



Mémoire

Présenté devant
la Commission des transports et de l'environnement
dans le cadre des consultations particulières
et auditions publiques sur le document
de consultation intitulé :

Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030

Par :

Jean Simard

Président et chef de la direction

Anik Dubuc

Vice-présidente, Développement durable

Le 21 octobre 2015

L'Association de l'aluminium du Canada (AAC) remercie la Commission des transports et de l'environnement de prendre en considération son opinion dans cette discussion visant à déterminer la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030.

L'AAC et l'industrie

L'Association de l'aluminium du Canada est un organisme à but non lucratif qui a pour mission de représenter l'industrie canadienne de l'aluminium auprès de la population, des pouvoirs publics, des utilisateurs réels et potentiels d'aluminium, ainsi que des autres intervenants de la vie économique.

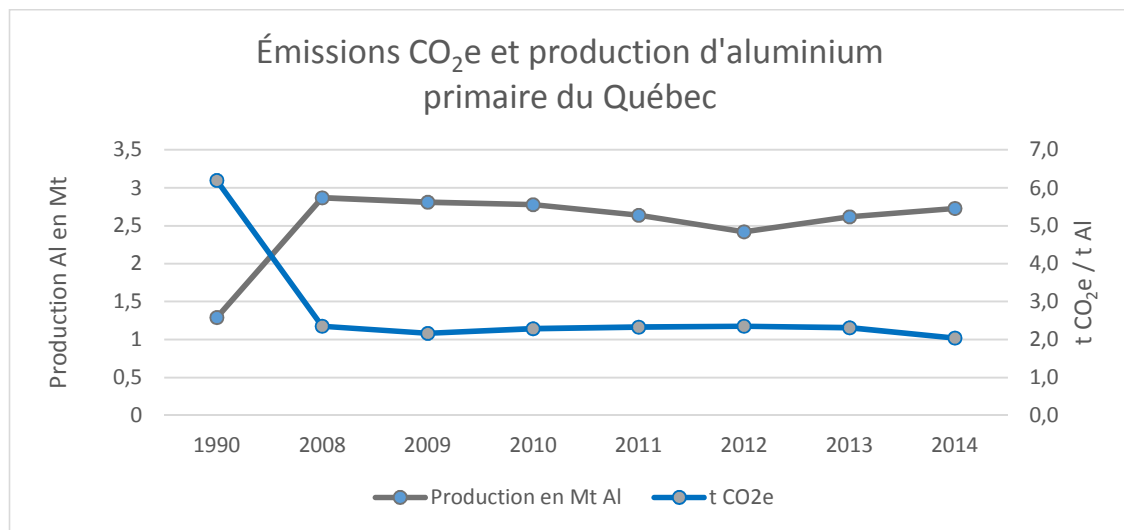
L'AAC regroupe les trois producteurs canadiens d'aluminium de première fusion : Alcoa, Aluminerie Alouette et Rio Tinto. **Elle est surtout active au Québec, où se retrouve 90 % de la production canadienne d'aluminium de première fusion.**

L'industrie québécoise de l'aluminium est la quatrième en importance au monde avec une production annuelle de près de 3 millions de tonnes d'aluminium de première fusion et **soutient près de 9 000 emplois parmi les mieux rémunérés de l'industrie manufacturière.** Autour de cette industrie gravitent par ailleurs quelque 4 500 fournisseurs de toutes sortes qui contribuent à leur tour au dynamisme économique du Québec et de ses régions. L'industrie de l'aluminium représente à elle seule environ 8 % des exportations québécoises, disputant d'une année à l'autre le premier rang des exportateurs québécois avec l'industrie aérospatiale.

Introduction

L'AAC appuie la lutte aux changements climatiques et rappelle à la Commission que l'industrie de l'aluminium a déjà apporté une contribution exceptionnelle au bilan québécois. Par rapport à l'année de référence 1990, **l'industrie de l'aluminium a doublé sa production tout en diminuant de 30 % ses émissions totales en tonnes de CO₂ équivalent, réduisant ainsi l'intensité de ses émissions de 67 %**. Cela a été rendu possible par le déploiement de nouvelles technologies et une politique d'investissements significatifs au cours des dernières années.

