



# **Consultation générale à l'égard de la mise en œuvre du Protocole de Kyoto au Québec**

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

12 février 2003 (révisé le 23 février 2003)

Commission des transports et de l'environnement

## **Rédaction**

Philippe Bourke  
Directeur général, RNCREQ

Alexandre Turgeon  
Vice-président communications, RNCREQ et président du comité *transport et aménagement-RNCREQ*, *Directeur général du CRE-Capitale nationale*

## **Collaboration à la révision**

Lily-Pierre Lacerte  
Chargée de développement et des dossiers environnementaux  
CRE-Capitale nationale

Mélissa Auclair  
Chargée de développement et des dossiers environnementaux  
CRE-Capitale nationale

Natacha Auclair  
Linguiste

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

1255, rue University, bureau 514  
Montréal (Québec) H3B 3V8

Tél. : (514) 861-7022  
Télec. : (514) 861-8949  
Site Internet : [www.rncreq.org](http://www.rncreq.org)  
Courriel : [Philippe.bourke@rncreq.org](mailto:Philippe.bourke@rncreq.org)

## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>4</b>
DESCRIPTION ET HISTORIQUE DES CRE .....	4
PHILOSOPHIE ET MODE D'INTERVENTION DES CRE ET DU RNCREQ .....	4
INTÉRÊTS DES CRE POUR LE DOSSIER DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES .....	4
<b>UN CHANGEMENT SOCIAL À OPÉRER – SIX MESURES FONDAMENTALES</b> .....	<b>5</b>
1. PRÉALABLE 1 : UNE VASTE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION .....	5
2. PRÉALABLE 2 : RECONNAÎTRE ET RECHERCHER LES BÉNÉFICES MULTIPLES DE LA RÉDUCTION DES GES.....	6
2.1 Privilégier les mesures structurantes à long terme .....	6
3. PRÉALABLE 3 : LA COHÉRENCE DE L'ACTION GOUVERNEMENTALE .....	7
3.1 Montrer l'exemple.....	7
3.2 Évaluation environnementale stratégique pour assurer la cohérence .....	7
3.3 Secrétariat au développement durable.....	8
4. PRÉALABLE 4 : DES OBJECTIFS CLAIRS DANS UNE LOI CADRE.....	8
5. PRÉALABLE 5 : PRENDRE EN CONSIDÉRATION LES RÉALITÉS RÉGIONALES.....	9
6. PRÉALABLE 6 : DÉFENDRE L'INTÉRÊT DES QUÉBÉCOIS .....	9
<b>MESURES SECTORIELLES</b> .....	<b>10</b>
7. AXE DE MESURES 1 : RÉDUIRE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE .....	10
8. AXE DE MESURES 2 : ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DES ÉNERGIES PROPRES ET RENOUVELABLES .....	11
9. AXE DE MESURES 3 : METTRE UNE CROIX SUR LA FILIÈRE THERMIQUE .....	12
10. AXE DE MESURES 4 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET ÉTALEMENT URBAIN .....	13
10.1 L'aménagement du territoire au Québec.....	13
10.2 La lutte à l'étalement urbain .....	13
10.2.1 La propriété privée et le meilleur usage possible du territoire.....	13
10.2.2 Resserrer les périmètres d'urbanisation.....	14
10.2.3 Reconsidérer les plans d'urbanisme, les règlements de zonages et les règlements de lotissement .....	14
10.3 Le groupe de travail sur l'aménagement du territoire : reprendre les travaux .....	14
10.4 L'aménagement, en résumé .....	15
11. AXE DE MESURES 5 : TRANSPORT .....	15
11.1 Un choix réel en faveur du transport en commun .....	15
11.1.1 Un fonds pour permettre l'émergence de projets.....	15
11.2 Le système de redevances remises .....	15
11.3 Le stationnement .....	16
11.4 Programme d'inspection .....	16
11.5 Normes d'émission des véhicules et qualité des carburants.....	16
11.6 Transport des marchandises.....	16
11.6.1 Tarifier l'utilisation des routes par les camions .....	16
11.6.2 Restreindre l'accès aux routes au transport des marchandises par camion .....	17
11.7 Le transport ferroviaire .....	17
11.7.1 Le transport des personnes par train .....	17
11.8 Taxe sur la publicité automobile .....	17
11.9 Les limites des gains technologiques .....	17
12. AXE DE MESURES 6 : FAVORISER L'ACTIVITÉ PHYSIQUE AU DÉTRIMENT DES SPORTS MOTORISÉS .....	18
13. AXE DE MESURES 7 : CHAUFFAGE AU BOIS .....	18
14. ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES.....	19
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>19</b>

## **Introduction**

### DESCRIPTION ET HISTORIQUE DES CRE

Les conseils régionaux de l'environnement (CRE) du Québec existent maintenant depuis plus de 25 ans. Présents aujourd'hui dans toutes les régions du Québec<sup>1</sup>, ils ont le mandat fort important et pertinent de promouvoir le développement durable et la protection de l'environnement de chacune des régions du Québec.

Fondé en 1991, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) a quant à lui pour mission de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des conseils régionaux de l'environnement (CRE) et d'émettre des opinions publiques en leur nom. En regroupant et en représentant ainsi l'ensemble des régions du Québec, il facilite les échanges d'expertise entre les régions, assure la diffusion de la vision particulière des CRE et encadre les relations avec les intervenants politiques, sociaux, économiques et environnementaux au niveau national. Le RNCREQ œuvre dans la plupart des grands dossiers environnementaux (changements climatiques, matières résiduelles, gestion de l'eau, énergie, forêts, agriculture, etc.).

Pour l'année 2002-2003, les 16 CRE comptent ensemble près de 1 500 membres, soit 278 organismes environnementaux, 269 gouvernements locaux, 259 organismes parapublics, 144 corporations privées, 422 membres individuels et 92 autres organismes. Le RNCREQ est présidé par M. Guy Lessard et dirigé par M. Philippe Bourke.

### PHILOSOPHIE ET MODE D'INTERVENTION DES CRE ET DU RNCREQ

Les 16 CRE ont pour mandat de promouvoir le développement durable au Québec. Pour eux, mettre en pratique les principes du développement durable, c'est considérer la société, l'économie et l'environnement comme des éléments d'un système s'appuyant mutuellement et automatiquement pris en considération avant qu'une décision ne soit prise. Sa mise en œuvre suppose que les ressources soient 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.

Guidés par ces principes et ces valeurs, les CRE forcent la réflexion et l'action afin d'obtenir des consensus autour de la résolution de problématiques environnementales régionales et nationales.

### INTÉRÊTS DES CRE POUR LE DOSSIER DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Les conseils régionaux de l'environnement, ainsi que leurs groupes membres, ont toujours démontré un intérêt manifeste pour la problématique des changements climatiques. D'ailleurs, plusieurs activités et réalisations des CRE ont apporté de nombreuses retombées positives dans la lutte aux émissions de gaz à effet de serre (GES).

L'ampleur du phénomène et les défis qu'il soulève dépassent toutefois le cadre des actions locales et régionales et commandent des interventions à d'autres niveaux. La problématique

---

<sup>1</sup> À l'exception de la région Nord-du-Québec.

doit maintenant mobiliser l'ensemble de la population québécoise autour d'un véritable projet de société.

