



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le jeudi 1er octobre 2015 — Vol. 44 N° 36

Consultations particulières sur le document intitulé
*Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de
serre du Québec pour 2030 (2)*

**Président de l'Assemblée nationale :
M. Jacques Chagnon**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 1er octobre 2015 — Vol. 44 N° 36

Table des matières

Auditions (suite)	1
Union des producteurs agricoles du Québec (UPA)	1
Ouranos inc.	9
Fondation David-Suzuki	17
Alliance Transit	24

Intervenants

M. Pierre Reid, président

M. David Heurtel

M. Marc H. Plante

M. Ghislain Bolduc

M. Mathieu Traversy

M. Mathieu Lemay

Mme Manon Massé

* M. Martin Caron, UPA

* M. Daniel Bernier, idem

* M. Alain Bourque, Ouranos inc.

* M. Karel Mayrand, Fondation David-Suzuki

* M. Jean-Patrick Toussaint, idem

* M. Philippe Cousineau-Morin, Alliance Transit

* M. Yves Jalbert, idem

* M. Christian Savard, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 1er octobre 2015 — Vol. 44 N° 36

Consultations particulières sur le document intitulé *Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030 (2)*

(Quinze heures une minute)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques, téléphones en particulier.

La commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le document de consultation intitulé *Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030*.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Non, M. le Président, il n'y a aucun remplacement.

Auditions (suite)

Le Président (M. Reid) : Alors, voici l'ordre du jour pour cet après-midi. Nous entendrons les groupes suivants : l'Union des producteurs agricoles, consortium Ouranos, la Fondation David-Suzuki Québec et Alliance Transit.

Alors, je souhaite la bienvenue à nos premiers invités, les représentants de l'Union des producteurs agricoles. Vous connaissez la routine, vous avez 10 minutes pour faire la présentation. Par la suite, nous aurons une période d'échange. Je vous demande de vous présenter et présenter la personne qui vous accompagne pour les fins de l'enregistrement. À vous la parole.

Union des producteurs agricoles du Québec (UPA)

M. Caron (Martin) : Merci bien! Merci bien, M. le Président, et merci bien à tout le monde. Tout d'abord, je me présente, Martin Caron. Je suis deuxième vice-président de l'UPA provinciale. Je m'occupe, entre autres, des dossiers au niveau de l'environnement et des transports ainsi que d'autres dossiers, mais, avant toute chose, je suis producteur laitier et céréalier avec du boisé à Louiseville, en Mauricie. Et je vais laisser à Daniel le soin de se présenter.

M. Bernier (Daniel) : Oui. Donc, Daniel Bernier, je suis agronome à la Direction recherche et politiques agricoles à l'UPA.

M. Caron (Martin) : Ça fait que, sans plus tarder, M. le Président, nous allons commencer. L'union souhaite remercier la Commission des transports et de l'environnement de l'opportunité de présenter le point de vue des agriculteurs et agricultrices du Québec en ce qui concerne la cible projetée de réduction des émissions québécoises de gaz à effet de serre pour 2030.

Les changements climatiques représentent une menace majeure pour l'équilibre des écosystèmes en plus de constituer des enjeux des plus préoccupants à l'échelle planétaire. À partir de ces constats, il faut conclure à l'impérative nécessité de réviser nos façons de procéder et tendre vers une économie plus sobre en carbone.

Le Québec a choisi d'assumer un certain leadership en s'imposant une cible de réduction parmi les plus ambitieuses à l'échelle internationale. C'est très certainement louable, mais il faut mesurer les impacts du plan économique. Une cible trop ambitieuse pourrait ne pas avoir les effets escomptés en favorisant la délocalisation de certaines activités vers des pays aux normes plus permissives.

Il est difficile de se prononcer au sujet de la pertinence de cette cible, elle nous a été présentée comme le résultat d'un juste compromis. Nous présumons que c'est effectivement le cas tout en gardant à l'esprit que les prévisions économiques sur un horizon aussi lointain comportent une large part d'incertitude. Nous vous présentons donc des éléments de risque pour le secteur agricole associés à une cible trop ambitieuse ou inadéquatement appuyée par des mesures visant à minimiser les impacts économiques. Nous proposons également des mesures destinées à favoriser la participation du secteur agricole au marché de carbone et ainsi qu'à des politiques et des programmes qui contribueraient à réduire les gaz à effet de serre d'origine agricole.

Selon l'inventaire québécois des gaz à effet de serre, le secteur agricole a produit 6 440 000 de tonnes équivalent de CO₂ en 2012, soit 8,3 % des émissions québécoises. La gestion des sols agricoles et la fermentation entérique sont responsables de la plus grande part des émissions, soit respectivement 46,2 % et 35,8 % de la production totale du secteur. La gestion du fumier à diffuser, quant à elle, représente 18 % des émissions.

Ces émissions sont le résultat de phénomènes biologiques sur lesquels nous avons relativement peu de contrôle. Une bonne partie du carbone émis est aussi réabsorbée par la culture, qui est en croissance. La part de ces émissions agricoles devrait donc être relativisée en tenant compte des cibles biotiques du carbone. Quoi qu'il en soit, il est néanmoins possible, dans certains cas, d'atténuer les gaz à effet de serre au niveau de l'origine agricole, et on va vous amener les principales opportunités de réduction qu'on pourrait faire : dans un premier temps, la captation et la destruction des biogaz

qui émanent des lieux de stockage des fumiers; deuxième point, la réduction du méthane produit par les ruminants par une modification du régime alimentaire et un ajout de certains additifs; la réduction du protoxyde d'azote provenant des champs cultivés par une optimisation de la fertilisation azotée — qu'est-ce qu'on veut dire par là, c'est une meilleure utilisation de l'azote; la séquestration du carbone dans les sols agricoles par l'adoption de pratiques culturales favorisant l'augmentation de la matière organique du sol; et, en dernier lieu, le boisement de terres agricoles marginales ne représentant plus d'intérêt pour la pratique de l'agriculture.

Chacune de ces interventions présente un certain potentiel de réduction des gaz à effet de serre. En vertu du marché du carbone, des projets de réduction de cette nature sont théoriquement admissibles à des crédits compensatoires. La réalisation d'un projet de crédits compensatoires doit cependant être encadrée par un protocole reconnu. Il n'en existe toutefois qu'un seul en agriculture, qui vise en le recouvrement d'une fosse à lisier et à la destruction du méthane qui, autrement, s'en échappe. Quelques dizaines de projets de ce type verront bientôt le jour au Québec après de longs délais pour l'obtention de l'autorisation par rapport au ministère.

Il reste maintenant à voir s'il serait rentable d'obtenir les crédits compensatoires associés à de tels projets de réduction. Pour obtenir ces crédits, il faut réaliser un rapport qui doit notamment démontrer la quantité de gaz à effet de serre réduit. Cela présuppose l'instrumentation du site pour mesurer la manière fiable de la réduction réalisée. Le rapport du projet doit faire l'objet d'une vérification par une tierce partie indépendante et accréditée. L'ensemble du processus engendre des coûts qui sont, dans le contexte d'une entreprise agricole la plupart du temps, supérieurs au revenu espéré.

Selon les règles en vigueur, le système des crédits compensatoires s'avère inadapté au contexte agricole. Il y aurait lieu de revoir ces règles, par exemple, en prévoyant des dispositions permettant l'agrégation des projets agricoles de réduction des gaz à effet de serre et la vérification d'un échantillon représentatif des projets agrégés. Ceci contribuerait à réduire les coûts de transactions sur le marché, qui, autrement, sont trop élevés.

Malgré les contraintes actuelles, la participation du secteur agricole au marché du carbone par une amélioration de l'acceptabilité aux crédits compensatoires demeure sans doute la meilleure façon de faire évoluer les pratiques. La voie réglementaire, c'est-à-dire l'imposition de mesures visant la réduction des gaz à effet de serre, serait vraisemblablement ingérable.

En outre, le coût marginal de réduction est très élevé par le secteur agricole. Une obligation de réduire les gaz à effet de serre agricoles serait donc très coûteuse pour l'État et pour les agriculteurs. Aussi bien, dans ce contexte, favoriser la participation volontaire du secteur agricole au marché du carbone en facilitant la réalisation de projets admissibles à des crédits compensatoires. Ces crédits pourraient devenir un incitatif à l'innovation et à l'adaptation de pratiques agricoles plus sobres en gaz à effet de serre tout en générant des réductions de gaz à effet de serre utiles aux entreprises québécoises visées par le système de plafonnement et d'échange des droits d'émission.

Les carburants fossiles. Une forte proportion des besoins énergétiques du secteur agricole est comblée par les énergies fossiles. Selon les données de Statistique Canada, les agriculteurs québécois en ont consommé pour près de 394 millions en 2014. Ce montant inclut les combustibles pour le chauffage et les carburants pour les machines. C'est toutefois sans compter tout le carburant nécessaire au transport par camion des intrants et des produits agricoles qui parcourent chaque année plusieurs centaines de millions de kilomètres. C'est donc dire que les agriculteurs subissent, depuis le 1er janvier dernier, la hausse du coût des carburants attribuable au marché de carbone et que cela se répercute sur leurs coûts de production.

• (15 h 10) •

Il faut bien comprendre que, de ce côté-là, bien que la hausse des coûts unitaires des combustibles et des carburants fossiles résulte du marché du carbone... puisse sembler dérisoire, l'impact peut s'avérer majeur au final parce que la plupart des gens ignorent que certains des marchés se gagnent et se perdent en raison de quelques sous le kilogramme de denrées. Lorsqu'on ajoute cela aux coûts et qu'on respecte la réglementation environnementale, qui est généralement plus exigeante au Québec que chez nos compétiteurs, l'impact devient véritablement significatif. Cette situation est d'autant plus préoccupante dans le secteur agricole parce qu'il ne dispose pas de solution de rechange aux énergies fossiles pour un bon nombre d'usages. Si le citoyen pourrait faire le choix du transport en commun ou d'un véhicule électrique, l'agriculteur sera contraint au moteur à explosion pour la majeure partie des travaux faits... d'une alternative économique abordable. C'est pourquoi le gouvernement devrait impérativement investir pour aider le secteur agricole à réduire les impacts du marché du carbone sur les coûts de production. Il faudrait offrir aux producteurs agricoles des programmes favorisant une plus grande efficacité énergétique ainsi que la substitution aux énergies renouvelables lorsque possible, naturellement.

Considérant le montant consacré par les agriculteurs à l'achat de l'énergie fossile et compte tenu du coût additionnel résultant du marché du carbone, le gouvernement dispose d'un montant substantiel qui devrait être réinvesti aux programmes d'aide et aux autres mesures structurantes favorisant l'adoption du secteur agricole... Les agriculteurs ont d'ailleurs toujours bien répondu à ce genre d'opportunités lorsqu'elles leur ont été offertes.

Je vais y aller avec la conclusion. La cible de réduction des gaz à effet de serre proposée est ambitieuse et aura sans contredit un impact sur les coûts des carburants fossiles et, par conséquent, sur les coûts de production des entreprises agricoles. Ces dernières sont très dépendantes des sources énergétiques, et des solutions de rechange sont souvent absentes. Des investissements de la part du gouvernement seront nécessaires pour amoindrir l'impact du marché du carbone sur les exploitations agricoles.

En contrepartie du coût additionnel attribuable au marché du carbone que doit désormais assumer le secteur agricole pour l'achat des énergies fossiles, l'État devrait investir dans des programmes d'efficacité énergétique et de substitution des énergies fossiles par des sources renouvelables destinées au secteur agricole.

Le Président (M. Reid) : En terminant...

M. Caron (Martin) : En outre, l'État devrait aussi investir...

Le Président (M. Reid) : En terminant rapidement parce qu'il reste quelques secondes.

M. Caron (Martin) : Oui. En terminant, je vous dirais qu'au niveau des mesures structurantes déployées il faudrait optimiser les possibilités de participation des producteurs au marché de carbone tout en regardant au niveau du contrôle et au niveau des investissements.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup pour votre présentation. Nous allons maintenant passer à la période d'échange. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, MM. Caron et Bernier. Merci beaucoup pour votre présentation ainsi que votre mémoire.

Plusieurs questions, mais, en commençant, je peux tout de suite vous dire qu'au niveau de la question des crédits compensatoires, bon, il y en a déjà, il y a déjà un protocole qui existe pour le monde agricole. Puis on travaille d'ailleurs sur une série d'autres protocoles puis on a tout à fait la volonté de poursuivre le travail avec l'UPA et le monde agricole pour poursuivre le développement de divers protocoles pour justement refléter la réalité bien particulière de l'agriculture au Québec. Alors, je tiens tout de suite à vous sécuriser là-dessus, puis qu'il va y avoir des annonces très bientôt en termes de protocoles, de crédits compensatoires, notamment le travail qu'on fait avec l'Ontario. Parce que vous savez que l'Ontario s'est joint au marché du carbone, et on travaille déjà ensemble sur une série de protocoles conjoints, dont certains dans le domaine agricole.

Mais il y a également le fait que c'est sûr qu'il va falloir travailler. Puis on travaille avec d'autres groupes, d'autres regroupements pour voir comment on peut justement peaufiner les mesures du plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020 puis mieux les adapter à la réalité agricole, notamment en matière d'efficacité énergétique, puis surtout au niveau des carburants parce que, en tout cas, je ne crois pas qu'il y ait encore beaucoup de moissonneuses-batteuses électriques ou à l'hydrogène, mais, d'ici là, il faut qu'on fasse un travail, puis je veux juste vous communiquer qu'on est très conscients de cette réalité-là et qu'on y travaille, et il y a une réelle volonté de la part du gouvernement d'avoir des mesures qui s'adaptent à cette réalité-là et à investir des revenus du Fonds vert dans diverses mesures qui vont permettre justement à vos membres et à vous, en tant que producteurs, de mieux profiter, justement, de nos mesures d'adaptation en matière de changements climatiques.

Rapidement, donc, au niveau... Je trouvais très intéressant votre mémoire parce que, bien que court, il est très dense, puis il y a beaucoup de mesures concrètes. Puis ça, ça nous aide beaucoup, d'avoir des exemples très concrets, parce que, là, on peut tout de suite se mettre au travail là-dessus. À la page 4 de votre mémoire, vous proposez donc des opportunités de réduction d'émissions de GES dans le monde agricole. D'après vous, parmi ces cinq-là, est-ce que vous pourriez les classer et les mettre en ordre d'importance? D'après vous, si on avait à prioriser pour obtenir un maximum de réduction, d'après vous, lesquelles ou laquelle a le plus de potentiel de réduction?

M. Caron (Martin) : C'est une très bonne question, puis je me souviens de la dernière interrogation, vous m'aviez demandé des choses concrètes, tout ça. De mettre ça en priorité, je pense qu'il y a quelques éléments qui sont là. Entre autres, je pense que, quand on parle au niveau de l'énergie puis de l'électricité, tout le système triphasique qu'on parle puis qu'on n'a pas accès en tant que producteurs, ça, ça en est un qu'on pourrait vraiment rapidement aller chercher différentes économies. Puis il y a des tendances qui s'en vont là-dessus parce qu'on est rendus avec des nouveaux moteurs, des nouveaux systèmes qu'on pourrait utiliser, mais ça nous prend vraiment le courant triphasique. Ça fait que ça, je pourrais dire que ça en est un.

Je peux laisser peut-être Daniel aller sur d'autres exemples, mais, moi, ça m'amène rapidement à dire qu'on pourrait faire un bout de chemin de ce côté-là.

M. Bernier (Daniel) : Oui. Effectivement, si on regarde, dans le fond, les deux plus gros blocs en termes d'émissions pour le secteur agricole, c'est la gestion des sols — donc, toute la gestion de la fertilisation azotée — et les émissions par les ruminants. Donc, si on s'attaque à ces deux sources-là, qui expliquent le plus fort pourcentage des émissions agricoles, probablement que c'est là qu'on pourrait faire des gains intéressants aussi. Donc, si on avait un protocole qui vient déterminer quelles sont les meilleures pratiques en termes de gestion de la fertilisation azotée puis un protocole qui viendrait encore préciser certaines bonnes pratiques en matière de régie alimentaire pour les ruminants, il y a probablement des gains à faire de ce côté-là.

M. Heurtel : Moi, il y a deux semaines à peine, j'étais aux Îles-de-la-Madeleine, j'ai visité une ferme avicole qui a mis en place des procédés vraiment très intéressants au niveau, justement, de l'efficacité énergétique. Bon, dans le cas de la ferme avicole, bon, c'est des poules. Ils avaient 10 000 poules. Bon, bien, la chaleur, toute la chaleur qu'il y a dans la ferme, bon, bien, elle est réutilisée, puis justement, en hiver, ils baissent leur facture d'énergie de façon très importante. Est-ce que vous pensez que c'est quelque chose qui pourrait être exploré également, là?

M. Caron (Martin) : Oui, absolument. Puis vous avez vu un exemple là, puis on en a dans différentes régions, que des personnes ont soit un système de récupération de chaleur ou, sinon, un autre système pour chauffer à la biomasse, entre autres. Je vous dirais que ce qui est important là-dessus, c'est qu'à différents endroits on avait commencé à faire des audits,

des audits au niveau de l'énergie. Et ça permettrait à chacun des producteurs de voir un peu les impacts, à quel endroit qu'ils pourraient sauver. Et, si on avait travaillé un projet... mais, vu le manque un peu peut-être au niveau de l'argent, tout ça, ça a été arrêté. Mais chacune des entreprises devrait avoir un audit au niveau de l'énergie et de voir un peu à quels endroits qu'il peut faire des changements pour améliorer la condition.

Il y a l'amélioration, oui, efficacité énergétique, baisse au niveau des coûts, mais ça, je vous dirais, c'est quelque chose qu'il faudrait peut-être aller un petit peu plus loin là-dedans, là, parce que ça nous amène même sur les pratiques agricoles parce que, vous savez, quand on arrive pour les pratiques agricoles, qu'on prend soit une sous-soleuse ou un vibro, tout ça, il faut le mettre à une profondeur. Mais, si on le met à la profondeur adéquate, bien, on dépense moins de carburant, naturellement. Et ça, bien souvent, il y a de l'éducation à faire sur ce portrait-là. Et, quand on fait un audit, ça va jusque-là.

M. Heurtel : Donc, si je vous entends bien, présentement — et ça, ce serait quelque chose qu'il faudrait qu'on améliore au niveau du plan d'action sur les changements climatiques — pour le secteur agricole, c'est d'avoir des ressources financières pour aider les agriculteurs à pouvoir faire justement les audits, à mesurer puis à bien déterminer, pour leur type de production, quelles seraient les meilleures mesures à mettre en oeuvre. Parce que, bon, d'un côté, je comprends que vous voulez des protocoles puis des programmes mieux adaptés, mais, en même temps, il faut des ressources pour que les plus petits producteurs — parce que, quand même, il y a quand même une bonne collection de plus petits producteurs au Québec, là — ça serait d'avoir des ressources aussi pour permettre à ces petits producteurs de bien identifier quelles mesures mettre en oeuvre dans leurs fermes.

• (15 h 20) •

M. Caron (Martin) : Oui, exactement. Puis je rajouterais un petit peu... c'est peut-être un point, entre autres, que Daniel a amené, c'est qu'au niveau des audits, tout ça, quand on parle de ça, c'est que, présentement, on regarde avec le côté azote, selon nos plantes. Là, présentement, il y a quelque chose qui est en train d'être travaillé pour amener un concept. Ça devrait arriver d'ailleurs, je pense... Daniel, c'est en 2017 que ça devrait arriver pour dire : Le fractionnement de l'azote, est-ce qu'on est capables d'avoir un protocole sur le fractionnement d'azote, que ce soit pour le maïs, tout ça, selon le type de sol, selon toute une séquence pour dire qu'on aurait un modèle et qu'on peut l'emmener? Et, dans un audit, ceux qui font, exemple, du maïs grain, bien ils seraient capables de se servir de ça. Ça fait que c'est des outils qu'on a besoin pour vraiment l'application technique. Ça fait qu'on ne compromet pas la croissance de la plante, mais on optimise notre résultat. Donc, on optimise aussi des pertes réelles qu'il pourrait y avoir, on récupère cet élément-là. Mais c'est tout le temps gagnant d'avoir des outils puis d'accompagner les producteurs parce qu'il y a beaucoup de nouvelles technologies, mais on sent que ça n'aide pas nécessairement, il faudrait être capables de le propager.

M. Heurtel : Merci.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Maskinongé.

M. Plante : Merci, M. le Président. Donc, M. Caron, M. Bernier, bonjour et bienvenue. J'ai écouté avec attention votre présentation, et on sait tous... J'ai bien aimé que vous posiez des solutions claires, précises. On sait tous que... Et, vers la fin de votre présentation, vous avez mentionné que ce n'est pas par la coercition que ça encouragerait plus les producteurs à embarquer avec nous et embarquer vers la cible de réduction. On sait et on a compris, depuis le début des auditions, puis, je pense, vous allez dans ce sens-là aussi, que la cible, on va pouvoir l'atteindre si on suscite l'adhésion, l'adhésion des différents groupes, des différentes personnes et des différents milieux.

Moi, je regardais dans les éléments que vous avez proposés, que vous avez énoncés, et j'aimerais savoir, puisque vous êtes quelqu'un de terrain, vous connaissez bien vos membres... mais j'aimerais savoir le niveau d'adhésion des membres et le niveau de compréhension qu'on n'a plus le choix de faire attention puis plus le choix d'aller vers une cible de réduction et de travailler ensemble, dans le fond, à faire une meilleure planète puis à faire des meilleures pratiques. Donc, j'aimerais savoir, selon vous, le niveau d'adhésion et quels seraient les moyens, outre des moyens financiers, là, mais les meilleurs moyens pour susciter un plus grand nombre d'adhésions ou pour permettre aux gens d'adhérer plus facilement à ces nouveaux moyens-là.

M. Caron (Martin) : C'est une bonne question. Puis je vous dirais que les producteurs, si on regarde dans le temps, voilà peut-être tout près de 30 ans, les producteurs ont décidé de mettre en place les clubs agros. Les producteurs sont membres de ces clubs agros là, et on en est... le souci de l'innovation et de la technique, qu'est-ce qu'il fait, c'est que ces agronomes-là accompagnent les producteurs, entre autres. Mais qu'est-ce qu'on voit dans chacune des localités ou des régions, il y a une mobilisation qui se fait.