Émissions CO₂e liées à la production d'aluminium primaire au Québec

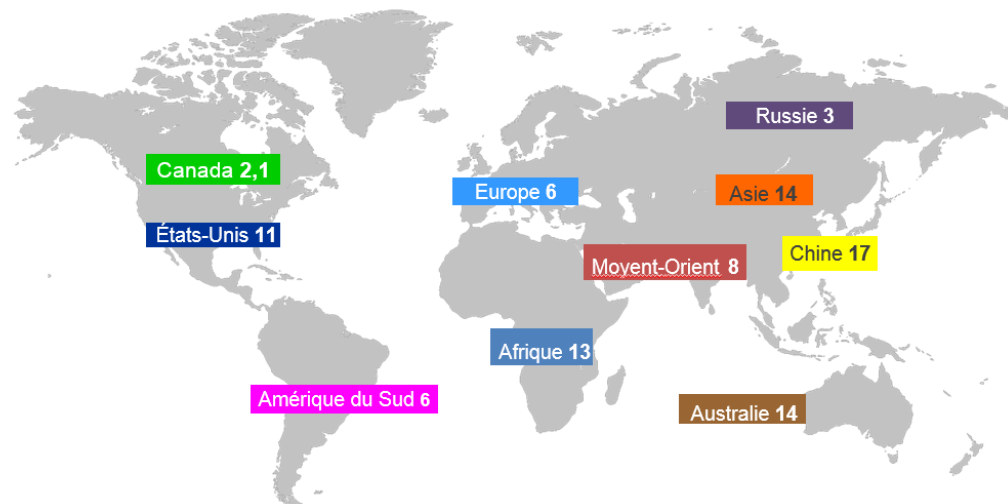


Pendant ce temps, les émissions du Québec dans le secteur des transports n'ont jamais cessé de croître, augmentant de 32,4 % depuis 1990. Depuis 20 ans en effet, tous les efforts de réduction du secteur industriel ont été complètement effacés par la croissance des émissions dans les transports routiers. Pendant que les industries québécoises et les alumineries diminuaient leurs émissions de 6,5 millions de tonnes, le secteur du transport routier, en particulier les VUS, les camionnettes et les camions de marchandises, a augmenté les siennes de 6,7 millions de tonnes.

En ce qui la concerne, l'industrie de l'aluminium invite la Commission à faire preuve de discernement dans l'établissement de la cible 2030 et surtout, dans la stratégie pour l'atteindre. **Le Québec produit déjà l'aluminium ayant la plus faible empreinte carbone de la planète et l'utilisation de l'aluminium est une solution dans la lutte aux changements climatiques.**

Taux d'émissions de CO₂ liées à la production primaire d'aluminium

En tonnes de CO₂e par tonne de production d'aluminium



Réf : AAC et IAI 2014

Le gouvernement doit tenir compte de ces considérations à la fois environnementales, économiques et stratégiques dans l'application de ses objectifs de réduction. Il doit aussi reconnaître que c'est maintenant à certains secteurs, en particulier celui des transports, de faire à leur tour leurs efforts de réduction. Le secteur de l'aluminium ne peut pas faire les frais de l'inaction qui dure depuis trop longtemps dans ce secteur.

En termes de réduction des GES, la production d'aluminium primaire au Québec est à la limite de ce que permet la technologie. **Lui demander une contribution supplémentaire aurait un effet inverse à l'objectif premier de réduire les émissions de GES à l'échelle planétaire en compromettant la réalisation de projets de croissance et en ouvrant la porte à de l'aluminium produit à l'étranger, qui est jusqu'à 7 fois plus émetteur en GES que l'aluminium produit au Québec.**

1. Le Québec et la lutte aux changements climatiques

Le Québec a décidé il y a déjà plusieurs années de joindre les sociétés du monde qui s'attaquent à la lutte contre les changements climatiques. L'industrie de l'aluminium est depuis le début solidaire de cette vision qui en est une de progrès.

L'action déterminée du Québec lui a notamment permis d'être la seule société nord-américaine à avoir atteint à la fin 2012 une réduction de 8 % de ses émissions de CO₂ par rapport à 1990, soit une réduction supplémentaire de 2 % de la cible fixée à 6 % dans le cadre du Protocole de Kyoto.

Dans cette longue marche vers la décarbonisation de l'économie, le gouvernement a fixé la cible d'une réduction de 20 % des émissions de GES pour l'année 2020. Au centre des initiatives mises de l'avant pour atteindre cet objectif se trouve le Système de plafonnement et d'échange des

émissions, le SPEDE, un système qui intègre un marché réglementé du carbone Québec-Californie auquel se joindra prochainement l'Ontario. C'est par les règles de ce système que sont déterminées jusqu'en 2020 les allocations gratuites des industries émettrices de plus de 25 000 tonnes de CO₂ équivalent, en tenant compte des performances spécifiques ou sectorielles des années 2007 à 2010.

Jugée ambitieuse pour l'époque, la cible de réduction de 20 % en 2020 ne pourra toutefois être atteinte que par l'achat de crédits carbone. Selon les données disponibles à ce jour, la réduction réelle des émissions effectuées au Québec sera d'environ 12 %. Si l'effet global est le même, l'achat de crédits carbone représente toutefois une sortie d'argent du Québec. Il aurait été préférable de mettre en place des mécanismes favorisant l'innovation et la commercialisation de nouvelles technologies développées au Québec. On aurait pu ainsi amorcer plus rapidement un virage dans la réduction des émissions de GES provenant du secteur des transports en préconisant, à l'instar d'autres régions de la planète, l'allègement du poids des véhicules par l'utilisation de matériaux performants comme l'aluminium. Ce sera pour le Québec, 8 ans d'opportunités manquées au profit de la Californie.

