



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 25 février 2003 — Vol. 37 N° 73

**Consultation générale sur la mise en oeuvre
du Protocole de Kyoto au Québec (5)**

**Présidente de l'Assemblée nationale:
Mme Louise Harel**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

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
Distribution des documents parlementaires
880, avenue Honoré-Mercier, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

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

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 40010195

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 25 février 2003 — Vol. 37 N° 73

Table des matières

Auditions (suite)	1
Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)	1
Agence métropolitaine de transport (AMT)	9
Société de transport de Montréal (STM)	15
Ville de Montréal	21
Transport 2000 Québec	27
Union des municipalités du Québec (UMQ)	33
Confédération des syndicats nationaux (CSN)	39
Conseil de l'industrie forestière du Québec (CIFQ)	47
Gaz Métropolitain inc. (GMI)	53
Mémoires déposés	60

Intervenants

M. Claude Pinard, président
M. Yves Beaumier, président suppléant

M. André Boisclair
M. Robert Benoit
Mme Fatima Houda-Pepin
M. Michel Côté
M. François Ouimet
M. Benoît Laprise

- * M. Guy Lessard, RNCREQ
 - * M. Alexandre Turgeon, idem
 - * M. Philippe Bourke, idem
 - * Mme Florence Junca-Adenot, AMT
 - * M. Claude Dauphin, STM
 - * M. Robert Olivier, idem
 - * M. Alan DeSousa, ville de Montréal
 - * M. Jacques Cordeau, idem
 - * M. Jean Léveillé, Transport 2000 Québec
 - * M. Normand Parisien, idem
 - * M. Denis Lapointe, UMQ
 - * M. Roger Valois, CSN
 - * M. Qussaï Samak, idem
 - * M. Jacques Gauvin, CIFQ
 - * M. Pierre Vézina, idem
 - * M. Paul Bilodeau, idem
 - * M. Stéphane Bertrand, GMI
 - * M. Pierre Despars, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 25 février 2003 — Vol. 37 N° 73

Consultation générale sur la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto au Québec (5)

(Neuf heures quarante-huit minutes)

Le Président (M. Pinard): Alors, constatant que nous avons quorum, il me fait plaisir de déclarer la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Je rappelle le mandat de la commission, qui est de poursuivre des auditions publiques dans le cadre de la consultation générale à l'égard de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto au Québec.

Alors, Mme la secrétaire, avons-nous des remplacements ce matin?

La Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Ouimet (Marquette) remplace M. Bordeleau (Acadie); Mme Houda-Pepin (La Pinière) remplace M. Lafrenière (Gatineau); M. Laprise (Roberval) remplace M. Deslières (Salaberry-Soulanges); et M. Beaumier (Champlain) remplace Mme Doyer (Matapédia).

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, je vais vous donner maintenant l'horaire de l'ordre du jour. Nous allons débiter nos travaux par le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec, suivi de l'Agence métropolitaine de transport; également ce matin, la Société de transport de Montréal, et nous allons terminer notre avant-midi avec la ville de Montréal. Cet après-midi, à 2 heures, Transport 2000 Québec, qui sera suivi de l'Union des municipalités du Québec, la Confédération des syndicats nationaux, le Conseil de l'industrie forestière, et nous allons terminer notre journée avec la comparaison de Gaz Métropolitain.

Alors, je demanderais aux gens qui sont présents ici même, en cette salle, de bien vouloir immédiatement fermer, s'il vous plaît, vos téléphones cellulaires. Merci.

Auditions (suite)

Alors, nous débutons ce matin par le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec, qui est représenté par M. Guy Lessard, le président — M. le président, bonjour — et qui est accompagné lui-même par M. Alexandre Turgeon, vice-président aux communications, et par M. Philippe Bourke, directeur général. Alors, messieurs, vous connaissez les règles du jeu, vous avez 15 minutes pour présenter votre mémoire, et par la suite nous aurons ensemble, les membres de la commission et vous, un échange de 30 minutes. Alors, M. le président.

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

M. Lessard (Guy): Alors, merci, M. le Président. M. le ministre, Mme, MM. les membres de la commission, en fait, un petit mot au départ pour vous parlez un peu des conseils régionaux. Alors, comme

vous le savez, certains existent depuis maintenant plus de 25 ans. Nous avons comme mandat de promouvoir le développement durable et la protection de l'environnement dans chacune des régions du Québec.