Si on va prendre l'exemple chez vous, dans votre région, M. Plante, on sait qu'on a des producteurs de volaille qui ont été avec une production de biomasse pour chauffer le poulailler. Il y a eu deux journées qui ont été faites pour démontrer ça à travers toute la province pour expliquer le processus puis qu'est-ce que le producteur y retrouve. C'est la façon de faire bien souvent. C'est qu'on peut amener des projets, et ça suscite l'intérêt, et on amène les autres producteurs à venir voir directement. Puis il n'y a rien de mieux qu'un producteur pour expliquer à nos producteurs; c'est intéressant, c'est gagnant. Puis je vous dirai qu'en tant que producteurs on vise tout le temps le développement durable. Ça fait que c'est important pour nous puis ça va le rester, mais il y a une mobilisation de ces personnes-là. Ça fait que, donc, si on a de l'argent au niveau des audits puis de faire un petit peu plus loin ces projets-là, il faut s'en servir. Puis il y a une bonne collaboration aussi qu'on fait avec le bureau au niveau de l'efficacité énergétique, là, mais il s'agit d'avoir les sous aussi pour les réaliser.

M. Plante : En sous-question... Oui, c'est correct, M. le Président? Je n'ai pas attendu votre accord.

Le Président (M. Reid) : Oui, allez-y. Allez-y. Non, je... Quand ça va bien, on laisse aller, là.

M. Plante : En sous-question, vous avez proposé, là, le dernier item, là : «...le boisement de terres agricoles marginales ne présentant plus d'intérêt pour la pratique de l'agriculture.» J'aimerais que vous m'expliquiez si on a la même compréhension, là. Moi, je comprends de façon que c'est des bouts de terre agricole qui ne sont plus cultivables, mais il y a aussi peut-être le fait que des terres, le sol a perdu sa qualité puis que... J'aimerais ça que vous m'expliquiez vraiment c'est quelles parties puis quelles terres vous voulez parler par ça, là.

M. Caron (Martin) : Bien, je pense qu'il y a des exemples. Je parlais des groupes... on peut parler des OBV, des organismes de bassins versants, entre autres, à différents endroits où est-ce qu'il y a des rivières, où il y a des coulées, où ce n'est pas cultivable. Et là il y a eu déjà des projets, à travers toute la province, de reboiser ces secteurs-là pour aller chercher une captation au niveau du carbone, tout ça. Ça fait que c'est des choses logiques qu'il faut qui soient mises en place là-dessus, mais il y a un certain aménagement du territoire. Et, quand on parle de ces terres-là, bien, c'est plus de cette façon-là parce qu'il faut tout le temps se laisser une porte de sortie parce qu'on sait que notre territoire agricole, c'est 2 %, et il faut l'utiliser au maximum. On se le fait gruger un petit peu, ça fait qu'il faut être capables de regarder différentes autres productions, même si le type de sol est bon. L'exemple qu'on mentionne, là, c'est plus au niveau des coulées, des endroits, là, que, stratégiquement... et ça va dans une option aussi des corridors fauniques, qu'on parle avec d'autres ministères, tout ça.

M. Plante : La bande riveraine, là, que vous êtes obligés de respecter, là, pas de culture, donc, dans le fond, tant qu'à la laisser en jachère ou ne pas s'en occuper, vous proposez de le boiser, ce qui contribue doublement : en plus, ça va permettre un effet filtrant pour les cours d'eau aussi, là.

M. Caron (Martin) : Oui, puis exactement. Puis, je vous dirais même, on a différents arbres ou arbustes qui amènent un côté aussi économique. Je peux prendre un producteur d'arbustes de noisetier, tout ça, qui, lui, regarde pour faire peut-être un projet puis dire au producteur : Bien, je pourrais mettre ça, les cultiver, une certaine rentabilité, mais il y a tout le temps aussi l'aspect entretien qui se fait aussi. C'est ça qui est intéressant. Ça prend un maillage, ça prend un réseautage pour partir ces projets-là.

Le Président (M. Reid) : Oui, M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Il me fait plaisir de vous avoir ici aujourd'hui. Vous avez parlé tout à l'heure du fractionnement de l'azote. Est-ce qu'à votre opinion il y a des secteurs où on utilise de l'ammoniac directement ici, sur les fermes, au Québec?

M. Caron (Martin) : Ça, je vais laisser Daniel répondre à ça.

M. Bernier (Daniel) : Oui, ça fait partie des formes d'azote qui peuvent être employées, oui.

M. Bolduc : Mais est-ce qu'il y en a qui l'utilisent actuellement puis est-ce qu'il y aurait moyen de propager ça parce qu'il y aurait une économie substantielle, un, et, deux, une efficacité accrue et moins de pertes?

M. Bernier (Daniel) : Ça fait trop longtemps que je ne travaille plus précisément pour faire des recommandations de fertilisation, mais, oui, l'ammoniac est utilisé, là. À quel point il y a intérêt à le substituer... En fait, vous, votre questionnement, c'est... vous pensez que ce serait...

M. Bolduc : En fait, on parlait de fractionnement. En fait, on irait carrément à l'absorption puis on éviterait, finalement, des pertes d'azote et d'émissions.

M. Bernier (Daniel) : O.K. Parce qu'en fait l'idée de fractionnement, c'est de... plutôt que de mettre en une dose la quantité nécessaire à la croissance, on va la fractionner...

M. Bolduc : L'étaler.

M. Bernier (Daniel) : ...puis ça va nous permettre... on réduit les pertes, c'est ça, l'idée, peu importe la forme d'azote, par ailleurs.

M. Bolduc : O.K. Ça me va. Maintenant, vous parliez, un peu plus tôt, du courant triphasé et de l'efficacité. La différence entre l'efficacité mécanique des deux, elle n'est pas si grande que ça, là, parce que, là, vous parlez du biphasé ou triphasé. Je comprends mal la recommandation de cet élément-là. Vous pourriez me clarifier ça?

M. Caron (Martin) : Du côté du triphasé, c'est que ça permet vraiment, au démarrage des moteurs, une moins grande demande. Ça fait que ce que ça fait, ça demande moins grand. Et l'autre aspect, c'est que, c'est sûr, on a beaucoup

de tracteurs puis on parle, dans le mémoire... exemple, on a des systèmes de pompe, entre autres, au niveau du purin ou du fumier, qu'on utilise, qu'on met un tracteur là, puis ça peut prendre deux jours, et là le tracteur, il marche, tout ça. Mais il commence à y avoir des systèmes électriques, puis c'est beaucoup moins dispendieux parce que le moteur est tout le temps en continu. Ça fait que, bien souvent, un moteur, c'est au démarrage qu'il prend, mais après ça, ça ne coûte quasiment plus rien. Et là on va à des endroits, les kilomètres ne sont pas si longs que ça, mais, vous avez vu, dans le mémoire, on explique le coût que ça revient du kilomètre, c'est quand même dispendieux.

Puis, je vous dirais, j'ai eu la chance de visiter, exemple, l'Île-du-Prince-Édouard l'été passé, et je voyais que le courant triphasé était partout. Puis là je me disais : Il me semble, on est au Québec, ici, là. On devrait avoir ça puis amener un petit plus d'éléments là-dessus.

M. Bolduc : Vous avez parlé qu'il y avait 394 millions dans l'achat de carburant fossile. Est-ce que vous avez évalué ce que l'économie potentielle... le fait de changer les fosses à purin, les fans pour monter, par exemple, le grain ou l'ensilage dans les silos, etc. Est-ce que vous avez fait une évaluation de 20 %, 30 %, 40 %? Qu'est-ce qu'il y avait comme substitution potentielle des hydrocarbures à l'électricité?

M. Caron (Martin) : Je vais laisser Daniel un petit peu...

M. Bernier (Daniel) : Non. Ça, ce n'est pas fait, ça reste à faire, mais, oui, ça pourrait s'estimer.

M. Bolduc : Ce n'est pas fait. O.K. Ce serait intéressant, ça, parce que moi, je figure que c'est à peu près 250 000 \$ par cultivateur pour refaire les circuits triphasés, là. Juste le chemin, là, je parle, puis sans compter vos installations. Il faut qu'il y ait une justification économique significative.

Le Président (M. Reid) : En terminant, M. le député. En terminant parce qu'il ne reste plus de temps. Est-ce que ça va?

M. Bolduc : Allez-y.

Une voix : Bien...

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons... Oui, bien, vous aurez peut-être l'occasion de revenir là-dessus. Nous passons maintenant au groupe de... pardon, à l'opposition officielle et M. le député de Terrebonne.

• (15 h 30) •

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Merci, M. Caron, merci, M. Bernier, de cette présentation tout à fait dynamique, et claire, et transparente. Moi, j'aime ça, la clarté. Il n'y a pas d'ambiguïté dans vos propos puis il y a des mesures concrètes, comme disait la ministre, qui nous sont proposées. Et ça, je dois vous lever mon chapeau à cet égard. C'est très bien reçu dans le cadre des consultations qu'on fait. Donc, je vous remercie des efforts qui ont été déployés dans le bref laps de temps que vous avez eu pour probablement le rédiger.

J'avais plusieurs questions qui touchent le monde agricole. Vous comprendrez que je suis un bleu en la matière. Vous allez pouvoir être, donc, une source d'information privilégiée pour pouvoir m'aiguillonner dans ce secteur. Je voulais voir un peu la question des... à la page de votre mémoire... attendez, je vais le trouver. La question des biomasses, biomasses forestières. Vous dites que «malheureusement, il ne semble pas y avoir de réelle volonté gouvernementale [afin] de favoriser cette filière», probablement parce que vous trouvez qu'il n'y a pas assez d'argent ou il n'y a pas assez de mesures qui sont mises en place pour la valoriser.

Vous nous dites que vous êtes associés avec un groupe qui se nomme Vision Biomasse Québec, que ce groupe viendra éventuellement nous faire ses recommandations. Je tenais à ce que vous puissiez quand même dès maintenant nous préparer. Pouvez-vous développer un peu plus, là, sur cet aspect qui vous semble manquant dans la politique gouvernementale afin qu'on puisse s'en inspirer?

M. Caron (Martin) : Daniel, tu vas y aller, je vais compléter.

M. Bernier (Daniel) : O.K. Bien, en fait, c'est qu'il y a, pour... Si on veut faire de la substitution, puis tasser de l'huile à chauffage, puis le remplacer par de la biomasse, il faut donner un coup de pouce pour construire une filière.

Alors, d'une part, il faut qu'il y ait des utilisateurs, donc des gens qui acceptent d'investir des sommes puis changer leur système de chauffage, et donc, d'une certaine manière, d'innover, et prendre certains risques, et de devoir amortir ces équipements-là sur un certain laps de temps. Puis, d'autre part, ça prend des fournisseurs qui vont alimenter ces nouveaux clients là. Et donc, là, il y a forcément une période, là, d'incertitude de part et d'autre, là. Est-ce que, comme producteur de biomasse, bien, je peux faire des investissements puis produire à grand volume? Est-ce que j'aurai des clients? Puis, à l'inverse, les clients se demandent : Est-ce que je convertis mes installations?

Alors, c'est un peu la poule et l'oeuf dans cette histoire-là, et c'est pour ça que ça prend un coup de pouce parce qu'on est en compétition avec de l'huile à chauffage, qui est très, très bien organisée. Alors, le camion, on l'appelle, puis, une heure après, il est arrivé, là. Donc, c'est pour ça que ça prend un coup de pouce gouvernemental pour construire cette filière-là.

M. Traversy : Dans l'état actuel des choses, est-ce que, dans chaque région présentement, il y a des fournisseurs de disponibles? Juste à titre informatif en termes, là, évidemment, de biomasse?

M. Bernier (Daniel) : Alors, il faudrait que je... Dans... oui, bon...

M. Caron (Martin) : Oui, bien, je pourrais y aller. Sur cet aspect-là, ce n'est pas dans chacune des régions, mais une région peut appeler puis avoir un fournisseur directement. Il y a tout le temps le délai, et puis il y a tout le temps aussi la variabilité au niveau de la biomasse aussi. Ça fait que c'est un peu ça. Puis faire du pouce un peu sur la première question, c'est juste de dire qu'il y a des grosses entreprises, c'est peut-être rentable. Comment qu'on peut adapter ce système-là au niveau de nos entreprises qui sont peut-être dans une moyenne, c'est là qu'est le défi parce que, bien souvent, ces projets-là ont parti parce qu'il y avait une subvention rattachée pour dire que ça revenait un petit peu moins cher au producteur. Mais comment... Le concept, pour s'assurer qu'il y ait une pérennité dans ce domaine-là, puis c'est un peu qu'est-ce que Daniel mentionnait, il faut que, vraiment, la filière se pose la question.

M. Traversy : Et donc ce que je retiens, c'est que vous souhaiteriez que le ministre ait une préoccupation spécifique, là, donc au domaine de la biomasse en matière forestière et peut-être même qu'il y ait des objectifs ou des cibles qui soient fixés en matière d'efficacité énergétique de par ce secteur-là. Et je vais vous laisser, donc, l'occasion d'en parler un peu pour évidemment alimenter notre discussion.

J'avais également vu, dans votre mémoire, qu'au niveau des carburants fossiles vous dites que, dans le fond, «le gouvernement devra impérativement investir pour aider le secteur agricole [évidemment pour] réduire l'impact du marché du carbone sur les coûts de production». Vous dites, bon, que cette efficacité énergétique là est essentielle ainsi que la substitution aux énergies renouvelables.

Je me posais la question : Dans le cadre d'une préoccupation sur les carburants fossiles, est-ce que vous pouvez nous dire si vous voulez avoir des mesures financières ou économiques pour y parvenir ou à quel genre de mesure ou de moyen concret vous pensiez lorsque vous écriviez ce genre de réflexion?

M. Bernier (Daniel) : En fait, ça peut prendre plusieurs formes, mais on pourrait d'abord s'attaquer à... en fait, offrir, autant que possible, des alternatives aux énergies fossiles. Donc, on a vu qu'il y avait quand même quelques possibilités. Si on pouvait faciliter la disponibilité du courant triphasé, ça donne des opportunités de conversion à l'électricité. Et donc c'est ça. Donc, efficacité énergétique et conversion, donc ça prend des programmes de cette nature-là. Éventuellement, si ce n'est pas suffisant, on pourra considérer autre chose, là, mais on pourrait d'abord commencer par ça.

M. Caron (Martin) : Peut-être un ajout que je pourrais faire, c'est que tantôt, quand j'ai parlé d'audit au niveau des fermes, c'est selon les fermes. Il y a un cas, peut-être, que la biomasse va avoir une rentabilité rapidement. Ça fait que c'est ça qu'il faut être capable de voir. Puis je pense que, votre première question, il faut être capables de développer, tout le monde ensemble au niveau de la filière et au niveau des gouvernements, sur une vision, une vision, puis il faut peut-être segmenter un petit peu nos marchés. Il y a différents endroits, oui, on pourrait faire des gestes concrets qui iraient rapidement. Ça fait qu'on ne peut pas nécessairement dire que c'est juste une chose, mais il faut être capable de segmenter tout ça. Je pense qu'avec la mobilisation qu'on peut mettre sur le terrain, on est capables de faire de très belles choses dans ça.

M. Traversy : Je profite de votre présence parce que vous êtes des gens qui ont des réponses claires, précises, concrètes, comme beaucoup d'intervenants, mais dans un parler, je vous dirais, plus accessible que peut-être certains chercheurs scientifiques, là, qui ont des théories plus poussées et plus pointues. Donc, je profite de votre présence pour vous demander : Pensez-vous qu'on gagnerait peut-être à proposer des cibles climatiques par secteur, avec des moyens et des mesures qui sont classifiés, là, selon les objectifs que le ministre voudra se donner, là, pour la suite des choses? Pensez-vous que ça serait bien d'avoir une loi de transition énergétique, là, où on pourrait voir, de façon plus précise, là : Voici ce qu'on attend dans tels secteurs, voici les mesures et les cibles qu'on veut se fixer puis les moyens d'y parvenir? Est-ce que vous trouveriez ça intéressant comme suggestion?

M. Caron (Martin) : Bien, ça revient un petit peu à l'élément que je mentionnais par rapport à la vision. Entre autres, je pense qu'il faut se doter, tout le monde ensemble, d'une vision claire et je pense qu'à travers ça on veut optimiser toutes nos ressources, que ce soient les ressources au niveau des gouvernements, que ce soient les ressources aussi au niveau des producteurs. Et on a besoin grandement aussi des scientifiques là-dedans, même si, des fois, on veut les ramener au pratico-pratique.

Mais je pense qu'il faut avoir ce portrait-là. Et, oui, il faudrait peut-être cibler des exemples et de l'accompagnement qu'on peut faire là-dedans. Mais il faut vraiment aussi penser que ça ne se fait pas en claquant des doigts et du jour au lendemain. Il faut regarder sur une étape selon un volet, peut-être, de trois à cinq ans puis comment qu'on peut s'adapter.

Mais je ramène encore des outils qu'on a peut-être sur des audits qu'on est capables de faire sur nos entreprises... nous permet rapidement de déceler ou de faire un geste concret qui va amener un résultat assez rapide pour l'ensemble de la population du Québec.

M. Traversy : Donc, je sens que vous êtes ouverts à l'inscrire dans la Politique énergétique. Et j'ai lu également, bon, à la fin de votre mémoire ou peut-être plus à l'intérieur de celui-ci, que vous ameniez quand même une certaine nuance quant à l'objectif d'aller évidemment diminuer nos gaz à effet de serre. Vous dites : Le côté économique doit

quand même rester sur les écrans radar. Vous voulez, dans le fond, que le ministre garde un pouls du cardiogramme, là, des fluctuations qu'une telle action peut peut-être provoquer dans votre secteur agricole.

Avez-vous, de façon plus précise, des craintes dans... Avez-vous un exemple à nous donner ou c'est seulement un rappel de mise en garde? On sent que vous voulez vous garder une porte de sortie. J'aimerais vous entendre un peu là-dessus.

M. Caron (Martin) : Bien, je pense que, là-dessus, puis c'est une des demandes qu'on fait, je pense, à chaque fois qu'on a l'invitation de venir ici, c'est de parler de réciprocité. Il faut bien se rappeler qu'on est dans un climat de nordicité ici, comparativement si on regarde en Californie ou dans d'autres pays, Nouvelle-Zélande. On sait que, présentement, on est en train de parler d'un partenariat transpacifique, mais les producteurs élevés, là... Et, quand on prend les producteurs de fraises ou de framboises, bien, quand on arrive, qu'il y a des produits de la Californie qui arrivent ici... On est capables de produire des fraises ici de bonne qualité puis aller jusqu'au mois d'octobre, mais ça a un coût.

Le Président (M. Reid) : En terminant.

M. Caron (Martin) : Et, si je pense au niveau des serres, entre autres, les producteurs, les acériculteurs, c'est la même affaire, là.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons passer maintenant au bloc du deuxième groupe d'opposition. M. le député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci, M. Bernier et M. Caron, d'être avec nous. Il y a quelque chose... Je sais qu'on a déjà abordé la question un peu plus tôt, mais je veux revenir un peu sur le fait que vous avez mentionné que les crédits compensatoires étaient inadéquats. Hier, on a eu un groupe, Coop Carbone, qui sont venus. Ils nous ont parlé aussi, là, qu'en fait il devrait y avoir plus de protocoles.

Vous, quand vous dites que les crédits carbone sont inadéquats, est-ce que vous suggérez que, dans le fond, on ajoute des protocoles? Et, si oui, lesquels?

• (15 h 40) •

M. Bernier (Daniel) : En fait, oui, il faudrait ajouter des protocoles parce qu'actuellement il n'y en a qu'un, il y en a un seul pour le secteur agricole. M. le ministre de l'Environnement mentionnait tout à l'heure qu'il y en a d'autres qui s'en viennent; donc, tant mieux!

L'autre problème qu'on a avec les crédits compensatoires, c'est qu'actuellement pour des projets agricoles il est très coûteux de mener à terme une transaction. Et, comme, à l'échelle d'une ferme, on peut espérer quelques centaines de tonnes de réduction, donc quelques milliers de dollars de revenus en termes de crédits carbone, bien, les coûts de la transaction, la plupart du temps, sont plus élevés que les revenus. Donc là, vous comprendrez qu'il y a un peu d'intérêt d'aller de ce côté-là. Donc, c'est pour ça qu'on propose... Puis probablement qu'hier Coop Carbone vous a parlé d'agrégation puis d'essayer de voir comment on pourrait rendre les crédits compensatoires plus intéressants pour le secteur agricole parce qu'actuellement on fait le constat qu'il y a des coûts de transaction plus élevés que les revenus.

M. Lemay : Parfait. Donc, je retiens, là, que les protocoles d'agrégation pourraient être quelque chose qu'on pourrait regarder du côté du ministre. Merci.

Vous avez aussi mentionné... mon collègue en a parlé tout à l'heure, là, on a parlé de biomasse. En fait, c'est un sujet, là, qui est très d'actualité. Vous mentionnez dans votre mémoire, là, qu'avec la biomasse, là, vous l'utiliserez pour de la chaleur dans divers procédés agricoles, mais on sait qu'on peut aussi l'utiliser, là, pour générer de l'électricité ou même alimenter les tracteurs, les véhicules agricoles sur les terres. Je n'ai pas vu ça dans votre mémoire. Est-ce que vous seriez... En fait, moi, je me dis : La biomasse, c'est oui, mais pourquoi ne pas l'utiliser à toutes les fins possibles afin de réduire au maximum notre empreinte?

M. Bernier (Daniel) : Oui. Bien, en fait, c'est que ça n'exclut pas ces utilisations-là éventuellement, mais la façon la plus performante, la plus efficace d'utiliser la biomasse, c'est de la transformer en chaleur. Si vous la transformez en électricité, bien, vous avez une perte. Chaque fois qu'on la retransforme en une autre source d'énergie... Ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas une pertinence dans certains cas, mais là où on a le maximum d'efficacité au plan énergétique, c'est lorsqu'on la transforme en chaleur. Et, comme, au Québec, on a un grand besoin de chaleur avec les hivers qu'on connaît, pourquoi ne pas en profiter pour substituer de l'huile à chauffage?