En ce sens, le RNCREQ a fourni des efforts importants pour sensibiliser la population et les décideurs à cet enjeu planétaire et pour appuyer la signature du protocole de Kyoto par le Canada. En plus de participer au mécanisme de concertation sur les changements climatiques du gouvernement du Québec (Groupe de travail sur la sensibilisation et l'éducation du public, Groupe de travail sur l'aménagement du territoire), le RNCREQ s'est aussi donné pour mission de mettre en perspective la réalité des changements climatiques dans chacune de ses interventions publiques (Commission parlementaire sur le régime forestier (loi 136), Commission scientifique et technique sur le verglas, audience du BAPE sur la centrale thermique du Suroît, Commission nationale sur les finances et la fiscalité locales, Consultation publique sur la gestion de l'eau, Commission sur la fiscalité et le financement des services publics, Consultation particulière sur la sécurisation du réseau de transport et de distribution d'Hydro-Québec, Commission sur la sécurité nautique et la qualité de vie sur les plans d'eau du Québec, etc.). Ces efforts ont été particulièrement sentis lors des nombreuses interventions du RNCREQ devant la Régie de l'énergie.

Cependant, il s'agit aujourd'hui de la première fois que le cadre d'une consultation porte spécifiquement sur cette question. Cela est tout à l'honneur du gouvernement du Québec qui, une fois de plus, fait preuve de leadership sur la scène internationale. Le RNCREQ désire ainsi souligner l'engagement particulier du Québec face aux changements climatiques, lequel a contribué de façon significative à la ratification du protocole de Kyoto par le Canada.

## **Un changement social à opérer – six mesures fondamentales**

### **1. PRÉALABLE 1 : UNE VASTE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION**

Le RNCREQ est d'avis que le succès de la mise en œuvre du protocole de Kyoto au Québec ne sera possible que si elle peut s'appuyer, au préalable, sur la tenue d'une vaste campagne d'information, de sensibilisation et d'éducation du public et des décideurs (autant sur la problématique des changements climatiques que sur les moyens pour y faire face).

Cette campagne doit viser deux objectifs fondamentaux :

- Que les Québécois comprennent les bouleversements socioéconomiques entraînés par les changements climatiques et qu'ainsi, ils agissent personnellement pour réduire les émissions de GES dont ils sont responsables (responsabilité individuelle).
- Que les Québécois donnent leur appui aux politiques et mesures qui seront adoptées dans le cadre de la mise en œuvre du protocole (engagement collectif).

Cette campagne n'a pas à souffrir des délais occasionnés par le choix des cibles et des mesures spécifiques de réduction de GES. Elle doit être menée le plus rapidement possible.

Elle devra être menée à deux niveaux et en deux temps :

- Une campagne publicitaire sociétale multiministérielle (message d'intérêt public).
- Diverses mesures de sensibilisation et de communication destinées aux clientèles sectorielles (selon le groupe d'âge ou le secteur d'activité (par exemple, les camionneurs, les consommateurs, les décideurs locaux, etc.) réalisées de concert avec les partenaires du milieu et adaptées aux réalités régionales.

## **2. PRÉALABLE 2 : RECONNAÎTRE ET RECHERCHER LES BÉNÉFICES MULTIPLES DE LA RÉDUCTION DES GES**

Le RNCREQ est d'avis que le succès de la mise en œuvre du protocole de Kyoto sera facilité s'il repose sur la reconnaissance des impacts positifs multiples qu'aura la majorité des mesures de réduction de GES pour les Québécois.

Les changements climatiques étant un phénomène dont les impacts directs sur les personnes sont difficiles à identifier (par exemple, il est difficile d'attribuer directement au réchauffement global telles ou telles perturbations climatiques (épisodes de chaleur accablante, inondations, sécheresses et feux de forêt), la reconnaissance des bénéfices multiples des mesures de réduction de GES est essentielle si l'on veut convaincre la population et les décideurs de la nécessité d'agir.

De la même façon qu'une aluminerie a tout à gagner à réduire ces émissions de GES, parce que ce faisant elle réduit sa facture d'énergie, la recherche et la mise en œuvre de solutions pour réduire les GES du Québec doit être une occasion de réduire progressivement nos dépenses publiques. Rappelons en effet que plusieurs mesures de réduction de GES auront non seulement un impact direct dans la lutte aux changements climatiques, elles seront aussi nettement profitables pour l'économie ou la santé, par exemple. On peut de ce fait penser aux mesures incitatives pour le transport en commun qui, en plus d'entraîner une réduction des GES, permettront une diminution globale de la pollution de l'air (et des problèmes de santé qui y sont associés), une réduction des déchets attribuables à l'industrie automobile, une augmentation de la qualité de vie, une baisse du nombre d'accidents de la route et de la congestion routière, une diminution des budgets alloués à l'entretien des routes et à la construction de nouvelles infrastructures, etc.

**À titre d'exemple, les quelques 40 mesures identifiées par le Groupe de travail sur les transports du mécanisme québécois de lutte contre les changements climatiques devraient toutes être mises en œuvre parce qu'elles sont toutes extrêmement avantageuses et bénéfiques pour le Québec, et ce, indépendamment de la question des changements climatiques. Les analyses coûts/bénéfices de ces mesures montrent en effet qu'elles seraient très rentables sur le plan économique, en plus de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des Québécois. Une campagne d'information devra donc faire état de cette réalité pour que l'on cesse de considérer l'atteinte d'un objectif de réduction des gaz à effet de serre strictement comme une charge au coût important, mais plutôt comme une immense opportunité d'améliorer la situation économique du Québec, nos finances publiques et notre qualité de vie.**

### **2.1 Privilégier les mesures structurantes à long terme**

Cette reconnaissance devra se refléter dans le choix des mesures qui seront retenues pour la mise en œuvre du protocole de Kyoto au Québec. Ainsi, il ne faudra pas uniquement privilégier les mesures dont le coût par tonne d'équivalent CO<sub>2</sub> économisé d'ici 2010 ou 2012 sera le plus bas mais aussi tenir compte des avantages qu'auront les mesures sur la santé, la qualité de vie, la compétitivité de notre économie, l'innovation, la position concurrentielle des entreprises d'ici et aussi, l'impact de ces mesures à plus long terme.

Les mesures sur le plan de l'aménagement du territoire sont, par exemple, des mesures qui pourraient être écartées très rapidement si on ne faisait que tenir compte d'un ratio coût par tonne économisée d'ici 2012. Ce sont pourtant des mesures qui sont tellement bénéfiques pour le Québec qu'elles devraient être mises en œuvre rapidement, même si nous ne souhaitons pas réduire nos émissions de GES. Qui plus est, ce sont des mesures extrêmement structurantes pour la réduction des GES lorsqu'elles sont analysées sur un horizon de 2020, 2030 ou 2050. C'est donc parce que Kyoto n'est qu'une première échéance

et qu'il faudra accélérer la réduction des GES au cours des prochaines décennies qu'il faut privilégier les bénéfices à long terme.

Le RNCREQ recommande enfin au gouvernement de maximiser la réduction des émissions au Québec (plutôt qu'à l'étranger en achetant des crédits d'émissions) afin de faire profiter au maximum les Québécois des bénéfices multiples de la décarbonisation.

