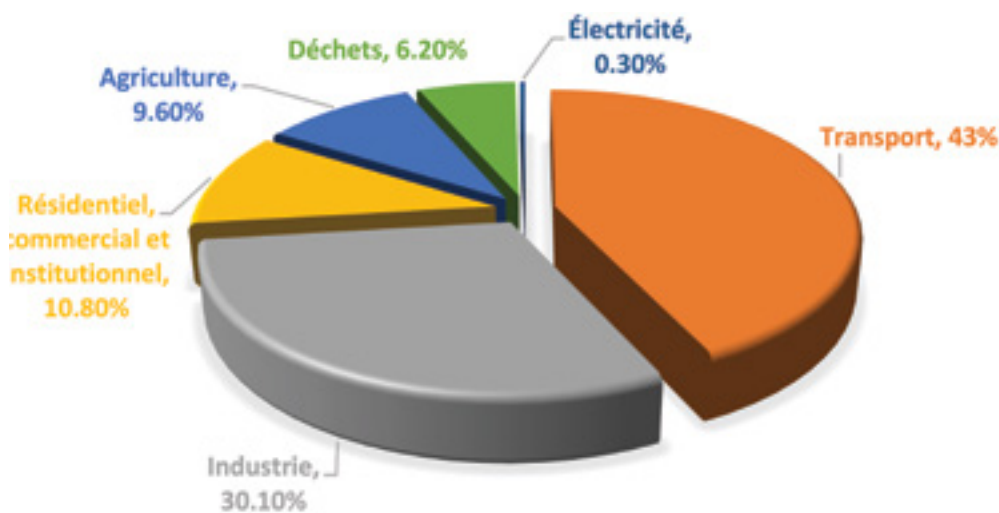


Figure 1. Émissions de GES au Québec par secteur d'activité (2016). Source : Québec (2018a)

1990 à 2016, les émissions québécoises apparaissent des plus enviables par rapport à une croissance de 21,1% dans le reste du Canada. Les émissions par habitant de 9,6 t éq. CO<sub>2</sub>/habitant sont également les plus faibles au Canada et sont près de 60% moins élevées que la moyenne dans le reste du Canada qui, elles, s'élèvent à 22,3 t éq. CO<sub>2</sub>/habitant (Québec, 2018a). Ce bilan très favorable s'explique en grande partie par la part significative de l'hydroélectricité dans le bilan énergétique. Avec une proportion d'énergie renouvelable de 99% dans la production d'électricité et de 44% dans la consommation totale d'énergie (Whitmore et Pineau, 2018), le Québec possède un bilan exceptionnel en ce qui concerne la part du renouvelable.

L'appui de plus en plus marqué dans l'opinion publique en faveur d'une stratégie de réduction des émissions de GES constitue un autre élément positif important. Ainsi, selon un sondage effectué par Mainstreet en 2018, c'est au Québec que l'on retrouve la plus forte proportion de citoyen.ne.s se disant convaincu.e.s que les changements climatiques sont réels et causés par l'activité humaine (84,7%) et que les entreprises devraient payer si elles polluent l'environnement (86,9%). L'intérêt porté à des approches de mobilisations citoyennes comme celle du Pacte ([www.pacte.ca](http://www.pacte.ca)) et de l'initiative La planète s'invite à l'université illustrent bien cette tendance de fond observable au Québec.

Il faut également mentionner dans ce bilan positif ce que nous pourrions qualifier de *cohérence de l'État*, alors que trois gouvernements québécois successifs ont maintenu globalement les mêmes cibles ambitieuses de réduction des émissions et le même cadre de tarification à travers le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission. Cela est fondamental pour plusieurs investisseurs publics et privés qui ont besoin d'une prévisibilité des orientations gouvernementales en matière d'émission et de tarification, réduisant ainsi l'incertitude sur le prix du carbone et favorisant le déploiement d'investissement à bas carbone. La comparaison avec l'Ontario – qui voit sa politique climatique démantelée avec l'arrivée du conservateur Doug Ford – illustre, malheureusement par la négative, les impacts d'une absence de cohérence au-delà des lignes partisanes à la suite d'un changement de gouvernement.

Du côté du verre à moitié vide, le Québec est une des juridictions les plus énergivores au monde après les États-Unis et le Canada. Cela s'explique en partie par la forte présence des ressources naturelles dans le secteur industriel, le climat rigoureux et la superficie du territoire. Mais cela reflète également un potentiel significatif d'efficacité énergétique encore non exploité. Sur le plan plus spécifique des GES, le secteur des transports reste le secteur prédominant.

