

ÉLARGIR LE DÉBAT POUR PRÉVENIR DE NOUVELLES CATASTROPHES

Mémoire du Regroupement national des conseils
régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)

Dans le cadre des Audiences publiques de la
Commission scientifique et technique chargée
d'analyser les événements relatifs à la tempête de
verglas survenue du 5 au 9 janvier 1998

Août 1998

Préambule

Parce que les conseils régionaux de l'environnement des régions de la Montérégie, de Montréal, de l'Estrie, de l'Outaouais et du Centre-du-Québec regroupe des intervenants et des citoyens qui ont été touchés par la tempête de janvier dernier et parce qu'étant liées à leur mandat, les causes et les conséquences de ce type d'événement préoccupe l'ensemble des CRE du Québec, le RNCREQ a tenu à se faire entendre en leur nom devant la commission.

Le RNCREQ ne s'attardera qu'à certains aspects particuliers du mandat de la commission, soit les questions suivantes liées à son rôle, à ses préoccupations et à sa mission :

- l'analyse de l'événement climatique du 5 au 9 janvier ainsi qu'aux actions et précautions à prendre ;
- les mesures visant à atténuer l'impact des pannes d'électricité sur les populations et sur l'activité économique ;

Aussi, même s'il ne désire pas juger de l'action des divers intervenants durant la crise, le RNCREQ tient à souligner l'extraordinaire effort des travailleurs de tous les niveaux, de tous les domaines, notamment ceux d'Hydro-Québec, qui ont répondu aux efforts demandés avec un empressement sans précédent afin d'orchestrer la remise en service du réseau. Chapeau aussi à la réponse rapide du gouvernement et des municipalités pour coordonner l'aide et rassurer la population devant cette épreuve.

Le RNCREQ reconnaît et apprécie la mobilisation du Québec entier pour le soutien, à tous les niveaux, des populations éprouvées.

Table des matières

<i>Préambule</i>	4
<i>Table des matières</i>	6
<i>Description du RNCREQ</i>	4
1. Rôles et mandats	4
2. Philosophie générale du RNCREQ	6
<i>Argumentation du RNCREQ</i>	8
A. L'événement climatique.	8
Les changements climatiques	8
Les interventions prioritaires	13
a. Les transports	13
i. Les faits	13
ii. Les facteurs économiques, sociaux et politiques qui en sont à la source	14
iii. Les pistes de solution; changer les modes de vie et revoir l'aménagement du territoire.	15
iv. Le cas du transport des marchandises	16
v. Développement technologique	17
b. Les moteurs deux temps, polluer pour le plaisir	18
c. Le bilan énergétique du Québec	20
i. Le démarrage de la centrale thermique de Tracy et l'achat d'électricité outre-frontières.	20
ii. Les énergies nouvelles.	21
d. La forêt	22
B. Revoir nos façons de faire pour réduire l'impact des pannes	24
a. Enfouissement des câbles et aménagement.	24
b. Efficacité énergétique	25
c. Décentralisation des sources de production	29
C. L'énergie, un choix de société au cœur d'une multitude d'enjeux.	30
<i>Conclusion</i>	32

Description du RNCREQ

1. Rôles et mandats

Le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) est un organisme reconnu par le ministère de l'Environnement et de la Faune, lequel lui confie le mandat d'être le porte-parole des orientations communes des régions, d'assumer un rôle de concertation, d'animation et d'information, d'offrir des ressources et un soutien aux Conseils régionaux de l'environnement (CRE). Le RNCREQ regroupe les 16 conseils régionaux de l'environnement actuellement reconnus au Québec. De façon plus spécifique, le RNCREQ a pour objectifs de :

- Créer un lieu d'échange et de concertation des CRE sur tout sujet relié à la sauvegarde et à la protection de l'environnement ;
- Contribuer au développement et à la promotion d'une vision globale du développement durable au Québec ;
- Contribuer à ce que les CRE se dotent d'outils de concertation et d'éducation populaire relativement à l'environnement ;
- Agir comme interlocuteur privilégié auprès du ministère de l'Environnement et de la Faune pour l'ensemble des CRE ;
- Représenter l'ensemble des CRE et émettre des opinions publiques en leur nom.

Les Conseils régionaux de l'environnement (CRE) ont quant à eux le mandat de contribuer au développement d'une vision régionale de l'environnement et du développement durable, et de favoriser la concertation de l'ensemble des intervenants régionaux en ces matières. Pour l'année 1997-1998, les CRE comptaient parmi leurs membres 230 organismes environnementaux, 167 gouvernements locaux, 49 organismes parapublics, 250 corporations privées et membres individuels.

De façon plus spécifique, les CRE ont pour objectifs de :

- Regrouper et représenter des corporations, des organismes ou groupes environnementaux ainsi que des organismes publics ou privés, des entreprises, des associations et des individus intéressés par la protection de l'environnement et par la promotion du développement durable d'une région, auprès de toutes les instances concernées et de la population en général, et ce, à des fins purement sociales et communautaires, sans intention pécuniaire pour ses membres ;
- Favoriser la concertation et les échanges avec les organisation de la région et assurer l'établissement de priorités et de suivi en matière d'environnement dans une perspective de développement durable ;
- Favoriser et promouvoir des stratégies d'actions concertées en vue d'apporter des solutions aux problèmes environnementaux et participer au développement durable de la région (par de la sensibilisation, de la formation, de l'éducation et d'autres types d'actions) ;
- Agir à titre d'organisme ressource au service des intervenants régionaux œuvrant dans le domaine de l'environnement et du développement durable ;
- Réaliser des projets découlant du plan d'action du Conseil régional de l'environnement ;
- Favoriser par la concertation et le partage d'expertise la mise sur pied de projets par le milieu (organismes, groupes ou individus) ;

2. Philosophie générale du RNCREQ

Tel que décrit précédemment, les CRE ont le mandat de promouvoir le développement durable au Québec. Ce concept a été propagé par le rapport *Notre avenir à tous* de la Commission des Nations Unies sur l'environnement et le développement (Rapport Brundtland) en 1987, qui le définit ainsi : "*Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs*"¹. Cette formule vise à réconcilier le développement économique et social, la protection de l'environnement et la conservation des ressources naturelles.

En faisant la promotion de ce concept, les CRE se sont donnés comme objectif de montrer clairement les liens existant entre l'environnement et l'économie, puisqu'une économie saine et viable est impossible sans un environnement en santé, et que des politiques gouvernementales visionnaires auront non seulement des retombées positives pour l'environnement, mais aussi d'importantes répercussions positives pour l'économie. En effet, l'intégration des considérations économiques, sociales et environnementales, associée au concept de développement durable, permet d'évaluer de façon beaucoup plus réaliste la rentabilité **collective et à long terme** de tous projets.

Ainsi, pour le RNCREQ, souscrire au développement durable ne signifie pas qu'il faut freiner tout type de développement, il faut seulement que ce développement tienne compte de la capacité de support des écosystèmes ainsi que des besoins sociaux, culturels et économiques des générations actuelles et futures.