### **3. PRÉALABLE 3 : LA COHÉRENCE DE L'ACTION GOUVERNEMENTALE**

Le RNCREQ est d'avis que le succès de la mise en œuvre du protocole de Kyoto au Québec repose sur la cohérence la plus complète de l'action gouvernementale au chapitre des objectifs de réduction de GES.

Cette cohérence est incontournable pour deux raisons fondamentales :

- Pour garantir la crédibilité du message que véhicule le gouvernement en s'attaquant à la problématique des changements climatiques, considérant, entre autres, l'importance des efforts de sensibilisation du public pour assurer l'atteinte des objectifs de réduction .
- Pour éviter que, par ses choix ou ses orientations futures, le gouvernement ne contribue, par des projets déstructurants, à accroître de façon significative les émissions québécoises de GES, venant ainsi annihiler les réductions qui auront été réalisées par les mesures ciblées (en augmentant l'offre de transport routier en milieu urbain ; en favorisant la construction sans critère de localisation d'habitation, de coopératives d'habitation, de centres d'hébergement, de centres de la petite enfance, d'équipements scolaires et d'édifices gouvernementaux ; en favorisant la production d'énergie à partir de source fossile, etc.).

#### **3.1 Montrer l'exemple**

Cette cohérence passe d'abord par des mesures qui contribueront à réduire les émissions de GES résultant des activités du gouvernement (exemplarité). On peut, par exemple, penser à la réduction des GES dans les bâtiments publics, aux émissions du parc automobile gouvernemental ainsi qu'à des mesures visant les habitudes de transport des employés de l'État.

#### **3.2 Évaluation environnementale stratégique pour assurer la cohérence**

La cohérence passe aussi et surtout par la mise en place d'un mécanisme qui permettra d'éviter que les futurs choix de développement du gouvernement n'entraînent l'augmentation des émissions québécoises de GES (éliminer le traitement fragmentaire des impératifs de réduction de GES). Pour ce faire, le RNCREQ considère que le gouvernement doit procéder à une réforme institutionnelle et juridique afin d'élever le processus québécois d'évaluation environnementale non seulement au niveau des projets, comme c'est actuellement le cas, mais aussi à celui des politiques et des programmes. Cela permettra l'insertion des considérations environnementales (notamment les émissions de GES) dès les premières étapes de tout exercice d'orientation et de planification et dans tous les secteurs d'activités de la société québécoise.

Une telle démarche d'évaluation environnementale des politiques et des programmes irait dans le sens des recommandations du Comité de révision de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts environnementaux (rapport Lacoste, 1988), lequel rappelait alors que *«le traitement des projets serait beaucoup plus pertinent et efficace ainsi que moins litigieux*

*si l'ensemble des activités stratégiques gouvernementales auxquelles il se rapporte intégrant a priori les dimensions environnementales».*

Le cas du projet de la centrale thermique du Suroît illustre aussi cet état de fait. Rappelons que ce projet d'Hydro-Québec constitue à lui seul une nouvelle source de GES correspondant à près de 3 % des émissions québécoises, et ce, au moment où le Québec réitère, devant la communauté internationale, son engagement à réduire ses émissions de 6 % au-dessous des valeurs de 1990.

En fait, c'est davantage au niveau des idées et des concepts qu'il s'avère approprié de s'interroger sur les enjeux réels et les conséquences globales. Dans cette optique, l'évaluation environnementale des politiques et des programmes constitue un instrument clé à l'appui du développement durable en assurant une gestion intelligente de l'environnement.

### **3.3 Secrétariat au développement durable**

Comme il est rare qu'une politique ou un programme ne soit adopté sans une évaluation de ses impacts économiques, financiers ou sociaux, le RNCREQ considère impératif que dès maintenant, il en soit ainsi pour les impacts environnementaux, particulièrement pour les émissions de GES. Un secrétariat au développement durable, au sein du Conseil exécutif, serait en ce sens beaucoup plus pertinent que le Secrétariat à l'allègement réglementaire qui fait une obstruction nuisible, inopportune, conservatrice et qui empêche le Québec de progresser.

**En somme, si l'on veut décarboniser l'économie du Québec, il faut à tout prix s'assurer que l'ensemble des politiques et des programmes encourage sans exception cette décarbonisation. Cette cohérence appelle enfin à des changements de notre système fiscal pour qu'il favorise, à différents niveaux, la décarbonisation de notre économie.**

## **4. PRÉALABLE 4 : DES OBJECTIFS CLAIRS DANS UNE LOI CADRE**

Le RNCREQ est d'avis que le succès de la mise en œuvre du protocole de Kyoto au Québec serait grandement facilité par l'adoption d'une loi cadre par le gouvernement. Cette loi fixerait l'objectif global de réduction de GES envers lequel il s'engagerait vis-à-vis la communauté internationale. En adoptant une telle loi où le gouvernement fixerait son objectif de réduction à 6 % ses émissions par rapport au niveau de 1990, le Québec opérerait d'une façon des plus responsable et montrerait son sérieux vis-à-vis la communauté internationale. D'une part, l'objectif de réduction assigné au Québec aurait probablement été inférieur à celui du Canada s'il avait été présent comme pays à Kyoto en 1997. D'autre part, l'objectif de réduction de 6 % est plus difficile à atteindre pour le Québec que pour toute autre province ou territoire compte tenu de son faible niveau relatif d'émissions. En s'engageant à 6 %, le Québec montre qu'il veut faire plus que sa juste part et que le Canada peut faire bien plus que 6 %. Par ailleurs, le Québec doit s'engager à 6 % parce que ce choix sera extrêmement profitable aux Québécois.

Cette loi pourrait aussi encadrer des objectifs sectoriels ciblés dans les futurs plans d'action du Québec en matière de réduction de gaz à effet de serre. Les objectifs de ces plans pourraient, à titre d'exemple, cibler des réductions de 88 MT en 2008, 84 MT en 2010, 80 MT en 2012. Elle pourrait aussi préciser les objectifs sectoriels qu'il serait nécessaire d'atteindre pour y parvenir (par exemple 10 TWh d'économie d'énergie en 2010, part modale à 35 % en 2008, 10 % de véhicules électriques en 2012, élimination complète des moteurs à deux temps en 2006, etc.).

Cette loi aurait, par ailleurs, le mérite d'engager l'ensemble de l'appareil gouvernemental de même que la société québécoise en faveur de la réduction des GES. Cela lancerait des messages clairs, dans un horizon approprié, concernant les mesures qui seront mises en place graduellement pour y arriver (acceptabilité). Les citoyens auront le temps de préparer leurs changements d'attitudes et de comportements ainsi que leurs choix de consommation, les industries et commerçants pourront développer et mettre en marché des produits qui répondront aux exigences futures, les décideurs municipaux pourront, on l'espère, planifier et orchestrer les nouvelles façons d'aménager le territoire en fonction des changements à venir au chapitre du transport des personnes et des marchandises, etc.