● (9 h 50) ●

Pour ce qui est du Regroupement national, il existe depuis 1991. Quant à lui, sa mission est de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des conseils régionaux de l'environnement et émettre des opinions publiques en leur nom, ce que nous allons faire évidemment ce matin. Notre philosophie évidemment, c'est que, pour mettre en pratique les principes du développement durable, il faut considérer la société, l'économie et l'environnement comme des éléments d'un système où ils s'appuient mutuellement et sont automatiquement pris en considération avant qu'une décision soit prise.

Notre intérêt pour le dossier des changements climatiques. Disons, que, au niveau des conseils régionaux de l'environnement ainsi que les groupes membres que nous représentons, nous avons toujours démontré un intérêt manifeste pour la problématique des changements climatiques. Je vous dirais que plusieurs activités, réalisations des conseils régionaux ont déjà apporté de nombreuses retombées positives dans la lutte aux émissions de gaz à effet de serre. En ce sens, nous avons mis des efforts importants pour sensibiliser la population, les décideurs de cet enjeu planétaire lors des discussions qui ont amené la signature du Protocole de Kyoto.

Aujourd'hui, cependant, c'est la première fois que nous participons à une consultation qui porte spécifiquement sur cette question. Nous pensons que c'est à l'honneur du gouvernement du Québec, qui une fois de plus fait preuve de leadership sur la scène internationale. Le Regroupement national désire ainsi souligner l'engagement particulier du Québec face aux changements climatiques, lequel a contribué de façon significative à la ratification du Protocole de Kyoto par le Canada. Je m'empresse de laisser la parole à mes collègues qui vont vous présenter nos recommandations. Merci de votre attention.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le président.

M. Turgeon (Alexandre): Bonjour. Merci de l'invitation. Alors, je vais essayer d'être bref et de passer rapidement à travers les différentes mesures présentées dans notre mémoire.

Le Président (M. Pinard): Alors, pour les fins de l'enregistrement, votre identification, s'il vous plaît.

M. Turgeon (Alexandre): Alexandre Turgeon.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. Turgeon.

M. Turgeon (Alexandre): D'abord, évidemment, le premier préalable: une vaste campagne de sensibilisation. On pense que la sensibilisation doit continuer d'être une priorité. On n'est pas certains par contre que c'est dans des campagnes, des grandes campagnes médiatiques qu'on va réussir à faire contrepoids aux milliards de publicité en campagne automobile. Donc, il va falloir cibler les interventions au niveau des campagnes médiatiques.

Notre deuxième préalable, qui est de reconnaître et rechercher les bénéfices multiples de réduction des GES, bien, premièrement, dans des analyses qui ont été faites par différents groupes de travail jusqu'à maintenant, on a vu souvent des calculs coûts à la tonne économisés d'ici 2010 quand on analysait des mesures. Alors, ce que nous, on dit, c'est: Kyoto, faites attention, ce n'est qu'une échéance, il va y en avoir d'autres après, qui vont sans doute être beaucoup plus exigeantes en termes d'objectifs de réduction, et donc il ne faut pas balayer des mesures qui vont peut-être apporter des bénéfices plus structurants, plus importants à long terme.

Et il ne faut pas non plus marginaliser tous les cobénéfices d'investir dans plusieurs mesures. Il y a plusieurs mesures qui ont été identifiées par des groupes de travail — on indique 90 pour le groupe des transports, c'est une erreur, c'est près de 40. L'ensemble de ces mesures-là devraient être mises en oeuvre indépendamment de la question des changements climatiques parce qu'elles ont été évaluées comme étant rentables pour le gouvernement québécois. Alors, c'est dans ce sens-là qu'on demande au gouvernement de bien regarder les cobénéfices d'une part, mais également les bénéfices structurants de certaines mesures, notamment, sur le plan de l'aménagement du territoire, où les bénéfices sont plus rentables à long terme, de ne pas balayer ça, parce que c'est ça qui va être structurant à long terme.

La cohérence de l'action gouvernementale. D'ailleurs, j'étais content de lire dans le document de référence qu'on en parlait, à la page 28, de favoriser la décarbonisation progressive de l'économie par l'ensemble de ses politiques et modes de production. On pense que le gouvernement se doit d'avoir une évaluation environnementale stratégique de l'ensemble de ses politiques, qu'il se doit de s'assurer qu'un ministère n'est pas en train de faire un geste qui va à l'encontre de ce qu'un autre ministère identifie comme priorité. On a donc identifié différents moyens dont la possibilité d'avoir un secrétariat au développement durable plutôt qu'un secrétariat à l'allègement réglementaire au sein du Conseil exécutif.