¹ Commission mondiale sur l'environnement et le développement (CMED), *Notre avenir à tous*, Édition du Fleuve/Les publications du Québec, Montréal, 1988, 434 p.

Mettre en pratique les principes du développement durable, c'est considérer la société, l'économie et l'environnement comme des éléments d'un système où ils s'appuient mutuellement et sont automatiquement pris en compte avant qu'une décision soit prise. Sa mise en œuvre suppose que les ressources sont traitées en fonction de leur pleine valeur, tant future qu'actuelle, et offre l'espoir véritable que le développement économique n'entraînera pas la dégradation de l'environnement.

Argumentation du RNCREQ

A. L'événement climatique.

L'importante tempête de verglas qu'a connu le Québec au cours du mois de janvier dernier a entraîné des conséquences humaines, sociales, économiques, financières et environnementales qui atteignent des proportions considérables. Les réclamations d'assurance ont atteint des sommets historiques (550 000 réclamations pour 1 milliard de dollars), des forêts entières ont été dévastées (1 700 000 hectares), des ressources forestières et agricoles perdues, des infrastructures électriques endommagées (3000 pylônes, 16 000 poteaux)², etc.

La présente commission a été mise en place afin de faire des recommandations quant aux mesures à mettre en place afin de **réduire l'impact** sur les populations et l'économie d'une éventuelle catastrophe similaire. Or, d'aucun diront qu'il est tout aussi important sinon d'avantage de mettre rapidement en place des mesures, si elles existent, afin d'en **réduire l'occurrence**. C'est précisément sur ce sujet que nous souhaitons nous attarder.

Les changements climatiques

Même si les relations entre le réchauffement de la planète et l'augmentation de l'ampleur et de la fréquence d'événements climatiques extrêmes, comme la tempête de verglas, ne fait pas l'objet d'un strict consensus appuyé par de solides assises scientifiques, les évidences du phénomène sont cependant de plus en plus frappantes :

- (1) En 1996, le niveau de dioxyde de carbone (CO₂) dans l'atmosphère était de 30% supérieur à celui qui prévalait avant l'ère de l'industrialisation³ ;

² Look communication, *Débranché; album photo*, 1998.

³ Déclaration du Forum national sur les changements climatiques, Ottawa, 3 juin 1998.

- (2) Selon le Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC)⁴, organe des Nations Unies chargé de préparer des évaluations consensuelles des aspects scientifiques, techniques et économiques de l'évolution du climat, les archives climatiques font ressortir une influence décelable des activités humaines. En effet, depuis la fin du XIXe siècle, la température moyenne à la surface de la planète s'est élevée de 0,3 à 0,6 °C et les dernières années figurent parmi les plus chaudes depuis 1860, c'est-à-dire depuis que des relevés sont effectués (Selon l'OMM⁵, les 7 plus chaudes années du siècle sont survenues après 1980 ; les deux plus chaudes étant celles de 1995 et de 1997 (respectivement 0,38 et 0,44 degrés C de plus que la moyenne des années 1961 à 1990);
- (3) Le 24 août dernier, Environnement Canada révélait que les sept premiers mois de 1998 ont été les plus chauds jamais enregistrés au Canada et à travers le monde. La température moyenne pour les six premier mois a été de 2,7 degrés plus élevée que la normale. Selon les experts, les pointes de chaleur enregistrées cette année représentent toute des anomalies significatives.
- (4) Selon le GIEC, une tendance à l'augmentation de la fréquence des précipitations extrêmes a été mise en évidence durant les dernières décennies au Japon, aux États-Unis, dans l'ancienne Union Soviétique et en Chine. On constate aussi une nette recrudescence des tempêtes tropicales et des ouragans. Voici à ce sujet quelques faits marquant des trois dernières années :

Événements	Au Canada	Dans le monde
Précipitations	Saguenay	Chine
Inondations	verglas	Australie

⁴ The intergovernmental Panel on Climate Change, www.ipcc.ch

⁵ WMO, Annual report on the global climate, 20 janvier 1998, www.wmo.ch

	Rivière Rouge Fleuve 98	
Vagues de chaleur	Juillet 98	États-Unis Europe Inde
Incendies de forets	Colombie-Britannique Alberta Saskatchewan	Floride

(5) Les gouvernements commencent à brandir l'évidence du phénomène, notamment lorsqu'il s'agit de justifier l'urgence de construire la nouvelle ligne 735 kv reliant les postes Hertel et Des-Cantons dans le sud du Québec. La concentration dans le temps de phénomènes météorologiques (janvier 1998, la triple tempête de verglas ayant déversé de 50 à 90 mm dans tout le sud-ouest du Québec ; Novembre 1997, un verglas de 55 mm près de Churchill Falls ; Janvier 1997, un verglas de 50 mm dans la région de Lanaudière ; Juillet 1996, le déluge au Saguenay) jusqu'ici perçus comme hautement improbables, conduit Hydro-Québec à envisager le risque d'une répétition sans préavis de la situation vécue en janvier dernier.

(6) La nature donne aussi des signaux inquiétants ; Le Cardinal, un oiseau du Nord-Est américain, est en expansion sans cesse croissante et maintenant omniprésent dans les boisés municipaux du sud et du centre du Québec. Un signe tangible que le climat change de façon alarmante. Aussi, il n'y a pas si longtemps, la mésange bicolore a traversé la frontière du Vermont, le dindon sauvage est maintenant observable a Hemmingford (oiseaux) et le Gros Bec errant a migré de l'ouest vers chez nous. Des études révèlent un début de réchauffement de 1,5 °C du bassin du Mackenzie au cours du siècle actuel. Les collectivités du Nord voient déjà des

signes de changements environnementaux dont le dégel du pergélisol et des niveaux plus bas des lacs.⁶

Selon le conseiller scientifique d'Environnement Canada sur les changements climatiques, Henry Hengeveld, comme c'est le cas pour tous les phénomènes météorologiques inhabituels, il est impossible d'établir un lien direct entre ce phénomène particulier et une force précise à

l'échelle mondiale, comme les changements climatiques. Toutefois, à mesure que les hivers deviennent plus doux à cause des changements climatiques, on risque d'avoir des températures proches du niveau de congélation plus fréquemment durant les mois d'hiver dans le sud du Canada. De plus, les résultats des modèles de climat semblent indiquer de façon générale que les poussées d'humidité dans le sud du Canada, et les précipitations en résultant, augmenteront durant la saison hivernale. Ces facteurs laissent supposer que les tempêtes de verglas pourraient être plus fréquentes à mesure que le climat se réchauffe, mais on ignore encore l'effet que cela aura sur l'intensité de ces tempêtes.