## **5. PRÉALABLE 5 : PRENDRE EN CONSIDÉRATION LES RÉALITÉS RÉGIONALES**

La situation particulière du Québec au chapitre des émissions de gaz à effet de serre fait en sorte que le secteur des transports (automobiles, camions, avions, motoneiges, embarcations de plaisance, motomarines, VTT, etc.) occupe une place prépondérante, si bien qu'il devra être mis à forte contribution au niveau des mesures de réduction. Conscient de cette nécessité et de cette réalité, le RNCREQ souhaite toutefois faire une mise en garde en soulignant que les spécificités régionales doivent être prises en considération lors du choix des mesures.

En effet, même si la majorité des Québécois habite dans des zones fortement urbanisées, il faudra avoir le souci de tenir compte de la situation des régions rurales et éloignées pour diverses raisons :

- Parce que la participation de chaque Québécois est essentielle.
- Parce que chaque Québécois vit et vivra les conséquences des changements climatiques et devra s'y adapter (ressources des pêches, de la forêt, niveau du fleuve, agriculture, tourisme, etc.).

Les différents outils de planification stratégique régionale sectorielle (transport, développement, tourisme, etc.) sont, à notre avis, des moyens privilégiés pour la prise en considération de cette dimension et pour faire les arbitrages nécessaires.

## **6. PRÉALABLE 6 : DÉFENDRE L'INTÉRÊT DES QUÉBÉCOIS**

La défense de l'intérêt des Québécois, c'est bien plus que de simples chicanes fédérales-provinciales comme certains le banalisent parfois. Parce qu'il est important que les entreprises, les municipalités et les autres groupes québécois ne soient pas pénalisés par le Plan canadien de mise en œuvre et que ceux-ci reçoivent leur juste part des investissements canadiens pour réduire les GES, il est important que le gouvernement du Québec poursuive son action pour défendre l'intérêt des Québécois. En ce sens, le RNCREQ continue d'appuyer la demande du Québec demandant à Ottawa d'en arriver à une entente bilatérale sur la mise en œuvre du protocole de Kyoto au Québec.

Il est aussi important que, par cette entente on puisse gérer, au Québec, les différents programmes mis en œuvre par le gouvernement fédéral. Pour de simples raisons linguistiques et par conséquent, de compréhension des projets, le Québec n'a pas, depuis 1998, reçu une part équitable des programmes fédéraux. Lorsque que les fonctionnaires chargés de donner des renseignements ne comprennent pas les questions que nous leur adressons et nous répondent dans un « franglais » approximatif, lorsque les analystes anglophones vous appellent et que vous devez expliquer votre projet en anglais et lorsque les jurys sont composés presque exclusivement d'anglophones, il est clair qu'une demande rédigée en français ne peut recevoir un traitement équitable.

Cette défense des intérêts des Québécois ne devrait cependant pas laisser l'impression que le Québec cherche à ne pas faire sa part dans la lutte aux changements climatiques. De plus, même si une entente bilatérale avec le gouvernement fédéral devait fixer à moins de 6 % l'objectif pour le Québec, nous persistons à demander que le gouvernement du Québec s'engage à 6 % de réduction dans une loi cadre, compte tenu des cobénéfices et avantages économiques importants liés aux différentes mesures de réductions des GES.

## **Mesures sectorielles**

### **7. AXE DE MESURES 1 : RÉDUIRE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE**

En raison de ses maints avantages économiques, environnementaux et sociaux, l'efficacité énergétique et les économies d'énergie constituent les filières dont l'exploitation devrait être priorisée avant tout autre type de développement. Tel que le décrit la politique énergétique du gouvernement du Québec, l'efficacité énergétique constitue un facteur important de développement économique, permet de répondre aux besoins en réduisant les coûts et offre le meilleur moyen de rétablir les équilibres environnementaux. Pour ces raisons, entre autres, le taux relativement faible d'émission de GES dans le secteur de la production d'énergie au Québec ne doit en aucun cas justifier un quelconque laxisme au chapitre de la réduction globale de la consommation d'énergie. **Le plan de mise en œuvre du protocole de Kyoto au Québec n'en serait pas un s'il ne contenait pas un programme musclé d'économie d'énergie.**

Nous parlions plus tôt de prioriser, dans le choix des mesures, celles qui permettent d'atteindre des objectifs multiples. Les mesures d'économie d'énergie en sont un exemple éloquent. En plus de favoriser la réduction des émissions de GES, 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.

En fait, les mesures d'économie d'énergie sont sensiblement moins coûteuses par kWh que les nouvelles centrales électriques (efficacité économique). Actuellement, on prévoit pour les nouveaux équipements de production des coûts de 5 cents/kWh à 6 cents/kWh, sans compter les coûts de transport et de distribution. Enfin, l'efficacité énergétique offre un effet structurant dans toutes les régions du Québec sur la création d'emploi : plus d'emplois créés que par la construction de centrales hydroélectriques (15,2 plutôt que 9,0 emplois-année par million de dollars investis et ce, en sus des emplois créés par la dépense par la population des économies sur la facture énergétique (environ 12 emplois-année par million de dollars investis).

Or, malgré un potentiel technique et économique important en matière d'efficacité énergétique et malgré des engagements politiques et gouvernementaux répétés (notamment dans la politique énergétique), les objectifs et les efforts d'Hydro-Québec en ce domaine n'ont cessé de diminuer depuis 1992. Conséquemment, un repérage des investissements en efficacité énergétique dans divers états américains indique que le Québec traîne loin derrière les états même les plus laxistes en la matière. À titre d'exemple, les états du Connecticut et du Massachusetts consacrent 3,00 % des revenus de vente d'électricité à l'efficacité énergétique, alors que le Québec n'investit qu'environ 0,03 %.

Comme mesure de mise en œuvre du protocole de Kyoto au Québec, le RNCREQ souhaite que le gouvernement décrète un prélèvement stable à long terme permettant de financer des efforts significatifs en vue d'améliorer l'efficacité énergétique, comme cela se fait déjà dans plusieurs états américains ainsi que dans un grand nombre de pays européens. Ce prélèvement serait de l'ordre de 0,02¢/kWh de manière à atteindre les efforts prévus en ce sens au début des années 1990. Les sommes perçues (chez Hydro-Québec mais aussi chez les distributeurs de gaz (% des ventes) seraient versées à l'Agence de l'efficacité énergétique (ou au Fonds en efficacité énergétique) afin qu'elle réalise des programmes musclés d'efficacité énergétique à l'abri des barrières attribuables aux conflits d'intérêts. L'Agence verrait ainsi notamment à poursuivre et à étendre le programme d'efficacité énergétique pour les clients à faibles revenus.

## **8. AXE DE MESURES 2 : ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DES ÉNERGIES PROPRES ET RENOUVELABLES**

La dernière décennie a vu l'essor d'une série de nouvelles technologies productrices d'électricité, sensiblement plus respectueuses de l'environnement que les sources traditionnelles et dont les coûts ont diminué substantiellement. Il s'agit notamment de l'énergie éolienne, de centrales de cogénération à la biomasse (déchets d'usine), de la géothermique, de la récupération des biogaz et de l'énergie solaire.

Pour encourager le recours à ces nouvelles formes d'énergie, de nombreux États et régions obligent aujourd'hui les distributeurs d'électricité à intégrer à leurs portefeuilles de production ou d'achat d'électricité un pourcentage minimal d'énergies « vertes », excluant l'hydroélectricité. Les pourcentages en question varient selon la situation propre à chaque région, mais visent souvent une production équivalente, à terme, à 10 % ou à 20 % de la production totale.