M. Caron (Martin) : Oui. Moi, je me permettrai, c'est peut-être quelque chose qu'on n'a peut-être pas nécessairement écrit, mais on sait qu'à différents endroits il y a des biodigesteurs. On voit beaucoup ça en Europe et en Allemagne, entre autres. Ça fait qu'il y a peut-être des choses là. Puis vous comprenez que, quand on prend cette méthode-là, bien, on va un petit peu plus loin, puis c'est pour chauffer au niveau de la communauté, tout ça. Il y a peut-être des projets collectifs, mais il faut prendre le temps d'y penser. Il faut aller chercher une espèce de développement durable là-dedans.

M. Lemay : O.K. Je trouve ça intéressant, ce que vous mentionnez. Moi, je suis allé, cet été, jusqu'à Manawan, au nord de Saint-Michel-des-Saints, puis j'ai remarqué effectivement qu'il y a une industrie forestière, là, quand même

florissante. Et puis je me disais... Est-ce que vous êtes au courant s'il y a un projet de biomasse qui pourrait s'installer dans le coin de Saint-Michel-des-Saints ou même à Manawan, ne serait-ce que pour la communauté atikamek qui est à cet endroit, et puis de pouvoir utiliser justement les résidus forestiers sur place pour les besoins de la communauté? Est-ce que vous êtes au courant de quelque chose? Non?

M. Bernier (Daniel) : Non. Je ne suis pas au courant.

M. Caron (Martin) : Non, on n'est pas au courant.

M. Lemay : J'imagine que ça reste dans l'esprit, là, de ce que vous proposez. C'est un genre de projet comme ça qui serait intéressant. O.K.

M. Caron (Martin) : Bien, qu'est-ce que je peux mentionner, c'est qu'il y a un exemple qui me vient en tête, Gaspésie—Les Îles, entre autres, il y a des producteurs de tomates, entre autres, puis qui sont dans un système comme ça, qui chauffent avec la biomasse puis qui ont un lien, là. C'est une coopérative qui s'est installée là. Et puis c'est quelques producteurs qui se sont mis ensemble au niveau des serres pour ce chauffage-là.

M. Lemay : Et puis, si on regarde au niveau du budget 2015-2016, là, c'est mentionné qu'on prévoit une réduction de la taxe spécifique sur l'essence dans les régions frontalières, tu sais, justement en fonction de la distance, là, puis de l'impact du marché du carbone. Bon, là, c'est correct, l'Ontario va se joindre à notre marché du carbone, mais moi, je me disais : Est-ce qu'au niveau de l'agriculture — vous avez mentionné tantôt que le prix du carburant, c'est quelque chose qui était quand même élevé pour vous — il ne devrait pas y avoir une réduction pour l'agriculture dans les fermes, justement, où les agriculteurs qui ont des projets qui contribuent à la lutte au changement climatique... pour pouvoir leur permettre de bénéficier un peu, là, d'une économie sur le carburant?

M. Caron (Martin) : C'est sûr que c'est peut-être quelque chose à regarder. Ça pourrait être une possibilité intéressante de dire : Ça fait la promotion des gestes ou des impacts pour la mobilisation des producteurs, entre autres. En même temps qu'on fait ça, bien, il faut réaliser aussi que le projet, il faut qu'il soit rentable au bout de la ligne aussi. Ça fait que c'est peut-être une option de promotion de ces événements-là, mais il faut aller plus loin.

Puis je reviens un petit peu sur l'exemple de l'Ontario. Vous dites : Là, on arrive avec une entente. Mais tantôt, quand je parlais de ça, des autres produits qui viennent d'ailleurs, bien, c'est un élément, là. Puis, tu sais, en tant que producteurs, on a de la misère à réaliser que des pommes ou des fraises viennent d'ailleurs. Ça arrive ici et elles sont moins chères, à quelque part. Pourtant, on sait que ça ne se fait pas, là, mais tout le trajet qu'ils ont fait... Ça fait que juste la notion au niveau du développement durable là-dessus, il y a des questions à se poser, là. Puis là je lance peut-être la question au public, pas juste... je pense à notre société. On fait des choix de société, on veut avoir une acceptabilité sociale, mais il va falloir avoir des gestes concrets aussi. Et comment qu'on pourrait aller? Bien, ça, je laisse ça aux mains du gouvernement.

Le Président (M. Reid) : Merci. Merci de votre contribution à nos travaux.

Alors, je suspends la séance pendant quelques instants pour permettre au prochain groupe de prendre place.

(Suspension de la séance à 15 h 46)

(Reprise à 15 h 48)

Le Président (M. Reid) : Nous reprenons nos travaux. Je souhaite maintenant la bienvenue à notre prochain invité, le consortium Ouranos. Vous connaissez évidemment la routine. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons une période d'échange. Je vous demanderais de vous nommer pour les fins de l'enregistrement. À vous la parole.

Ouranos inc.

M. Bourque (Alain) : Bonjour! Mon nom est Alain Bourque. Je suis directeur général du consortium Ouranos. Alors, c'est un plaisir d'avoir encore une fois l'opportunité de venir présenter dans le cadre des activités de la commission.

Alors, rapidement, juste un petit rappel d'Ouranos. On est à la fois un centre de recherche appliquée sur la science des changements climatiques, les impacts, l'analyse des risques, mais nous travaillons davantage sur la portion d'apprendre à vivre avec les changements climatiques qui sont en cours et vont se poursuivre dans le temps. Ceci étant dit, les scénarios d'émission de gaz à effet de serre sont fondamentaux pour nous pour déterminer quelle va être l'ampleur des changements climatiques, les impacts, les risques. Et donc c'est pour ça qu'on pensait que c'était pertinent de venir donner une présentation. Nous n'avons pas eu le temps, compte tenu des délais, malheureusement, de déposer un mémoire. Par contre, s'il y a l'opportunité, on pourra le faire par la suite, là, et ce sera essentiellement le résumé de ce que je vais mentionner ici.

Et donc, à quelque part, j'imagine qu'hier ou au cours des prochaines journées vous allez avoir des présentations de différents acteurs qui vont venir donner leur opinion sur des choix de société à faire. Naturellement, nous, le rôle d'Ouranos ici, c'est beaucoup plus de présenter ce que la science dit par rapport au combat contre les changements climatiques.

Alors, comme vous le savez, les tendances sont claires, les GES vont en augmentant à l'échelle planétaire, et même dans plusieurs pays développés qui devraient pourtant être à l'avant-scène d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il est cependant quand même rafraîchissant de voir que la science est de plus en plus tenue en compte dans la prise de décision. Et d'ailleurs on a remarqué que, dans le document de consultation, il y avait beaucoup d'aspects scientifiques pour orienter les décisions. Et on pense qu'effectivement c'est une très bonne idée de se baser sur les faits, sur la science, pour pouvoir orienter ce qu'il y a à faire. C'est assez difficile de négocier avec les faits pour tenter de réduire l'impact des changements climatiques.

• (15 h 50) •

Et donc notre rôle ici, on le sent, c'est vraiment de venir un peu donner le portrait, de venir répondre aux questions qui étaient dans le document dans une perspective scientifique.

Ceci étant dit, comme je l'ai dit tout à l'heure, notre rôle est surtout autour de la science du climat, des impacts, de l'adaptation. On est beaucoup moins dans les moyens de réduction d'émissions de gaz à effet de serre et on est beaucoup plus dans les moyens pour gérer les risques climatiques qui se pointent à l'horizon. Et d'ailleurs cette science-là, elle a d'ailleurs permis de définir ce fameux seuil de 2 °C à l'échelle planétaire, qui, selon moi, détermine un peu l'agenda, là, c'est-à-dire qu'est-ce qu'on veut atteindre au niveau planétaire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Et il faut bien comprendre que, pour le Québec, le 2 °C planétaire, ce que ça veut dire, c'est plutôt un 3 °C, 4 °C pour le sud du Québec et un 4 °C à 6 °C pour le nord du Québec. Et donc je pourrais vous énumérer toute la ribambelle d'impacts sur l'environnement naturel, l'environnement bâti, les activités socioéconomiques, la santé, la sécurité, mais je ne le ferai pas, inquiétez-vous pas. Alors, simplement, j'ai amené un genre de «one pager» recto verso qui est essentiellement la synthèse de notre bilan des connaissances. Et il y a un site Web aussi associé avec ça, qui vous donnera accès à un résumé de deux pages, un résumé de 12 pages et, lundi prochain, un document de 450 pages pour, naturellement, les praticiens. C'est la clientèle cible, là, qui est visée avec ce genre d'information, type d'information là.

Le point important ici, c'est de dire que le seuil du plus 2 °C est passablement important à l'échelle planétaire. Au-dessus du 2 °C, ce qu'on dit, c'est que les changements climatiques vont avoir des impacts majeurs, parfois irréversibles et généralisés pour l'ensemble de la société, qui vont avoir des impacts, d'ailleurs, pour les décennies à venir. On pense au rehaussement du niveau de la mer où tous les scénarios indiquent que, même si on réduit les émissions de gaz à effet de serre au cours des deux prochaines décennies, le changement des niveaux de la mer se poursuit pour encore plusieurs décennies additionnelles, d'où une certaine urgence d'agir, hein? Les changements climatiques, ce n'est souvent pas tellement associé à l'urgence, mais je pense que, de plus en plus, on comprend qu'il est important d'agir le plus tôt possible pour limiter l'ampleur des changements climatiques et s'adapter, donc apprendre à vivre avec le reste.

Tel qu'il est souligné dans le document de consultation, la science du Groupe de travail III sur le GIEC autour des moyens de réduire les émissions de gaz à effet de serre estime que la planète doit réduire ses émissions de gaz à effet de serre, d'ici 2050, de l'ordre de 40 % à 70 % et devenir carboneutre, voire même moins, à l'horizon 2100. Quand on dit moins, ça veut dire qu'on espère que, par exemple, la forêt, les océans, etc., vont pouvoir continuer à absorber des émissions de gaz à effet de serre pour nous stabiliser vers, donc, ce 2 °C là que l'on veut tant éviter.

Ceci étant dit, par rapport à ce que le GIEC a dit, il faut bien réaliser qu'il y a plusieurs experts, plus des sciences sociales, qui parlent de l'aspect éthique de la répartition de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Et c'est sûr que c'est bien différent de demander à un pays développé, qui a déjà émis beaucoup d'émissions de gaz à effet de serre, de réduire de 40 % à 70 % versus, par exemple, un pays africain qui a essentiellement très peu contribué au problème à date et qui, naturellement, fait un rattrapage économique pour se rattraper de la pauvreté. Et donc ça nous fait dire, en fait, que, pour la question n° 1, bien que les cibles du gouvernement du Québec sont parmi les plus ambitieuses, souvent similaires aux cibles que se sont données plusieurs pays, plusieurs États d'Europe, et c'est clairement beaucoup plus ambitieux que plusieurs des États de l'Amérique du Nord, l'information scientifique combinée aux avis sur ce partage d'équilibre là entre pays riches et pays pauvres pointe vers la nécessité d'avoir des objectifs plus ambitieux que la moyenne mondiale pour un État comme le Québec. Et d'ailleurs le comité consultatif qui est mentionné identifie plutôt ça comme un minimum à atteindre de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Il faudrait être dans une perspective, ici, purement factuelle et scientifique, tenter de réduire même possiblement un peu plus que ça.

Il faut aussi se rappeler, en fait, que l'objectif de 2030 va certainement être déterminant pour l'atteinte d'un objectif en 2050. Alors, pour un pays développé qui a déjà émis beaucoup de gaz à effet de serre, la différence entre 80 % de réduction d'émissions de gaz à effet de serre en 2050 et 95 % d'émissions de gaz à effet de serre, c'est quand même substantiel quand on le compile à l'échelle de la planète et quand on pense que tous les pays développés pourraient aussi moduler leurs efforts entre 80 % et 95 %. Et donc, encore une fois, le message ici, c'est de dire que, oui, cette cible-là, de 37,5 %, est probablement un minimum requis, et celle de 2050 est particulièrement cruciale, compte tenu que certains pays plus pauvres, eux, ne pourront pas, fort probablement, réduire les émissions de gaz à effet de serre de 37,5 % d'ici 2030. On prend juste la Chine, par exemple, qui se sont déjà engagés — puis il y a plusieurs personnes qui félicitent la Chine de faire ça — à un statu quo de leurs émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030. Alors, ça illustre, là, ce débalancement ou ce défi entre pays industrialisés, qui ont largement contribué aux émissions de gaz à effet de serre, versus les pays qui n'ont pas vraiment encore contribué, qui ont un rattrapage à faire, même sur une base d'émissions de gaz à effet de serre per capita. Et donc ça, ça doit être considéré.

D'ailleurs, les scientifiques... puis ça, je pense, les décideurs ne l'ont pas encore pleinement intégré, mais les scientifiques du Groupe de travail III, dans le rapport du GIEC, parlent de moins en moins de cibles à atteindre en émissions de gaz à effet de serre, surtout que les cibles font toujours référence à ce qui a été émis par le passé, O.K., et font de plus en plus référence à un quota d'émissions de gaz à effet de serre que la planète a de disponible présentement pour tenter d'éviter un 2 °C. Donc, présentement, on peut déjà quantifier la valeur de gaz à effet de serre que l'on a à crédit, là, que l'on

peut dépenser pour réussir à minimiser le changement climatique à 2 °C. Et ça, ça nous donne peut-être davantage une idée sur comment devrait-on stratégiquement utiliser ces quotas d'émissions de gaz à effet de serre pour pouvoir atteindre des objectifs quand même passablement ambitieux de réduire, par exemple, de 95 % nos émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

Ainsi, à la question n° 2, compte tenu que, comme je le mentionnais tout à l'heure, Ouranos est moins dans les moyens pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, on n'a pas de réponse précise à donner à cause qu'on n'a pas, justement, ce mandat-là autour des moyens stratégiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Par contre, on croit que les réponses devraient se baser sur des analyses scientifiques solides. Alors, la science est là pour faire des analyses comparées pour pouvoir déterminer quelles sont les façons les plus efficaces.

Finalement, j'aimerais conclure en disant que — et ça, ça va être valide pour les quatre questions, et là c'est beaucoup moins scientifique, en fait, puis c'est beaucoup plus pratique et stratégique, je dirais — c'est le fait que le Québec est probablement l'une des régions du monde qui est la mieux équipée pour pouvoir réduire ses émissions de gaz à effet de serre : très grand territoire, beaucoup de ressources énergétiques renouvelables, l'eau, le vent, etc. Et c'est clair que ça nous donne la possibilité de non seulement pouvoir atteindre des objectifs ambitieux au Québec, mais aussi d'aider nos voisins à atteindre des objectifs ambitieux, que ce soient nos voisins immédiats ou même sur le continent nord-américain. Et donc on croit que...

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Bourque (Alain) : ...ça devient une opportunité puissante de plus.

Le Président (M. Reid) : O.K. Je vous arrête là. Vous aurez l'occasion, sans doute, de continuer avec les échanges. Nous passons à une période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Bourque. Merci pour votre présentation. Juste pour clarifier la notion de quota, est-ce qu'elle est semblable... moi, je... la notion de budget carbone? C'est ça, hein, si on parle de la même...

M. Bourque (Alain) : Oui, exact. Oui. Bien, en fait, c'est qu'on a déjà émis dans l'atmosphère tant de gaz à effet de serre qui ont expliqué un 0,85 °C, et là, pour le 1,2° restant, il nous reste une quantité à émettre qu'on doit se partager entre pays parfois développés, parfois moins développés.

M. Heurtel : Je peux vous dire qu'il y a déjà des discussions là-dessus. Nous, on a commencé à échanger sur la notion de budget carbone. Il faut bien comprendre que la notion de cible, je sais que vous le savez, mais, pour préciser, la notion de cible, c'est quelque chose qui est quand même établi par la communauté internationale. L'idée de la cible, c'est quelque chose qui, justement, est proposé puis était un prérequis pour la conférence de Paris. Donc, tous les États devaient arriver avec une cible. Et donc le Québec et d'autres États fédérés se sont également soumis à cette pratique-là.

Mais je suis tout à fait d'accord avec le fait que, là, la tendance va plus vers la notion de budget carbone et de voir comment, bon, bien, on a tant de carbone qu'il nous reste à pouvoir émettre pour atteindre la cible. Alors, on essaie de voir comment on peut développer cette notion-là, mais on est au début.

Moi, j'aimerais vous entendre davantage. D'après vous, si on regarde sur un horizon... Donc, on est sur un horizon de 2015-2030 présentement. D'après vous, quels sont les enjeux les plus pressants, là, de votre côté, vos constats? Parce que ça évolue constamment, hein? Dans les dernières années, c'est presque exponentiel, l'accumulation des connaissances, vos travaux. C'est dans quels secteurs, quels domaines? Qu'est-ce qui est le plus criant, au Québec, d'après vos travaux?

• (16 heures) •

M. Bourque (Alain) : On parle... Bien, en fait, si je reviens même par rapport aux questions, là, le Québec devrait-il se doter de cibles ou d'objectifs spécifiques, etc., si on parle purement non pas de secteurs, mais d'aspects scientifiques, c'est clair que le méthane est un gaz à effet de serre qui est particulièrement puissant, qui peut contribuer davantage aux émissions de gaz à effet de serre. Et il y a même certains scientifiques qui regardent ce qui s'est passé depuis 25 ans, c'est-à-dire une poursuite de la hausse des émissions de gaz à effet de serre, et il y en a même plusieurs qui soulèvent le fait que, si, peut-être, que, dès le début, on avait simplement attaqué le méthane, bien, peut-être qu'on aurait réussi, en bout de ligne, à réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre en ciblant notre action. Bon, ce n'est pas ce qu'il s'est produit, mais ça, c'est peut-être un aspect scientifique qui est important à dire.

L'autre aspect, puis nous, on le voit en adaptation quand c'est le temps de faire des analyses coût-bénéfice de solutions d'adaptation, on voit que l'analyse coût-bénéfice peut devenir particulièrement importante pour déterminer quels devraient être les choix prioritaires. Donc, je ne sais pas s'il y a, en matière de moyens d'émissions de gaz à effet de serre, des analyses coût-bénéfice. Encore une fois, c'est du support de la science pour aider à prendre des décisions, pour voir quelle filière devrait être priorisée.

L'autre aspect, naturellement, c'est la disponibilité de la technologie. Alors, je pense que ça, c'est assez bien connu. On devrait fort probablement prioriser des domaines où la technologie est déjà disponible ou presque disponible pour tenter de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Donc, il y a un aspect d'investissement assez stratégique pour réduire l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre, avec des aspects court terme, moyen terme, long terme pour développer des moyens technologiques soit inexistantes ou simplement pour donner un petit coup de pouce à des moyens technologiques qui sont déjà passablement disponibles.

À la quatrième question, par rapport aux obstacles qui sont à surmonter, si je peux le mentionner aussi, on le voit encore dans nos analyses coût-bénéfice — puis je pense que ça va être un des gros défis pour réduire les émissions de gaz à effet de serre aussi pour l'aspect réduction, comme ce l'est pour l'adaptation — c'est que, bien que, globalement, on fait des analyses coût-bénéfice qui montrent que c'est bénéfique pour la société de s'adapter ou de réduire les émissions de gaz à effet de serre, en bout de ligne, quand on regarde ça plus en détail, on réalise qu'il y a des perdants et il y a des gagnants. Et c'est là, la dynamique entre les acteurs de perdants et de gagnants, que ça devient très difficile d'avancer. Donc, naturellement, ceux qui sont perdants ont tendance à ne pas faire avancer, ne pas être des moteurs de changement, alors que ceux qui sont gagnants, eux, pour eux, ce sont des opportunités. Et, comme M. Bernier mentionnait tout à l'heure un peu le contraste entre les biomasses versus une industrie qui est déjà bien implantée et qui peut offrir des services très rapidement, alors je pense qu'il va être là, un des gros défis de réduire les émissions de gaz à effet de serre, comme on le voit en adaptation.

M. Heurtel : Merci. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Bourque. Il me fait plaisir de vous avoir ici. On va essayer de profiter de votre expertise à fond de train. J'ai un problème de fond avec l'ensemble des paramètres dont vous discutez, du 2 °C, en fait, puis je veux juste qu'on mette ça en perspective avec la situation du Québec. On parle d'un trillion de tonnes de CO₂ pour limiter à 2 °C. Là, on est à mi-chemin. Je pense que ça, c'est bien clair pour tout le monde, 500 milliards de tonnes. On en produit 18 milliards par année, à peu près. Si on fait comme le Québec puis on dit qu'on descend de 2 % par année pendant les 30 prochaines années pour arriver à une cible tout près de 16 millions de tonnes en 2050, ou à peu près, là, mais qu'on prend l'échelle planétaire puis qu'on fait ça, on n'y arrivera pas du tout. Est-ce que vous pouvez m'expliquer qu'est-ce qu'il faut changer dans notre objectif pour y arriver?

M. Bourque (Alain) : Vous voulez dire par...

M. Bolduc : Sur le global. Parce que 2 %, nous, au Québec, là, il faut le faire pendant les 30 prochaines années. Puis admettons qu'avec notre technologie, puis tout ça, ça va bien, mais il y a des pays, comme la Chine, qui vont continuer à monter avant de commencer à descendre. Il y a des pays qui sont en émergence, qui vont continuer à accroître. Mais, pour qu'on arrive, vers 2050... peut-être même pas près de l'équilibre parce que, même si on réduit de 25 %, 30 %, il y a encore une croissance phénoménale des gaz à effet de serre générés annuellement. O.K.? Ça fait que, si j'assume que nous, on fait très bien avec toute l'énergie dont on dispose... mais il va y avoir des gens qui vont être derrière ça. Comment on va faire pour rencontrer notre objectif de 1 trillion de tonnes ou l'objectif du 2 °C pour 2050?

M. Bourque (Alain) : Bien, en fait, c'est clair que c'est un travail commun entre les États, de pouvoir se donner — notamment à Paris, là — des objectifs ambitieux pour pouvoir ne pas aller au-delà du quota global disponible pour pouvoir maintenir le changement climatique à 2 °C. Je prends comme exemple, là, la communauté européenne. Il y a déjà plusieurs années, lorsqu'ils ont défini leurs objectifs, ils ont déjà à l'interne, à l'intérieur de leurs pays, négocié quelles étaient pour être les réductions de chacun des pays, selon leurs capacités, etc., pour pouvoir atteindre une cible globale. Alors, c'est un petit peu le même travail qu'il faut faire à l'échelle planétaire.