Certains pointent aussi El Nino du doigt pour les tristes événements de janvier. Or même si l'on observe une intensification du phénomène au cours des dernières décennies et que l'épisode présent est particulièrement important, les scientifiques s'accorde pour dire qu'il ne faut pas tout mettre sur sa responsabilité. Selon M. Philips, climatologue principal et expert résident à Environnement Canada, El Nino n'aurait rien a voir avec les tempêtes de verglas dans l'Est du pays. La théorie la plus répandue chez les chercheurs attribue au réchauffement de la température, les événements météorologiques des dernières années.⁷

Selon le Forum national sur le changement climatique parrainé par la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, “ sur la prépondérance de la preuve, et face à l'incertitude, [il faut conclure] que deux raisons primordiales s'imposent pour prendre des mesures immédiates sur la question du changement climatique :

1. Si le défi est aussi grave que de nombreux scientifiques le pensent, une réponse efficace fera appel à d'importantes modifications à l'attitude et au mode de vie des habitants de l'Amérique du Nord et entraînera des rectifications dramatiques de l'économie mondiale. Les interventions précoces nous permettront de créer une impulsion favorable aux décisions difficiles qu'il sera peut-être nécessaire de prendre au cours des prochaines années.
2. S'il s'avère que les inquiétudes au sujet du changement climatique sont prématurées ou surévaluées, nous aurons tout le temps voulu pour ajuster notre réponse. Entre-temps, les

⁶ Le nouvelliste (Brigitte Trahan), *La nature donne des signaux inquiétants*, 15-06-98, p.7

⁷ Radio-Canada, Nouvelles (Internet), *Ce n'est pas toujours la faute d'El Nino*, 8-05-98.

Canadiens auront ainsi pris une “police d'assurance” et pourront profiter des importants avantages secondaires découlant d'une intervention précoce qui comprendront entre autres la pollution réduite, une meilleure qualité de l'air urbain, une économie plus efficace et une création d'emplois par suite de l'introduction de nouvelles technologies ”⁸.

Une chose est sûre, nulle ne peut prédire aujourd'hui quand une telle catastrophe surviendra à nouveau, non plus les régions qui seront touchées comme la forme qu'elle prendra (sécheresse, verglas, épidémie d'insecte ravageur, inondation, tornade, etc.). Il faut donc éviter la recherche d'une solution unique comme la multiplication des pylônes pour le renforcement de la boucle du réseau de transport d'électricité dans le sud du Québec ? Dans l'éventualité d'une situation similaire, que pourra apporter un réseau de transport plus solide et plus fiable si le fonctionnement du réseau de distribution n'est pas lui aussi remis en question et reste tout aussi vulnérable. Peut-être les délais de branchement seraient plus courts, mais est-ce que la durée d'un sinistre en amoindri réellement l'ampleur. En fait, il est justifié de se demander si un plus grand nombre de pylônes et de lignes dans la zone sinistrée n'aurait fait qu'augmenter le bilan des pertes à ce chapitre. **L'alimentation électrique est-elle la seule chose vulnérable à toutes les formes de catastrophe dont pourrait être touché le Québec à l'avenir?**

Plutôt que de traduire au banc des accusés le réseau de transport d'électricité en raison de son lien avec **l'ampleur et la durée de la crise**, le RNCREQ tient à faire ici certaines recommandations à la commission quant aux mesures à mettre en place afin **de réduire l'incidence de telles catastrophes**.

⁸ Déclaration du Forum national sur les changements climatiques, Ottawa, 3 juin 1998.

Les interventions prioritaires

a. Les transports

Parce que le secteur du transport au Québec contribue pour une large part des émissions de gaz à effet de serre (GES), il faut nécessairement s'attarder de façon rigoureuse à cette problématique si l'on veut réduire significativement les émissions.

i. Les faits⁹

- a. En dépit des améliorations de consommation de carburant qui avaient suivi les chocs pétroliers des années 1970 et les progrès technologiques depuis cette époque, la consommation moyenne de carburant par kilomètre ne cesse d'augmenter depuis le milieu des années 1980. Les voitures sont de plus en plus grosses et puissantes. Dans ces conditions, le moteur et la plupart des équipements sont sur-calibrés et le véhicule consomme beaucoup plus, même à vitesse réduite que le même véhicule conçu pour circuler aux vitesses normales légales. En Amérique du Nord, l'augmentation spectaculaire sur le marché des véhicules utilitaires (Explorer, Cherokee, etc.) et mini-fourgonnettes amène une augmentation substantielle de la consommation de carburant et des émissions
- b. Le nombre de véhicules de particulier a augmenté d'un facteur de 1,6 en Amérique depuis 1970, faisant grimper à plus de 500 millions le parc automobile mondial, tendance qui pourrait le faire atteindre le milliard en 2005.
- c. La distance parcourue par habitant ne cesse de croître en raison de l'étalement urbain (dissociation du domicile et du lieu de travail), et aussi du taux d'occupation des véhicules

⁹ Tirés du rapport de l'OCDE, Conférence de Berlin, *Vers la voiture à faible consommation*, 1991.

qui atteint à peine plus d'une personne par voiture. Ces faits illustrent bien le grand gaspillage énergétique de notre système de transport.

- d. On assiste à une congestion croissante de la circulation dans les zones urbaines et suburbaines, multipliant d'un facteur de 3 à 5 la consommation et la pollution. La consommation devient ainsi plus une fonction du temps que de la distance.

ii. Les facteurs économiques, sociaux et politiques qui en sont à la source¹⁰.

- a. Bas prix des carburants. Comme le prix du carburant ne représente aujourd'hui qu'une part modeste du coût total de l'entretien d'une voiture, il est généralement insuffisant pour amener l'incitation nécessaire à l'économie d'énergie, lorsque l'utilisateur achète ou conduit son véhicule.
- b. Automobiles subventionnés. La voiture est directement ou indirectement subventionnée de diverses manières. C'est le cas par exemple de l'infrastructure routière ; route, autoroute, ponts, parking etc., qui est en grande partie financée par la société. Les coûts environnementaux, sociaux et médicaux élevés imputable à la circulation automobile sont également dans une large mesure payés par la communauté.
- c. Niveau de vie. L'augmentation générale du niveau de vie dans les années 1980 a généralement été associée à: (1) une demande accrue de mobilité ainsi que (2) une intensité énergétique accrue pour cette mobilité (par exemple, l'utilisation de la voiture au lieu des transports publics et l'utilisation d'une grosse et puissante voiture au lieu d'un véhicule économique).
- d. Acquisition prioritaire. Il y a une tendance dans le public en général à considérer l'automobile comme une acquisition prioritaire. De plus, comme l'efficacité énergétique des voitures est généralement associée au bas de gamme, le consommateur choisit souvent une voiture à consommation élevée pour des raisons de prestige. L'industrie déploie d'ailleurs des efforts considérables pour maintenir et développer ce sentiment en associant les concepts de confort, de liberté et de standing aux voitures à consommations élevées.

¹⁰ Tirés du rapport de l'OCDE, Conférence de Berlin, *Vers la voiture à faible consommation*, 1991.

Sans aucune logique, la publicité réussit même à rendre nécessaire, voire incontournable, l'utilisation de camionnettes 4x4 au centre-ville!

iii. Les pistes de solution; changer les modes de vie et revoir l'aménagement du territoire.