Le Québec, en collaboration avec ses partenaires de la Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada, a évoqué l'objectif à long terme d'une réduction de 80 % des émissions de GES à l'horizon 2050. Un tel objectif ne sera possible que par le recours massif à des changements majeurs de comportement et à des technologies qui n'existent pas encore, qui sont en gestation ou au mieux dont la commercialisation ne cadre pas dans une économie de marché.

Alors que la fixation de la cible intermédiaire 2030 devient ainsi capitale pour mobiliser les acteurs économiques, gouvernementaux et les citoyens vers une économie plus verte, il faut éviter de revivre l'histoire malheureuse des matières récupérées pour le recyclage que l'on suit jusqu'au dépotoir. À l'heure actuelle, notamment en raison du peu de crédits compensatoires disponibles dans la province, le Québec fait face à une sortie de capitaux importante. Afin d'éviter l'effet démobilisateur, le gouvernement doit s'engager à maximiser les efforts et investissements sur son territoire.

2. L'apport du secteur industriel et particulièrement de l'industrie de l'aluminium à la réduction des GES

Alors que le secteur industriel québécois est souvent vu comme un grand émetteur de GES, ce sont les usines du Québec qui, jusqu'à maintenant, participent activement à l'effort québécois en matière de lutte aux changements climatiques.

Dans l'ensemble, le secteur industriel québécois a déjà réduit ses émissions de GES de plus de 20 % par rapport à 1990 grâce à des investissements dans la modernisation des installations ainsi que par certaines fermetures d'entreprises.

L'industrie de l'aluminium et la réduction des GES, un bilan très positif

L'industrie de l'aluminium a largement contribué à la réduction des GES du Québec. Les alumineries québécoises ont été proactives en concluant deux ententes volontaires avec le gouvernement du Québec portant précisément sur la réduction de leurs émissions de GES.

La première entente couvrant la période 2002-2007 avait un objectif de réduction de 200 000 tonnes de CO₂e; la seconde couvrant la période 2008-2012 avait un objectif de 150 000 tonnes de CO₂e supplémentaires.

Les résultats des réductions de GES suite à ces ententes ont dépassé les objectifs ambitieux établis. Les seules réductions effectuées par le secteur de l'aluminium dans une de ses deux ententes volontaires ont engendré des réductions plus importantes que ce que cherche à obtenir le gouvernement du Québec dans son plan d'action sur l'électrification des transports 2015-2020. Nous avons livré la marchandise, et même plus.

Dans la foulée des ententes volontaires, l'intensité des émissions de GES provenant de la production d'aluminium a connu une régression constante pour représenter aujourd'hui une réduction de 67 % par rapport à ce qu'elles étaient en 1990. Les émissions en tonne absolue ont ainsi été réduites de 30 %, représentant près de 2,5 millions de tonnes de CO₂ équivalent soit la quantité de CO₂e émise par le parc automobile de la région de Montréal en une année.

À l'horizon 2020, les efforts requis à l'atteinte de la réduction de 20 % sont déjà d'autant plus contraignants que les résultats attendus par le SPEDE sont basés sur les performances des industries entre les années 2007 et 2010. C'est donc une période où le secteur de l'aluminium avait déjà réalisé des réductions pour atteindre ses engagements volontaires dans la lutte contre les changements climatiques du Québec.

Ainsi, les usines québécoises se sont mobilisées, modernisées, renouvelées, comme en témoigne, notamment, la fermeture au Québec des sites utilisant la technologie Söderberg. C'est donc par un savoir-faire de plus de 100 ans et par des investissements dans l'excellence opérationnelle et l'évolution technologique que des résultats aussi importants ont pu être atteints, et cela, de pair avec une production qui a doublé.

3. L'aluminium à faible empreinte carbone du Québec; une industrie à la limite de la technologie

Grâce à, à ses investissements et à ses modernisations, le parc d'usines de l'industrie québécoise de l'aluminium se maintient au premier rang des performances mondiales. Ce leadership, couplé à l'énergie propre du Québec, fait de l'aluminium produit chez nous, celui ayant la plus faible empreinte carbone de la planète.

L'aluminium québécois est produit présentement selon un taux d'environ 2 tonnes CO₂e par tonne d'aluminium. Ce taux inclut les émissions directes liées au procédé de même que les émissions indirectes issues de la génération d'électricité dont se sert l'industrie. C'est jusqu'à 7 fois moins d'émissions de GES que l'aluminium produit à l'étranger.

Pour le Québec, c'est un atout extraordinaire, dans la perspective où la demande d'aluminium dans le monde est appelée à doubler d'ici 2030, de façon soutenue et à long terme.