Comme préalable quatre: d'avoir des objectifs clairs dans une loi-cadre. Alors, on appuie l'idée que le gouvernement du Québec identifie son objectif de réduction à 6 % dans une loi-cadre. En adoptant une telle loi où le gouvernement fixerait son objectif de réduction à 6 % de ses émissions par rapport au niveau de 1990, le Québec opérerait d'une façon des plus responsables et montrerait son sérieux vis-à-vis la communauté internationale. D'autre part, l'objectif de réduction de 6 % est plus difficile à atteindre pour le Québec que pour toute autre province ou territoire compte tenu de son faible niveau relatif d'émissions. En

s'engageant à 6 %, le Québec montre qu'il veut faire plus que sa juste part et que le Canada peut faire bien plus que 6 %. Par ailleurs, le Québec doit s'engager à 6 % parce que ce choix sera extrêmement profitable pour les Québécois.

Préalable cinq: prendre en considération les réalités régionales. Les réalités régionales, c'est notamment et entre autres le sport de loisir, la motoneige, les motomarines, les VTT. Le CRE-Estrie vous a sûrement parlé, la semaine dernière, de ses préoccupations à cet égard.

Le préalable six: défendre les intérêts du Québec. Alors, la défense de l'intérêt des Québécois, c'est bien plus qu'une simple chicane fédérale-provinciale, comme certains le banalisent parfois, parce qu'il est important que les entreprises, municipalités et les autres groupes québécois ne soient pas pénalisés par le Plan canadien de mise en oeuvre et que ceux-ci reçoivent leur juste part des investissements canadiens pour réduire les GES. Il est important que le gouvernement du Québec poursuive son action pour défendre l'intérêt des Québécois. En ce sens, le RNCREQ continue d'appuyer la demande du Québec demandant à Ottawa d'en arriver à une entente bilatérale sur la mise en oeuvre du Protocole du Kyoto. Cette défense des intérêts des Québécois ne devrait cependant pas laisser l'impression que le Québec cherche à ne pas faire sa part dans la lutte aux changements climatiques. Donc, l'effort de communication ici est important. De plus, même si une entente bilatérale avec le gouvernement fédéral devait fixer à moins de 6 % l'objectif pour le Québec, nous persistons à demander que le gouvernement du Québec s'engage à 6 % de réduction dans une loi-cadre, compte tenu des coûts-bénéfices et avantages économiques importants liés aux différentes mesures de réduction des GES.

Je passe maintenant aux mesures sectorielles. Alors, la première de ces mesures concerne l'efficacité énergétique, dans laquelle on fait un nouveau plaidoyer en rappelant les importants gains économiques qu'on a à privilégier l'économie d'énergie pour dégager des marges de manoeuvre, plutôt que de privilégier d'autres filières de production. Au coût par kilowattheure, l'efficacité énergétique est concurrentielle et elle crée plus d'emplois dans l'économie québécoise, dans différents sous-traitants au niveau des matériaux de construction et de rénovation. Alors, il faut privilégier l'économie d'énergie.

Encourager le développement d'énergie propre et renouvelable, il s'agit notamment de l'énergie éolienne, des centrales de cogénération à la biomasse, déchets d'usines, de la géothermique, de la récupération des biogaz et de l'énergie solaire. Et on a tout intérêt à investir dans ces énergies-là rapidement pour qu'une industrie québécoise, dans ces technologies-là, se développe plutôt que simplement acheter des procédés à l'étranger.

Axe de mesure 2: mettre une croix sur la filière thermique. Un principe fondamental en matière de développement durable de l'énergie veut que, pour satisfaire nos besoins futurs, nous devions encourager la substitution des sources d'énergie actuelles en faveur des technologies propres et renouvelables. Or, le gaz naturel est une source d'énergie ni propre ni

renouvelable — il y a une erreur — n'est pas une source d'énergie propre ni renouvelable — pardon.

Axe de mesure 4: aménagement du territoire et étalement urbain. On a énormément de chemin à faire à cet égard-là. Quand on pense qu'il y a plusieurs... On peut prendre exemple sur plusieurs États américains en matière d'aménagement du territoire, c'est dire le chemin qu'on a à faire. L'aménagement du territoire au Québec, c'est jeune: la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme date de 1979. Et, loin d'endiguer le phénomène d'étalement urbain, les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme ont permis tout au mieux de planifier cet étalement en consacrant le modèle à faible densité et la ségrégation des fonctions. Des principes mêmes de la loi encouragent cette forme urbaine non durable. Il reste donc du travail pour faire en sorte que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme soit un instrument qui nous conduise vers des collectivités viables.