Il y aurait encore ici des avantages multiples pour le Québec à développer ces filières. Dans un premier temps, le Québec profitera de gains environnementaux par rapport aux solutions de rechange, telles les centrales thermiques présentement envisagées (réduction des GES). Dans un deuxième temps, le Québec pourra développer une industrie compétente en la matière et être en mesure d'exporter son savoir-faire pour répondre aux besoins d'un marché en pleine croissance (la production éolienne, par exemple, croît à un rythme d'environ 30 % par an depuis de nombreuses années). Enfin, il pourrait exporter une partie de l'énergie ainsi produite dans les marchés déréglementés limitrophes qui offrent des primes des plus intéressantes pour de l'énergie « verte ». Rappelons que le Québec, avec ses réservoirs pluriannuels et ses ressources éoliennes, représente un lieu privilégié pour la production à partir de cette filière technologique.

**Comme mesure de mise en œuvre du protocole de Kyoto au Québec, le RNCREQ considère que l'on doit viser à ce que d'ici 10 ans, une proportion significative de la production totale d'électricité vienne de ces nouvelles technologies.** Le gouvernement devra émettre une directive à la Régie de l'énergie, conformément à sa loi constitutive, afin d'obliger Hydro-Québec à acheter des blocs d'énergie verte.

Nous considérons à cet effet qu'il est nécessaire de limiter, pour les fins de ce programme, la notion d'énergie « verte » aux énergies clairement avantageuses d'une perspective écologique et n'étant pas encore en position de concurrencer les filières traditionnelles. Cette définition comprend l'énergie éolienne, la cogénération à la biomasse (résidus d'usine seulement), la récupération des biogaz, l'énergie solaire et l'énergie géothermique.

Dans cet esprit, le RNCREQ considère aussi qu'il est nécessaire qu'Hydro-Québec permette l'implantation de «compteurs à rebours» (facturation inversée ou «*net metering*») afin de créer un puissant incitatif en faveur de l'installation, par les clients, de systèmes complémentaires d'électricité verte et intermittente chez eux (panneaux solaires, mini-éoliennes, etc.). Il faut en effet diminuer les obstacles artificiels à l'utilisation accrue de nouvelles technologies propres et écologiques et permettre aux consommateurs qui désirent « faire leur part » pour l'environnement (surtout ceux situés dans les régions éloignées) de rentabiliser davantage les investissements nécessaires à cette fin.

## **9. AXE DE MESURES 3 : METTRE UNE CROIX SUR LA FILIÈRE THERMIQUE**

Un principe fondamental en matière de développement durable de l'énergie veut que pour satisfaire nos besoins futurs, nous devions encourager la substitution des sources d'énergie actuelles en faveur des technologies propres et renouvelables. Or, le gaz naturel n'est pas une source d'énergie propre ni renouvelable. Il s'agit d'une ressource épuisable dont la combustion provoque des émissions atmosphériques polluantes (notamment d'importantes émissions de GES).

Il faut prendre également en considération le contexte particulier du Québec. Le fait de brûler du gaz pour produire de l'électricité qui servira par la suite principalement au chauffage est une aberration en soi. Les pertes d'efficacité qui en découlent sont énormes (entre 30 % et 40 % selon certaines sources) et contraires à toute logique énergétique.

**Pour tous ces motifs, entre autres, le RNCREQ considère que le gouvernement du Québec doit immédiatement abandonner le développement de la filière de production thermique d'électricité.**

- Dans le cas du projet de centrale du Suroît par Hydro-Québec, le gouvernement doit refuser d'accorder le certificat d'autorisation nécessaire en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE).
- Pour ce qui est de la centrale projetée à Bécancour (dont le promoteur est TransCanada Pipelines), le gouvernement doit, dans un premier temps, signifier qu'il n'émettra pas les autorisations environnementales nécessaires et dans un deuxième temps, émettre une directive à la Régie de l'énergie afin qu'elle exclut le recours à cette filière dans le cadre du plan de ressources d'Hydro-Québec et les procédures d'appels d'offres associées.

**Le RNCREQ considère également que, en raison des conséquences environnementales, sociales et économiques que peuvent entraîner les activités d'exploration et d'exploitation gazière et pétrolière dans le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent, le gouvernement du Québec doit faire une analyse publique de la pertinence d'une telle aventure et procéder à une évaluation environnementale indépendante de ce projet (notamment au chapitre des émissions potentielles de GES qu'entraînerait la phase d'exploitation d'un tel gisement).** Il n'est pas normal à notre avis qu'un projet d'une telle envergure, qui ébranle autant les fondements des politiques énergétiques et environnementales du Québec, et qui est associé à de si importantes incertitudes quant à sa rentabilité économique, puisse être lancé sans une évaluation en profondeur.

## **10. AXE DE MESURES 4 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET ÉTALEMENT URBAIN**

### **10.1 L'aménagement du territoire au Québec**

Le Québec n'est certainement pas enviable du point de vue de son aménagement. Au cours des cinquante dernières années, nous avons plutôt repris les pires exemples. Le modèle d'aménagement du territoire caractérisé par la ségrégation des fonctions, le bungalow, le transport orienté sur la voiture, les mégacentres d'achats, les multiples quartiers industriels (éloignés des emprises ferroviaires) est pourtant un modèle insupportable sur les plans économiques, sociaux et environnementaux. De plus, il favorise la surconsommation et la dépendance énergétique des éléments qui contribuent inévitablement à accroître les émissions de GES.

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* adoptée en 1979 n'a pas changé fortement les tendances auxquelles elle prétendait vouloir s'attaquer. Loin d'endiguer le phénomène d'étalement urbain, les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme ont permis, tout au mieux, de planifier cet étalement, en consacrant le modèle à faible densité et la ségrégation des fonctions. Des principes même de la loi encouragent cette forme urbaine non durable. Il reste donc du travail pour faire en sorte que la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* soit un instrument qui nous conduise vers des collectivités viables.

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* aura tout de même permis une lente sensibilisation des élus municipaux à ces problématiques. Les villes, les municipalités régionales de comtés (MRC), de même que le ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM) ont développé progressivement une expertise et continuent de parfaire celle-ci. Il faudra cependant investir dans la formation, à tous les niveaux, pour développer notre culture collective en matière d'aménagement, culture nécessaire à la poursuite d'un développement durable.

### **10.2 La lutte à l'étalement urbain**

La lutte à l'étalement urbain est souvent perçue à tort comme une lutte opposant le centre de la ville avec la banlieue. Il n'en est rien. La lutte à l'étalement urbain en est une contre le « mal développement ». Ce n'est donc pas le développement résidentiel, commercial ou de bureau qui cause problème, mais où l'on fait ces développements, comment ils s'agencent, autour de quel mode de transport et à quel besoin ils prétendent répondre. À l'étalement, il faut donc opposer la croissance intelligente.

#### **10.2.1 La propriété privée et le meilleur usage possible du territoire**

Pour lutter contre l'étalement urbain, il faut avoir le courage et le pouvoir de faire des choix et ces choix sont rendus difficiles par le fait que le territoire urbain est principalement de propriétés privées, contrairement à ce que l'on observe en Europe.