L'automobile a modelé l'architecture et l'organisation de nos villes et a étouffé l'espace de vie. Les infrastructures liées à notre système de transport accaparent environ 45% de l'espace urbain, ce qui en laisse bien peu pour les espaces récréatifs, de détente et de loisir¹¹. Cet accaparement de l'espace entraîne souvent une détérioration du tissu urbain qui s'étend, de surcroît, aux milieux humides et forestiers et aux surfaces cultivées ou susceptibles de l'être¹². L'automobile a ainsi contribué à la croissance des banlieues, la baisse de la densité urbaine, l'expansion du réseau routier et l'étalement des lieux de travail. Ces conséquences ont des impacts sur la consommation d'énergie, les terres agricoles et les espaces naturels et contribuent à l'augmentation de la pollution et à l'accroissement des coûts sociaux. De plus, la circulation automobile affecte directement la santé des citoyens : asthme, maux de gorge, irritation des yeux, inflammation pulmonaire, cancers, maladie cardio-vasculaires, intoxications, etc.¹³

L'organisation et l'aménagement du territoire sont les pierres angulaires de tout système de transport qui promeut le transfert modal et la réduction des nuisances liées au trafic automobile. Or, le système actuel ne met pas en priorité les modes de transport propres et non-motorisés, il n'est pas axé sur le transport collectif, il est inefficace en matière de consommation énergétique, **il est responsable d'une grande part des émissions de polluants et de GES**, il met en priorité la mobilité instantanée au détriment de la sécurité et la santé des individus et de leur qualité de vie et **coûte excessivement cher**¹⁴.

¹¹ A SEED, *L'énergie dans les transports, pour une stratégie de marketing des transports en commun*, 1995, p. 7

¹² CRE Montréal, *Vers un système de transport viable pour l'île de Montréal*, 1997.

¹³ CRE Montréal, *Vers un système de transport viable pour l'île de Montréal*, 1997.

¹⁴ CRE Montréal, *Vers un système de transport viable pour l'île de Montréal*, 1997.

De plus, tout en croyant fermement à la pertinence d'intervenir sur l'organisation et l'aménagement du territoire, nous pensons que des gains environnementaux importants peuvent également être réalisés en améliorant le système de transport en commun. Ces deux aspects sont d'ailleurs fortement liés puisque le succès du transport en commun dépend davantage d'un développement urbain qui lui est favorable et de mesures fiscales s'appliquant à l'automobile que de subventions des gouvernements.

Selon le RNCREQ, il faut à tout prix intensifier les mesures afin de favoriser le transport en commun (autobus, métro, train de banlieue, train de passager), soutenir les initiatives de partage de véhicule, améliorer les conditions de ceux qui se déplacent à vélo ou à pied, promouvoir le covoiturage, etc.

iv. Le cas du transport des marchandises

C'est une composante très importante de la problématique de notre système de transport, ne serait-ce qu'en considérant l'apport des camions à la congestion routière, à la pollution atmosphérique, aux émissions de GES et à la dégradation accélérée des infrastructures routières. Tout en étant conscient de l'importance économique du transport routier au Québec, le RNCREQ considère qu'il est nécessaire de se pencher sur cette question, notamment en renversant au plus tôt la tendance actuelle à délaisser le transport ferroviaire au profit des camions lourds (cf. récente déréglementation dans le cas des trains routiers de type B). Paradoxalement, le Québec possède des atouts forts intéressants favorisant l'usage du train : entre autres: 1. des emprises existantes, 2. l'espace nécessaire pour de nouveaux tronçons ainsi 3. que l'énergie électrique pour la conversion vers les technologies modernes et propres. Nous sommes aussi les hôtes de l'un des plus importants fabricant mondial de wagons de train.

L'augmentation du nombre de camions lourds entraîne en soit toutes sortes de conséquences :

- “ Diminution de la sécurité pour les usagers de la route (augmentation du nombre d'accidents attribuables directement et indirectement aux camions lourds) ;
- Détérioration des infrastructures (création d'ornières, leurs conséquences sur la sécurité et les difficultés d'entretien, les coûts de réparation) ;
- Améliorations géométriques et structurales rendues nécessaires au réseau routier ;
- Augmentation du sentiment d'insécurité des usagers de la route ;
- Augmentation des risques environnementaux par rapport à d'autres modes de transport:
- Plus grande dépense énergétique ;
- Augmentation de la pollution (émission de gaz à effet de serre) »¹⁵.

Le Québec a cruellement besoin d'une évaluation complète des impacts et des coûts du transport des marchandises par camions lourds et d'une comparaison avec les autres modes de transports. Celle-ci pourrait démontrer que ce moyen de transport est largement subventionné par l'État et que de nombreux impacts rendent irrationnelle l'adoption de cette façon de transporter une quantité de plus en plus grande de marchandises.

Cette évaluation doit se faire rapidement dans le cadre d'un vaste débat public sur le transport et l'aménagement du territoire.

v. Développement technologique

D'importantes percées technologiques ont permis le développement de véhicules à consommation réduite, utilisant des carburants plus propres ou encore utilisant des sources de production renouvelable. La promotion de ces véhicules ainsi que la recherche et le développement dans ces domaines pourraient permettre de faciliter le virage vers des modes de transport plus respectueux à l'égard notamment de l'émission de polluants et de GES, en

¹⁵ CRE Québec, Le Bulletin d'information, vol. 3, no 2

plus de favoriser le positionnement du Québec dans la commercialisation de ces technologies prometteuses. Le RNCREQ s'explique mal que des entreprises de chez nous produisent de tels véhicules destinés à l'exportation, alors qu'aucune des stratégies de mise en marché n'est adoptée pour desservir la clientèle québécoise.

Le RNCREQ tient à faire une mise en garde quant à l'utilisation de l'éthanol comme carburant alternatif dans les véhicules. En effet, bien que sa combustion soit plus complète et permette ainsi de réduire les émissions polluantes, sa production peut devenir une importante source de pollution. En effet, les pratiques culturales du maïs, duquel on extrait l'éthanol par fermentation, sont réputées pour leurs importants apports en pollution diffuse dans les cours d'eau et nappes phréatiques, en raison notamment de la surfertilisation des sols et de l'usage intensif de pesticides chimiques.

Ces impacts devront être étudiés et des mesures correctives devront être appliquées avant de favoriser l'usage de ce carburant alternatif.

b. Les moteurs deux temps, polluer pour le plaisir

L'utilisation du moteur deux temps est surtout associée aux sports récréatifs motorisés (moteur hors-bord, motoneige, motomarine, vtt, etc.) ainsi qu'aux équipements d'entretien et à la machinerie mécanisée (tondeuse, scie à chaîne, etc.)

L'agence américaine de protection de l'environnement (EPA)¹⁶ estime que les huit millions de hors-bord, les trois millions de motoneiges, motomarines et VTT rejettent chaque année autant d'hydrocarbure que 15 Exxon Valdez (180 millions de litre de pétrole au large de l'Alaska en 1989). En fait, même s'ils ne consomment que 1% du carburant aux Etats-Unis, les moteurs deux temps produisent 27% de toute la pollution. À titre d'exemple, entre deux pleins

¹⁶ Québec science, *Vo les moteurs*, , vol 36, no 9, (nous soulignons)

d'essence, une tondeuse à gazon pollue autant qu'une fourgonnette qui parcourt près de 1000 km, soit l'équivalent de deux fois l'aller-retour Montréal – Québec.