● (10 heures) ●

Il faudra investir dans la formation à tous les niveaux pour développer notre culture collective en matière d'aménagement, culture nécessaire à la poursuite d'un développement durable. La lutte à l'étalement urbain est souvent perçue comme une lutte opposant la ville à la banlieue, à tort. La lutte à l'étalement urbain en est une contre le mal-développement. Ce n'est pas le développement résidentiel, commercial ou de bureaux qui cause problème mais où l'on fait ces développements, comment ils s'agencent, autour de quels modes de transport et à quels besoins ils prétendent répondre. À l'étalement, il faut donc opposer la croissance intelligente.

La propriété privée aussi au Québec est un problème. Quand on parle de planification du territoire dans les villes et qu'on veut favoriser le meilleur usage du territoire, quand les étudiants sur les bancs d'école disent: Bien, c'est simple, les boisés, on va les définir comme étant des espaces naturels à préserver, des espaces de conservation, malheureusement, ces boisés-là sont, la plupart du temps, des propriétés privées et les gens espèrent soit les développer pour en faire un profit ou soit les vendre à un développeur, toujours dans l'esprit d'en faire un profit. Malgré — et on souligne le mérite des nouveaux programmes pour les réserves — l'aide à l'acquisition de propriété en milieu privé pour les réserves naturelles en milieu privé et les modifications à la Loi sur la fiscalité qui vont permettre d'exempter le paiement des taxes foncières à certaines conditions, on salue ce geste-là du gouvernement; c'était attendu depuis trois ans. À chaque étape qu'on a passée, il y a des écologistes qui steppent tellement ils sont contents, c'est mieux que quand c'est l'inverse.

À Québec, il y a eu l'acquisition au nord du lac Saint-Charles d'un important boisé et, encore là, c'est un geste extrêmement intéressant. Mais quand arrive le temps de regarder des boisés plus intra-urbains, rapidement ils sont exclus par la Direction du patrimoine écologique parce que trop coûteux, parce qu'à leurs yeux ils ne représentant pas suffisamment un intérêt, il n'est donc pas possible d'exempter des taxes foncières. Donc, le RNCREQ recommande donc au gouvernement d'instaurer un programme visant l'acquisition d'espaces verts en milieu urbain, qui ne répondraient pas à des

critères de réserves naturelles en milieu privé et d'exempter ces espaces du paiement des taxes foncières.

Resserrer les périmètres d'urbanisation. Je pense que les périmètres d'urbanisation à travers le Québec doivent certainement permettre un Québec à 10 millions d'habitants et nos perspectives démographiques ne sont malheureusement pas celles-là; au contraire, on se dirige sans doute vers une lente décroissance à 4 millions si rien ne change d'ici 2050. Donc, il est important de resserrer de façon très stricte les périmètres d'urbanisation. Et quand on parle de périmètres d'urbanisation, on parle beaucoup de municipalités rurales et on parle de restreindre par la bande en même temps des conflits d'usage avec le milieu agricole. Plus les périmètres d'urbanisation sont resserrés, plus on facilite la vie aux agriculteurs pour respecter les distances d'épandage.

Les plans d'urbanisme, règlements de zonage, règlements de lotissement. Des plans d'urbanisme, des règlements de zonage et de lotissement, il y en avait avant l'arrivée de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et on n'a fait, avec la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, que recalquer ce qu'on faisait déjà, c'est-à-dire planifier de la faible densité, planifier des lots de 700 m², planifier des lots où les maisons vont s'installer en largeur plutôt que de façon étroite. Donc, il faut — si on veut arriver à revoir la façon de faire nos villes — revoir les mixités, revoir les règlements de zonage et revoir les règlements de lotissement pour qu'on permette de rebâtir la ville sur la ville.

Le groupe de travail sur l'aménagement du territoire, du mécanisme québécois sur les changements climatiques, on considère que son travail a été un peu bâclé — je vais accélérer — et qu'il y aurait lieu de reprendre ces travaux-là. On pense que les consultants étaient peut-être pressés de finir et ça n'a pas été aussi riche et actif que ceux du groupe de travail sur les transports, auxquels on a eu aussi la chance de participer, auxquels on était beaucoup plus satisfaits. Donc, on vous encourage à reprendre ceux sur l'aménagement du territoire pour identifier les pistes et les irritants.