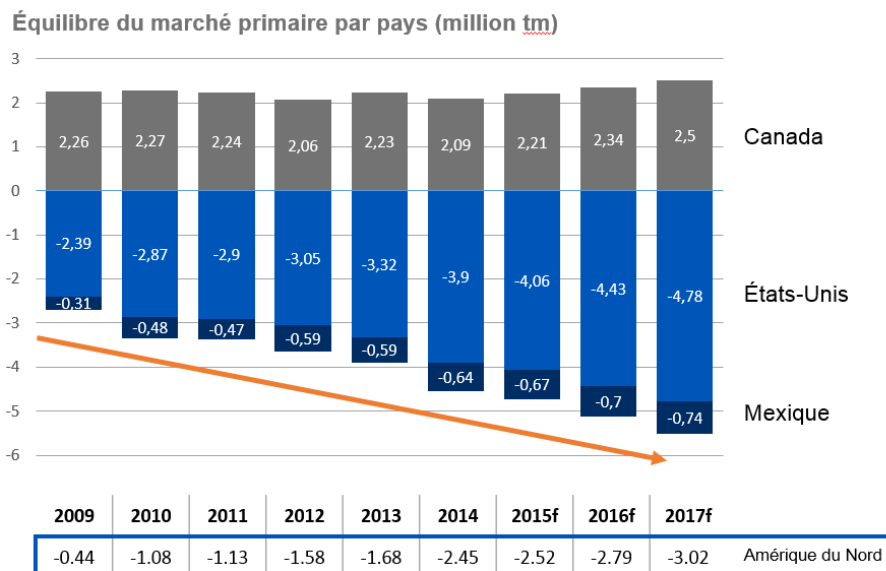
L'aluminium est en fait une solution dans la lutte contre les changements climatiques. Parce qu'il est léger et résistant, son utilisation accrue dans la fabrication d'automobiles, de trains et d'avions, permet de réduire les émissions associées au secteur des transports.

En outre, l'aluminium est recyclable à l'infini et ne se détériore pas. Ce cycle de vie inaltérable ajoute à ses atouts économiques et environnementaux.

L'industrie de l'aluminium est donc promise à un brillant avenir. Le Québec a un choix stratégique à faire. Il doit réaliser qu'il détient une solution dont le monde aura un besoin croissant. Déjà, la hausse de l'utilisation de l'aluminium par les manufacturiers nord-américains de l'automobile crée une demande qui dépasse la production. Si on ne saisit pas cette occasion de bien positionner la production du Québec au plan mondial, ce seront des tonnes d'un aluminium étranger et plus émetteur de GES qui entreront sur nos marchés (référence au graphique de la section 4).

Le graphique ci-dessous illustre la tendance du déficit en aluminium primaire en Amérique du Nord à court terme. Cette situation nous mène au constat suivant : à certaines conditions, plus l'aluminium mondial est produit au Québec, à faible contenu carbone, moins de GES sont émis dans le monde. Le Québec pourrait ainsi délibérément miser sur la croissance de la production d'aluminium au cours des prochaines décennies, malgré que cela entraîne une hausse des émissions du secteur. Ce faisant, la croissance des émissions de notre secteur demeurerait compatible avec les objectifs de réductions planétaires de GES.

Déficit en aluminium primaire en Amérique du Nord



Source : © HARBOR Aluminum Intelligence Unit 2015

L'industrie québécoise de l'aluminium peut difficilement faire plus

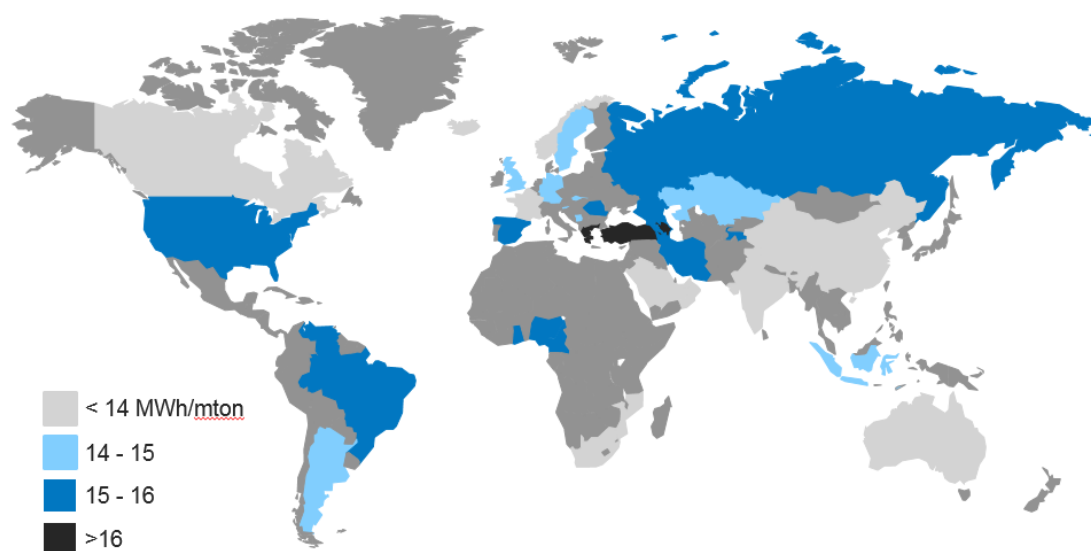
On doit voir la contribution de l'industrie de l'aluminium à la lutte contre les changements climatiques en deux temps. D'abord, elle a fait le poids en réduisant massivement ses émissions et maintenant, elle peut faire la différence en fournissant le matériau requis à l'allègement des transports, principal foyer d'émissions de GES.