Dès 1996, le rapport de la Table de consultation du débat public sur l'énergie se prononçait en faveur de mesures pour réduire la contribution des véhicules de loisirs motorisés à la pollution atmosphérique : “ Même si leur part de la consommation énergétique totale est réduite, les loisirs motorisés sont une source significative de la pollution par le bruit et **d'émissions de gaz à effet de serre** ”.¹⁷

Voilà un secteur où des actions peuvent rapidement être mises en place afin de réduire nos émissions de GES. En effet, il existe des alternatives à cette technologie dépassée (moteur quatre temps, tondeuse manuelle ou électrique, etc.) et aussi des activités récréatives plus durables, plus respectueuses de l'environnement, et tout aussi valables sinon davantage sur le plan économique (vélo, marche, canot, voile, etc.)

¹⁷ Table de consultation du débat public sur l'énergie, *Pour un Québec efficace*, 1996

c. Le bilan énergétique du Québec

Le Québec affiche un bilan énergétique des plus enviables en matière d'émission de GES liés à la production d'énergie¹⁸, et ce, en raison notamment de son important parc hydroélectrique. Nous devons absolument maintenir et accroître cet avantage en concentrant nos énergies à favoriser la réduction de la consommation par des mesures d'efficacité énergétique.

i. Le démarrage de la centrale thermique de Tracy et l'achat d'électricité outre-frontières.

Prétextant l'ouverture des marchés et s'appuyant sur la volonté gouvernementale d'augmenter sa rentabilité, Hydro-Québec a pris un dangereux virage commercial. En effet, en dépit du faible niveau des réservoirs, Hydro-Québec refuse de revoir ses politiques de ventes et d'exportation d'électricité, prévoyant combler un éventuel manque à gagner par la production de source thermique (Tracy) ou par l'achat outre-frontières (production majoritairement thermique). Le RNCREQ déplore vivement le choix de ces deux options qui contribue inévitablement à l'accroissement des émissions de GES (la production d'électricité au Etats-Unis étant majoritairement de source thermique). **D'autant plus que la faible hydrolicité des dernières années pourrait bien être liée aux changements climatiques.**

Le nouveau plan stratégique d'Hydro-Québec, axé principalement sur le plafonnement des tarifs et sur **l'accroissement des ventes** constitue également une entrave majeure à la réduction de la consommation d'énergie et donc à la diminution des émissions de GES.

Afin de rencontrer les objectifs de réduction des GES, le Québec doit absolument prendre le virage de l'efficacité énergétique et des énergies propres et renouvelables

ii. Les énergies nouvelles.

Plusieurs ont remis en question, dès le début de la crise, notre dépendance envers l'énergie hydroélectrique. Il faut toutefois éviter de se tourner vers les combustibles fossiles pour diversifier les sources énergétiques au nom d'une moindre dépendance à l'hydroélectricité. Depuis une quinzaine d'années, les progrès dans le domaine des nouvelles filières d'énergie renouvelable se multiplient. Alors que les coûts diminuent de façon importante, les technologies deviennent de plus en plus perfectionnées et matures.

Selon Philip Dunskey du Centre Hélios, “ l'énergie éolienne constitue sans aucun doute l'option la plus intéressante à court terme pour le Québec, et ce, pour plusieurs raisons : (1) le coût de la technologie, (2) le potentiel éolien au Québec et (3) les possibilités de développement économique et industriel associés aux marchés d'exportation en pleine croissance. À long terme, l'énergie solaire-photovoltaïque est la plus prometteuse en raison de son énorme potentiel et de sa capacité à révolutionner le système énergétique au complet par la décentralisation des sources de production ”¹⁹.

Ce sont là des formes d'énergie que nous devons absolument privilégier afin de satisfaire une éventuelle hausse de la demande, de combler les besoins de pointe, de permettre le stockage dans les réservoirs ou encore pour assurer le remplacement des équipements désuets. En plus de réduire les émissions de GES, un virage vers ces nouvelles formes d'énergie pourrait permettre au québécois de prendre les devants dans ces domaines prometteurs tout en profitant des excellentes opportunités de développement économique qui pourraient y être associées.

¹⁸ Le bilan est plutôt déplorable en ce qui concerne la consommation, le Québec comptant parmi les plus grands consommateurs du monde.

¹⁹ Philip Dunskey (Centre Hélios), *Les nouvelles filières d'énergie renouvelable*, mars 1997.

d. La forêt

Les ressources forestières et les végétaux en général, parce qu'ils consomment d'importantes quantités de gaz carbonique, doivent aussi recevoir toute notre attention. Au-delà d'une simple gestion visant à assurer la régénération des stocks, il faut maintenant voir cette ressource comme un outil de lutte à l'accroissement, voire à la réduction des GES.

À l'échelle du globe, on estime à 14% la contribution de la déforestation à l'accroissement de la concentration de CO₂, le principal GES²⁰. En raison notamment de l'importance du secteur de l'exploitation forestière pour son économie, le Québec doit accorder une attention particulière à cette problématique.

Les catastrophes " naturelles " telles les incendies de forêts et le verglas de janvier dernier entraînent également des conséquences importantes sur la ressource forestière. Dans le cas des incendies, l'impact sur l'accroissement des GES est double puisque qu'ils produisent du CO₂ tout en réduisant la capacité d'en absorber. C'est un fait des plus préoccupant compte tenu que ces événements pourraient être de plus en plus fréquent en raison des changements climatiques.

Enfin, les pratiques courantes de déboisement en matière de développement domiciliaire combiné à l'accroissement de l'étalement urbain accentue l'ampleur du problème.

Les mesures visant à contrer ces tendances doivent rapidement être mises de l'avant, notamment en revoyant les pratiques d'aménagement du territoire et de gestion des ressources forestières, mais aussi en soutenant les initiatives de reboisement et de revitalisation.

²⁰ E. Arrhenium et T.W. Waltz, World Bank Papers, 1990.

Les arbres n'ont pas seulement une importance en terme de captage de CO2. Ils sont aussi des agents efficaces de lutte à l'érosion, réduisant l'importance des inondations. En effet, lors de fortes précipitations, la rétention d'eau au niveau du feuillage et du sol permet de réduire le débit des cours d'eau dans le réseau hydrographique touché. En raison de la déforestation qui y sévit, ces facteurs sont d'ailleurs fortement pointés du doigt par les autorités chinoise pour expliquer l'ampleur des inondations que connaît ce pays présentement. Rappelons que les changements climatiques n'entraîneront pas nécessairement que des tempêtes de verglas plus fréquentes au Québec, **les risques d'inondation pourraient aussi être plus importants.**

B. Revoir nos façons de faire pour réduire l'impact des pannes

Comme nous l'avons mentionné plus tôt, il a souvent été question au cours de la crise de la dépendance des québécois envers l'énergie hydroélectrique. En fait, ce qu'il faut peut-être remettre en question ici, c'est notre dépendance envers l'énergie tout court. Il faut absolument revoir la façon dont nous utilisons l'énergie. Comment elle peut nous tenir en otage dans notre insatiable désir de combler nos besoins, des plus vitaux aux plus superflus. Il faut prendre conscience de l'énorme quantité d'énergie que nous utilisons et nous rappeler que nous sommes de loin parmi les plus grands consommateurs du monde, et qu'il en est notamment de même pour notre consommation d'eau (plus de 350 litres par habitant par jour)²¹. Curieusement, ce sont ces deux grands acquis qui ont fortement contribué à donner toute cette ampleur à la crise lors de la journée du 9 janvier. Est-il normal de consommer tant d'énergie, et tous à la même heure ? Est-il normal de consommer tant d'eau que les réserves ne puissent tenir plus de deux heures ? Voici à ce sujet quelques pistes de réflexion et quelques recommandations du RNCREQ.

a. Enfouissement des câbles.