La forte croissance de la vente des camions légers est préoccupante; il se vend, depuis 2015, plus de camions légers au Québec que d'automobiles. Les émissions du secteur des transports de marchandises sont également en très forte croissance (Québec, 2018a). La politique de mobilité durable et la loi favorisant la vente de véhicules à zéro émission (VZE) sont à leurs phases initiales et devront donner des résultats positifs si le Québec veut atteindre ses cibles.

Aussi, il faut mentionner la difficulté de réduire les émissions depuis quelques années et donc d'atteindre la cible prévue de 2020. De 2014 à 2017, les émissions de GES stagnent à près de 78 Mt éq. CO<sub>2</sub>, une situation qu'accompagne un certain relâchement dans le déploiement de mesures climatiques. Ainsi, prenant acte de cet essoufflement, le bilan de mi-parcours du PACC 2020, publié en 2018, précise qu'il est notamment « nécessaire de recentrer les investissements sur les objectifs de réduction des émissions de GES et d'adaptation aux impacts des changements climatiques » (Québec, 2018d). Bref, il semble que la politique climatique québécoise ait manqué de souffle au cours des dernières années et les émissions ont cessé de décroître comme prévu. Parallèlement, de nombreuses critiques ont pointé du doigt la gouvernance et la gestion du Fonds vert, où transitent des revenus annuels de plusieurs centaines de millions de dollars tirés du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission (SPEDE). Les impacts mitigés et même décevants du réinvestissement de ces revenus, notamment dans le secteur des transports, ont également alimenté la critique et ont forcé le débat autour de la nécessité de réformer la gouvernance du Fonds vert.

---

## LE SYSTÈME DE PLAFONNEMENT ET D'ÉCHANGE DE DROITS D'ÉMISSION (SPEDE) AU QUÉBEC

*La tarification du carbone au Québec s'opère via le SPEDE, ou « marché du carbone ».*

*Dans le cadre d'un SPEDE, le gouvernement fixe le niveau maximal d'émission qu'il juge acceptable, répartit ces droits d'émission entre les différentes sources d'émission, permet un échange de ces droits entre les émetteurs dans le respect du plafonnement global, et s'assure que le niveau total des émissions respecte les droits d'émission émis. Il s'agit donc d'une approche relativement complexe qui nécessite plusieurs décisions réglementaires effectuées dans le cadre de la loi sur la qualité de l'environnement. Nous sommes donc très loin de l'image d'un droit de polluer associé, dans certains*

discours publics, à un retrait de l'État de la gestion de l'environnement.

Il s'agit d'un instrument économique qui, comme la taxation, permet de minimiser les coûts de la réduction des émissions de GES en favorisant la réduction là où il est le moins coûteux de le faire en premier. Si la taxation suppose que l'État fixe un prix sur le carbone et que ce prix induit une réduction des émissions, le SPEDE suppose cependant que l'État fixe d'abord la réduction souhaitée des émissions, via le plafonnement des émissions, et cette réduction induit un prix sur le carbone.

Le SPEDE est implanté en 2013 pour les secteurs industriels et pour la production d'électricité dans le cas des entreprises émettant plus de 25 000 t éq. CO<sub>2</sub>. En 2015, la redevance sur les carburants et combustibles fossiles, en vigueur depuis 2007, est abolie et ce secteur est alors également soumis au SPEDE. Pleinement déployé, ce système est alors doté, pour les secteurs soumis à cette réglementation, d'un plafonnement des émissions de 65,3 Mt, soit 83% des émissions totales de GES du Québec en 2015. Il s'agit ainsi d'un des systèmes de plafonnement doté de la plus large couverture des émissions.

Conformément à l'objectif 2030 du gouvernement du Québec qui suppose une réduction de 24 Mt des émissions de GES par rapport aux émissions de 2015, le décret gouvernemental détermine une décroissance progressive du plafonnement des émissions de plus de 20 Mt pour le fixer, en 2030, à 44 Mt. (Figure 2)

Dès la mise en œuvre du système, un prix plancher a été fixé pour la vente aux enchères des droits d'émission et

un mécanisme d'indexation automatique a été également adopté. Le gouvernement met en vente annuellement les unités d'émission lors de quatre ventes aux enchères. Le prix final d'une unité de droits d'émission lors de la vente aux enchères de mai 2019 s'élevait à 23,48\$. Depuis la mise en œuvre du système, la vente aux enchères a généré des revenus de 3,4 milliards de dollars. L'ensemble des revenus est versé au Fonds vert (renommé aujourd'hui le Fonds d'électrification et de changements climatiques) pour financer les diverses mesures du plan d'action sur les changements climatiques. Il n'y a pas ici de mécanismes formels de compensation. Toutefois, 60% des revenus doivent être dédiés au secteur des transports contribuant ainsi à l'élargissement de l'offre de transport en commun. Ce fonds fait l'objet actuellement d'une réforme en profondeur.