Dans le rapport du GIEC, on montre mathématiquement parlant que c'est tout à fait faisable de respecter des scénarios d'émissions de gaz à effet de serre qui vont nous maintenir sous le 2 °C, mais il y a clairement aussi toute une autre panoplie de scénarios où les États ne prennent pas des décisions de réduction abrupte de réduction d'émissions de gaz à effet de serre, et donc ça nous amène à des changements du climat supérieurs à 2 °C.

Donc, la science, naturellement, surtout le Groupe de travail III, s'occupe de faire des analyses purement mathématiques et, en fait, même détermine que les moyens technologiques sont disponibles. Mais c'est sûr que, par la suite, ça prend une volonté assez impressionnante. Puis on parle d'un projet de société, là, vraiment majeur, de réduire ces émissions de gaz à effet de serre là et de faire un transfert de systèmes d'énergie.

M. Bolduc : Est-ce que, dans ce bilan-là dont vous parlez, on a... Vous avez parlé brièvement du méthane tout à l'heure. Est-ce que vous avez mesuré l'impact potentiel de l'effet des pergélisols qui vont dégeler et le dégagement de ce méthane-là qui va avoir un impact direct pour au moins un siècle, là, dans l'atmosphère? Puis est-ce que ça, c'est inclus là-dedans ou c'est ce que je qualifierais des variables qui ne sont pas incluses dans les paramètres de réchauffement climatique?

M. Bourque (Alain) : Dans les premiers rapports du GIEC, c'étaient très clairement des paramètres qui n'étaient pas inclus. De plus en plus, ils sont inclus, mais c'est ce qui fait dire à beaucoup de gens, en fait, que les rapports scientifiques du GIEC sont plutôt conservateurs parce que, lorsqu'il y a des inconnus, on les cite, on donne des ordres de grandeur, mais on est plutôt conservateurs. Donc, tant qu'on n'a pas les études... Puis c'est en général pour ça que, d'un rapport à l'autre, on voit qu'il y a... En fait, puis même quand on voit les gammes d'incertitude liée aux changements climatiques, il y a davantage d'incertitudes vers des changements plus importants qui sont possibles que des changements moins importants parce que la science a tendance à être assez conservatrice dans ses prévisions.

M. Bolduc : Merci. On a parlé de deux éléments négatifs, on va parler d'un élément très positif, celui de l'absorption des... en fait, des gaz à effet de serre dans les océans, qu'il y a 10, 12 ans, on qualifiait d'autour de 60 %, que, là, on a ralenti à 30 % à cause des absorptions et de l'acidification. Est-ce que vous pourriez nous parler un peu aussi de ce paramètre-là puis comment ça va évoluer?

M. Bourque (Alain) : En fait, moi, malheureusement, je ne suis pas spécialiste dans ce domaine-là. Quand on a développé nos notes pour notre intervention, il y avait notamment le chercheur Damon Matthews de l'Université de Concordia, qui est d'ailleurs un des chercheurs du Québec qui est à la fois dans le Groupe de travail numéro I et le Groupe de travail numéro III, qui lui, malheureusement, aurait pu être ici pour répondre plus en détail. Mais le point, c'est simplement de rappeler qu'effectivement plus le changement climatique se concrétise, moins l'environnement est capable d'absorber ce supplément d'émissions de gaz à effet de serre. Alors, pour l'instant, on peut dire merci aux océans d'avoir absorbé une partie du CO₂, mais plus le temps avance, moins c'est le cas, puis c'est bien documenté.

M. Bolduc : O.K. Maintenant, pour moi, l'effet des changements climatiques s'accélère dans le Nord de façon beaucoup plus dramatique. Est-ce que vous croyez qu'il va y avoir, pour la province de Québec, une grande partie de son territoire au nord, des effets dévastateurs sur les changements puis est-ce que vous avez évalué ça?

• (16 h 10) •

M. Bourque (Alain) : En fait, c'est quand même une prévision assez difficile à faire, de demander s'il va y avoir des impacts dévastateurs. Juste pour vous montrer que la science évolue aussi, il y a à peu près 15 ans, avant la création d'Ouranos, on s'inquiétait beaucoup de la dégradation du pergélisol et la possibilité de voir des glissements de terrain extrêmement importants qui pourraient emporter des villages et des choses du genre. Avec la science, on a réalisé qu'avec de la bonne surveillance, un bon suivi des conditions de pergélisol dans le sol, etc., oui, il peut y avoir des risques, des glissements de terrain, des impacts négatifs, etc., mais que, si on faisait un bon suivi, on pouvait réussir à anticiper ces risques-là et, si on changeait nos règles d'aménagement du territoire, on pouvait quand même réussir à s'adapter ou à réduire une certaine partie de ces risques-là.

Mais, encore une fois, c'est là que... ce qui devient important, c'est que, si les changements du climat atteignent les valeurs supérieures de changements climatiques, le changement climatique se fait beaucoup plus vite, et là il y a beaucoup plus de surprises. Et ça, plus, donc, les changements du climat seront importants, plus les risques de surprises seront importants. Puis, même à 2 °C, là, les risques de surprises sont significatifs. Je donne l'exemple, en Colombie-Britannique, du dendroctone du pin qui a essentiellement, là, détruit une partie de la forêt de pins de Douglas de la Colombie-Britannique. Alors, ça, c'est considéré comme une surprise parce que c'est le genre de scénarios pour lesquels on s'attendait peut-être à... scénario catastrophe pour certains secteurs de l'industrie, là, qu'on croyait pouvoir se produire en 2020, 2030, 2040, mais finalement ça s'est produit beaucoup plus rapidement. Donc, il y a cette notion de surprises là, qui sont connues mais qui sont toujours... qui font partie des scénarios mais pour lesquelles vous allez avoir difficilement un scientifique qui va vous dire : En 2025, il va se passer telle catastrophe.

M. Bolduc : Est-ce que c'est la raison fondamentale pour laquelle vous nous dites que le 37,5 % ou le 40 % est une valeur minimale et qu'il faudrait maximiser les réductions de nos cibles, de façon générale, tous ceux qui peuvent y gagner quelque chose devraient le faire absolument pour minimiser, justement, ce qu'on qualifierait... ces inconnues-là?

M. Bourque (Alain) : Bien, tout à fait. Comme je le mentionnais dès le début, GIEC parle du seuil de plus 2° parce que plus on va au-dessus du 2 °C, plus on a d'impacts irréversibles, majeurs et largement étendus.

Le Président (M. Reid) : Quelques secondes.

M. Bolduc : Quelques secondes. Bien, écoutez, M. Bourque, je vous remercie beaucoup de nous avoir éclairés, puis merci beaucoup pour l'information technique.

M. Bourque (Alain) : Ça me fait plaisir.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous passons maintenant à l'opposition officielle. M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. M. Bourque, merci d'être avec nous encore une fois en cette Assemblée nationale du Québec, qui est probablement votre deuxième maison depuis quelques semaines. Et on dit : Jamais deux sans trois. Fort probable que nous aurons la chance de se revoir. Bon, je constate malheureusement que nous n'avons pas de mémoire, mais nous avons une mémoire vive qui est avec nous aujourd'hui. Donc, je vais tenter d'extirper toutes les réponses possibles qui vont pouvoir nous aider à éclaircir un peu nos débats. Je tenais tout d'abord à vous remercier, donc, comme je viens de le faire d'entrée de jeu, pour votre contribution au débat sur les changements climatiques. Il n'y a pas beaucoup d'organismes... en fait, je pense que vous êtes peut-être même le seul organisme scientifique, là, qui se préoccupe des changements climatiques de façon aussi pointilleuse. Vous me faites signe de la tête, oui. En tout cas, il n'y en a pas des tonnes. Vous êtes celui que je connais le mieux.

Alors, j'entame donc cet échange avec vous sur la question de la cible fixée par le gouvernement. D'entrée de jeu, vous nous avez rappelé que, bon, certains comités-conseils avaient spécifié que 37,5 % était un minimum à atteindre pour le Québec. Vous avez, dans votre présentation, mis aussi la table en disant que le Québec est le mieux équipé

pour travailler sur les changements climatiques de par ses richesses naturelles, de par ses sources diversifiées d'énergies renouvelables qui sont potentielles.

Alors, je vous pose la question simple : 37,5 %, êtes-vous satisfaits? Et, sinon, quelle aurait été une cible plus audacieuse mais réaliste à vos yeux?

M. Bourque (Alain) : Bien, enfin, encore une fois, comme on l'a mentionné déjà auparavant à une précédente réponse, c'est sûr que les cibles se font dans un cadre planétaire. Alors, la planète intègre toutes les émissions de gaz à effet de serre. Et c'est sûr que davantage les pays peuvent en faire, plus rapidement on peut atteindre des objectifs qui sont quand même passablement ambitieux.

Notre point, c'est de dire que c'est clair que le Québec est en position pour se donner les cibles les plus ambitieuses, compte tenu des ressources et des possibilités qu'ils ont à la disposition, et que, si le Québec ne prend pas ce saut particulièrement audacieux là, il est clair que d'autres régions du monde vont avoir aussi très clairement un argumentaire pour dire : Bien, écoutez, le Québec ne le fait même pas, même s'ils ont beaucoup de ressources pour pouvoir atteindre ces objectifs-là.

Alors, je ne peux pas vraiment vous donner une valeur précise. Je sais que Damon Matthews a déjà publié un ouvrage scientifique qui déterminait que, par exemple, pour le Canada, des réductions d'au moins 40 % et de 95 % pour 2050 seraient requises lorsqu'on fait un partage par rapport à l'ensemble des contributions des pays de la planète. Donc, on voit qu'on est quand même assez proches de ces cibles-là mais qu'il faut rappeler naturellement que, si, plutôt que d'atteindre un 40 %, on atteint un 35 %, ce 5 % là devient de plus en plus difficile à récupérer avec le temps. Un petit peu comme lorsque vos planificateurs financiers vous parlent d'accumuler de l'argent pour la retraite. Ils vous disent certainement qu'il est mieux d'économiser, de débiter à économiser le plus tôt possible pour pouvoir allonger la période de réduction, d'avoir une période de réduction la plus longue possible et pour que ce soit beaucoup moins difficile au cours des dernières années. Alors, c'est un peu la même chose au niveau des émissions de gaz à effet de serre.

M. Traversy : Bien, je vous remercie de cette pédagogie qui est très imagée et qui permet donc à ceux qui nous écoutent, présentement à la maison, de se faire une idée. J'avais bien écouté votre présentation. Vous aviez parlé d'équité entre les différents pays, d'éthique, en fait, là, selon la présentation que vous nous avez proposée. Et de ce que je comprends, c'est qu'on n'est pas loin de l'idéal, mais 40 %, ce ne serait pas non plus inatteignable, ça pourrait... Et d'ailleurs il y a des groupes avant vous qui sont venus nous témoigner du fait qu'une cible de 40 % pourrait être peut-être plus audacieuse et plus représentative des efforts que le Québec peut apporter.

Je comprends que vous n'êtes pas déçu de la position de départ du gouvernement, mais vous n'êtes pas fermé non plus à l'amélioration de celle-ci. Par contre, c'est très intéressant, vous nous dites qu'avec le temps un certain nombre de pourcentage peut rendre plus difficile l'atteinte de notre cible de réduction de gaz à effet de serre. Selon les informations que nous avons reçues, on nous dit que, pour atteindre le 37,5 % actuel fixé par le ministre de l'Environnement, il faudrait diminuer, d'ici 2030, de 1 % nos gaz à effet de serre par année pour pouvoir y parvenir et puis, par la suite, 4 % par année pour atteindre une cible de 80 % de réduction d'ici 2050.

Alors, vous qui êtes notre sommité en matière de changements climatiques, pouvez-vous nous dire, et ça va rejoindre un peu mon collègue de Dubuc et de Mégantic : Croyez-vous que c'est réaliste? Croyez-vous qu'on a le potentiel d'être capables de tenir une telle cadence?

M. Bourque (Alain) : Mais en fait, comme le l'ai mentionné d'entrée de jeu, Ouranos n'est pas spécialisé dans l'analyse des moyens pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. On est beaucoup plus, là, autour de la science du changement climatique, les impacts des différents scénarios et d'émissions de gaz à effet de serre. Et donc nous ne sommes pas en position, nous n'avons même pas les spécialistes scientifiques dans nos réseaux et à l'intérieur d'Ouranos pour faire ces analyses-là de faisabilité de réduction des gaz à effet de serre. Nous, ce qu'on fait, c'est qu'on prend les différents scénarios d'émissions de gaz à effet de serre, qui vont du plus optimiste au plus pessimiste, et on fait des analyses de risques pour les conséquences que ces différents scénarios-là vont générer pour le Québec. Et donc nos constats, c'est, par exemple, que, si on continue avec un scénario «business as usual» d'émissions de gaz à effet de serre, le climat du Québec se réchauffe, par exemple, dans les régions nordiques jusqu'à 10, 12 °C, là. Donc, ça, c'est des changements absolument impressionnants que l'on ne veut pas atteindre.

Donc, notre expertise scientifique se situe surtout au niveau de la science et de l'adaptation. Le GIEC fonctionne comme ça, hein? Il y a un groupe de travail I sur les bases scientifiques, un groupe de travail II sur les impacts et l'adaptation et un groupe de travail III sur les moyens pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Nous sommes spécialisés principalement dans le groupe qui travaille I et II, mais pas dans le III.

• (16 h 20) •

M. Traversy : Donc, M. Bourque, je retiens que, si vous aviez plus de moyens, plus de ressources et un mandat plus élargi, vous pourriez être encore plus à même de nous répondre à ce genre de question. Mais je comprends la spécificité de votre organisme et de votre mission. Donc, je vais m'en tenir plus à la science et à l'adaptation pour vous garder dans votre zone de confort.

Donc, le plan d'action sur les changements climatiques est doté d'un plan d'environ 80 millions de dollars d'ici 2020 pour tenter justement de lutter contre ces changements climatiques, contre les gaz à effet de serre, notamment les érosions, adapter nos infrastructures, etc. Certains groupes nous disent que l'utilisation de ces argents n'est pas nécessairement optimale pour l'instant, ou, du moins, qu'on est un peu tièdes ou timides, ou on a de la difficulté à la dépenser pour atteindre peut-être le maximum de potentiel, là, que ces investissements-là pourraient offrir sur la lutte aux changements climatiques.

Je voulais avoir votre avis sur cette situation. Est-ce que vous pensez qu'on devrait accélérer le pas en ce qui a trait à l'utilisation de l'argent disponible pour le plan d'action sur les changements climatiques?

Le Président (M. Reid) : En 30 secondes.

M. Bourque (Alain) : En fait, on pense que toute politique de combat contre les changements climatiques doit inclure de la réduction, doit inclure de l'adaptation. Je pense que, présentement, c'est de l'ordre du 7 % du plan d'action Changements climatiques qui est dédié à l'adaptation. Est-ce que c'est un montant suffisant ou pas? C'est difficile à dire. En tout cas, c'est clair que le dossier de l'adaptation, avec le temps, prend continuellement de l'ampleur. Et je pense qu'il ne faut pas penser que c'est une enveloppe fermée que de dire : Il y a de l'argent pour les changements climatiques. Il y a une partie pour la réduction puis une partie pour l'adaptation. Je veux dire, au Québec puis, en fait, partout dans le monde depuis des décennies, on gère des risques naturels, on gère des inondations, on fait des constructions en intégrant les changements...

Le Président (M. Reid) : Merci! Merci! Je dois vous interrompre pour protéger le temps qui est dédié aux autres députés. Alors, je passe la parole au député de Masson pour le deuxième groupe d'opposition.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci, M. Bourque, d'être avec nous encore une fois. Alors, vous savez, on parlait justement, là, du pacte, là, 2013-2020, là. Il y a 30 actions concrètes dans ce pacte-là. D'ici la fin 2015 le ministre, il est supposé de nous sortir la phase II pour les prochaines étapes.

Selon vous, là, est-ce que vous êtes en mesure d'avoir des actions... Qu'est-ce qui devrait être revu, modifié, corrigé? Est-ce que vous pensez qu'il y a des ajustements à faire, qu'on devrait voir dans la phase II?

M. Bourque (Alain) : Ouf! Bien, en fait, je pense qu'il faut... Si on veut atteindre des objectifs de 37,5 % au niveau de la réduction, nous, notre avis, naturellement, c'est que la science devrait jouer une contribution maximale pour tenter d'atteindre ces objectifs de réduction de l'émission de gaz... avec des coûts-bénéfices qui sont les plus complets possible. On pense aussi qu'il faut continuer à investir en adaptation aux changements climatiques parce que je pense qu'il faut s'enlever l'idée que la réduction des émissions de gaz à effet de serre va régler la totalité du dossier des changements climatiques. Il y a une partie des impacts qui est déjà bien amorcée, qui va se poursuivre. Et donc il faut poursuivre des investissements en adaptation aux changements climatiques.

Encore une fois, je pense qu'il faut que ça percole dans tout le fonctionnement de la société. Je pense que, tout comme on voit tous les ministères, toutes les organisations intégrer le changement démographique dans les politiques publiques... mais dans les façons de fonctionner, je pense qu'il faut aussi intégrer la question du changement climatique dans un peu tous les aspects, tous les ministères. Les municipalités sont de plus en plus intéressées à revoir l'évaluation de leurs risques par rapport aux changements climatiques, compte tenu que l'histoire n'est plus tout à fait représentative de ce qu'ils voient sur le terrain et de ce qui s'en vient pour l'avenir. Donc, il faut continuer, je pense, à faciliter ce transfert-là.

Pour le volet adaptation, alors, c'est clair qu'Ouranos joue un rôle majeur en sciences et en adaptation depuis un bout de temps, mais il ne faut pas qu'Ouranos fasse ça tout seul, là. Il faut qu'il y ait des partenaires, il faut qu'il y ait des gens, sur le terrain, qui puissent faire de la recherche-action puis du transfert technologique pour innover en adaptation. Alors, c'est peut-être ce que je peux dire, là, par rapport à votre question.

M. Lemay : Merci bien. En tout cas, il y a plusieurs éléments. Donc, assurément, c'est intéressant. Mais j'ai cru comprendre, en regardant le ministre, que peut-être qu'il n'y aurait pas la phase II, finalement. C'est possible? Non? Il ne l'a plus? O.K., bon.

M. Heurtel : ...ça n'a jamais été prévu qu'il y avait une phase II.

M. Lemay : ...pourtant, c'est ce qu'on voit dans la documentation, là, du MDDELCC, là. Donc, bref... En tout cas, on reviendra. On va continuer avec monsieur ici.

Alors, vous nous avez mentionné tout à l'heure le rôle de toute l'économie mondiale puis vous avez dit : Il faut qu'à quelque part on puisse aider nos voisins, compte tenu de la superficie de notre territoire puis toutes les mesures concrètes qu'on est en mesure de faire ici, au Québec, pour la réduction des GES.

Dans le plan, le ministre cible deux activités bien distinctes, là, une activité qui pourrait réduire de 10 mégatonnes puis une autre, tu sais, qu'on peut réduire de 5 mégatonnes. Ça fait que, peu importe c'est quoi, la cible qu'on prend, là, que ce soit 35 %, 37,5 % ou 40 %, là, tu sais, au ministère, on pense qu'on est capables de réduire de 15 mégatonnes. Mais là ce que vous êtes en train de me dire, c'est qu'aider nos voisins, compte tenu de notre territoire... Moi, ce que je comprends, c'est que, dans le fond, on ne devrait même pas aller acheter des crédits carbone, on devrait faire une réduction de 25 mégatonnes, sinon plus, puis même... après ça, de pouvoir aider nos voisins. C'est ça que vous voulez dire, dans le fond, qu'il y a un potentiel aussi, au Québec, pour économiser les 25 mégatonnes?

M. Bourque (Alain) : Je ne faisais pas référence aux moyens spécifiques pour réussir à soit avoir des crédits ou ne pas avoir des crédits. À titre de scientifiques, tout ce qui nous intéresse dans les faits, là, c'est les données qui nous disent qu'il faut réduire les émissions de gaz à effet de serre. Honnêtement, qu'elles soient émises au Québec, ou en Ontario,

ou dans d'autres pays, ça importe peu en bout de ligne pour le climat. Il faut simplement réussir à faire un effort collectif pour réduire ces émissions de gaz à effet de serre. Et donc je vais donc laisser plutôt les spécialistes autour des moyens les plus stratégiques, ou les plus rentables, là, ou les façons socioéconomiques de le faire conclure là-dessus.

M. Lemay : Parfait! Vous avez mentionné au tout... D'abord, il me reste combien de temps?

Le Président (M. Reid) : Un peu moins qu'une minute.

M. Lemay : Moins d'une minute. Au tout début, vous avez mentionné la méthode de calcul avec le GIEC. Puis nous, pour cet exercice-là, on a pris notre calcul à nous au Québec. Donc, il va y avoir une différence entre comment que le GIEC a calculé et comment que nous, on l'a calculé. Vous voyez ça comment, là, dans le fond? Tu sais, comme, si moi, je me fie aux chiffres du GIEC, là, puis je regarde où c'est qu'on était en 1990, ça voudrait dire qu'à la fin il faudrait qu'on atteigne 56,1 mégatonnes et non 52,9. Vous dites quoi là-dessus? On continue de viser le 52,9 ou on convertit aux chiffres du GIEC, et, bien, ça sera ça, les nouveaux chiffres?

M. Bourque (Alain) : C'est parce qu'en fait les rapports du GIEC, ils n'offrent pas des chiffres pour le Québec spécifiquement, là. Le GIEC offre des chiffres pour la planète en général, et, naturellement, reste aux négociateurs, dans des événements comme celui de Paris, d'ensuite déterminer la juste part de chacun des pays pour atteindre ces objectifs-là. Donc, il faut quand même faire attention entre l'utilisation des chiffres du GIEC et de l'application spécifique à des régions. Nous, ce qu'on a dit d'entrée de jeu dans notre présentation, c'est qu'on était quand même assez heureux, en fait, même très heureux de voir l'importance de la science dans ce document-là. Puis d'ailleurs, je veux dire, il y a beaucoup...

Le Président (M. Reid) : Rapidement.