Nous sommes tout à fait conscient des coûts importants qu'occasionnerait le remplacement du réseau de distribution aérien par la transmission par câble souterrain. Toutefois, il y a lieu à notre avis d'envisager sérieusement le recours à ces technologies pour les nouveaux développements, lorsque des travaux d'excavation sont en cours ou encore dans les quartiers urbains plus à risques. Ce n'est pas la première fois que des demandes du genre se font entendre. Durant la crise, La Presse reprenait à cet effet un éditorial écrit après la tempête de verglas de février 1961, qui insistait sur l'importance de l'enfouissement des lignes, ce qui pouvait être fait à un prix raisonnable lors de l'exécution d'autres travaux d'excavation.

²¹ André Delisle, *Un portrait à jour de l'eau au Québec*, Symposium sur la gestion de l'eau au Québec, décembre 1997, vol. 2 p.20.

En ce sens, nous insistons sur la nécessité de réviser les pratiques d'aménagement du territoire, en intégrant notamment des mesures pour remédier aux erreurs du passé. À titre d'exemple, citons la construction en zone inondable, **encore largement pratiquée malgré les événements du Saguenay**, entre autres.

b. Efficacité énergétique

Afin de réduire notre dépendance énergétique, d'amoindrir les effets des pannes prolongées sur la société et l'économie, et aussi d'éviter les impacts environnementaux, sociaux et économique associés à la production d'énergie, il importe d'adopter rapidement des mesures afin de favoriser l'efficacité énergétique. Cette réduction de la consommation d'énergie passe notamment par de meilleures performances de nos bâtiments, par l'utilisation d'appareils et équipements moins énergivores et par des programmes de gestion de la pointe (pour éviter le suréquipement de production d'électricité). En effet, les mesures d'efficacité énergétique, en réduisant l'importance des besoins de pointe, peuvent notamment améliorer la capacité d'un réseau endommagé à répondre à la demande. Pensons aux nombreux appels à l'économie d'énergie lancés par Hydro-Québec durant la crise.

L'efficacité énergétique ne crée pas en soi un apport en fiabilité, mais son importance dans le contexte d'une panne prolongée n'est pas pour autant amoindrie. Selon le Centre Hélios, "même sans chauffage, un logement bien isolé demeure assez confortable pendant plus qu'une journée ; les habitations dotées d'une bonne fenestration du côté sud retiennent la chaleur encore plus longtemps. Mais pour bon nombre de Québécois, la réalité est tout autre, et c'est pour cette raison que l'isolation des logements constitue une mesure de prévention aussi importante que les bougies et les génératrices contre les effets d'une prochaine panne majeure"²².

Le rapport de la Table de consultation du débat public sur l'énergie, à cause de ses maints avantages, recommandait un important virage vers l'efficacité énergétique. Intitulé d'ailleurs

²² Le Devoir, Centre Hélios, *L'après tempête de verglas; Pour minimiser les risques à l'avenir*, 20-01-98

“ Pour un Québec efficace ”, ce rapport mentionnait qu'une efficacité accrue de la consommation d'énergie au Québec “constitue un outil de renforcement de la compétitivité de l'industrie et de l'ensemble des entreprises”, “permet d'améliorer en même temps le niveau de vie et la qualité de vie des consommateurs”, “représente un moyen de venir en aide aux plus démunis”, “facilite la protection de l'environnement” et “ouvre des possibilités très importantes de création d'emplois, réparties sur tout le territoire, tout en permettant de se positionner sur un marché international en développement”. Selon le Centre Hélios, l'analyse d'une étude d'Hydro-Québec démontre que des gains de l'ordre de 20 TWh pourraient être réalisés pour, non un coût, mais un bénéfice net de 3,7 milliards de dollars²³.

Il ne suffit toutefois pas de mettre en place un programme d'efficacité énergétique, il faut aussi et surtout une réelle volonté d'en assurer le succès. À cet effet, il faut à nouveau insister sur le fait que le virage commercial d'Hydro-Québec, imposé au québécois et québécoise par le plan stratégique, **va totalement à l'encontre des objectifs de réduction de la consommation d'énergie**. En effet, il n'est pas dans l'intérêt de l'entreprise d'initier des programmes adéquats d'efficacité énergétique alors que ses bénéfices sont directement liés à l'augmentation de ses ventes.

c. L'aménagement du territoire

Le modèle d'aménagement du territoire caractérisé par le bungalow, la voiture, les mégacentre d'achats, les multiples quartiers industriels (éloigné des emprises ferroviaires) est un modèle insupportable sur les plans économique, social et environnemental. De plus, **il favorise la surconsommation et la dépendance énergétique, des éléments qui contribuent à accentuer l'ampleur des pannes.**

²³ Le Devoir, Centre Hélios, *L'après tempête de verglas; l'efficacité énergétique à bien meilleur coût*, 22-01-98

Selon Robert Paehlke²⁴, “et les résultats d'études récentes montrent que les villes denses sont plus écologiques et qu'il est constructif d'augmenter la densité de la population..” Cette affirmation est basée essentiellement sur le fait que l'utilisation de l'automobile est inversement proportionnelle à la densité de la population. En fait, “plus une ville est dense, moins les gens ont tendances à se déplacer en automobile ; ils choisissent plutôt des moyens de transport non motorisés”.

Outre les effets notables d'économie énergétique sur les moyens de transport, la ville dense offre plusieurs autres avantages sur le plan écologique. En effet, le regroupement des habitations en logements collectifs, par exemple, procure une économie d'énergie en terme de matériaux de structures et de revêtements, de même qu'en perte énergétique par rapport à la maison traditionnelle unifamiliale de banlieue. De plus, des espaces intérieurs d'une surface de moindre superficie contribuent à diminuer l'utilisation de matériaux et d'énergie courante pour le chauffage par exemple.

En favorisant la construction de bâtiments multifonctionnels (résidences, services, loisirs, bureaux, commerces) ou de bâtiments n'ayant qu'une fonction mais à distance de marche raisonnable, on diminue ainsi la nécessité de déplacements coûteux énergétiquement. Il s'agit en fait de favoriser une plus grande mixité des fonctions dans chaque quartier en revoyant le zonage traditionnel et ses contraintes. L'implantation d'une variété de fonctions minimise ainsi le mouvement vers des contrées à l'extérieur des agglomérations et donc une utilisation moindre de moyens de transports (surtout l'automobile).