Tout système de plafonnement des émissions nécessite la mise en œuvre de mécanismes d'allocation initiale des droits d'émission. Deux mécanismes sont en vigueur pour le SPEDE. Parce que les émetteurs industriels québécois sont exposés à une concurrence nationale et internationale où le prix du carbone est faible ou inexistant, ils reçoivent gratuitement plus de 90% de leurs unités d'émission de GES pour favoriser le maintien de leur compétitivité et limiter le risque de « fuites de carbone ». L'attribution est basée sur des normes d'intensité sectorielles et varie donc selon le niveau de production. L'attribution gratuite est réduite graduellement en distinguant les émissions en provenance de la combustion de celles en provenance des procédés de production. Pour le secteur des carburants et combustibles fossiles, les émetteurs doivent acheter 100% de leurs unités d'émission.



Figure 2. Plafonds d'unités d'émission. Adapté de Gazette officielle du Québec (2012; 2017)

*Les entreprises doivent détenir un droit d'émission pour chacune des tonnes de GES qu'elles émettent. Ce droit d'émission peut donc provenir de l'allocation initiale gratuite effectuée annuellement par le gouvernement, de l'achat d'un droit supplémentaire lors d'une vente aux enchères, de l'achat auprès d'une autre entité participante à ce marché lorsque cette dernière peut réduire ses émissions à faible coût ou encore de l'achat de crédits compensatoires pour un maximum de 8% de ses besoins. Ces crédits découlent d'une réduction des émissions vérifiée et conforme aux protocoles réglementaires pour des secteurs non soumis à la réglementation du SPEDE.*

*La vérification de la conformité s'effectue sur une période triennale. Les émetteurs doivent posséder, pour chaque période de conformité de trois ans, un nombre de droits d'émission équivalent à leurs émissions effectuées au cours de cette période. Ces droits d'émission sont remis au gouvernement à la fin de la période de conformité et chaque droit d'émission ne peut donc être utilisé qu'une fois pour compenser une tonne d'équivalent CO<sup>2</sup>.*

*L'une des particularités du système québécois est qu'il est lié depuis 2014 à celui de la Californie, créant ainsi le marché du carbone de la Western Climate Initiative (WCI), le plus important marché du carbone en Amérique du Nord et le premier à avoir été conçu et à être géré par des gouvernements infranationaux de pays différents. Ce marché du carbone permet le partage des frais de fonctionnement, facilite la surveillance du marché et assure aux entreprises québécoises un accès à un marché de droits d'émission dynamique. En contrepartie, cela pose la question de la pertinence d'éventuel achat de droits d'émission à un coût plus faible provenant de ce marché américain plutôt que le développement de l'innovation pour favoriser la réduction des émissions sur le territoire québécois.*

*Le SPEDE constitue donc un instrument performant permettant non seulement l'utilisation d'un incitatif de marché provenant de la tarification, mais également une contrainte physique limitant de façon absolue les émissions par le mécanisme de plafonnement des droits d'émission. En contrepartie, et comme le souligne le Commissaire au développement durable, « un manque d'information relative au marché, aux résultats découlant de la mise en place de celui-ci ou à l'utilisation des fonds recueillis pourrait nuire à son acceptabilité sociale. » (VGQ, 2016, p. 3)*