Axe de mesure transport. Alors, on fait un plaidoyer pour l'investissement massif en matière de transport en commun, un fonds pour permettre l'émergence de projets. On pense que, dans la région de la Capitale-Nationale, plusieurs projets auraient déjà vu le jour si le pendant AMT et son financement avaient été instaurés en même temps qu'à Montréal. Pour ces raisons, les taxes sur l'essence et l'immatriculation devraient être identiques partout au Québec à ce qu'elles sont dans la région de Montréal. Le RN profite de l'occasion pour saluer le travail de l'AMT et plaide pour que celle-ci demeure relativement autonome vis-à-vis des municipalités.

Si on donne l'AMT avec la taxe sur l'essence, il y a un levier important qui a été permis, et on pense que toutes les régions doivent être capables de faire lever des projets en transport en commun.

Le Président (M. Pinard): En conclusion, s'il vous plaît.

M. Turgeon (Alexandre): En conclusion, alors, je vais évoquer...

Le Président (M. Pinard): Très brève.

M. Turgeon (Alexandre): ...l'ensemble de nos mesures transport. Peut-être prendre les 15 dernières secondes pour souligner le plaidoyer qu'on a fait au niveau du transport ferroviaire, le transport des personnes par train. Le fédéral a complètement abdiqué ses responsabilités dans le transport ferroviaire. Ce n'est pas pour rien qu'il a d'importants surplus maintenant. Il n'investit plus dans plusieurs champs d'activité: il n'investit plus dans les pêches, il n'investit plus dans le ferroviaire. Il faut que les provinces, il faut que le Québec reprenne le ferroviaire à son compte.

Et, en conclusion, on demande au gouvernement d'agir maintenant pour réduire nos GES et de mettre en oeuvre plusieurs mesures, pas seulement des études, mais des mesures rapidement, progressivement, des mesures qui vont amener le Québec à réduire les GES.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. Turgeon. Merci, M. Turgeon. Alors, immédiatement je cède la parole au groupe formant le gouvernement. On pourrait peut-être débiter avec M. le ministre.

M. Boisclair: Oui. Je vous remercie, M. le Président. D'abord, permettez-moi de saluer les membres de la commission; je suis heureux de reprendre les travaux de cette commission. Je veux remercier particulièrement les gens du Regroupement des conseils régionaux de l'environnement. Je pense que les gens de la commission auront constaté aussi à la lecture du document, mais aussi à la qualité de la présentation, l'expertise que détient le Regroupement des CRE. Je veux dire que je partage plusieurs de leurs sensibilités, entre autres sur la question du transport en commun et de l'aménagement du territoire. Je comprends que le groupe de travail auquel vous avez siégé sur la question de l'aménagement du territoire a causé quelques problèmes. Je vais m'assurer d'être en contact avec le ministre des Affaires municipales pour être bien certain que les choses puissent se faire correctement. Je comprends qu'il y a des mesures qui étaient audacieuses, qui étaient proposées sur ce comité de travail, certaines même qui avaient reçu des commentaires négatifs du ministère des Affaires municipales. Je pense que la discussion doit se poursuivre sur ces questions et que le débat doit lui aussi se poursuivre, puis ce qui sera important, ce seront les décisions que nous prendrons.

Je veux vous dire, sur cette question de l'aménagement du territoire, que, de plus en plus, je jongle avec l'idée que le gouvernement du Québec, plutôt que de limiter, par une liste d'activités permises, l'activité municipale, fasse plutôt une liste des interdictions et que les municipalités, donc, puissent faire tout ce que la loi leur permettrait de faire. Mais, plutôt que de le nommer puis à chaque fois d'aller chercher une autorisation à Québec, on a juste à dire: Voici ce que vous n'avez pas le droit de faire. Donc, le reste, tout le reste, vous avez le droit de le faire. Ce serait une façon originale qui pourrait permettre des débats très intéressants dans le monde municipal et permettre aussi de jouer à paliers variables d'une municipalité à l'autre, parce que les lois municipales

adoptées par l'Assemblée nationale s'appliquent, bien sûr, à l'ensemble des municipalités. Donc, il y a là une piste avec laquelle je jongle, qui permettrait, par exemple, à des élus municipaux de prendre des décisions audacieuses peut-être semblables à celles que le maire de Paris a récemment prises. Je le voyais aussi s'exprimer aujourd'hui sur la question de la place de l'automobile dans les grands centres urbains. L'idée, c'est de permettre aux Montréalais et Montréalaises, par exemple, ou aux gens de Québec, de faire ces débats-là entre eux et de trancher sans nécessairement que le législateur, à chaque fois, ait à intervenir. Pourquoi le gouvernement du Québec devrait autoriser ou empêcher une municipalité à prélever une taxe sur le stationnement? Alors, vous voyez un peu la dynamique que je souhaite créer.