L'aménagement du territoire, c'est d'abord favoriser le meilleur usage possible du territoire. Le concept de *smart growth* aux États-Unis est d'ailleurs né de la volonté de protéger les ressources agricoles et forestières. Or, on pourrait croire que les boisés et espaces naturels présents dans une ville devraient être facilement identifiés dans le Plan d'urbanisme comme zone de conservation ou espaces verts, mais il n'en est rien. Ces terrains sont le plus souvent menacés parce qu'ils sont de propriétés privées et que leurs propriétaires veulent le plus souvent les développer où les vendre à des promoteurs.

Un programme et une modification législative sont apparus en 2002 et devraient en partie aider à corriger cette situation. Il s'agit du programme d'aide à l'acquisition de réserve

naturelle en milieu privé et des modifications à la *Loi sur la fiscalité municipale* permettant l'exemption du paiement de taxes foncières à certaines conditions. Déjà d'importantes propriétés ont ainsi pu être protégées. Par contre, ce programme ne permettra pas de sauvegarder plusieurs boisés urbains et autres milieux humides. Parce qu'ils sont de faibles superficies, trop chers ou ne présentent pas un intérêt suffisant, on préfère investir dans l'acquisition d'espaces plus en périphérie. Il en va de même pour l'exemption du paiement de taxe foncière qui est réservée aux réserves naturelles reconnues en vertu de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*. Ces espaces verts et boisés urbains ont pourtant une grande valeur aux yeux de la population et jouent un rôle important, notamment comme poumon de la ville, même s'ils n'ont pas les valeurs subjectives recherchées par la Direction du patrimoine écologique. **Le RNCREQ recommande donc au gouvernement d'instaurer un programme visant l'acquisition d'espaces verts en milieu urbain qui ne répondraient pas au critère de réserve naturelle en milieu privé et d'exempter ces espaces du paiement des taxes foncières.**

### **10.2.2 Resserrer les périmètres d'urbanisation**

Le Québec a su se démarquer (en matière d'instrument d'urbanisme) et limiter le développement désordonné du territoire grâce à la *Loi sur la protection du territoire agricole*. Beaucoup de terres agricoles de qualité ont cependant été soustraites de cette protection. Par ailleurs, les périmètres d'urbanisation des villes et des villages sont beaucoup trop grands, même si la population du Québec devait doubler. Or, les perspectives démographiques nous indiquent plutôt l'inverse. **C'est pourquoi le RNCREQ recommande que soient révisés, dans un objectif de les restreindre, les périmètres d'urbanisation.** Une révision à l'échelle du Québec devrait aussi être entreprise pour identifier les terres qui pourraient à nouveau faire l'objet de protection qui auraient été soustraites du territoire agricole depuis 1978. L'est de Laval compte à cet effet plusieurs hectares de terres dont le potentiel agricole est extrêmement élevé et qui n'auraient jamais dues être retirées de la zone verte.

### **10.2.3 Reconsidérer les plans d'urbanisme, les règlements de zonages et les règlements de lotissement**

On ne peut par ailleurs revoir notre mode d'aménagement sans revoir les plans d'urbanisme, les règlements de zonages et les règlements de lotissement. Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement, qui ont toujours été extrêmement intéressantes en regard des objectifs, devraient exiger, comme pour la Métropole, de revoir les axes de croissance autour de corridors et pôles précis et de favoriser une plus grande mixité. Les règlements de zonage favorisant la séparation des fonctions devraient aussi être contraire aux orientations pour favoriser le redéveloppement des quartiers existant dans un objectif de mixité. Faire des quartiers où l'on peut vivre, acheter les besoins de première nécessité, se divertir et même travailler devrait être l'objectif recherché. Enfin, il en va de même des règlements de lotissement qui doivent être revus pour offrir d'autres choix que ceux que l'on retrouve partout au Québec et permettre une meilleure occupation du territoire.

### **10.3 Le groupe de travail sur l'aménagement du territoire : reprendre les travaux**

Dans l'optique d'une stratégie québécoise de diminution des GES, nous croyons qu'il serait pertinent de reprendre les travaux du groupe de travail sur l'aménagement du territoire du mécanisme québécois de lutte contre les changements climatiques. Ceux-ci ont, à notre avis été quelque peu bâclés et n'ont pas été aussi riches que ceux du Groupe de travail sur les transports. Ils méritent donc d'être repris avec plus de sérieux pour bien identifier les changements à opérer.

## **10.4 L'aménagement, en résumé**

Un habitat plus dense et mixte facilite le transport en commun, les piétons et la bicyclette, ce qui rend la vie urbaine plus humaine tout en contribuant grandement à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, favoriser la densification de l'habitation et limiter l'étalement urbain entraînent des économies substantielles en infrastructures municipales tels les égouts, l'aqueduc, la voirie, les réseaux téléphoniques, électriques, sans compter les infrastructures scolaires ou du réseau de la santé.

## **11. AXE DE MESURES 5 : TRANSPORT**

### **11.1 Un choix réel en faveur du transport en commun**

Pour atteindre les objectifs de réduction des GES, les actions du gouvernement du Québec en matière de transport devront être bien ciblées et cohérentes. Si le 20<sup>e</sup> siècle fut celui de l'automobile, le 21<sup>e</sup> doit être celui de son déclin. Il faudra donc que le double discours cesse et que les choix en faveur du transport en commun soient sans équivoque. En ciblant la très grande majorité des investissements en transport collectif, nous croyons que les tendances pourront s'inverser progressivement. Le cadre de financement des sociétés de transport doit donc être rapidement revu pour que cesse le déclin et débute la progression de l'offre. Une offre en transport public que nous souhaitons rapide, confortable et moderne.

En contre partie, l'offre en transport automobile devra être réduite progressivement. Paradoxalement, la recherche de la fluidité ne peut être une stratégie de réduction des GES en matière de transport. Nous pouvons chercher à réduire le nombre d'automobiles, mais celles-ci auront toujours tendance à occuper toute la place disponible, d'où l'importance de redonner aux transports collectifs (ou alternatifs comme le vélo, la marche) des voies de circulation pour en faire des voies réservées, des systèmes légers sur rail en site propre, des pistes cyclables, etc.

**Nous souhaitons enfin que la décision de rendre non imposable les titres de transport offerts par un employeur et de rendre déductibles d'impôt les titres de transport, soit annoncée dans les plus brefs délais.**

#### **11.1.1 Un fonds pour permettre l'émergence de projets**

Toutes les régions du Québec devraient pouvoir compter sur un levier financier équivalent à celui de la région métropolitaine, que gère l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Dans la région de la Capitale nationale, plusieurs projets auraient déjà vus le jour si le pendant « AMT » et son financement avaient été instaurés en même temps qu'à Montréal. Pour cette raison, les taxes sur l'essence et sur l'immatriculation devraient être identiques, partout au Québec, à ce qu'elles sont dans la région de Montréal. Le RNCREQ profite de l'occasion pour saluer le travail effectué par l'AMT et plaide pour que celle-ci demeure relativement autonome vis-à-vis les municipalités.