Certes il y a un virage à effectuer pour que le modèle de développement traditionnel de banlieue se transforme. Mais c'est en proposant des alternatives de développement qui répondent à des critères de qualité esthétique et fonctionnelle que la population sera plus encline à accepter ces transformations. Les instruments de nature économique peuvent souvent jouer un rôle efficace dans l'orientation des choix énergétiques des individus et des

²⁴. PAEHLKE, Robert. "Villes compacts, villes écologiques" dans *Vision de la vie dans une ville canadienne écologique du 21ème siècle*. Centre d'études prospectives sur l'habitation et le cadre de vie, Société canadienne

sociétés. Les gouvernements doivent comprendre que leur meilleur outil pour atteindre les objectifs énergétiques du développement durable demeure la fiscalité²⁵. Au fond, on suit les principes suivants: faire payer le vrai coût à l'utilisateur et taxer les nuisances.

Voici quelques-unes des mesures qui pourraient être prises pour diminuer notre consommation énergétique liée à nos villes, mais aussi pour en réduire les coûts et en réduire les impacts sur l'environnement²⁶. Cela permettrait aussi d'améliorer la santé des habitants en ville par une meilleure qualité de l'air rendue possible par une utilisation beaucoup plus modérée de l'automobile.

- 1- Donner plus d'importance à l'échelle du quartier en tentant de les rendre plus autonomes pour diminuer les besoins en transport.
- 2- Favoriser une plus grande mixité des fonctions à l'exemple de certains quartiers urbains très diversifiés où l'on peut habiter, travailler, se divertir et faire ses courses à pied.
- 3- Revaloriser la vie en ville par l'amélioration de celle-ci. Le verdissement des rues et ruelles, l'aménagement de toits-terrasses, création de parcs linéaires, etc. Il faut offrir les avantages de la vie en banlieue dans une forme plus dense qui sera par conséquent plus économique, moins énergivore et plus respectueuse de l'environnement.
- 4- Favoriser la concentration et la densification le long de certains axes de façon à permettre une desserte en transport en commun qui soit rapide, efficace et rentable.
- 5- Établir les endroits où devrait s'opérer cette densification par une réurbanisation de ces quartiers.
- 6- Utiliser les outils fiscaux pour privilégier une forme urbaine plus dense. Par exemple en tarifant certaines infrastructures publiques (égout, aqueduc, rue, etc.) selon le nombre de logements par 100 m linéaire d'infrastructures, ou encore en

d'hypothèque et de logement, 1993, page 33.

²⁵ LEFEVRE, Jean-François, GUÉRARD, Yves et Jean-Pierre DRAPEAU. (1995) *L'autre écologie: économie, transport et urbanisme – une perspective macroécologique*, p. 125.

²⁶ Tirée du mémoire de l'Atelier d'aménagement et d'urbanisme présenté au débat public sur l'énergie

accordant des subventions à la rénovation dans des quartiers à plus forte densité ou dans les quartiers que l'on veut réurbaniser.

d.. Décentralisation des sources de production

La nordicité d'une part mais aussi les grandes distances séparant les sites de production d'électricité des centres urbains québécois accentuent la vulnérabilité du réseau de transport. C'est une particularité de notre système énergétique qui a souvent été critiquée durant la crise.

Nous croyons qu'il serait souhaitable d'évaluer la pertinence de mettre en place, à moyen et long terme, des mesures pour favoriser les sources de "production dispersée" **propre et renouvelable**. Ceci permettrait à un grand nombre de consommateurs de produire leur propre électricité, réduisant leur dépendance envers le réseau et entraînant des bénéfices environnementaux pour la société entière. Les plus connues sont les technologies qui convertissent l'énergie du soleil directement en électricité.

Selon le Centre Hélios, " les panneaux solaires photovoltaïques ont fait des progrès remarquables depuis deux décennies, leur coût ayant chuté de quelque 93 % alors que leur efficacité de conversion s'est multipliée par trois. D'ailleurs, on fabrique maintenant des panneaux "flexibles", intégrés directement aux fenêtres ou remplaçant les bardeaux des toits ”²⁷.

D'autres technologies sont également prometteuses, par exemple l'énergie géothermique en circuit fermé, qui peut être exploitée tant par des individus que par un quartier ou une municipalité, tout comme l'énergie éolienne.

²⁷ Le Devoir, Centre Hélios, *L'après tempête de verglas; Les énergies dispersées ne demande qu'à servir*, 21-01-98

De façon générale, ces technologies ne sont toutefois pas concurrentielles sur le plan strictement économique. Ainsi, des politiques particulières seront nécessaires pour assurer leur promotion et la pénétration continue des marchés.

Il importe toutefois d'émettre une importante mise en garde en ce qui concerne la dispersion des sources de production. Pour les raisons discutées plus tôt, **il faut à tout prix éviter que les mesures de décentralisation n'ouvrent la porte à la mise en service de sources de production utilisant des carburants fossiles (mazout, gaz, bois).**

C. L'énergie, un choix de société au cœur d'une multitude d'enjeux.

Afin de revoir nos façons de faire en matière énergétique et de favoriser des discussions entourant les choix énergétiques du Québec, un vaste débat public a été réalisé en 1995. Plusieurs recommandations du rapport de la table de consultation du débat public sur l'énergie, favorisant notamment **l'efficacité énergétique** et la **transparence dans les décisions**, ont été reprises en 1996 dans la politique énergétique du Québec.

Or, deux ans plus tard, le virage commercial d'Hydro-Québec jette les bases d'une stratégie énergétique contraire aux volontés populaires exprimées lors du débat public. Adopté par décret sans consultation durant la crise, le nouveau plan stratégique d'Hydro-Québec illustre bien ce changement de cap qui s'oriente expressément sur la croissance des ventes, tant sur le marché intérieur qu'à l'exportation. Plus récemment, on apprenait le retrait d'Hydro-Québec d'un important programme d'efficacité énergétique à base communautaire ainsi qu'un important recul de la société en matière d'objectif de production d'énergie renouvelable.

Bien sûr qu'il est souhaitable de tenir des débats publics, des consultations ou encore des commissions comme celle-ci afin de faire la lumière sur des événements, revoir des politiques ou prendre le pouls de l'opinion publique. Encore faut-il que les recommandations soient prises en compte et que des mesures correctives soient mises en place.

Dans ses décisions, le gouvernement doit respecter les choix de la population. Il se doit aussi de respecter les outils démocratiques de consultation populaire. A cet effet, le RNCREQ condamne l'attitude du gouvernement en matière de planification énergétique lors de la crise de janvier et dans les mois qui ont suivi. Du premier décret autorisant Hydro-Québec à construire la ligne Anjou-Duvernay en outrepassant les recommandations du BAPE, jusqu'au tout dernier qui permet cette fois-ci à la Société d'État de contourner les procédures habituelles de modification au schéma d'aménagement de la MRC du Val Saint-François en Estrie, le gouvernement démontre une précipitation non justifiée et un mépris de ses outils démocratiques d'analyse et de consultation.