M. Bourque (Alain) : ...de régions du monde qui font des choix politiques autour des émissions de gaz à effet de serre avec, en apparence, une certaine absence de science. Alors, ça nous rend souvent perplexes.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous passons maintenant au temps réservé aux députés indépendants. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Merci, M. le Président. Merci, M. Bourque, de votre présentation. Ce que je comprends, pour poursuivre un petit peu la réflexion de mon collègue : certes, que c'est un effort collectif, mais le Québec a une posture, une position intéressante de par comment notre territoire est constitué. Mais vous avez aussi parlé tantôt qu'il y a une dimension éthique dans le partage de l'atteinte des objectifs planétaires. Et c'est sûr que, bon, je trouve ça fort important et intéressant parce que, dans les faits, si on part du principe que ce serait le fun que tout le monde sur la planète mange à sa faim, on sentirait peut-être une responsabilité aussi de jouer un plus grand rôle de notre propre réduction de gaz à effet de serre.

Alors, ce que je voulais voir avec vous, c'est... Vous avez dit tantôt : Si on poursuit «business as usual», on risque de se retrouver dans de mauvaises postures. Non. En fait, je n'aurai pas le temps de vous amener cette question-là. Je veux aller... J'ai juste trois minutes. J'en aurais 25...

Le Président (M. Reid) : Il en reste une.

Mme Massé : Vous avez... Oui, il en reste deux, à part de ça. Vous...

Le Président (M. Reid) : Une minute.

Mme Massé : Vous avez mentionné l'importance du rapport, comment la science est apparente. Je dirais, même le comité-conseil conseille qu'il est nécessaire de revoir à tous les cinq ans notre cible pour s'assurer que, justement, la science ne nous apprend pas que ce n'est peut-être pas 37,5 % mais 42,8 % qu'il faudrait plutôt s'enligner si on voulait atteindre notre grand objectif. Est-ce que vous considérez que cette révision est nécessaire aux cinq ans? Est-ce que vous trouvez que cinq ans, comme le comité-conseil, c'est assez? Ça devrait être plutôt aux trois ans? Qu'est-ce que vous pensez de ça?

• (16 h 30) •

M. Bourque (Alain) : En fait, on pense surtout que c'est une excellente idée que d'avoir une certaine flexibilité puis des marges d'ajustement au fur et à mesure que, justement, la science fait des mises à jour de l'information. On est quand même... On parle ici de scénarios pour 2030, 2050. Bien, en fait, je veux dire, on n'a pas fait d'analyse là-dessus, mais on pense que cinq ans, c'est probablement tout à fait raisonnable, là, de pouvoir ajuster des cibles. Et naturellement il y a de l'incertitude des deux côtés. Peut-être que ça peut être ajusté un petit peu vers le 35 %, si jamais on apprend que, finalement, le méthane en Sibérie, qui est en train de se dégager, ce n'est pas si pire que ça ou des trucs du genre.

Donc, c'est une bonne idée, d'avoir des mécanismes d'ajustement en cours de route. Ça donne de la flexibilité, la capacité d'adaptation, etc.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup! Merci pour votre présence, votre contribution à nos travaux.

Alors, je lève la séance pendant quelques instants, le temps de permettre à notre prochain groupe, la Fondation David-Suzuki, Québec, de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 31)

(Reprise à 16 h 34)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Nous recevons maintenant les représentants de la Fondation David-Suzuki pour le Québec. Alors, vous connaissez la routine. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons une période d'échange. Je vous demande de vous présenter, de présenter la personne qui vous accompagne pour les fins de l'enregistrement. À vous, la parole.

Fondation David-Suzuki

M. Mayrand (Karel) : Tout à fait. Merci beaucoup. Alors, je m'appelle Karel Mayrand. Je suis directeur général pour le Québec à la Fondation David-Suzuki, accompagné de Jean-Patrick Toussaint, qui est chef des projets scientifiques à la fondation au Québec.

Alors, d'entrée de jeu, bien, nous sommes très heureux de nous retrouver ici. Nous y étions en 2009. Nous avons soutenu le gouvernement dans l'établissement de la cible pour 2020. Encore une fois, nous apportons notre soutien à la cible qui a été annoncée. Et évidemment, pour nous, cette cible-là, on considère que c'est une cible qui est une cible ambitieuse. On peut faire encore plus, on peut faire encore mieux. Donc, on encourage le gouvernement à regarder la possibilité d'aller jusqu'à moins 40 %, mais ça peut se faire dans une étape ultérieure. C'est-à-dire, on appuie aussi l'idée de réviser la cible en fonction des nouvelles connaissances scientifiques.

Donc, là-dessus, avant de passer la parole à M. Toussaint, ce qui est important pour nous... Il n'y a rien de plus dangereux qu'une cible qui est établie pour dans 15 ans ou dans 18 ans dans ce cas-ci. Pardon. Dans 15 ans mais 18 ans à partir, donc, de 2012, l'année du dernier inventaire qu'on a. Ça nous laisse peu de temps puis, en même temps, ça nous laisse beaucoup de temps. Et ça serait facile de dire : On va attendre puis on va voir, on va régler le problème plus tard, on va le pelleter en avant. Et, à notre sens, ça serait une erreur. Et, si on veut atteindre moins 37,5 % en 2030, il faut commencer dès maintenant à accélérer la cadence. Et ça va être le sens de notre présentation aujourd'hui.

M. Toussaint (Jean-Patrick) : Donc, bonjour à tous et toutes. Donc, je vais un peu reprendre ce que M. Bourque a mentionné avant nous. En fait, la réalité de la lutte... des changements climatiques est bien présente, je pense qu'on en est tous et toutes conscients, puis ça représente un des plus grands défis du siècle. Donc, la science y est, on a besoin de s'y attarder. Et, comme Karel vient de le mentionner, je pense qu'il va falloir bien faire nos devoirs maintenant plutôt que de pelleter le problème en avant.

Et ce qui est encourageant, ce qu'on voit au niveau national et, en fait, international, c'est qu'il y a beaucoup d'étapes qui ont été mises en place pour justement... bien, pour agir sur la lutte aux changements climatiques. On pense tout récemment à la Chine, qui vient d'annoncer son intention de créer un marché du carbone dès 2017, le Clean Power Plan des États-Unis et l'Europe qui s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40 % par rapport au niveau de 1990 d'ici 2030. Bien, même ici, plus près encore, là, il y a l'Ontario, là, qui envisage de se joindre au marché du carbone. Donc, vraiment, je dirais, les astres sont alignés pour qu'il y ait une action forte qui se passe au niveau de la lutte aux changements climatiques.

Maintenant au Québec, on jouit d'une bonne situation, c'est-à-dire que, comme vous le savez tous et toutes, on a réussi à réduire nos émissions de gaz à effet de serre de 8 % depuis 1990, entre 1990 et 2012. Donc, vraiment, il y a eu une bonne avancée, et c'est... comme je vais le dire dans les prochaines minutes, la prochaine minute, on doit poursuivre le chemin.

Il y a peut-être un fait intéressant. On a fait un sondage à la Fondation David-Suzuki, au niveau national, tout récemment, en fait, au mois d'août, et qui indiquait que la plupart des Canadiens considèrent la lutte aux changements climatiques comme un enjeu crucial et que 70 % des Québécois appuient la signature d'une entente ambitieuse sur le climat à Paris. Donc, c'est donc dire que la population aussi supporte une action forte sur le climat.

Concernant les défis du Québec, évidemment, je l'ai mentionné, on a réduit nos émissions de gaz à effet de serre de manière assez importante depuis les dernières années, et l'intensité des émissions de GES par rapport au PIB a diminué de 40 % entre 1990 et 2012. Et donc, ce qu'on constate, c'est... le rythme annuel moyen de l'intensité de carbone a diminué quand même d'environ 1 % de manière annuelle.

Pour atteindre la cible minimale de moins 37,5 %, il va falloir poursuivre cette route-là. La réalité est que la plupart de ces réductions-là, qui ont été faites dans le passé, c'étaient, si vous me permettez l'expression, un peu les «low hanging fruits». Donc, il va falloir maintenant s'attaquer aux tendances lourdes d'émission, entre autres au niveau du transport puis de l'aménagement. Mais je vais laisser tout à l'heure la parole à Karel pour qu'il puisse expliquer un peu à quel niveau on aimerait que les gouvernements s'attardent.

• (16 h 40) •

Donc, évidemment, une part des réductions de nos émissions de gaz à effet de serre devra se faire par l'achat de crédits de carbone de l'étranger. Certains pourront voir là-dessus une fuite de capital, mais ce qu'il faut prendre en

considération, c'est aussi le gain net à aller chercher si on considère réduire notre consommation de pétrole et notre importation de pétrole à l'étranger. Donc, à chaque année, c'est environ une fuite de 12 à 14 milliards de dollars vers les marchés étrangers, une fuite de capitaux vers les marchés étrangers. Si on compte réduire du tiers, tel qu'il est proposé dans le document de consultation, c'est environ de 4 milliards de dollars qu'on va réduire cette fuite de capital. Donc, ça, c'est une notion qui est à prendre en considération. Et, lorsqu'on compare ces chiffres à, disons, ce que pourrait coûter l'achat de crédits de carbone, c'est quand même... il y a une bonne différence. Donc, l'achat de crédits de carbone n'est pas si cher, au bout du compte, par rapport aux gains qu'on va faire en perte de capitaux qui ne seront pas perdus à travers la réduction de notre importation de pétrole.

Pour la suite, pour les mesures un peu plus concrètes de ce qu'on envisage faire, ce qu'on propose dans notre mémoire, je vais laisser la parole à mon directeur, Karel Mayrand.

M. Mayrand (Karel) : Oui. Alors, le nerf de la guerre, évidemment, ça va être le secteur des transports, qui représente maintenant près de la moitié de nos émissions de gaz à effet de serre, les trois quarts, en tout cas, de notre consommation de pétrole. Il faut rappeler aussi que le Québec a un déficit commercial de 25 milliards qui est creusé par le couple pétrole, automobile. Ça nous coûte vraiment une petite fortune. Et, en ce moment, le parc automobile, au Québec, augmente deux fois plus vite que la population. Alors qu'il y a quelques décennies, en fait, il y a 15 à 20 ans, on vendait un véhicule utilitaire sport pour trois voitures standard, aujourd'hui, on en est à un véhicule utilitaire sport, donc un camion, pour chaque auto vendue.

Et, quand on regarde les chiffres de l'inventaire du Québec, on se rend compte que la catégorie des véhicules utilitaires sport, les camions légers, ont augmenté leurs émissions de 100 % depuis 1990, alors que, chez l'industrie, on les a réduites de 21 %. Donc, ça vous donne une idée de la préférence que nous avons, au Québec, pour l'achat de véhicules plus énergivores, plus gros... vient grever nos objectifs de lutte aux changements climatiques, réduction des gaz à effet de serre mais aussi l'augmentation du revenu... ça vient grever le revenu annuel disponible des ménages parce que, maintenant, les ménages consacrent 20 % de leur revenu annuel aux transports comparativement à 15 % il y a 10 ans. Donc, on est dans une mauvaise tendance autant au plan économique qu'au plan environnemental. Le ménage moyen qui a un véhicule utilitaire sport paie 3 425 \$ de plus qu'un ménage qui roule dans une auto compacte ou intermédiaire.

Alors, la fondation propose d'abord, et c'est une proposition qu'on a faite il y a plusieurs années déjà, de mettre en place de façon urgente un bonus-malus, c'est-à-dire un programme qui surtaxe les véhicules très énergivores et qui subventionne l'achat de véhicules moins énergivores. Ça va dans le sens des mesures d'écofiscalité qui ont été mises de l'avant... en fait, l'idée de l'écofiscalité qui a été mise de l'avant dans le rapport Godbout.

Aussi, un programme d'inspection obligatoire des véhicules. Au Québec, il y a une minorité, une petite minorité de véhicules automobiles qui polluent pour à peu près 30 % de la pollution automobile au Québec, même si on parle d'à peu près 5 % à 10 % du parc automobile. Ce n'est pas normal que les Québécois dans leur ensemble doivent payer pour ça. Et le Québec est devenu un petit peu la poubelle des autos usagées en Amérique du Nord parce qu'évidemment, comme il n'y avait pas d'inspection ici, les Ontariens nous exportent leurs voitures.

On mentionne la question des péages routiers du bout des lèvres dans le document de consultation, et, à notre sens, je pense que c'est un débat de société qui doit se faire parce que le péage routier, ce n'est pas seulement une façon d'aller chercher des revenus, c'est un outil de gestion de la demande en transport. Ça fait 50 ans qu'on ne fait que gérer l'offre, c'est-à-dire on augmente l'offre routière tout le temps pour répondre à la demande. Et les études démontrent qu'en six ou sept ans, quand on augmente, on fait une voie d'autoroute de plus, on allonge notre route, le trafic vient remplir ça. Donc, c'est un peu comme si on avait toujours une course par en avant puis on n'est jamais capables de régler le problème. Donc, le péage intelligent, bien fait, pourrait aider dans une optique d'utilisateur-payeur et de pollueur-payeur.

Il faut rehausser les investissements dans les transports collectifs. Il y a des fonds, en ce moment, du Fonds vert qui dorment au ministère des Transports, et la coalition transit va en faire mention tout à l'heure. Et, pour nous, c'est important de faire ces investissements-là maintenant parce que ce qu'on veut, c'est offrir des alternatives aux citoyens pour qu'ils puissent faire les choix qui sont économiques pour eux et qui sont aussi dans le sens de la lutte aux changements climatiques. Rappelons que les investissements en transport collectif au Québec génèrent 2,7 fois plus d'emplois et 2,5 fois plus de retombées économiques que les investissements dans le transport routier.

Finalement, et on va terminer là-dessus, on a... C'est terminé?

Le Président (M. Reid) : Bien, vous avez quelques secondes. Rapidement.

M. Mayrand (Karel) : O.K. 30 secondes. Nous proposons d'élever la lutte aux changements climatiques au rang de stratégie pangouvernementale, avec des objectifs, imputabilité pour l'ensemble des organismes du gouvernement; ensuite, d'identifier les mesures qui vont à l'encontre de l'atteinte de sa cible, comme, par exemple, les subventions aux combustibles fossiles, et de faire en sorte que l'ensemble des plans, des politiques, des stratégies gouvernementales, programmes gouvernementaux puissent passer un test climat, c'est-à-dire quel est leur impact sur l'atteinte de la cible. Et je terminerai là-dessus.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, merci de votre présentation. Nous passons maintenant à la période d'échange. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Mayrand, M. Toussaint. Un plaisir de vous revoir à nouveau si rapidement. Merci d'être là. Merci pour votre présentation ainsi que votre mémoire.

Moi, le point que je trouve qui ressort beaucoup de ce que vous nous présentez, c'est qu'il y a un travail de sensibilisation important aussi à faire, sans minimiser le reste des mesures concrètes dont vous avez parlé — puis on en avait parlé lors de la consultation sur le livre vert, on avait parlé du test climat, entre autres — mais, en termes de sensibilisation... Parce que, la Fondation David-Suzuki, il y a un gros travail que vous faites en termes d'échange, de sensibilisation, de travail avec la population, avec les groupes. Bon, il y a une grosse partie de votre action qui est là-dessus, puis en termes de changement de comportement, en termes de travail, parce que vous parlez... Bon, manifestement, les consommateurs, bien que, d'un côté, les sondages révèlent... Puis on a la même information aussi. Tout le monde est pour une position, je dirais, même agressive en matière de lutte contre les changements climatiques, mais, en même temps, quand on voit la consommation, quand on voit les chiffres, bien, on achète plus de véhicules à grosse cylindrée.

Alors, prenant cet exemple-là mais peut-être d'autres, d'après vous, en termes de sensibilisation, en termes de travail d'éducation, de communication, un, qu'est-ce qu'on devrait faire? Parce que ça va faire partie intégrale du plan d'action qui va accompagner l'atteinte de la cible 2030. Quels groupes devrait-on cibler? Quel genre de message devrait-on porter ou encourager d'autres organisations à porter? Mais, plus particulièrement aussi, quels genres de groupes? Alors, il y a les consommateurs, mais il y a aussi peut-être, au niveau... je ne sais pas, d'autres associations, d'autres groupes, que vous avez peut-être croisés déjà dans vos travaux, qui sont peut-être plus réfractaires à une cible aussi ambitieuse.

M. Bourque (Alain) : Oui, c'est une excellente question. Bien, d'abord, j'aimerais apporter une précision pour répondre à votre question par rapport au sondage qu'on a réalisé. Ce qui est intéressant, c'est que 70 % des Québécois, 75 % des Montréalais appuient une entente ambitieuse sur le climat, même si cela implique des pertes d'emploi ou l'augmentation du prix des biens et services. Et c'est la province au Canada où cette proportion-là est la plus élevée et la ville au Canada où cette proportion-là est la plus élevée.

Mais on sait très bien que, quand on touche au portefeuille des gens, hein, la résistance est... Comme ça, pour répondre à un sondage, c'est une chose mais, quand on y arrive concrètement, c'est une autre chose, puis d'où le travail de sensibilisation.

Je vous dirais que — mon expérience là-dessus — la plupart des gens savent que... ils veulent faire la bonne chose, prendre la bonne décision, mais, quand arrive le temps de prendre une décision... Si, par exemple, je vis à Blainville, en banlieue de Montréal, puis je n'ai pas d'option de transport collectif, je ne vais pas commencer à y aller en vélo, au centre-ville, ce n'est pas possible pour moi.

Donc, ce qu'il faut faire, la sensibilisation doit être accompagnée de... On doit offrir des choix, des alternatives aux gens. La sensibilisation fonctionne. J'ai déjà eu l'occasion de parler avec le Dr Louis Drouin, de la santé publique à Montréal, qui disait : C'est impossible de changer les habitudes de vie des gens si on ne change pas l'environnement dans lequel ils prennent des décisions. C'est-à-dire qu'on ne peut pas éliminer la malbouffe si, dans un aréna, on ne vend que des frites. On ne peut pas réduire nos émissions de gaz à effet de serre en transport s'il n'y a que de l'offre d'automobiles, routiers, et tout ça. Donc, tout effort de sensibilisation ne sera pas possible s'il n'y a pas les mesures qui accompagnent pour donner des alternatives aux gens.

Maintenant, là où je dirais que je travaillerais à faire de la sensibilisation le plus, c'est évident... bon, les jeunes sont un groupe porteur très important. Ils sont généralement plus favorables, mais, en même temps... Puis c'est beaucoup pour eux qu'on le fait. Puis ils deviennent des ambassadeurs, des messagers par la suite dans leur communauté. C'est évident aussi qu'il y a un effort qui va devoir être fait du côté des régions, au Québec, parce que, dans les grands centres urbains, je pense qu'on voit qu'il y a un appui très important; ailleurs, peut-être moindre.

• (16 h 50) •

Et finalement je pense que j'essaierais de trouver une façon de communiquer — et c'est un défi pour nous aussi — avec les ménages de classe moyenne qui vivent en banlieue, que ce soit à Montréal, à Québec ou dans d'autres villes, et qui, pour accéder à la propriété, vivent loin de leur travail puis se retrouvent pris à payer 20 % de leur revenu en transport. Ils sont un peu pris là-dedans. J'aimerais ça, moi, voir des focus groupes de ces gens-là pour savoir qu'est-ce qui serait intéressant pour eux parce que je pense qu'on est capables de transformer la façon dont ils voient leur transport dans l'avenir. La proximité est un grand enjeu. Moi, quand je fais des conférences sur le climat, je ne demande jamais aux gens : Voudriez-vous avoir des transports collectifs? Je leur demande : Aimeriez-vous aller dîner avec les enfants le midi? Et vous voyez tout de suite les yeux s'allumer. J'ai vu des gens pleurer dans mes conférences. Pourquoi? Parce que c'est la proximité qui est le produit, ce n'est pas la lutte aux changements climatiques.

M. Toussaint (Jean-Patrick) : Je voudrais juste rajouter peut-être la question de l'aménagement du territoire. Je ne sais pas si Vivre en ville a déjà présenté ou s'il compte présenter, mais je pense que ça rejoint à ce que Karel vient de dire, c'est une question centrale, et d'où la mention, dans notre mémoire, que la question des cibles soit bien comprise à plusieurs niveaux de l'appareil gouvernemental parce que le gros du défi, oui, c'est le transport, mais l'aménagement du territoire va dicter justement aussi tout ça. Donc, ça, ça va être très central. Donc, faire de la sensibilisation à ce niveau-là puis d'offrir des choix aux gens, ça va être un bon défi.

M. Heurtel : Même question, mais au niveau cette fois-ci... Là, on a parlé plus, bon, des consommateurs, de la population en général, citoyens, citoyennes. Même question maintenant, les groupes, je dirais, secteur industriel, économique, qui ont des réserves ou, en tout cas, qui disent... Bon, par exemple, on a entendu déjà des premières réactions à la proposition de la cible, de dire : Bon, il faut agir avec prudence. Il faut faire attention à notre compétitivité. Bon, des arguments qu'on entend, qu'on a entendus pour la cible 2012, qu'on a entendus pour la cible 2020.

De votre point de vue également, de votre expérience, quelle réponse offrez-vous à ce type de commentaire?

M. Mayrand (Karel) : C'est une bonne réponse. J'ai oublié, dernière question, de vous offrir... En fait, vous aurez toute la collaboration de la Fondation David-Suzuki, je suis certain de d'autres collègues, pour faire ce travail de sensibilisation là.

Mon expérience de travail avec le monde des affaires, le milieu industriel, est qu'au Québec le milieu industriel est très progressiste en matière de lutte aux changements climatiques. Dans le cadre de L'Alliance pour l'économie verte, l'alliance Switch, on travaille avec des gens, par exemple, Gaz Métro qui est un distributeur de combustibles fossiles et qui travaille à réduire la consommation lui-même. Donc, il y a des joueurs très progressistes. Il y a d'autres joueurs, peut-être, qui sont plus craintifs. Et je pense que le pari qui doit être fait, c'est de dire à ces gens-là : Faites confiance à la capacité que les politiques publiques vont pouvoir accommoder d'une certaine manière parce qu'on a, par exemple, la bourse du carbone. Le marché du carbone a été établi, et on a réussi à créer une zone de confort pour des milieux qui se sentaient plus vulnérables, par exemple, les cimenteries, des choses comme ça. C'est toujours possible de le faire, et je pense qu'il y a de plus en plus...

Il y a 10 ans, on se serait affrontés, il y aurait eu des gens d'affaires d'un côté, les écologistes de l'autre. Ce n'est plus vrai. Et je pense que, là-dessus, le gouvernement peut compter sur le fait qu'il y a peut-être des gens d'affaires qui vont pouvoir aider à sensibiliser d'autres gens d'affaires et que ce n'est peut-être plus aussi blanc et noir que par le passé. Je pense que les groupes qui sont plus réfractaires peuvent faire le pari de la confiance, sachant que, d'une manière ou d'une autre, choisir de ne pas agir serait un échec complet. Je veux dire, on ne peut pas penser laisser la dette climatique derrière nous, comme on ne peut pas penser laisser une dette financière derrière nous.