L'industrie québécoise de l'aluminium peut difficilement faire plus en matière de réduction d'émissions de GES puisque plus de 92 % de ces émissions totales sont des émissions dites de procédé fixe. Ces émissions ne peuvent être éliminées ou réduites. Les émissions de procédé non fixe et les émissions de combustion composent moins de 8 % des émissions, soit une partie infime sur laquelle des réductions minimales sont possibles, et ce, à grands frais.

Sur le plan du procédé, nous sommes à la limite de ce que permet la technologie existante. À l'instar de l'industrie mondiale, l'industrie québécoise poursuit la recherche et le développement pour trouver des solutions, mais nul au monde n'entrevoit de solutions technologiques révolutionnaires applicables à moyen ou long terme. Néanmoins, la production québécoise est la moins émettrice de GES, reposant à 96 % sur un apport en énergie renouvelable.

D'ailleurs, toutes les alumineries québécoises sont aujourd'hui membres du réseau Écoélectrique d'Hydro-Québec qui reconnaît l'excellence industrielle en matière d'efficacité énergétique; plusieurs sites ont même obtenu la certification Distinction, qui est la plus haute reconnaissance possible. Cela témoigne de la qualité des installations québécoises. Le Québec se situe donc dans le premier quartile de l'efficacité énergétique pour le procédé d'électrolyse avec une consommation de moins de 14 MWh/t Al.

Efficacité énergétique dans la production d'aluminium primaire par pays



Source : © HARBOR Aluminum Intelligence Unit 2015

Les alumineries québécoises sont par ailleurs des consommateurs de combustibles pour 4 % de leur approvisionnement total en énergie utilisée, notamment pour certains procédés périphériques et le chauffage de leurs usines. Au cours des dernières années, de réels efforts ont été déployés pour améliorer l'efficacité énergétique. Toutefois, une des options laissant place à l'amélioration n'est toujours pas accessible aux alumineries de la Côte-Nord, puisqu'elles ne sont pas desservies par le réseau d'approvisionnement gazier.

Pour ces usines, les possibilités nouvelles représentées par le gaz naturel liquéfié (GNL) pourraient permettre des progrès. Des discussions sont d'ailleurs en cours avec des fournisseurs potentiels et le gouvernement pour faciliter l'acheminement de GNL vers les régions non desservies par le réseau du distributeur.

La conversion au gaz naturel des usines de la Côte-Nord à des conditions concurrentielles est un des seuls leviers par lequel l'industrie de l'aluminium pourrait apporter dans le cadre de ses opérations une contribution supplémentaire à la réduction des émissions de GES du Québec.

4. Le risque de trop demander

Dans le document de consultation, la Commission évoque une cible de réduction des émissions pour 2030 située entre 35 et 40 %. En page 38, la Commission mentionne être favorable à la cible de 37,5 % de réduction par rapport à l'année de référence 1990. Tel qu'indiqué à la page 13 du document, cette cible situerait le Québec dans la moyenne des États et sociétés qui mènent une lutte active aux changements climatiques et rejoindrait les attentes du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). D'un autre côté, lorsqu'on met en perspective le bilan des baromètres d'ambition en matière de lutte contre les changements climatiques (GES par habitant, les énergies renouvelables et l'intensité carbone du produit intérieur brut) du document de consultation, les efforts requis du Québec pour atteindre la cible 2030 proposée représenteront un énorme défi.

Le document stipule aussi, en page 38, que : « Chaque secteur d'activité possède sa dynamique propre, ses défis et ses potentiels de réduction. Les mesures à mettre en œuvre pour réduire les émissions de GES doivent être adaptées à la réalité de chaque secteur. »

La Commission ne doit pas perdre de vue cette notion.