Conclusion

Le RNCREQ espère que les quelques réflexions et recommandations qu'il adresse à la commission lui permettra un éclairage sur les mesures à préconiser afin de réduire l'ampleur des pannes prolongées mais aussi et surtout de limiter la contribution des Québécois aux changements climatiques.

Plusieurs choix collectifs du gouvernement en matière d'habitation, de transport, d'aménagement et d'énergie seraient bénéfiques pour l'économie s'ils étaient guidés par les fondements du principe de développement durable et par le souci de la protection de l'environnement.

Au-delà de permettre d'enrichir les discours, le concept du développement durable doit plus que jamais et rapidement s'intégrer aux processus décisionnels. Il faut à tout prix cesser de placer les considérations d'ordre environnemental en opposition avec développement économique ou rentabilité. Un environnement sain est essentiel à une économie forte et prospère.

Lorsqu'on endosse le principe du développement durable, c'est que l'on considère la société, l'économie et l'environnement comme des éléments d'un système où ils s'appuient mutuellement et sont automatiquement pris en compte avant qu'une décision soit prise. Sa mise en œuvre suppose que les ressources sont traitées en fonction de leur valeur, tant future qu'actuelle, et offre l'espoir véritable que le développement économique n'entraînera pas la dégradation de l'environnement.

Recommandations

La tempête de verglas de janvier dernier est soit le signe que nous avons bel et bien entamé l'ère des changements climatique, soit encore un simple avant-goût de ce qui nous attend.

Face à ce constat, nous devons certes apprendre à mieux nous préparer pour affronter ce type d'événement. Toutefois, nous devons aussi travailler de concert afin d'éviter que ceux-ci ne se produisent de façon plus fréquente et plus intense. Voici en ce sens quelques recommandations du RNCREQ visant à réduire la contribution des québécois et québécoises à l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre.

1. En raison de l'importance de ce secteur en terme de contribution au bilan des émissions de GES, le RNCREQ recommande que le gouvernement mette en place une politique de transport durable.
 - 1.1 Selon le RNCREQ, il faut à tout prix intensifier les mesures afin de favoriser le transport en commun (autobus, métro, train de banlieue, train de passager), soutenir les initiatives de partage de véhicule, améliorer les conditions de ceux qui se déplacent à vélo ou à pied, promouvoir le covoiturage, etc.
 - 1.2 En raison de l'apport des camions lourds à la congestion routière, à la pollution atmosphérique, aux émissions de GES et à la dégradation accélérée des infrastructures routières, le RNCREQ considère qu'il est nécessaire de renverser au plus tôt la tendance actuelle à délaissé le transport ferroviaire au profit de ce mode de transport non viable.
 - 1.3 Le RNCREQ recommande de favoriser le développement et la mise en marché au Québec comme à l'étranger de technologie plus propre dans le domaine du transport (véhicule hybride, électrique, etc.).

- 1.4 Le RNCREQ recommande la tenu d'un vaste débat public sur le transport et l'aménagement du territoire afin de favoriser la réflexion et les échanges entre tous les acteurs concernés, incluant la population, et de jeter les base d'une politique durable.
2. Parce que les moteurs deux temps sont très polluants et inutilement responsables d'une grande part des émissions de GES, les RNCREQ recommande le remplacement de cette technologie dépassée par des équipements plus durables (moteur quatre temps, tondeuse manuelle ou électrique, etc.). Le gouvernement doit aussi favoriser le développement d'activités récréatives durables (vélo, marche, canot, voile, etc.), plus respectueuses de l'environnement, et tout aussi valable sinon davantage sur le plan économique que les activités motorisées (motomarine, vtt, motoneige, etc.).
 3. Afin de maintenir et d'accroître l'avantage du Québec en matière d'émission de GES lié à la production d'énergie, le gouvernement doit mettre en pratique les recommandations du rapport de la Table de consultation du débat public sur l'énergie, en favorisant notamment l'efficacité énergétique et le développement des filières énergétiques propres et renouvelables (solaire, éolien, géothermique, etc.). En ce sens, le gouvernement doit à tout prix éviter la mise en place de source de production d'énergie à partir de carburant fossile (gaz, charbon, mazout, etc.).
 4. Parce que les ressources forestières consomment d'importantes quantités de gaz carbonique, le gouvernement doit s'assurer que sa gestion se fonde aussi sur son potentiel comme outil de lutte à l'accroissement, voire à la réduction des GES. Le RNCREQ souhaite de plus que le gouvernement revoit les pratiques d'aménagement du territoire favorisant le déboisement au détriment de la conservation, et qu'il encourage les initiatives de reboisement et de revitalisation.

Voici enfin quelques recommandations du RNCREQ visant notamment à réduire l'impact des pannes sur la population et sur l'économie.

5. Le RNCREQ considère qu'il y a lieu d'envisager sérieusement le recours à l'enfouissement des câbles de distribution pour les nouveaux développements, lorsque des travaux d'excavation sont en cours ou encore dans les quartiers urbains denses et/ou à risques.
6. Afin de réduire notre dépendance énergétique, d'amoinrir les effets des pannes prolongées sur la société et l'économie, et aussi d'éviter les impacts environnementaux, sociaux et économiques associés à la production d'énergie, il importe d'adopter rapidement des mesures afin de favoriser l'efficacité énergétique. En réduisant l'importance des besoins de pointe, ces mesures peuvent notamment améliorer la capacité d'un réseau endommagé à répondre à la demande.
7. Notre modèle d'aménagement du territoire contribue fortement à accentuer l'ampleur des pannes puisqu'il favorise la surconsommation et la dépendance énergétique. En ce sens, le RNCREQ propose que l'on revoie en entier la législation sur l'organisation et l'aménagement du territoire afin de :
 - 7.1 limiter les nouveaux développements résidentiels ;
 - 7.2 orienter l'aménagement de ces développements de façon à favoriser les modes de déplacement non motorisés ;
 - 7.3 encourager des aménagements de zones autosuffisantes pour les besoins et services quotidiens de proximité ;
 - 7.4 intégrer la localisation stratégique des pôles d'activités et des différents établissements en fonction de leurs impacts sur les déplacements qu'ils induisent ;
 - 7.5 mettre en place des mesures fiscales visant à favoriser l'atteinte de ces objectifs.
8. Le RNCREQ souhaite que le gouvernement favorise, à moyen et long terme, la mise en place de sources de "production dispersée" propre et renouvelable. Ceci permettrait à un grand

nombre de consommateurs de produire leur propre électricité, réduisant leur dépendance envers le réseau et entraînant des bénéfices environnementaux pour la société entière. Toutefois, il faut à tout prix éviter que les mesures de décentralisation n'ouvre la porte à la mise en service de sources de production utilisant des carburants fossiles (mazout, gaz, bois), ne serait-ce qu'en raison des importantes quantités de GES qu'elles émettent.