M. Heurtel : Je vous remercie puis je tiens à vous remercier personnellement, M. Mayrand, pour votre travail au sein du Comité-conseil sur les changements climatiques, un travail énorme. Je tiens à vous remercier de votre participation et votre participation en continu également au sein de ce comité. Merci.

M. Mayrand (Karel) : Merci.

Le Président (M. Reid) : M. le député de...

M. Plante : Maskinongé.

Le Président (M. Reid) : Ça y est, Maskinongé.

M. Plante : Merci, M. le Président. J'ai eu peur que vous me changiez de comté, je me suis empressé de vous le dire.

Écoutez, j'ai bien compris votre réponse à la question du ministre. Vous savez, moi, Maskinongé, justement, c'est un comté rural. Je comprends bien tout l'aspect du transport collectif, la proximité du travail au niveau des milieux urbains. Et, dans votre réponse, il y a des éléments qui m'ont réjoui, il y en a d'autres qui m'ont inquiété, surtout quand on parle d'occupation du territoire puis, si on veut, de qualité de vie parce que, souvent, les gens choisissent de vivre en région plus éloignée du milieu du travail pour, bon, une qualité de vie, proximité des aires de repos, etc. Par contre, j'aimerais savoir... parce qu'il y a des initiatives qui se font. Moi, je prends exemple dans mon comté, on a des stationnements incitatifs au covoiturage, en bordure des autoroutes, qui permettent aux gens de se rassembler puis de covoiturer à partir de ce point-là, ce qui n'est pas possible à partir du domicile parce que les gens sont à 40 ou 50 kilomètres de distance entre chacune des résidences.

Mais j'aimerais savoir votre vision... cette vision-là, mais adaptée au monde rural ou de région. J'aimerais vous entendre là-dessus.

M. Mayrand (Karel) : Bon, bien, encore une excellente question. Le gros du problème du transport qu'on a au Québec, c'est dans les grands centres urbains, notamment le Grand Montréal. Ailleurs, en région, je la comprends bien, la problématique. Mon père restait la dernière maison sur le rang 6 à Mont-Comi, près de Rimouski, qui était la dernière maison qui était déneigée en hiver. Ça fait que vous vous imaginez bien qu'il y avait un camion, là, on avait un quatre roues motrices. Et donc cette problématique-là, elle est bien réelle, O.K.? Mais il y a aussi des gens qui arrivent en Hummer sur la rue Crescent à Montréal, hein? Comment on fait pour équilibrer ça?

Ce que je vous dirais, moi, c'est que, pour les gens en région, si on améliore l'efficacité énergétique des véhicules, ça leur remet de l'argent dans les poches, puis ils peuvent quand même s'acheter un... Il y a des VUS qui sont très éneigivores, il y en a d'autres qui le sont moins.

Ensuite de ça, l'inspection obligatoire des véhicules, encore là, c'est une chose que des gens en région vont dire : Bien, écoutez, on n'est pas riches, tout ça, mais, en même temps, ça coûte cher, opérer une auto qui consomme deux fois, là, l'essence qu'elle devrait consommer, et ça pollue l'air. Et donc il y a des mesures qu'on peut prendre.

C'est certain que les transports collectifs dans des régions éloignées, où il n'y a pas de densité, ça ne sera pas la solution. L'électrification peut être une partie de la solution aussi. On a des voitures, là, qui arrivent l'année prochaine ou dans deux ans, qui vont avoir 300 kilomètres d'autonomie. Donc, beaucoup de choses qu'on peut faire pour offrir... Encore là, l'idée, c'est quoi? C'est : Quelle est l'alternative qu'on peut offrir à quelqu'un dans son milieu de vie? Si je suis dans un milieu rural, ce n'est certainement pas un wagon de métro qui va venir me chercher. Par contre, aujourd'hui, une personne, au Québec, peut s'acheter une Ford Focus — je vais prendre cet exemple-là — qui consomme 30 % moins d'énergie qu'il y a 10 ans. Alors, c'est 30 % moins de factures d'essence. Puis la Ford Focus coûte encore à peu près le même prix. Alors, les normes jouent un rôle très important.

M. Plante : Je vous rejoins à ce point-là quand vous parlez du choix des véhicules, puis tout ça. Puis ça, je le comprends bien parce que tu as le choix de diverses gammes, mais il y a aussi le choix style de vie, je pense, qui a contribué beaucoup à l'achat des VUS ou des gros cylindrés.

Par contre, il y a tout de même une portion de la population — puis vous avez parlé de votre père, mais on pourrait parler des agriculteurs, on pourrait parler des divers entrepreneurs — qui n'ont pas le choix d'utiliser un gros cylindré ou un VUS. Et, dans ces cas-là, au niveau du bonus-malus, vous en pensez quoi et vous le feriez comment? Est-ce que vous compenseriez? J'aimerais ça vous entendre.

M. Mayrand (Karel) : Je ne suis pas un expert du bonus-malus, mais ce que je sais, par exemple, c'est qu'il y a des gens qui ont des camions, hein, qui sont des camions qui sont déduits entièrement sur leurs frais d'entreprises, hein? On leur dit : Vous avez besoin d'un camion pour travailler, donc on vous dit : Ce camion-là, là, vous pouvez le déduire de vos frais. Bon, donc, on a déjà des régimes qui permettent à des gens qui en ont besoin pour travailler de le faire. Je ne vois pas pourquoi ça ne pourrait pas s'appliquer aussi au bonus-malus, mais on pourrait dire, par contre... on pourrait favoriser que les véhicules qui soient achetés soient des véhicules qui soient plus écoénergétiques. D'ailleurs, on ne peut pas regarder un match de hockey, en ce moment, sans entendre lequel des véhicules pick-up qui est le plus écoénergétique que l'autre.

Donc, déjà, les constructeurs automobiles se font concurrence là-dessus. Mais tout ça est adaptable. Ça rejoint un peu la question : Comment on fait pour les industries qui pourraient se voir affectées plus directement que d'autres, par exemple, qui sont plus polluantes?

Si les gens ont besoin d'avoir un camion pour le travail, des gens dans le secteur de la construction, c'est très possible de les accommoder. L'objectif qu'on veut, c'est d'éviter qu'il y ait un million de véhicules utilitaires sport au Québec qui servent pratiquement juste à aller au centre d'achat.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons passer maintenant au bloc réservé à l'opposition officielle. M. le député de Terrebonne.

• (17 heures) •

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président, merci beaucoup également à la Fondation David-Suzuki d'être avec nous aujourd'hui, donc, représentée par M. Mayrand et M. Toussaint.

Tout d'abord, écoutez, j'ai écouté votre présentation avec beaucoup d'attention, vous avez tracé un portrait, bon, du secteur des transports qui est, bon, près de la moitié de la cause des gaz à effet de serre au Québec. Vous avez parlé du parc automobile du Québec de plus en plus qualifié de pouvelle des autos usagées. Donc, en tout cas, vous avez des mots durs et des qualificatifs colorés pour faire entendre votre message.

Donc, vous voulez évidemment vous attaquer à la bête directement en proposant certaines choses. Notamment, le péage routier, pour vous, est une avenue envisageable. Vous avez tracé également, là, la corrélation entre, bon, l'utilisation de nos routes versus le péage ou tout simplement l'augmentation de la population qui en découle.

Ma question, elle va être très simple, puis je l'ai posée à plein de groupes aussi avant vous. Seriez-vous ouverts pour contribuer à diminuer peut-être les gaz à effet de serre dans le secteur des transports par l'adoption d'une loi zéro émission qui vise davantage à encourager l'achat de véhicules favorisant l'énergie renouvelable, électrique dans ce cas-ci? Est-ce que c'est une position en laquelle vous seriez favorables?

M. Mayrand (Karel) : Oui, tout à fait. Ce n'est pas une position qu'on a amenée dans notre mémoire, on n'est pas descendus à ce niveau-là, mais la loi zéro émission, si je la comprends, c'est une loi qui impose un certain nombre de ventes...

M. Traversy : Aux concessionnaires.

M. Mayrand (Karel) : ...de véhicules, donc, et ma compréhension aussi, c'est que les concessionnaires résistent beaucoup à ça. Il y a toujours de la résistance au changement, mais, vous savez, d'ici quelques années, les véhicules électriques vont devenir tellement plus rentables que les véhicules à essence traditionnels que probablement qu'ils vont courir pour rattraper. Alors, je pense qu'une loi zéro émission, oui, serait une avenue à explorer, très certainement.

M. Traversy : Merci beaucoup de votre franchise et de votre clarté. C'est bien noté. Puis on accumule, là, toutes les réponses, là, d'ici la fin des auditions et des prises de position... alors, pour pouvoir enrichir les discussions qui s'en suivront.

Vous avez parlé du Fonds vert également, de l'argent qui doit être investi au niveau du transport en commun mais qui dort actuellement. Auriez-vous des recommandations à faire sur le Fonds vert, là, dans l'état actuel des choses? Parce que certains sont très critiques à son égard. D'ailleurs, il y a d'autres groupes qui s'en viennent tout à l'heure, Alliance Transit, je pense, qui va nous en parler également. Je voulais vous permettre de lancer peut-être un cri du coeur ou, du moins, un signal lumineux à cet égard. Je voulais vous entendre sur le Fonds vert.

M. Mayrand (Karel) : Oui, alors, bien, tout d'abord, la Fondation David-Suzuki soutient le Fonds vert. C'est un outil qui est magnifique. Ça a été une très bonne idée, la création du Fonds vert au Québec. Cependant, on trouve que, dans la mise en place des mesures qui sont financées par le Fonds vert, il y a des délais, puis notamment au ministère des Transports, et les gens de la coalition de Transit, qui vont venir après nous, vont pouvoir mieux l'expliquer. En fait, la Fondation David-Suzuki en est elle-même membre. Mais la crainte ou la préoccupation qu'on a, c'est qu'une

partie de l'argent du Fonds vert permette au ministère des Transports du Québec de se désengager relativement de certaines dépenses, dans le secteur des transports collectifs, qu'il aurait autrement faites.

Donc, ce n'est pas tellement qu'on a changé la mission du Fonds vert, c'est que, d'une certaine façon, on fait porter sur les épaules du Fonds vert le poids de certains investissements en transport collectif qui seraient faits de toute manière, alors qu'on aurait souhaité que le Fonds vert serve à faire des investissements...

M. Traversy : Supplémentaires.

M. Mayrand (Karel) : Oui, pour augmenter l'offre de service.

M. Traversy : Et voilà, c'est enregistré, donc, aux galées de la commission.

Vous y allez aussi d'une proposition assez audacieuse. Le ministre n'en a pas parlé, mais je tenais quand même à le spécifier. Vous proposez la création d'un secrétariat pour les changements climatiques, relevant du ministère du Conseil exécutif et qui permettrait, selon vous, de renforcer cette cohérence et cette imputabilité souhaitées dans l'action gouvernementale. Vous vous empressiez immédiatement, bien sûr, de mentionner que cela n'a aucunement rapport avec un désaveu par rapport au ministère de l'Environnement mais, bon, plutôt une reconnaissance des limites de l'action d'un ministère sectoriel sur l'ensemble de l'appareil gouvernemental. Donc, est-ce que je dois comprendre que, pour vous, un secrétariat aux changements climatiques, ça donnerait une plus grande impulsion aux messages et aux actions que nous voulons faire pour atteindre ces cibles de réduction de gaz à effet de serre?

M. Mayrand (Karel) : Le secrétariat, c'est l'instrument. Ce qui est important pour nous, c'est qu'il y ait une stratégie globale pour l'ensemble du gouvernement pour que la main gauche et la main droite aillent dans le même sens. On a fait des progrès très importants depuis quelques années à ce point de vue.

Cependant, mon expérience, autant dans le secteur... travailler avec des entreprises privées que dans le secteur public, les choses commencent à bouger vraiment quand c'est élevé au rang des priorités soit du premier ministre ou du P.D.G. d'une entreprise, et c'est donc une vision d'ensemble qui s'imprègne au gouvernement. On a réussi à faire des choses assez impressionnantes avec le modèle qu'on a dans le marché du carbone, le Fonds vert puis le plan d'action aux changements climatiques, mais ce que nous, on disait, la fondation, c'est qu'on va arriver rapidement aux limites de ce modèle-là parce qu'on a besoin de changer l'aménagement du territoire. On a besoin de changer la façon dont le ministère des Transports réalise ses investissements. On a besoin de changer notre stratégie énergétique. On a besoin de faire tout un paquet de choses et on ne peut pas demander au ministre de l'Environnement de changer toutes ces choses-là, de devenir le ministre de tout.

Et où se fait l'intégration dans un gouvernement comme le gouvernement du Québec ou n'importe quel gouvernement? Bien, évidemment, c'est à l'échelle du premier ministre, du Conseil exécutif. Alors, si ce n'est pas un secrétariat, il peut y avoir une autre modalité, mais l'important est que, dorénavant, l'ensemble du gouvernement fasse passer l'ensemble de ses actions à travers le prisme de : Est-ce qu'on est capable ou non d'atteindre cette cible-là? Parce que, sinon, très rapidement, on va se heurter aux limites de nos outils.

M. Traversy : Merci beaucoup. Je suis certain que le ministre a pris bonne note, là, de cette proposition et je comprends un peu mieux l'aspect qui vous anime dans le cadre de cette recommandation. Je ne peux pas passer à côté de la question du pétrole non plus, qui fait partie également de votre mémoire. Et vous dites : Par souci de cohérence, le gouvernement devrait être interpellé par les décisions à venir d'explorer, d'exploiter ou de voir être transporté le pétrole en sol québécois. Vous dites que «ni le gouvernement ni les promoteurs n'ont à ce jour démontré que leurs projets étaient compatibles avec l'élimination quasi complète des gaz à effet de serre à l'horizon [de] 2050».

Alors, pour vous, il y a un enjeu de crédibilité dans la suite des actions qui vont être proposées par le gouvernement. Est-ce que vous voudriez, à ce moment-là, qu'une position claire au niveau, là, de la politique d'hydrocarbures soit mise en évidence avec la lutte aux changements de gaz à effet de serre? Je voulais vous laisser exprimer de façon plus claire ce que vous entendiez par cette incohérence.

M. Mayrand (Karel) : Ce n'est pas tellement un enjeu de crédibilité qu'un enjeu de cohérence. J'essaie de retrouver ici mes notes là-dessus, mais l'évaluation, c'est, par exemple, l'oléoduc Énergie Est de TransCanada va induire, parce qu'il va transporter 1,1 million de barils par jour de sables bitumineux... En ce moment, la production des sables bitumineux, c'est 2 millions de barils par jour ou 2 point quelques. Donc, on va augmenter la production pour remplir ce tuyau-là, et l'augmentation de cette production-là va générer 30 à 32 millions de tonnes de CO₂ additionnelles par année. Et ça, c'est deux fois toutes les réductions que le Québec va avoir faites entre 1990 et 2020.

Et là la question qui se pose, c'est : Pourquoi le Québec demanderait à son industrie de réduire ses émissions puis laisserait en même temps une passe gratuite, si on veut, à l'Alberta pour augmenter les siennes, ce qui fait qu'au bout du compte on arrive au net puis on n'a pas fait d'effort... on n'a pas fait, pardon, de gain? Et on aimerait...

Le Président (M. Reid) : Je dois vous arrêter...

M. Mayrand (Karel) : ...voir l'Alberta faire la même chose puis on aimerait...

Le Président (M. Reid) : Je dois vous arrêter maintenant pour protéger le temps qui reste pour les autres députés.

M. Mayrand (Karel) : Tout à fait.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous passons au bloc réservé au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci d'être avec nous aujourd'hui. Très intéressant, ce que vous étiez en train de mentionner, mais, quand même, j'avais d'autres questions aussi. En fait, ce qui m'a marqué tantôt, c'est... vous avez frappé mon imaginaire quand vous avez parlé de péage routier parce qu'effectivement, là, dans la section 3.3, le ministre fait mention qu'on pourrait faire l'implantation de péage routier, entre autres, qui est comme le potentiel de réduction de cinq mégatonnes, là. Bon, il y a d'autres mesures là-dedans, là. Puis vous avez mentionné qu'il faudrait que ce soit fait intelligemment, puis que ça devrait être bien fait, puis il devrait y avoir un débat là-dessus.

Puis après ça vous avez aussi mentionné, bon, d'avoir un bonus-malus pour les véhicules, là, que ce soit léger, ou lourd, ou... bon, bref. Mais, moi, ce que je me disais — c'est une idée comme ça, peut-être que vous avez déjà pensé à cela : Mais, si on mettait péage routier, bonus-malus ensemble, puis faire en sorte que, dans le fond, tu aurais un péage routier seulement sur les véhicules à gaz, puis les véhicules électriques ou à faibles émissions, eux n'auraient pas le péage routier. Est-ce que ça pourrait, à ce moment-là, être une mesure intéressante? Puis, selon vous, comment on pourrait le réaliser?

• (17 h 10) •

M. Mayrand (Karel) : Savez-vous, on pourrait même penser à ce que l'immatriculation soit faite en fonction du cylindrée et du kilométrage parcouru par un véhicule. Et donc, à ce moment-là, on a le péage kilométrique et on a le péage en fonction de la grosseur du véhicule en même temps. Alors, toutes ces choses-là peuvent se faire. Et c'est évident que ce qu'on cherche à faire, c'est envoyer un signal de prix à l'automobiliste ou au consommateur, qui le dirige vers des bons choix, hein, de la même façon qu'on taxe les cigarettes ou les choses comme ça, mais sans jamais prendre les gens en otage. C'est-à-dire, il faut que les gens aient des alternatives et des possibilités, qu'ils puissent faire des choix. Par exemple, le péage peut être uniquement aux heures de pointe. Et donc les gens qui peuvent ajuster leur horaire de travail en conséquence, c'est : On diminue la congestion, on diminue la pression sur les infrastructures routières. Il y a beaucoup d'objectifs qu'on peut... Un péage, hein, c'est un peu comme un tableau de bord qu'on met sur nos transports.

M. Lemay : Là, vous apportez vraiment beaucoup d'éléments intéressants. C'est pour ça que vous dites qu'il devrait vraiment y avoir un grand débat, là, sur cette question parce que moi, j'avais une idée, vous venez de m'éclairer sur une idée complètement différente mais qui fait tout à fait du sens aussi. Donc, merci de pousser la réflexion, en espérant qu'il y aura effectivement un débat sur toute la question, là, de péage routier. Voilà, bon, merci.

Alors, vous avez aussi mentionné... Mais en fait, lorsque vous êtes venus nous voir pour le livre vert, on a discuté de ça. Puis là vous le ramenez dans votre mémoire aujourd'hui. Vous nous parlez, là, d'établir un test climat. Bon, tu sais, ça, c'est une question qu'on a déjà vue dans le livre vert, mais c'est la première fois qu'en fait depuis le début de cette commission on parle de test climat. Donc, je voudrais juste revenir là-dessus. Est-ce qu'encore une fois le test climat que vous mentionnez, c'est pour les entreprises qui ne sont pas assujetties présentement dans le cadre du processus d'évaluation environnementale, donc les entreprises qui émettent entre 10 000 à 25 000 tonnes par année?

Puis, selon vous, là, si on y va de l'avant, avec un test climat, ça serait en mesure de contribuer à quelle hauteur au final? Tu sais, ça serait-u comme une mégatonne? On parle-t-u d'une mégatonne ou on parle de moins que ça?

M. Mayrand (Karel) : En fait, dans notre perspective, ici, le test climat s'appliquait au gouvernement puis à ses propres politiques. Par exemple, je construis l'autoroute 15 à Montréal aujourd'hui, si je fais le test climat, je me dis : Ça c'est 1,5 million de voitures dans 20 ans. Là, je réfléchis différemment.

Alors, il y a plein de décisions qui sont prises comme ça sur l'aménagement, sur le transport, sur les politiques énergétiques. Si on se fixe un test climat, bien, ça nous permet de regarder parce qu'en 2050 il faut qu'on soit presque à zéro, hein, il faut qu'on soit à au moins 80 %. C'est dans 35 ans. Hein, il y a des... Par exemple, quand on construit l'échangeur Turcot à Montréal, on le fait pour 70 ans; le nouveau pont Champlain, 70 ans, 80 ans. Est-ce qu'on s'est posé la question : Est-ce que ça va être utilisable dans... On fait l'oléoduc Énergie Est, 50 ans, 40 ans, 60 ans, est-ce que c'est possible? Il est là, le test climat, il est vraiment là.

M. Toussaint (Jean-Patrick) : Je rajouterais à ça : Ça fait partie du... Lorsqu'on parlait de la création d'un secrétariat des changements climatiques, en fait, l'idée ici, c'est d'intégrer tout ça, donc de s'assurer que, justement, on ait une vision d'ensemble de la problématique puis de comment est-ce que chaque secteur, chaque appareil gouvernemental va avoir un impact, là. Donc, encore une fois, la question de l'intégration va être cruciale, là, pour atteindre nos objectifs.

M. Lemay : Parfait, merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Court commentaire, si vous voulez.

M. Lemay : Court commentaire. Merci beaucoup d'être avec nous aujourd'hui.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous passons maintenant au temps réservé aux députés indépendants. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Merci. Bonjour, messieurs, merci de votre présentation, de votre présence. En fait, moi, j'aimerais prendre le trois minutes que j'ai pour réfléchir sur la dimension qu'il faut que... le secrétariat étant un outil, mais que ce soit rattaché, que ça relève du ministère du Conseil exécutif. Je pense que vous l'avez bien expliqué tantôt, c'est la nécessité de la cohérence qui fait ça, hein? Malgré toute la bonne volonté d'un ministre sectoriel, il n'a pas de pouvoir, il n'a pas de... Il peut avoir de l'influence, certes, sur les autres ministères, et on le voit. Par exemple, l'exemple que je prendrais, là, c'est l'exemple qu'on apprenait hier, de l'école Saint-Gérard qui est obligée de mettre de côté son projet de géothermie parce que le 500 000 \$ nécessaire, qui va lui permettre de ne plus payer une cenne dans 15 ans, bien, ce 500 000 \$ là, on ne l'a pas là. Et donc comment agir là-dessus? Ce n'est pas possible.