## Une politique climatique à la sauce caquiste

C'est dans ce contexte d'évaluation plutôt critique de l'action climatique québécoise que le premier ministre s'empresse, dès le discours d'ouverture du 28 novembre 2018, de lancer deux messages complémentaires. Le nouveau gouvernement du Québec poursuivra tout d'abord une politique climatique déterminée, axée sur les résultats. C'est ainsi qu'il réaffirme l'engagement du Québec à demeurer au sein du marché du carbone avec la Californie, de même qu'à poursuivre d'ambitieux investissements en matière de transports collectifs, deux pièces maîtresses de la politique climatique québécoise. Par contre, le gouvernement Legault se montre critique envers le bilan du précédent gouvernement, qu'il accuse de n'avoir eu « aucun plan sérieux, aucun plan chiffré » et d'avoir négligé la gestion du Fonds vert. Il se montre également sceptique quant à la capacité du Québec de respecter ses engagements de 2020. Dans ce contexte, il demande un bilan de l'action climatique du Québec qui servira de base à l'adoption de mesures pour réduire les émissions de GES pour 2030 (ASSNAT, 2018). Bref, le nouveau gouvernement cherche une façon bien à lui de s'approprier la lutte aux changements climatiques et de se présenter en leader sur cette question.

En matière de gouvernance, le gouvernement Legault rapatrie en juin 2019 au sein du ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques, ainsi que du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, les fonctions de planification et de suivi auparavant confiées à des organismes publics externes comme le Conseil de gestion du Fonds vert et Transition Énergétique Québec (Québec, 2019a). Ce choix s'explique par l'objectif d'exercer un plus grand contrôle sur la mise en œuvre de la politique climatique et les importantes sommes qui lui sont consacrées.

Le nouveau gouvernement réussit également à s'approprier le dossier climatique à travers l'idée « d'électrifier le Québec », une vision qui lui permet de réconcilier son ADN entrepreneurial avec l'impératif de réduire les émissions de GES. Cette vision sera lancée en mai 2019, lors du Conseil général de la CAQ sous le thème de l'économie verte. À cette occasion, le premier ministre Legault endosse résolument les objectifs climatiques du Québec à l'horizon 2030 et s'engage à déployer les efforts pour y arriver, qui reposeront en bonne partie sur l'électrification des transports, des bâtiments et des industries. De cette façon, indique-t-il, « en remplaçant le pétrole qu'on importe par notre électricité, on fait d'une pierre deux coups : on réduit

nos émissions de GES et on s'enrichit » (Discours au Conseil général, 26 mai 2019). À cette idée s'ajoute celle d'augmenter de façon importante les exportations d'électricité renouvelable, de façon à augmenter les revenus d'Hydro-Québec et de réduire les émissions de GES des centrales thermiques au sud de la frontière.

Cette vision devra se traduire dans un nouveau Plan, baptisé Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC), dont la responsabilité est confiée au ministre de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques. Le gouvernement en structure l'élaboration autour d'une grande consultation à trois volets, soit : 1) la constitution de groupes de travail thématiques, composés de quelque 75 représentant.e.s de la société civile, de jeunes, d'entreprises et d'expert.e.s chargé.e.s d'identifier des mesures phares qu'il conviendrait d'intégrer au PECC ; 2) la tenue d'une tournée régionale portant sur la lutte aux changements climatiques et la prospérité économique et 3) la tenue d'une consultation en ligne du public. Les résultats de ces consultations doivent alimenter la rédaction du PECC par le gouvernement, dont la sortie est prévue au début de 2020 (Québec, 2019b).

## En conclusion

Il semble que l'arrivée d'un nouveau gouvernement caquiste n'aura en rien remis en question le solide consensus politique québécois autour de l'impératif de déployer des mesures coûteuses en matière de lutte aux changements climatiques. Par-delà l'adoption d'une vision plutôt novatrice – l'électrification du Québec – et quelques réaménagements administratifs touchant la gestion des politiques climatiques, le gouvernement de François Legault poursuit à toutes fins pratiques les politiques mises en place par les gouvernements qui l'ont précédé. Cette cohérence se double d'une résilience politique alors que la continuité des politiques climatiques ailleurs dans le monde est bien souvent malmenée par l'alternance des partis politiques, comme ce fut le cas notamment en Ontario, en Alberta, aux États-Unis et en Australie, entre autres.

Quoi qu'il en soit, après presque deux siècles de croissance économique tributaire en bonne partie d'une énergie fossile abondante et à faible coût, nous avons l'obligation de faire une transition énergétique massive en près de trois décennies. Le défi est colossal à l'échelle mondiale, nationale et individuelle. Il pose, ici comme ailleurs, la question de l'ampleur de l'investissement à effectuer par la génération actuelle pour éviter des conséquences néfastes pour les générations à venir et le choix des meilleures stratégies pour optimiser cette transition.