#### **11.2 Le système de redevances remises**

Le premier plan d'action sur les changements climatiques annonçait l'intention d'étudier le système de redevances-remises pour l'achat des véhicules automobiles. Si le RNCREQ appuie cette mesure, certains principes devraient être mis en place. Ainsi, la redevance devrait être progressive en fonction de la consommation et appliquée lors de l'achat et lors du renouvellement de l'immatriculation. La remise devrait, quant à elle, s'appliquer uniquement aux véhicules hybrides ou électriques. Une *Firefly* ou une *Golf* diesel ne devraient donc pas se voir octroyer de subventions à l'achat. Pour le RNCREQ, l'objectif de

neutralité fiscale de cette mesure n'est pas souhaitable. Cette mesure devrait dégager des revenus pour le financement d'autres mesures.

### **11.3 Le stationnement**

La disponibilité d'un stationnement oriente le choix en faveur du transport automobile. C'est pourquoi, le RNCREQ recommande au gouvernement de donner aux municipalités le pouvoir de taxer tout espace de stationnement, qu'il soit payant ou non. Le RNCREQ demande aussi que dans l'objectif d'éliminer les privilèges liés aux stationnements payés ou subventionnés par les employeurs, que ces dons ou subventions soient considérés comme des bénéfices imposables.

### **11.4 Programme d'inspection**

Le RNCREQ a toujours appuyé la mise en place d'un programme d'inspection obligatoire des véhicules automobiles et des camions, notamment pour améliorer la qualité de l'air. Le RNCREQ souhaite que le gouvernement annonce rapidement les modalités et les échéanciers liés à la mise en œuvre d'un tel programme.

### **11.5 Normes d'émission des véhicules et qualité des carburants**

Le RNCREQ demande au gouvernement du Québec d'être un joueur actif en Amérique du Nord pour favoriser l'adoption de normes permettant la réduction des émissions polluantes des véhicules automobiles et des camions. Il en va de même pour la qualité des carburants pour lesquels le Canada accuse un retard important sur l'Europe. Le Québec devrait favoriser l'adoption des normes les plus sévères en Amérique du Nord en s'ajustant sur le calendrier de mise en œuvre des états les plus stricts telle la Californie.

### **11.6 Transport des marchandises**

Le transport des marchandises est responsable d'une part importante des émissions de GES au Québec et a connu une importante augmentation depuis 1990. Considérant que le transport par camion est la pire forme de transport du point de vue des coûts énergétiques, de la pollution générée par tonne de marchandise et des coûts importants qu'il fait supporter aux contribuables québécois pour l'entretien des routes, **le RNCREQ demande au gouvernement de mettre en place diverses mesures pour favoriser le transport ferroviaire et le transport par cabotage.**

Parce que le gouvernement fédéral a complètement abandonné le transport ferroviaire, celui-ci peine à compétitionner avec le transport par camion. Cette situation est en partie due au fait que les compagnies de transport ferroviaire doivent assumer 100 % des coûts de l'entretien de leurs infrastructures, contrairement aux camions qui ont un accès gratuit aux réseaux routiers.

#### **11.6.1 Tarifier l'utilisation des routes par les camions**

Pour corriger l'iniquité causée par cet avantage contraire à la logique du libre marché, le RNCREQ recommande que le gouvernement du Québec tarifie l'utilisation des routes québécoises pour s'assurer que cette industrie paie 100 % des coûts d'entretien attribuables aux camions, ainsi que 100 % des coûts du réseau de surveillance et de pesée de cette industrie. Considérant qu'un seul camion cause les dommages équivalents à 50 000 voitures, c'est l'essentiel des coûts d'entretien de nos routes qui devrait ainsi être payé.

## 11.6.2 Restreindre l'accès aux routes au transport des marchandises par camion

Diverses mesures devraient aussi être mises en œuvre pour restreindre l'accès de nos routes aux camions. En France, les camions ne peuvent circuler le samedi et le dimanche. Cette mesure pourrait certes nous inspirer. La réduction du poids des véhicules est également souhaitable. **Le RNCREQ recommande par ailleurs la réduction et le respect obligatoire de la limite de vitesse à 90 km/h (sans marge de tolérance).** Des amendes importantes aux camionneurs, mais aussi aux compagnies favoriseraient le respect de celle-ci. Cette mesure permettrait, en plus de réduire les émissions de GES, de réduire les coûts énergétiques des compagnies de transport. Cette mesure doit être avantageuse pour les compagnies de transport puisque *Besner* a volontairement installé des limiteurs de vitesse à 90 km/h sur sa flotte de véhicule. Elle augmenterait aussi la sécurité sur les routes du Québec.

## 11.7 Le transport ferroviaire

Pour que le transport ferroviaire soit un choix intéressant pour le transport des marchandises, il faut évidemment améliorer les liaisons ferroviaires. Toutes les régions du Québec devraient être bien desservies par rail. L'accessibilité ferroviaire des parcs industriels, comme c'était la norme jusqu'à la fin des années 1960, doit aussi être favorisée.

### 11.7.1 Le transport des personnes par train

Cet investissement dans le réseau de transport ferroviaire devrait favoriser le redéploiement du transport des personnes par train au Québec. Pour illustrer la désuétude de notre réseau, il suffit de savoir que Montréal et Québec, en 2003, ne sont toujours pas reliés par une voie double sur toute sa longueur! **Avec une population vieillissante, le Québec a intérêt, tant en milieu urbain que pour les trajets interurbains, à investir dans les alternatives à l'automobile.**

## 11.8 Taxe sur la publicité automobile

Il est difficile de changer les mentalités en matière de transport, notamment parce que nous sommes constamment harcelés par la publicité automobile. Avec plus d'un milliard de dollars investis en publicité automobile par an au Québec, pas étonnant que l'auto reste populaire. Un milliard, c'est plus que le budget de fonctionnement de toutes les sociétés de transport en commun du Québec! **De façon à financer certaines mesures, la sensibilisation et/ou les activités du Bureau sur les changements climatiques, le RNCREQ recommande que le gouvernement du Québec instaure une taxe sur la publicité automobile.**

## 11.9 Les limites des gains technologiques

Pour terminer cette partie sur les transports, le RNCREQ désire rappeler que les seuls gains technologiques ne permettront pas de réduire nos émissions de GES. Même en améliorant notre consommation grâce à des inspections ou des normes plus sévères, ces améliorations seront annulées si rien n'est fait pour corriger la tendance actuelle. Cette tendance, c'est l'augmentation du nombre de voitures, l'augmentation des distances à parcourir et l'augmentation du temps pour parcourir un même déplacement. Comme Kyoto n'est qu'une étape et qu'il faudra aller beaucoup plus loin dans la réduction des GES, il faut dès maintenant choisir d'investir dans les mesures structurantes.

Enfin, puisqu'il est question de technologies, il faudrait envisager d'interdire la vente de démarreurs à distance au Québec. En plus de contribuer au GES, ces appareils sont mauvais pour les moteurs parce que la marche au ralenti les encrasse.