Donc, cohérence, interinfluence, leadership. Est-ce que c'est donc une critique non pas au ministère, mais à comment ça se passe actuellement? Ça fait que vous sentez que, oui, on a des beaux objectifs mais que, dans le fond, il y a des choix qui se font qui ne nous emmènent pas à la bonne place.

M. Mayrand (Karel) : C'est une question pelure de banane dans le sens où je connais peu d'endroits dans le monde qui ont réussi à faire cette intégration-là. Par contre, on sait très bien que, si on veut réussir à atteindre les objectifs qu'on s'est fixés, il va falloir le faire. Et, au Québec par le passé, on a su faire ces innovations-là au plan gouvernemental pour y arriver. On a réussi à créer Hydro-Québec. Je pense qu'on est capables de lutter contre les changements climatiques de la même façon avec le leadership, avec la vision. Et donc, oui, le problème de l'intégration, c'est un problème qui se pose dans des organisations aussi petites que la nôtre, qui se pose un peu partout. Et donc, dans ce cas-ci, les changements climatiques, ça touche l'ensemble des secteurs de la société. Très, très difficile de naviguer le Titanic si on ne tient pas la barre. Et je ne veux pas dire qu'on va couler, là, mais, quand même, c'est un gros bateau, le Québec, et je pense qu'on a besoin d'élever ça. Et on entend des signaux, autant du premier ministre que des premiers ministres qui l'ont précédé, disant : Oui, le Québec va dans cette direction-là. Et ça, c'est très positif. Maintenant, il faut que le message passe dans la machine, partout.

Mme Massé : Puis la façon, ce serait de l'amener au Conseil exécutif. On est d'accord.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, merci de votre contribution à nos travaux.

Je lève la séance pendant quelques instants pour permettre au prochain groupe de prendre place.

(Suspension de la séance à 17 h 16)

(Reprise à 17 h 18)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux.

Alors, je souhaite la bienvenue à nos invités d'Alliance Transit. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission. Je vous demande de vous présenter et de présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement. À vous la parole.

Alliance Transit

M. Cousineau-Morin (Philippe) : Merci, M. le Président. Alors, MM. les parlementaires... Donc, je remercie la commission de nous recevoir à l'occasion de cette consultation fort importante qui porte sur la vision à long terme du Québec en développement durable. Je suis Philippe Cousineau-Morin. Oui, je suis le coordonnateur à Transport 2000 Québec. Ça fait qu'on vous présente évidemment une alliance. Et donc je suis accompagné d'Yves Jalbert, de l'Association pour la santé publique du Québec, et, à ma gauche, de Christian Savard de Vivre en ville.

Simplement, l'Alliance Transit, donc, formée en 2011, rassemble une cinquantaine d'organisations de la société civile partout au Québec, de divers milieux, ainsi qu'un comité d'experts. Puis notre mandat, c'est de présenter les meilleures avenues de financement pour les transports collectifs au gouvernement, aux divers paliers de gouvernement, qui permettront d'atteindre les objectifs de mobilité durable qui sont fixés par les différents milieux et ainsi d'obtenir toutes sortes de cobénéfices aussi en santé durable, en économie, en environnement, etc.

Alors, pourquoi il est très important pour nous de commenter la cible à long terme en matière de réduction de GES? Raison assez simple : Vous le savez, le secteur des transports représente près de la moitié du bilan carbone, mais je précise aussi que les efforts fournis dans ce secteur, notamment pour le transport des personnes, ont été insuffisants dans les deux dernières décennies. On l'a entendu plus tôt, le bilan s'alourdit encore dans le secteur, alors que, dans d'autres, il y a des grands efforts.

• (17 h 20) •

Quant à la cible fixée, nous estimons qu'il faudrait être plus ambitieux — donc, à l'instar de plusieurs membres de notre alliance — que la proposition présentée. Mais ce qui appert surtout primordial, c'est de fixer des objectifs sectoriels, c'est une question qui a été posée et de façon très succincte. Nous recommandons une cible transports qui vise plus spécifiquement le transport des personnes et qui serait à formuler en termes de réduction des kilomètres totaux parcourus en voiture au Québec. Donc, c'est un terme dans le jargon, les véhicules-kilomètres parcourus, les VKP — donc, il ne faut pas confondre — et on propose un 20 % de réduction, mais ça peut aussi être formulé sous forme de réduction de la consommation de pétrole en transport. L'équivalent serait, grosso modo, de 60 %. Et ce sont là des indicateurs qui

sont intimement liés, donc, à la cible GES à long terme et qui collaborent à l'atteinte de visées spécifiques au secteur de la mobilité durable et les différents enjeux qui y sont liés, dont celui de la santé publique, sur lequel je passe la parole à mon collègue.

M. Jalbert (Yves) : Bonjour. L'Association de santé publique du Québec appuie Transit et désire porter à votre attention l'absence de l'impact sur la santé de la population des gaz à effet de serre dans le document de consultation. C'est-à-dire que le secteur de la santé publique est comme disparu, là, de ce document-là ou vous l'avez complètement occulté. Par ailleurs, l'Association pour la santé publique veut soulever le lien existant entre la santé et les changements climatiques occasionnés par ces derniers. Il y a actuellement une reconnaissance croissante, dans la littérature scientifique, liée au fait que la santé et les changements climatiques sont étroitement associés entre eux et ont des causes et des solutions communes. Les effets du changement climatique sur la santé publique, sur l'environnement et sur les activités humaines préoccupent de plus en plus les pays occidentaux, dont aussi le Québec.

Les conséquences de nos choix en matière d'urbanisation et de transports ont des impacts sur la santé, sur les changements climatiques et le développement durable. Les causes et les solutions efficaces pour freiner les problèmes de santé et les changements climatiques occasionnés par les gaz à effet de serre sont en lien direct avec l'organisation du territoire, les systèmes de transport et le design urbain. À titre d'exemple, on sait que l'automobile est la technologie la plus polluante, la plus obésogène et la plus fréquemment utilisée pour les déplacements domicile-travail. L'augmentation continue des coûts de transport et son accessibilité soulèvent des questions d'équité de plus en plus préoccupantes pour les gouvernements, et ce, particulièrement pour les populations qui résident dans des zones de désert de transports collectifs. Favoriser le transport actif par la modification des habitudes de déplacement liées au travail, à la formation, à la santé, aux achats ou aux loisirs permet des gains considérables pour la santé physique et mentale, la qualité de vie, les finances personnelles, les dépenses publiques, l'environnement et la société.

L'aménagement du territoire profite à toute la population, peu importe l'âge, le sexe, les aptitudes physiques, l'origine ethnique et la situation économique. L'amélioration de la mobilité a un impact positif sur l'économie des municipalités, autant en facilitant les déplacements des travailleurs qu'en améliorant l'accessibilité à tous les secteurs géographiques. L'étalement urbain, développé en périphérie des grandes villes, favorise la prévalence d'excès de poids et accroît l'usage de l'automobile, contribuant à la pollution de l'air et sonore ainsi que les traumatismes routiers. Bref, en matière de mobilité durable, l'utilisation du transport collectif réduit significativement les émissions de gaz à effet de serre, incite les individus à être plus actifs et à diminuer les risques d'obésité.

M. Cousineau-Morin (Philippe) : Donc, avec l'angle qui est apporté par mon collègue et plusieurs autres, eh bien, on voit bien qu'il y a toute urgence à investir dans le développement des transports collectifs. C'est d'ailleurs reconnu, là, comme une priorité d'action dans cette version du plan d'action sur les changements climatiques et dans le précédent.

Alors, sur les initiatives pour accélérer la mise en oeuvre et surmonter les obstacles, les questions 3 et 4 qui nous ont été soumises, Transit répond que le gouvernement est soumis à un test de crédibilité dans la reddition de comptes dans la lutte aux changements climatiques. Alors, je m'explique. Non seulement il a pris du retard dans l'utilisation du Fonds vert pour soutenir le développement des transports collectifs, mais il y a une certaine opacité qui règne sur l'utilisation des sommes, comme il a été révélé par le Vérificateur général du Québec.

Donc, en faisant écho à ces préoccupations-là, celles du vérificateur, Transit note une certaine lacune dans la transparence sur l'affectation des sommes du Fonds vert qui sont affectées aux mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Et, à titre d'exemple, je vous soumetts un cas, là, qui est détaillé dans notre mémoire. Il nous est aujourd'hui impossible — et je dis aujourd'hui, mais ça fait presque deux ans que nous suivons le dossier — de déterminer l'utilisation précise que fait le ministère des Transports du Québec de près de 500 millions de dollars qui lui sont transférés sur la durée du plan d'action sur les changements climatiques du Fonds vert. La seule chose qu'on sait, c'est qu'il les verse au Fonds des réseaux de transport terrestres, qui est un fonds qui est essentiellement destiné au financement des emprunts servant à la réfection et le développement des réseaux autoroutiers et de transport collectif, les deux ensemble.

Je détaille un peu. Donc, à l'annonce du plan actuel sur les changements climatiques, en 2012, on destinait, sur la durée du plan, 1,7 milliard de dollars aux mesures de transport collectif et alternatif, comme je l'ai dit, c'est une très bonne chose, une grande priorité, mais, depuis, Transit soulève des questions afin de connaître précisément les mesures en place mais aussi les objectifs, les moyens et les indicateurs de succès, hein, parce qu'on parle d'une cible à long terme, mais on veut connaître les étapes pour s'y rendre. Or, actuellement, il y a une partie de la somme qui est retraçable, mais il y a encore un 500 millions sur lequel on se questionne au MTQ. Et je précise aussi que, dans la troisième année, donc, d'application du plan d'action, qui est de huit ans, il n'y a, dans le volet transports, pas de cible précise, pas de politique, d'objectif ou de nouveau budget en matière de soutien à l'augmentation de l'offre de services en transport collectif, et ce, malgré une augmentation des revenus annualisés du Fonds vert.

Toujours dans ce cas qui vous est soumis, ne sachant pas à quel programme l'argent est destiné, il nous appert, là, en vertu des informations qui sont publiques actuellement, qu'il n'est pas possible de déterminer si le MTQ utilise ces sommes directement pour la lutte aux changements climatiques aux fins qui sont prévues, de diminution des GES, ou si ces sommes soulagent plutôt le fonds consolidé du gouvernement d'un montant équivalent qui serait ainsi consacré à d'autres fins. Dans ce dernier cas, il s'agirait d'un détournement, à des fins autres que celles prévues par la loi, de fonds dédiés au financement de mesures de réduction des émissions de GES.

Alors, c'est détaillé dans notre mémoire, mais ce que je veux surtout que vous reteniez, le principal obstacle ou le fait que le principal obstacle que nous percevons afin que le gouvernement, et ses partenaires institutionnels, et

la société civile soient en mesure de collaborer et d'accélérer la mise en oeuvre de mesures de lutte aux changements climatiques, c'est d'accroître la transparence dans la reddition de comptes pour cet enjeu aussi transversal pour la société québécoise.

Et évidemment, donc, afin d'écarter — c'est mon objectif — le scénario dont je vous ai fait part et de donner suite aux recommandations du Vérificateur général, le gouvernement doit répondre à un certain nombre de questions sur la gestion du Fonds vert. Donc, ça serait ma dernière section. Pourquoi il y a une certaine absence de transparence dans les sommes au Fonds verts? Et, à cet égard, nous avons une recommandation, que les documents budgétaires gouvernementaux comprennent l'état des résultats et les prévisions du Fonds vert et du FORT. Ça a déjà été le cas dans l'ancien document...

Le Président (M. Reid) : Il vous reste une minute.

M. Cousineau-Morin (Philippe) : Une minute, merci. Voilà une autre question. Alors que les revenus du Fonds vert augmentent et que les dépenses dans les programmes de transport collectif sont stables, à quoi servent les surplus? Finalement, pourquoi les sommes expédiées au MTQ sont intégrées au Fonds des réseaux de transport terrestre? Et, dernière question, quand le gouvernement compte-t-il bonifier les programmes de soutien au transport collectif, alors que, selon les données du Fonds vert, il en a actuellement les moyens?

Alors, ma dernière recommandation, c'est donc que le gouvernement annonce dès maintenant, pour le reste de la durée du PACC, les programmes qui seront en place. Et, selon nous, ça devrait se faire à l'intérieur d'une nouvelle politique québécoise de transport collectif qui inclura un cadre financier, des moyens et des indicateurs.

En conclusion, la discussion sur la cible à long terme est importante et témoigne d'engagements concrets du gouvernement du Québec en lutte aux changements climatiques. Il faut, à notre avis, compléter cet engagement par la mise en place des objectifs et des outils qui y font actuellement défaut, notamment par des engagements sectoriels concrets et précis en transport et par une transparence accrue dans les moyens actuels de la lutte aux changements climatiques. Je vous remercie.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, merci de votre présentation. Nous allons passer maintenant à la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Merci pour votre présentation ainsi que votre mémoire. Juste pour commencer, je ne sais pas, peut-être que j'ai mal compris le commentaire que vous avez fait, M. Jalbert, mais, quand vous dites que le document de consultation occulte complètement la santé... Bon, alors, j'ai extrait les pages où on parle de santé dans le document, je ne sais pas si on a lu le même document, mais le comité-conseil sur les changements climatiques, qui fait la proposition de la cible qui est à la base de la proposition du gouvernement, est composé d'un expert du milieu de la santé, le Dr François Reeves. Dans l'introduction, à la page 3, il y a un paragraphe complet sur les risques pour la santé. On cite même une étude Ouranos sur la santé. À la page 19, on parle également des impacts sur la santé. À la page 36, on parle des effets sur la santé d'une réduction de GES. À la page 37, on parle de l'Organisation mondiale de la santé et de ses conclusions sur la réduction des GES puis en annexe du document, à la page 50, on met en annexe un rapport d'une commission du Lancet intitulée *Health and Climate Change : Policy Responses to Protect Public Health*. Donc, quand vous dites que le document occulte complètement la santé, je peux peut-être comprendre que vous n'êtes peut-être pas satisfait qu'on ne soit peut-être pas allés aussi loin que vous voudriez qu'on y aille, mais de dire qu'on occulte complètement, je ne crois pas.

Maintenant, sur votre présentation, le point sur les transports collectifs et puis aussi l'automobile, on en a parlé beaucoup, avec la Fondation David-Suzuki, au niveau de la sensibilisation et le changement de comportement parce qu'on voit — encore une, fois puis on en a parlé tout à l'heure — que, d'un côté, il y a une volonté de la population de lutter contre les changements climatiques, mais, en même temps, les chiffres de consommation ne mentent pas, on semble être en amour avec nos véhicules puis nos véhicules à grosse cylindrée. Alors, pour atteindre nos objectifs et pour atteindre ce que vous proposez, il va falloir certainement aussi faire un gros travail de sensibilisation parce qu'il y a beaucoup de choses que vous proposez, c'est du gros bon sens puis c'est d'aller plus loin, justement, dans l'application de ces mesures-là. Mais comment proposez-vous changer ces comportements-là, changer ces attitudes-là par rapport aux véhicules?

• (17 h 30) •

M. Savard (Christian) : Je vais parler ici comme un vétéran qui a connu l'ancien plan d'action sur les changements climatiques en me concentrant effectivement sur la question du changement de comportement parce qu'on a fait des gains avec le dernier plan d'action sur les changements climatiques. Ça a été une... En 2006, lorsqu'il a été annoncé, le premier plan, une semaine après, le plan sur les transports collectifs a été annoncé, et on a mis en place une augmentation de l'offre de service à cette époque-là. Et il s'en est suivi immédiatement une augmentation de l'achalandage comme le Québec n'avait jamais connu depuis avant la Deuxième Guerre mondiale. Je veux dire, c'était... On a réatteint des niveaux qu'on avait avant la Deuxième Guerre mondiale en transport en commun, et ça a été beaucoup grâce au plan d'action sur les changements climatiques parce qu'on est venu aussi aider les sociétés de transport en ce qui concerne la promotion au niveau de l'image. La Société de transport de Montréal, vous savez, le Mouvement collectif, le logo qu'on voit partout, ils ont pris vraiment beaucoup plus de... Au niveau de l'image, du marketing, on sait que c'est important dans un changement de comportement; même chose au Réseau de transport de la Capitale, où est-ce que ça avait l'air d'une société de transport un peu bringuebalante, ils ont revu leurs aires d'attente. Et c'est ça. Tout ça, c'est grâce à des fonds qui sont venus du plan d'action sur les changements climatiques.

Et le point qu'on dit aujourd'hui, c'est que, là, on a une occasion, il y a plus d'argent qu'avant, mais on s'est limités aux programmes qui étaient là en 2006, qui, là, ils sont rendus un peu à bout de souffle. Ils ont donné leurs résultats, et il y a de l'argent disponible pour en faire, pour redonner un nouveau coup, pour redonner un nouveau renouveau, comme on a fait à partir de 2006, et qui a un peu stagné depuis 2012. Donc, il y a une opportunité maintenant de le faire. C'est un peu ça qu'on veut lancer.

Et, en ce moment, comparativement à 2006, où, une semaine après, il y a eu une annonce sur qu'est-ce qu'on était pour faire avec l'argent en transport collectif, là, il y a de l'argent supplémentaire, puis on ne sait pas exactement. On le croit, que ça va aller au transport collectif, mais on espère que ça va aller au transport collectif pour en faire plus et pas pour juste garder la situation actuelle, comme ça a été fait en 2006. Ça fait qu'on veut répéter les bons coups qui ont eu lieu en 2006. C'est un peu ça, le sens du message.

M. Heurtel : O.K. Je comprends. Merci.

Le Président (M. Reid) : Oui, M. le député de Mégantic...

M. Jalbert (Yves) : Juste un point, en passant...

Le Président (M. Reid) : Ah! pardon.

M. Jalbert (Yves) : ...concernant ce que j'ai dit par rapport au fait que c'était occulté dans votre document. Le document traite des gaz à effet de serre, donc de la réduction des gaz à effet de serre sur le changement climatique, et ça a un impact énorme et épouvantable sur la santé de la population. Il faut comprendre que, nous, c'est sur l'automobile qu'on visait, qu'on ciblait notre objectif et sur le transport collectif. Donc, il y a des données importantes là-dessus, qui sont dans la littérature scientifique, qu'on ne retrouve pas dans votre document. C'est dans ce sens-là.

M. Heurtel : Mais on s'entend qu'on n'occulte pas la santé du document.

M. Jalbert (Yves) : Vous occulter un peu la santé publique. Vous effleurez la santé sans aller en profondeur sur les problèmes réels que ça occasionne, les gaz à effet de serre et les changements climatiques, sur la santé publique. C'est plus que qu'est-ce qu'il y a dans le document.

M. Heurtel : On comprend que c'est un document de consultation. S'il fallait...

M. Jalbert (Yves) : Oui, oui, c'est un document de consultation.

M. Heurtel : J'espère que vous comprenez que, s'il fallait aller en profondeur, dans le genre de profondeur que vous suggérez, dans chacun des domaines que touche la lutte contre les changements climatiques, on n'aurait pas assez de la pièce, ici, pour le document que ça donnerait.

M. Jalbert (Yves) : Non, mais je comprends. Mais, quand on fait des politiques comme ça, il faut s'attendre que ça a un impact sur la santé des gens.

M. Heurtel : Bien, c'est ce que le document dit.

M. Jalbert (Yves) : Et c'est ce qu'il faut regarder aussi.

M. Heurtel : C'est ce que le document dit.

M. Jalbert (Yves) : Et c'est le secteur de la santé publique qui est un peu mis de côté dans ça.

M. Heurtel : Le document explique clairement qu'il y a un impact sur la santé, sur les changements climatiques. C'était ça, mon point. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci. Moi, j'aimerais vous entendre un peu plus sur vos VKP, vos véhicules de kilomètres parcourus. Vous parlez d'une réduction de 20 %. Moi, tant que les gens sont à Montréal, se déplacer de Laval au centre-ville de Montréal, j'ai moins de problèmes que quand mon ami Serge part du Lac-Saint-Jean pour descendre à Québec. Il y a une problématique fondamentale à l'intérieur de la structure urbaine vs la ruralité. Puis je voudrais vous entendre là-dessus : Comment on va faire cet équilibre-là en travaillant sur un paramètre qui est un peu aveugle par rapport aux réalités urbaines vs rurales?

M. Cousineau-Morin (Philippe) : ...vraiment dire que c'est... Cette recommandation-là, c'est une recommandation, donc, sectorielle. Après ça, bien sûr, elle aura à être déclinée dans différents programmes. Puis c'est le niveau, en fait, qu'on

dit qu'il faut ajouter entre une grande cible de l'ensemble des secteurs et des cibles par les secteurs mais avant d'arriver au programme directement, avant d'arriver à un programme, par exemple, d'augmentation de l'achalandage qui pourrait être dans le métro de Montréal, ou dans un autre réseau d'autobus, ou en transport collectif rural, quelque chose comme ça. Donc, c'est un niveau moyen, et ensuite il se décline de différentes façons. Je suis très conscient qu'il ne va pas s'appliquer de la même façon partout au Québec et je suis heureux que ce ne soient pas tous les travailleurs, comme votre collègue, qui aient à faire Saguenay-Québec à tous les matins pour le transport parce que, là, effectivement, on aurait un problème encore plus criant.

Alors, c'est simplement pour dire que c'est dans la littérature, une façon qu'on explique pour... une cible qu'on souhaite viser pour dire : Il y a, dans les transports, à faire des efforts. Et on a indiqué clairement dans notre mémoire qu'il y a une approche derrière ça, qui est l'approche éviter, transférer, améliorer. Donc, éviter — je parle des déplacements — d'avoir un déplacement, si c'est possible, sinon le transférer ou voir à en améliorer l'efficacité énergétique.

Alors, on vous en avait parlé un petit peu, lors de l'intervention précédente avec la Fondation David-Suzuki, justement sur les milieux ruraux et sur l'élément de proximité qui a été nommé. Alors, bien sûr, du moment où quelqu'un peut... et ça, ça vaut dans toutes les tailles de milieux au Québec. Du moment qu'une personne n'a plus à prendre sa voiture pour aller acheter une pinte de lait au dépanneur, c'est un déplacement qui est évité, et ça compte sur le portrait total. Alors, on n'est pas rentrés à faire des cibles précises pour chacun des milieux, mais il y a des façons de décliner après ça dans les différents programmes de l'État. Et c'est une cible globale pour l'ensemble du parc automobile du Québec.