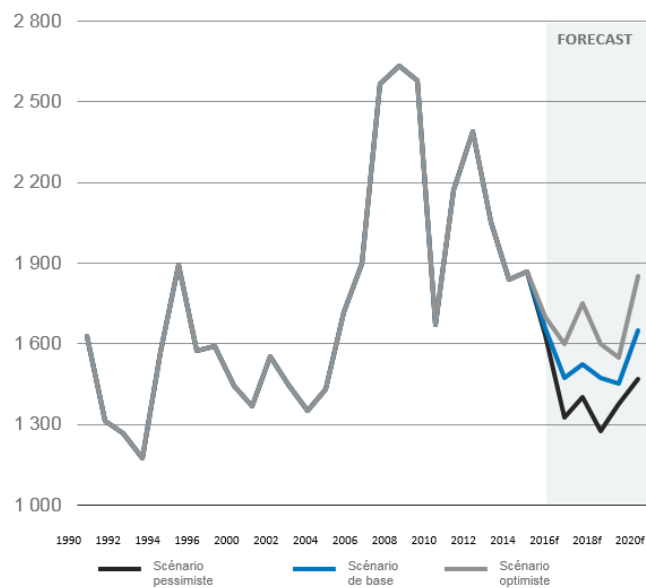
Ainsi, sans prendre position de manière précise sur la cible 2030, l'Association de l'aluminium du Canada ne saurait trop insister sur l'importance de considérer les efforts déjà consentis par les alumineries du Québec et les limites auxquelles elles sont maintenant confrontées. Maintenir la performance atteinte et demeurer compétitive sur le marché mondial demeure en soi un défi de taille.

L'industrie a été frappée de plein fouet par la crise de 2008 et les prix ne se sont pas redressés depuis. À la veille de la crise, à l'été 2008, le prix de l'aluminium à la bourse LME était de plus de 3 000 \$ la tonne et on est aujourd'hui autour des 1 600 \$ la tonne. Uniquement en 2015, le prix de l'aluminium a connu une chute de près de 25 % depuis le début de l'année et affiche ainsi son plus bas niveau en 6 ans. Si la croissance de la demande permet d'anticiper un raffermissement des prix, on peut toutefois penser que les prix demeureront pour une période prolongée en

deçà de ce qu'ils étaient avant l'éclatement de la crise financière, notamment à cause de l'arrivée sur le marché d'exportations massives de producteurs à faible coût comme la Chine.

Dans ce contexte, imposer à l'industrie québécoise de l'aluminium des réductions supplémentaires d'émissions qui viendraient éroder davantage son positionnement concurrentiel serait doublement pénalisant sur le plan économique.

Prévisions du prix LME de l'aluminium (au comptant), (moyennes annuelles en \$/tm)



Source : © HARBOR Aluminum Intelligence Unit 2015

Une approche paramétrique qui consisterait à exiger de chaque secteur de l'économie des réductions équivalentes à l'horizon 2030 aurait des impacts négatifs majeurs sur l'industrie de l'aluminium et sur l'économie du Québec. De surcroît, une telle orientation aurait un effet complètement contraire à celui recherché en augmentant globalement les émissions mondiales de GES.

Tel que mentionné dans le document de consultation, la Commission devra pondérer les efforts demandés en fonction des caractéristiques de chaque secteur.

En outre, la Commission doit agir en cohérence avec la vision énoncée dans la Stratégie québécoise de développement de l'aluminium (SQDA), tout récemment adoptée par le gouvernement du Québec. Cette stratégie vise spécifiquement à faire la promotion de la chaîne de valeur de l'aluminium comme levier économique structurant en misant sur l'atout que constitue l'aluminium à faible empreinte carbone du Québec. En voici un extrait :

En effet, l'empreinte carbone moyenne du lingot d'aluminium québécois est d'environ 50 % inférieure à la moyenne mondiale (sans la Chine). L'empreinte carbone est une mesure qui correspond à la somme des GES émis tout au long du cycle de vie d'un produit. L'inclusion de la Chine, premier producteur mondial, aurait pour effet d'augmenter considérablement l'avantage carbone québécois, puisque les alumineries chinoises sont majoritairement alimentées par des centrales au charbon. En considérant seulement les étapes ayant lieu au Québec, soit les étapes de la fonderie, de l'électrolyse et de la production de l'anode, les alumineries québécoises émettent trois fois moins de GES que la moyenne mondiale par tonne d'aluminium produite.

- Stratégie québécoise de développement de l'aluminium
2015-2025, p. 40.

Le Québec doit donc éviter de commettre une erreur stratégique qui l'amènerait à se pénaliser économiquement pour bien paraître, en réduisant localement des GES tout en les faisant augmenter globalement en réponse à la croissance de la demande mondiale.