**ASSNAT. (2018, 28 novembre).** 42<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session. *Journal des débats de l'assemblée nationale*, 45(2). Repéré à <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/assemblee-nationale/42-1/journal-debats/20181128/230623.html>

**Chaloux, A. et Séguin, H. (2012).** États fédérés et mise en œuvre de traités climatiques internationaux: le cas du Québec. *Revue de droit de l'Université de Sherbrooke*, 41(3), 607-632.

**Environnement et Changement climatique Canada. (2019).** *National Inventory Report 1990-2017. Greenhouse Gas Sources and Sinks in Canada*. Repéré à [http://data.ec.gc.ca/data/substances/monitor/canada-s-official-greenhouse-gas-inventory/NIR\\_-\\_EN\\_-\\_Chapter\\_8\\_-\\_Recalculations\\_and\\_Improvements.pdf](http://data.ec.gc.ca/data/substances/monitor/canada-s-official-greenhouse-gas-inventory/NIR_-_EN_-_Chapter_8_-_Recalculations_and_Improvements.pdf)

**Gazette officielle du Québec. (2012).** 19 décembre, 144<sup>e</sup> année, 51.

**Gazette officielle du Québec. (2017).** 31 août, 149<sup>e</sup> année, 35A.

**Legault, F. [Radio-Canada info] (2018, 18 octobre).** Discours du Premier ministre. Repéré à <https://www.youtube.com/watch?v=BlqpcwNjJBU>

**Québec. (2008).** *Le Québec et les changements climatiques: un défi pour l'avenir: plan d'action 2006-2012*. Repéré à [http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/plan\\_action/2006-2012\\_fr.pdf](http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/plan_action/2006-2012_fr.pdf)

**Québec. (2009).** *Cible de réduction des émissions de GES. Avec une cible de -20% pour 2020, le Québec est un leader dans la lutte aux changements climatiques: Communiqué de presse*. Repéré à <http://www.mddep.gouv.qc.ca/infuseur/communiqu.asp?no=1591>.

**Québec. (2012a).** *Le Québec en action. Vert 2020*. Québec: Gouvernement du Québec.

**Québec. (2012b).** *Plans d'action sur les changements climatiques: Bilan 2012-2013*. Québec: Gouvernement du Québec.

**Québec. (2018a).** *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990*. Québec: Gouvernement du Québec.

**Québec. (2018b).** *Politique de mobilité durable – 2030: Transporter le Québec vers la modernité*. Québec: Gouvernement du Québec.

**Québec. (2018c).** Un gouvernement proche des Québécois. Repéré à <https://www.quebec.ca/premier-ministre/actualites/detail/un-gouvernement-proche-des-quebecois-1/>

**Québec. (2018d).** *Bilan mi-parcours: Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*, Québec: Gouvernement du Québec.

**Québec. (2019a).** *Le gouvernement du Québec dévoile sa vision pour la gouvernance du Fonds vert et de la transition énergétique: Communiqué de presse*. Repéré à <http://www.environnement.gouv.qc.ca/infuseur/communiqu.asp?no=4181>

**Québec. (2019b).** *Le ministre Benoit Charrette annonce un exercice sans précédent pour élaborer le prochain Plan d'électrification et de changements climatiques: communiqué de presse*. Repéré à <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/le-ministre-benoit-charrette-annonce-un-exercice-sans-precedent-pour-elaborer-le-prochain-plan-d-electrification-et-de-changements-climatiques-855-723290.html>

**Radio-Canada (2015, 27 novembre).** Réduction des GES: Québec vise 37,5% d'ici 2030. *Ici Radio-Canada*. Repéré à <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/752227/quebec-ges-gaz-effets-de-serre-2030-objectif-reduction-environnement>

**Vérificateur général du Québec. (2016).** *Marché du carbone: portrait et enjeux. Rapport du commissaire au développement durable*. Repéré à [https://www.vgq.qc.ca/fr/fr\\_publications/fr\\_rapport-annuel/fr\\_2016-2017-CDD/fr\\_Rapport2016-2017-CDD-Chap04.pdf](https://www.vgq.qc.ca/fr/fr_publications/fr_rapport-annuel/fr_2016-2017-CDD/fr_Rapport2016-2017-CDD-Chap04.pdf)

**Whitmore, J. et Pineau, P.-O. (2018).** *État de l'énergie au Québec 2019*. Repéré sur le site de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie. HEC Montréal: [http://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2018/12/EEQ2019\\_WEB.pdf](http://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2018/12/EEQ2019_WEB.pdf)