M. Bolduc : Je vais vous donner un exemple pratique de ce genre de politique là qui peut être assez compliquée. Vous savez qu'à Mexico City, par exemple, lundi, mercredi, vendredi, c'est seulement que les licences qui finissent par un chiffre pair, puis mardi, jeudi, c'est les autres. En fait, les gens, ils s'arrangent pour que le... un du couple a un numéro pair, et l'autre a un numéro impair, puis on change d'auto puis on se promène à tous les jours, pareil comme avant. Puis j'illustre cet élément-là. Si on veut mobiliser ou créer des politiques efficaces, il faut avoir des outils qui atteignent l'objectif, qui ont une robustesse par rapport aux objectifs finaux. J'ai un peu de difficulté à concevoir, dans ma tête, comment on va définir des éléments sectoriels qui vont être très efficaces pour les gens urbains et qui vont permettre, si on veut, aux secteurs ruraux... De la même façon qu'on a parlé plus tôt que le contracteur ou que le gars qui demeure dans un rang avec un véhicule SUV parce qu'il ne pourra pas retourner chez eux s'il n'a pas ça et celui qui vit en ville avec son Hummer... on retrouve la même espèce de contradiction. Pour moi, si vous pouviez nous apporter des éléments de concept qui vont nous donner des idées, comment on peut gérer ces paramètres-là pour en arriver à une façon de faire.

On a aussi mentionné précédemment les péages. Je ne suis pas sûr que ça marche tout le temps bien, mais moi, je suis préoccupé sur le plan politique par le fait qu'une jeune famille qui veut aller vivre en campagne pour que les enfants puissent jouer dehors, on leur dit : Bien non, c'est de valeur, mais tu ne peux plus faire ça. Paie 200 000 \$ de plus pour ta maison, puis «too bad». Donc, si vous pouviez m'éclairer sur tout ça, là, ça m'aiderait un peu.

• (17 h 40) •

M. Savard (Christian) : D'abord, c'est sûr qu'il y a des choses à moduler dans les actions en fonction des milieux. Mais moi, je vais aussi... Vous avez parlé de Mexico. Moi, je vais parler de ma copine qui vient d'une ville de 5 000 habitants qui s'appelle Princeville. Je ne sais pas s'il y a un député de ce coin-là. Et sa famille est une des familles les moins autodépendantes que je connais parce que, bien, le village est relativement concentré, hein, autour de l'église, autour de l'épicerie, et ils travaillaient tous les deux dans des usines. L'usine n'était pas trop loin, c'était marchable.

Donc, il y a moyen aussi, dans la manière qu'on construit nos villes et nos villages, de faire en sorte qu'on n'a pas besoin de toujours se déplacer. Mais c'est sûr que, dans certains secteurs, ce n'est pas obligatoire. Mais il ne faut pas oublier que c'est un peu... Réduire la demande en besoin de se déplacer est un peu incontournable parce que nos autos sont plus efficaces. Depuis des années, hein, les autos sont plus efficaces. Elles prennent moins de litres au kilomètre, mais ils sont toujours plus gros, puis on roule toujours plus. Ça fait que, si on ne commence pas à s'attaquer à cet aspect-là — c'est un des aspects systémiques — on n'y arrivera pas.

Il y a d'autres législations à travers le monde, je pense à l'État de Washington, où vient l'objectif de réduire le véhicule-kilomètres parcouru, qui ont adopté ce genre de cible là. Donc, ce n'est pas quelque chose non plus, là, qui... Et ce n'est pas pour rien qu'on l'a proposé, on a vu que ça se fait ailleurs. Donc, c'est un peu de réduire de manière systémique notre manière de se déplacer. Donc, c'est un peu ça, l'idée d'où se donner cet objectif-là.

M. Bolduc : Je comprends bien le principe, mais moi, j'ai une difficulté entre nos régions, là, où on fait du... une obligation, là. C'est ça, la problématique que j'ai. Il y a des gens qui ont choisi de rester dans les rangs, dans les secteurs ruraux. C'est ça qui m'agace un petit peu.

Mais on va revenir à un autre élément qui est celui du transport de marchandises. Je suis un peu étonné, par exemple, que vous ne nous disiez pas de refaire nos réseaux ferroviaires puis d'envoyer ça sur des rails, ou de faire de la conversion à l'hydrogène, ou au moins transférer nos camions au propane, etc., là. Je voudrais vous entendre sur... Il y a toute une partie d'opportunités qui est considérable, mais vous ne le mentionnez pas là-dedans.

M. Cousineau-Morin (Philippe) : Effectivement. Bien, ce n'est pas spécifiquement notre champ d'action, mais je suis convaincu qu'il y a des gains à faire, là, dans le transport des marchandises puis dans ce que vous avez parlé. Puis je pense que vous avez entendu d'autres intervenants aussi qui en ont parlé plus précisément. Simplement dire qu'on a constaté que le secteur du transport des personnes a quand même... et je ne vise pas spécifiquement les gens du milieu rural versus le milieu urbain, mais, de façon générale, ce secteur-là a beaucoup d'efforts à faire. Il y en a qui sont faits dans le secteur de transport des marchandises, qui doivent continuer à être faits, mais notre spécialité étant plus sur la possibilité de donner des alternatives de transport collectif aux gens qui le souhaitent, bien, en fait, là, en transport des personnes...

M. Bolduc : Est-ce qu'on a encore du temps? Une minute? O.K. Bon, je vais essayer d'y aller rapidement. Dans la question du Fonds vert, ce que vous nous indiquez, c'est que vous voudriez qu'on évite de mettre de l'argent dans les infrastructures de transport général et plutôt de les orienter vers le transport collectif systématiquement pour favoriser le transport collectif dans son sens. Est-ce que j'ai bien compris votre intervention là-dedans?

M. Cousineau-Morin (Philippe) : Bien, en fait, ce que nous disons, c'est que l'esprit de la lutte aux changements climatiques, c'est de faire des actions qui vont s'ajouter aux actions de l'État. Ils vont dire : On va en faire plus pour s'approcher plus rapidement de la cible d'une société décarbonisée. Alors, il est certain qu'il ne faudrait pas que les investissements viennent remplacer des activités qui auraient eu lieu sans l'engagement du Québec en lutte aux changements climatiques.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons maintenant passer à l'opposition officielle. M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. M. Morin, M. Jalbert, M. Savard, merci de cette présentation tout à fait claire et limpide. Vous avez réussi, je pense, à réveiller les instincts du ministre de l'Environnement, qui, par votre échange, a pu peut-être éclaircir certains points mais, en tout cas, du moins participer d'une manière très dynamique. Je n'avais pas vu ça, là, depuis le début de la journée, là. Vous avez gardé le meilleur pour la fin, on va dire ça comme ça. Alors, vous avez réussi à mettre en lumière certains aspects du document de consultation qui peuvent être encore bonifiés et peuvent s'améliorer pour la suite. Et, bon, bien, je vous remercie, donc, de cet apport et de cette transparence à notre égard.

Premier point que je veux discuter avec vous, la cible proposée par le gouvernement. Vous n'êtes pas le premier groupe aujourd'hui qui vient nous voir en nous disant : Écoutez, 37,5 %, c'est bien, mais le Québec pourrait faire mieux. Alors, je voudrais voir avec vous si une proposition de 40 % vous semblerait acceptable ou si vous aviez un chiffre plus précis, mais on sent que vous avez de l'appétit pour aller beaucoup plus loin.

M. Cousineau-Morin (Philippe) : Bien, en fait, nous n'allons pas chiffrer aujourd'hui la cible idéale à engager, mais nous avons voulu parler de santé. On aurait pu parler d'économie, on aurait pu parler d'autre chose. Je voudrais ajouter que, sans la nécessité d'agir contre les changements climatiques, les propositions que nous faisons pour la mobilité urbaine, pour l'économie et le transport des travailleurs, des étudiants, sont des propositions qui sont très valables, même sans le contexte de la lutte aux changements climatiques. Alors, d'être très ambitieux et de viser très haut aura des bénéfices économiques qui sont démontrés par ailleurs et des bénéfices en santé et en environnement, donc, qui seront très larges. Alors, sur la... voilà pourquoi, en fait, on exige, on demande que ça pourrait être plus ambitieux.

Puis je voudrais dire aussi que la démonstration de l'engagement du gouvernement sur la cible à long terme, elle ne dépend pas simplement de la cible en elle-même, mais elle dépend aussi de la transparence à toutes les étapes, puis donc des mesures à court et à moyen terme qui sont en place, donc à toutes les étapes, là : à l'étape de la vision, de la planification, de la mise en oeuvre, de la reddition de comptes, de l'évaluation des résultats. Il y a là, selon nous, un effort de transparence supplémentaire à faire.

M. Savard (Christian) : Si je peux compléter, le document est un... il y a une page, dans le document, où on voit l'intensité carbone par habitant, où on voit qu'il y a des pays — exactement, c'est mes deux pages favorites, personnellement — où est-ce qu'on voit que le... On dit souvent : Au Québec, hein, on n'est peut-être pas capables d'en faire tant que ça, hein, parce que nous, on est tout hydroélectrique. Mais on se rend compte qu'il y a d'autres pays, qui sont des sociétés développées comme la Suède, les pays européens... ont des mixes énergétiques pas comme le nôtre mais qui ont aussi des gaz à effet de serre par habitant plus bas que nous. Donc, on se dit qu'on serait capables de s'approcher des meilleurs. Donc, c'est pour ça qu'on serait à l'aise avec un gouvernement qui adopterait une cible encore plus élevée.

M. Traversy : Donc, si je résume, 37,5 %, c'est bien, mais on peut encore faire mieux. Vous n'allez pas jusqu'à le préciser d'une façon concrète, vous laissez une marge de manoeuvre au gouvernement, au ministre, à ses experts, mais vous faites sentir votre appétit à cet effet-là. D'ailleurs, vous êtes bons pour faire sentir vos préoccupations, là. Vous avez les mots, vous avez l'attitude pour le faire valoir. Et j'apprécie. Ça met un peu de piquant dans cet après-midi.

Alors, en gros, vous avez parlé aussi de cibles globales de réduction, bon, de gaz à effet de serre avec des mesures et des objectifs qui étaient sectoriels. On a parlé avec d'autres, groupes avant vous, d'une loi sur la transition énergétique. Je voulais voir avec vous si amener une loi de la transition énergétique qui apporterait des objectifs sectoriels fixés, ou qui préciserait davantage, peut-être, le rôle du Fonds vert, ou qui amènerait peut-être des suivis plus précis pour l'atteinte à la réduction des gaz à effet de serre, vous verriez ça d'un oeil positif ou les propositions qui vous ont été émises présentement vous satisfont... vous satisfassent... voyons! vous satisfont... satisferont... en tout cas, bref, vous rendent heureux, voilà.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Traversy : Il commence à être tard, là. Il est bientôt 6 heures.

M. Cousineau-Morin (Philippe) : Je pense avoir compris l'essentiel de votre question. Alors, je ne sais pas si vous faites référence spécifiquement à, à l'étranger, les lois sur la transition énergétique, mais je pense qu'on a fait connaître

notre préférence assez spécifiquement, dans une bonne portion du secteur des transports, pour, comme nous l'avons dit, une politique des transports collectifs comme il y en a eu une, comme mon collègue l'expliquait, en 2006, à la suite de l'annonce du plan d'action. Ce serait, selon nous, déjà une part importante si elle avait son cadre financier, ses objectifs et ses indicateurs. Ça serait déjà un gros morceau. Après cela, pour couvrir l'ensemble du secteur des transports, certainement, il y a moyen d'agir, d'autre part, sur le plan législatif.

M. Traversy : Parfait! Une petite question rapide que je pose à tout le monde. Puisque vous êtes spécialisés dans le milieu des transports, vous êtes, j'imagine, en faveur d'une loi zéro émission au Québec. Est-ce que ce serait quelque chose de positif dans la stratégie pour diminuer les gaz à effet de serre? Avez-vous une position officielle là-dessus, vous qui représentez un large éventail d'organismes sensibilisés au domaine de l'environnement?

M. Cousineau-Morin (Philippe) : Nous n'avons pas de position officielle, mais je pourrais tout de même me prononcer personnellement de façon assez favorable. Simplement, nous avons inscrit à notre mémoire aussi, en complément de l'objectif sur le kilométrage parcouru par les voitures, un objectif d'électrification des transports. Et je pense que le projet d'une loi zéro émission fait partie ou répond en partie à un tel objectif d'électrification.

• (17 h 50) •

M. Traversy : Vous avez également parlé de transparence du Fonds vert. C'est un élément fort de votre présentation aujourd'hui. Vous connaissez donc le PACC 2013... oui, c'est ça, 2013-2020, qui est dédié au développement des transports collectifs, dans lequel, bon, de l'argent a été engagé. Je voulais savoir si, présentement, vous trouvez qu'on devrait accélérer la cadence ou si les efforts qui sont mis à l'intérieur du PACC vous satisfont présentement.

M. Savard (Christian) : Les sommes pourraient être encore plus grandes, mais, de manière générale, ce qu'on attend, c'est de savoir comment elles peuvent être dépensées. Et, comme il est écrit dans le mémoire, il y a un 500 millions, actuellement, qui est encore pas clair. On nous rassure tout le temps : Ça va être dans le transport en commun, mais on ne sait pas comment dans le transport en commun. Et on est rendus fin 2015, puis les sociétés de transport ont besoin de connaître qu'est-ce qu'ils peuvent faire, eux. Et une société de transport, là, ça prend du temps avant de mettre en place des nouveaux services, avant de pouvoir bouger. Donc, il y a là une espèce de flou, et c'est sur ce clou-là qu'on tape depuis l'ancien gouvernement puis avec le gouvernement actuel pour en savoir un peu plus.

Puis je vais vous donner un exemple de bon coup qui a été fait sous l'ancien gouvernement et qui a été reconduit de manière quand même assez forte avec le présent gouvernement, c'est les subventions aux voies réservées qui sont à 100 % subventionnées par le gouvernement du Québec pour accélérer les projets à travers le Québec. Ça a fait en sorte... Et il a notamment été prolongé dernièrement, là, pour donner plus de temps aux sociétés de transport pour mettre en place plus de projets. Ça, c'est assez clair, c'est un signal fort. C'est une enveloppe relativement limitée, mais qui fonctionne très bien. Et on sait que, là, on a de l'argent en réserve pour mettre en place ce genre de mesures précises qui font bouger les choses plus vite, très rapidement pour les citoyens. Et il y a beaucoup encore de questions. Puis plus que le temps avance, moins que les sociétés de transport vont pouvoir dépenser leur argent dans ce genre de choses là. Donc, c'est ça qu'on aimerait voir, on a hâte d'avoir des réponses.

Le Président (M. Reid) : Ah! excusez. Une minute.

M. Traversy : Il reste une minute? Bien, écoutez, je vais vous abrégé de toutes ces questions pour l'opposition officielle, mais je voulais juste vous dire que je vais passer un peu plus de temps pour analyser, évidemment, votre proposition par rapport au Fonds vert et toutes les recommandations qui en découlent au niveau de la transparence, au niveau de l'utilisation des fonds. Vous utilisez des termes qui sont très préoccupants. Vous parlez de «détournement», ce qui n'est quand même pas anodin. Alors, là-dessus, je tenais à vous remercier de ces éclaircissements à l'égard du Fonds vert.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous passons maintenant au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci, messieurs, d'être avec nous aujourd'hui. Alors, vous nous avez parlé que vous aimez bien, là, les deux pages, là, dans le guide, là, les pages 14 et 15, parce que c'était très graphique, très visuel. Mais je vais y aller tout de suite sur le baromètre d'ambition en matière de lutte contre les changements climatiques où est-ce qu'on voit que le Québec constitue à l'équivalence de 9,6 tonnes par habitant, alors que l'Ontario, c'est 12,4 tonnes. Vous avez parlé tantôt, l'Union européenne, qu'est-ce qu'il se passe en Europe. Mais, si on se compare à l'Ontario, qui, eux, se sont fixé une cible de réduction de 37 %, puis, nous, quand on analyse, est-ce que la cible de 37,5 % serait adéquate pour le Québec? Est-ce que, si on compare à l'Ontario, vous dites : On n'est pas assez ambitieux, trop ambitieux, c'est eux qui ne l'ont pas, c'est... tu sais? Ou est-ce que vous avez une idée? Dans le fond, on pourrait faire plus. Dans le fond, c'est ce que vous mentionniez un peu tout à l'heure.

M. Cousineau-Morin (Philippe) : Entre autres choses, ce qui me vient à l'esprit, en fait, ce sont les investissements très importants que fait l'Ontario dans le renouvellement et le développement de son secteur des transports collectifs. Alors, je n'ai pas nécessairement fait la comparaison si on devrait être plus ambitieux, mais je reviens sur l'idée que j'ai exprimée un peu plus tôt, que, nonobstant la cible, il y a tellement de cobénéfices à apporter aux propositions que l'on fait de donner des alternatives de mobilité pour les travailleurs de toutes les régions urbaines ou

moins urbaines qu'il y a avantage à aller de l'avant avec les mesures qu'on parle et à accélérer les investissements dans le transport collectif.

Puis je voudrais juste... je m'excuse, je voudrais juste compléter sur ce qu'a dit le député de Terrebonne. En fait, nous avons émis une hypothèse, bien sûr, sur laquelle nous voulons être rassurés, mais je précise que c'était bien une hypothèse, en fait, sur le détournement.

M. Lemay : Et puis, si on retourne dans votre mémoire, vous mentionnez... dans le fond, là, vous avez une certaine inquiétude par rapport aux revenus du Fonds vert qui augmentent puis que les dépenses sont stables, puis là vous posez la question : À quoi servent les surplus du Fonds vert? Bon, on regarde... Mettons, on prend une mesure parmi toutes les mesures qui sont en place, on parle des véhicules électriques. On sait qu'en 2014, là, on a financé pour 22 millions de dollars au programme Roulez électrique, ça a été dans l'achat de... bien, pour les bornes puis, bon, pour les véhicules électriques. Mais ça, ça va prendre fin, ce programme-là, au 31 décembre 2016. Là, vous nous dites : Mais là on a de l'argent en surplus. Ça fait que, là, la question se pose, c'est : Est-ce qu'on doit mettre l'argent de surplus dans les véhicules électriques ou on devrait même regarder, dire : Bien, pourquoi se limiter aux véhicules électriques? Pourquoi on ne regarderait pas les véhicules lourds? On pourrait avoir des véhicules au GNC, gaz naturel comprimé, qui, eux autres aussi, pourraient contribuer, alors que, présentement, eux autres, c'est financé... je crois que c'est 3,2 millions, là, tu sais, en comparaison à l'électrique qui est de 22 millions. Est-ce que vous pensez qu'on devrait utiliser les surplus du Fonds vert puis bonifier l'offre au niveau du camionnage aussi?

M. Savard (Christian) : Je pense qu'il apparaît assez évident qu'il y a des efforts à faire en matière de transport des marchandises, hein, après le secteur du transport... avant le secteur... en fait, c'est pratiquement le pire secteur. Donc, on pourrait aller dans le sens de faire... on peut juste appuyer les efforts qui sont à faire là-dedans. Par contre, il ne faut pas oublier que, si on change... Les impacts pour M., Mme Tout-le-monde, là, de changer les voitures, les transports des marchandises, c'est peu fort. Donc, nous, on dit : La lutte aux changements climatiques doit aussi être une manière d'améliorer la qualité de vie des gens, des citoyens. Et la question du transport des personnes, notamment du transport collectif, plus dans les grandes villes, effectivement, est très importante, ça donne beaucoup de possibilités, ça donne des options aux citoyens.

Donc, c'est pour ça qu'on pense qu'il faut que ça demeure une priorité pour, évidemment, le PACC actuel, à la hauteur de ce que c'est actuellement, mais aussi dans les prochains efforts parce qu'il ne faut pas oublier qu'on se projette à l'horizon 2030.

M. Lemay : D'accord. Vous nous mentionnez, dans le fond... Dans la majorité de vos mesures, dans le fond, vous optez pour une densification de la population puis d'éviter l'étalement urbain. Quand on regarde... Moi, j'aime bien la section 3.3 du guide, à la page 28, où c'est qu'on nous mentionne qu'on a un potentiel de réduction de cinq mégatonnes puis on parle de quelques objectifs, comme, exemple, installation d'un bonus-malus sur les véhicules électriques légers, une hausse de la tarification de stationnement, l'implantation de péage routier ou encore une modulation de la tarification énergétique.

Au niveau de la modulation de tarification énergétique, est-ce que vous pensez que, dans le fond, c'est une mesure intéressante qui pourrait aller avec ce que vous préconisez comme mode de vie?

M. Savard (Christian) : Ce n'est pas un aspect qu'on a vraiment traité dans le mémoire, je crois, là. Donc, je ne me sentirais pas à l'aise de répondre. Il ne faut pas oublier qu'on représente une alliance d'organisations. Là, on dépasse nos compétences. Désolé.

M. Lemay : Donc, si on regarde le même paragraphe, si vous préconisez, dans le fond, le transport collectif, j'imagine que, dans le fond, vous êtes totalement en faveur d'une hausse de la tarification de stationnement parce que ça va inciter les gens à aller vers le transport collectif.

M. Cousineau-Morin (Philippe) : C'est certain que ça va prendre des mesures de type la carotte et le bâton. Donc, effectivement, il y a à avoir des mesures, si on peut dire, coercitives, ou réglementaires, ou budgétaires qui vont faire l'incitatif.

Puis je voudrais peut-être aussi rappeler, en terminant sur vos deux questions, qu'il y a une étude de l'agence américaine de l'environnement qui rappelait que le mode de vie axé sur le transport collectif est celui qui est, au niveau individuel, le plus grand facteur de réduction des émissions par personne, bien devant les efforts qu'on peut faire dans le bâtiment durable ou les voitures électriques. Et je ne veux pas minimiser ces efforts-là, là, mais il y a là des gains très, très importants à faire. Puis c'est pour ça que je recentre aujourd'hui sur l'essentiel de notre mission. C'est donc l'amélioration de la desserte en transport en commun.

M. Lemay : M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci. Le temps est écoulé.

Alors, merci pour la contribution que vous apportez à nos travaux.

La commission ajourne ses travaux jusqu'à demain matin, le vendredi 2 octobre, à 10 h 15.

(Fin de la séance à 17 h 59)