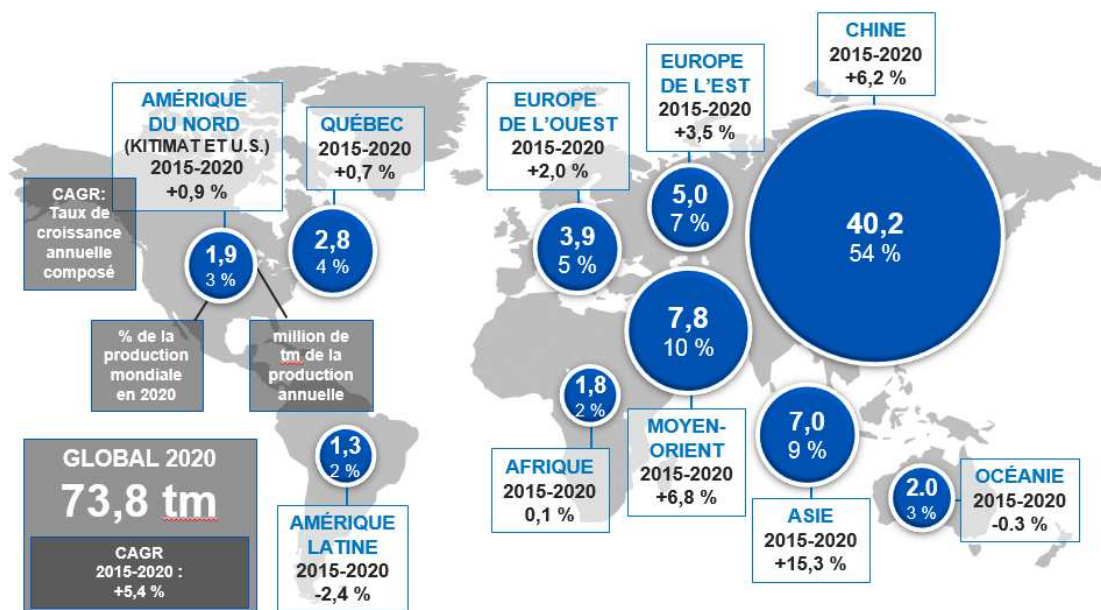
Pour l'industrie de l'aluminium du Québec, il est important de :

a) **Valoriser l'excellence de l'industrie québécoise.**

Il importe de voir qu'imposer quelconque cible supplémentaire à l'industrie de l'aluminium reviendrait à la pénaliser pour avoir agi tôt et vigoureusement. Parce que l'industrie a déjà réduit ses émissions en tonnes de CO₂ équivalent de 30 % tout en doublant sa production, lui demander une réduction supplémentaire substantielle de ses émissions est tout simplement impossible et pourrait causer sa perte. L'industrie québécoise se retrouvant à la limite de contraintes technologiques devrait recourir à l'achat de crédits et se trouverait ainsi à financer des entreprises de l'extérieur qui sont souvent moins performantes qu'elle et qui ont entrepris plus tardivement de réduire leurs émissions.

Dans les faits, le marché nord-américain connaît un déficit croissant d'aluminium primaire qui sera comblé par de l'aluminium étranger à forte empreinte carbone. Plus de 70 % de la croissance de production mondiale d'aluminium se fera dans des pays ayant recours à de l'énergie provenant de combustibles fossiles. Dans ce contexte, la meilleure contribution du Québec à la réduction des GES au niveau planétaire revient à assurer la croissance de façon compétitive de la production d'aluminium au Québec comme prévu dans la SQDA.

**Projection de production nette d'aluminium primaire par région en 2020
(million de tm et % de la production mondiale)**



Source : © HARBOR Aluminum Intelligence Unit 2015

b) Protéger notre production actuelle d'aluminium à faible carbone plutôt que s'en priver.

Si le Québec agit de telle manière qu'il compromet la production de l'aluminium ayant la plus faible empreinte carbone au monde, la conséquence directe sera un afflux sur les marchés nord-américains d'aluminium étranger jusqu'à 7 fois plus polluant. Ainsi, en voulant faire un gain à l'échelle locale, le Québec agirait de manière nuisible à l'échelle mondiale. Par exemple, si on fermait les usines du Québec qui produisent près de 3 millions de tonnes annuellement pour transférer en Chine leur capacité, cela équivaldrait à un ajout de GES de l'ordre de la cible totale de réduction du Québec à l'horizon 2020.

c) Favoriser l'expansion plutôt que la compromettre.

Exiger une cible de réduction supplémentaire pour l'industrie de l'aluminium aurait pour effet immédiat de compromettre la réalisation de projets de développement actuellement soutenus par le gouvernement dans le cadre de la SQDA. La modélisation financière actuelle des coûts d'achat de crédit d'émission post 2020 affecte la faisabilité des projets en développement. Le fardeau financier ainsi projeté pour la période post 2020 affecte la rentabilité des projets au point de mettre en péril leur réalisation.

Parce que l'industrie québécoise de l'aluminium a fait ses devoirs, tous ses devoirs, les conditions doivent être mises en place pour augmenter la production d'aluminium au Québec, créant ainsi de la valeur pour le Québec et générant un bénéfice environnemental mondial.