## **12. AXE DE MESURES 6 : FAVORISER L'ACTIVITÉ PHYSIQUE AU DÉTRIMENT DES SPORTS MOTORISÉS**

L'utilisation de véhicules récréatifs motorisés (VRM) dits « hors route », tels que les motoneiges, les embarcations de plaisance, les motomarines, les véhicules tout terrain (VTT), sans oublier les véhicules à quatre roues motrices (4x4) et, dans certaines circonstances, les avions et les hydravions, sont une source importante de GES. Bien que ces véhicules soient moins nombreux et utilisés moins souvent que les automobiles, ils polluent considérablement parce que la plupart ne sont équipés d'aucun système anti-pollution. L'ensemble de ces véhicules entraîne donc une importante pollution et contribue aux changements climatiques, sans compter qu'ils sont bruyants, qu'ils endommagent les sols et surtout les milieux fragiles tels que les marais, les marécages et les tourbières, affectant ainsi les habitats qui s'y trouvent.

Le RNCREQ recommande donc au gouvernement de mettre en place des mesures pour assurer graduellement le bannissement des moteurs à deux temps, d'intervenir au niveau du gouvernement fédéral pour qu'il impose des normes sévères d'émissions à ce type de véhicules et qu'il prenne des dispositions afin de favoriser l'activité physique au détriment des sports motorisés. Le gouvernement du Québec devrait notamment s'assurer d'interdire la vente de tout moteur à deux temps sur son territoire d'ici 2005, à moins qu'une interdiction similaire n'entre en vigueur plus tôt aux États-Unis ou dans quelques états américains, lequel cas, le Québec devrait aligner son interdiction sur ces états.

Le RNCREQ recommande aussi que seuls les sentiers récréatifs non motorisés soient admissibles à des subventions pour leur développement au Fonds de développement régional, géré par les CRD ou à tout autre fond ou programmes géré par les CLD ou le gouvernement du Québec.

## **13. AXE DE MESURES 7 : CHAUFFAGE AU BOIS**

De nombreux Québécois chauffent leur maison au bois, à la fois pour la chaleur et pour l'agrément. Il s'agit d'une source d'énergie économique et renouvelable, mais qui émet des GES, en plus d'être une source de pollution de l'air extérieur, et même intérieur. Qui plus est, si elle n'est pas utilisée adéquatement, il s'en dégagera plus de fumée que de chaleur. En plus de présenter un risque d'incendie, un mauvais foyer ou une mauvaise combustion peut causer des effets très néfastes pour la santé (des irritations mineures – maux de gorge, toux, écoulement nasal, maux de tête et nausée – mais aussi des problèmes respiratoires graves). Les enfants, les personnes âgées et les personnes souffrant d'asthme, d'allergies, de problèmes cardiaques ou de troubles respiratoires y sont particulièrement vulnérables.

**Le RNCREQ recommande donc au gouvernement de mettre des efforts particuliers dans l'éducation et la sensibilisation à l'utilisation optimale du chauffage d'appoint, d'encourager la substitution de cette forme d'énergie par des sources émettant moins de GES, de mettre en place un programme de modernisation des poêles à bois et de réglementer la période d'utilisation (incluant une interdiction lors de système d'inversion thermique). Le gouvernement du Québec devrait de plus réglementer rapidement la vente de foyers pour que seuls les foyers ou poêles à haut rendement certifiés à faible taux d'émission par L'EPA<sup>2</sup> puissent être vendus au Québec. Le projet de règlement en ce sens devrait donc être publié dans les meilleurs délais.**

---

<sup>2</sup> Environment Protection Agency.

Pour les mesures d'efficacité énergétique à venir, il faudra porter une attention particulière à la situation des régions éloignées et plus « froides », considérant le coût plus élevé des matériaux à ces endroits.

#### **14. ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

Face au défi que pose la problématique des changements climatiques, notre société est confrontée à une double tâche. La première tâche suppose que nous nous attaquions rapidement et avec fermeté aux causes fondamentales des changements climatiques planétaires. Nous croyons que les mesures proposées dans ce mémoire sont susceptibles d'amorcer efficacement cette lourde tâche en stoppant puis en inversant la tendance à l'accroissement des GES et nous offrons au gouvernement du Québec l'entière collaboration des CRE pour assurer le relais en région afin que tous les Québécois puissent s'approprier les objectifs et les moyens de mise en œuvre.

La seconde tâche exige une adaptation aux changements, à l'échelle du globe, qui se font déjà sentir ou auxquels il ne sera pas possible d'échapper. Ce n'est pas directement l'objet de la présente consultation, mais nous croyons qu'il importe aussi d'y consacrer des efforts importants le plus rapidement possible.

Prenons l'exemple de la gestion forestière puisqu'il s'agit d'un sujet d'actualité ; le RNCREQ est d'avis que la menace des changements climatiques oblige le gouvernement du Québec à revoir les calculs de la possibilité forestière à la lumière de cette nouvelle réalité. Considérant entre autres qu'il est prévu que la rapidité du changement climatique dépassera la capacité d'adaptation et de migration de l'écosystème forestier<sup>3</sup>, il ne faut surtout pas attendre de mesurer les effets réels des changements climatiques, mais déjà considérer l'impact qu'ils auront sur les possibilités futures. Cette attitude préventive est nécessaire afin d'éviter des conséquences graves et irréversibles, dommageables autant pour l'environnement que pour l'économie des régions et de l'ensemble du Québec.

Ce même type d'adaptation sera aussi nécessaire pour tous les autres secteurs socio-économiques du Québec. Entre autres, le gouvernement du Québec devra prendre en compte les impacts des changements climatiques dans la planification des besoins et la prévention en matière de santé, dans la gestion des ressources en eau et l'hydraulicité (production d'énergie hydroélectrique), sur les politiques régissant les activités agricoles, sur la navigabilité du fleuve, sur les mesures de sécurité civile, sur les codes de construction et d'entretien des infrastructures, etc.

### **Conclusion**

En conclusion, le RNCREQ demande au gouvernement du Québec d'agir maintenant pour réduire nos émissions de GES. À l'exemple de l'Europe qui a mis en place une panoplie de mesures depuis l'adoption du protocole de Kyoto en 1997, le RNCREQ demande que la mise en place de mesures concrètes s'accélère aux cours des prochaines années.

---

<sup>3</sup> Selon les prévisions du Service Canadien des Forêts (Deuxième rapport d'évaluation du GIEEC (IPCC, 1995b)) , «les changements climatiques auront un impact profond sur la diversité biologique, et les nouvelles conditions de croissance favoriseront certaines espèces au détriment d'autres. Il y aura donc modification de la composition des communautés forestières et de la répartition géographique des diverses essences. Il ne faut pas imaginer une simple migration de la forêt boréale vers le nord et les collines. Cela signifie plutôt que les écosystèmes forestiers actuels, dans certaines parties du pays, subiront des stress, et que leur composition et leur structure changeront. On ignore à quoi ressemblera la forêt après 50 ans ou plus de changements climatiques, mais il devrait en résulter des combinaisons d'espèces entièrement nouvelles».

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

1255, rue University, bureau 514  
Montréal (Québec) H3B 3V8

Tél. : (514) 861-7022  
Télec. : (514) 861-8949  
Site Internet : [www.rncreq.org](http://www.rncreq.org)  
Courriel : [Philippe.bourke@rncreq.org](mailto:Philippe.bourke@rncreq.org)