5. Les avantages de l'aluminium dans les transports

Si l'industrie de l'aluminium peut difficilement contribuer davantage à la réduction des GES en elle-même, à cause des efforts déjà consentis et de ses contraintes technologiques, elle peut cependant jouer un rôle très actif en épaulant d'autres secteurs présentant un grand potentiel de réduction des émissions, comme le secteur du transport.

Ainsi, comme nous l'avons évoqué, l'aluminium est de plus en plus utilisé par les manufacturiers automobiles. Cette tendance va se poursuivre, parce que partout à travers le monde, les autorités réglementaires imposent des limitations plus sévères aux émissions de GES des automobiles. Pour se conformer, les manufacturiers doivent alléger les véhicules et l'aluminium est la meilleure solution. Étant léger et résistant, il permet une réduction du poids des véhicules et de certaines pièces telles que les freins, suspension et moteur.

Des études ayant porté sur le sujet ont notamment démontré que l'intégration d'un kilogramme d'aluminium réduit d'environ 18 kilogrammes les émissions de CO₂ sur la durée de vie active d'un véhicule de taille moyenne. Applicable sur tous les véhicules de transport circulant sur les routes, cette réduction prend tout son sens. C'est par l'allègement ainsi que par la réduction annuelle de la consommation d'essence que ces gains sont réalisés.

De surcroît, l'allègement des véhicules par l'introduction d'aluminium favorise le mouvement d'innovation représenté par l'électrification des transports, un projet cher au gouvernement du Québec. En effet, une réduction du poids des véhicules améliore l'autonomie des véhicules électriques.

Lorsqu'on considère que le secteur des transports représente à lui seul 40 % des émissions de GES du Québec, le potentiel de réduction des émissions est grand, et l'apport de l'aluminium est un atout certain.

L'aluminium permet donc des gains à court terme, en réduisant les GES des véhicules, mais il permet aussi des gains à long terme. Comme il est recyclable à l'infini, les composantes d'aluminium d'un véhicule en fin de vie utile, peuvent être recyclées, nécessitant alors que 5 % de l'énergie initialement requise pour la production d'aluminium primaire. C'est toute la chaîne de valeur de l'aluminium qui se trouve renforcée par un développement industriel allant de la production primaire, à la transformation, à la récupération et au recyclage.

Aux fins de la présente discussion, nous illustrons les avantages de l'aluminium dans le domaine de l'automobile, mais des bénéfices similaires peuvent être associés à d'autres domaines des transports, comme le transport en commun et l'aviation.

RECOMMANDATIONS

Considérant :

- » que l'industrie québécoise de l'aluminium a réalisé depuis plus de deux décennies des investissements importants qui lui ont déjà permis de réduire de 30 % ses émissions absolues de GES tout en doublant sa production;
- » que l'industrie québécoise a déjà atteint la limite technologique existante en termes de réduction des GES, et qu'elle devra pour l'avenir, concentrer ses efforts à maintenir son intensité GES;
- » et que son leadership technologique couplé à l'énergie propre du Québec fait de l'aluminium produit chez nous l'aluminium ayant la plus faible empreinte carbone de la planète;

L'Association de l'aluminium du Canada formule quatre recommandations à la Commission pour une prospérité durable :

1. Reconnaître la totalité de la contribution passée de l'industrie de l'aluminium, parmi les importantes sources industrielles de réduction à ce jour des émissions québécoises de GES, en limitant les efforts qui lui seront demandés dans le futur au maintien d'une faible intensité de GES sans l'assujettir à des cibles de réduction supplémentaires.
2. Concentrer les efforts dans le secteur des transports, en tirant profit de l'aluminium pour l'allègement des véhicules en cohérence avec la Stratégie québécoise de développement de l'aluminium adoptée par le gouvernement du Québec.
3. Reconnaître l'extraordinaire atout stratégique que représente l'aluminium ayant la plus faible empreinte carbone de la planète; le Québec devrait ainsi s'engager, tel qu'il est prévu dans la SQDA, dans la promotion active de son aluminium qui est de loin moins générateur de GES que l'aluminium provenant d'ailleurs au monde. En agissant ainsi, l'industrie québécoise pourrait se développer et offrir au monde la meilleure option en approvisionnement pour un métal qui est en lui-même une solution dans la lutte aux changements climatiques.
4. Fixer maintenant et à long terme les présentes règles de fonctionnement du SPEDE dont les plafonds d'émission post 2020 et les processus d'allocations gratuites, afin que l'industrie québécoise, dont celle de l'aluminium, évolue dans un contexte réglementaire prévisible lui permettant d'agir de manière à préserver son positionnement concurrentiel sur le marché international.

En conclusion, l'industrie de l'aluminium doit être reconnue pour son importante contribution passée, sa performance actuelle et faire valoir son potentiel comme élément de solution dans les transports, afin de donner tout son sens à l'engagement du Québec envers la réduction des émissions de GES et la lutte globale contre les changements climatiques.