● (10 h 10) ●

Je veux aussi vous remercier pour votre appui sur les énergies renouvelables. Je vous le dis parce que Hydro-Québec a fait un appel d'offres, c'est 1 000 MW qu'ils mettent en production, et il faudra que cet appel d'offres se réalise. Je vous invite à être attentifs et j'espère que vous avez bien noté les propos du président d'Hydro-Québec, qui a fait preuve d'une détermination hors du commun de faire du Québec le chef de file canadien de l'éolienne. Ce message, je vous invite à le rappeler et à le reprendre à votre compte pour être bien sûrs que toutes les composantes d'Hydro-Québec le comprennent bien, y inclus Hydro Production. C'est un message. Je vous invite à lui donner de l'envergure, et la première preuve du sérieux de cet engagement sera bien sûr l'appel d'offres qui doit être publié selon les échéanciers annoncés, et je compte sur vous pour vous assurer qu'il n'y ait pas de retard dans la publication de cet appel d'offres. Les choses doivent se faire intelligemment, et les messages aussi forts que ceux qu'on a entendus de la part du président d'Hydro-Québec en commission parlementaire doivent se traduire dans la réalité, et je suis convaincu que vous nous appuierez sur cette question.

Je veux vous poser une question sur l'objectif, 6 %, vous dites que c'est ambitieux. Quels sont les critères que le législateur et que le gouvernement du Québec devrait utiliser pour définir dans la loi un objectif? Moins 6, on l'a fait sur une base de comparaison, mais est-ce que vous pourriez nous instruire des principes qui devraient être ceux du législateur qui aura à en déterminer un? Si on retient l'idée d'une loi, bien, il faut s'assurer que cet objectif à atteindre soit crédible, qu'il repose aussi sur autre chose que sur des principes plutôt arbitraires. Principes arbitraires, non, ce serait une erreur. Les principes ne sont pas, par définition, arbitraires. Il faut que cela s'appuie sur des principes plutôt que sur l'arbitraire, devrais-je dire. Et donc, comment faire ce choix puis comment juger aussi d'un vecteur qui est fondamental, qui est celui de l'équité dans l'effort? Alors, je vous laisse sur cette question.

Le Président (M. Pinard): M. le président ou monsieur...

M. Turgeon (Alexandre): Turgeon.

Le Président (M. Pinard): M. Turgeon.

M. Turgeon (Alexandre): Peut-être d'abord saluer votre recommandation, votre intention concernant les données, dire aux municipalités: Voici ce que vous ne pouvez pas faire. Je pense qu'on est tout à fait d'accord avec cette approche-là plutôt que de définir la liste de ce qu'ils peuvent faire puis devoir arriver avec des modifications à la loi à chaque fois. On n'aurait pas eu ce qu'on a eu juste avant Noël concernant le pouvoir sur le stationnement. Donc, on est tout à fait en accord avec ça.

Sur les principes dans une loi-cadre, je pense que c'est assez difficile. Personnellement, moi, je pense que Kyoto, comme objectif, c'est... Les pays, à Kyoto, en 1997, se sont engagés à ce qu'ils étaient prêts à faire. M. Bégin, qui était le ministre de l'Environnement à l'époque, a poussé le Canada pour qu'il prenne cet engagement-là à 6 %. Le Canada sans le Québec, je pense que son objectif n'aurait probablement pas été de 6 %, aurait peut-être été au niveau de celui qui a été assigné aux États-Unis, à 5 %. Kyoto lui-même, à 5 %, c'est arbitraire. Ce n'est pas scientifiquement suffisant, mais, en même temps, c'est un premier pas pour renverser la tendance qui est à la croissance des émissions de GES.

Et pourquoi on dit 6 % pour le Québec? Bien, d'une part, on pense que c'est réaliste et, d'autre part, avantageux pour le Québec. On le dit souvent, on le répète: Indépendamment... les mesures qu'on doit mettre en oeuvre pour atteindre ce 6 % là, ce sont des mesures que, de toute façon, on devrait faire parce qu'elles sont avantageuses sur le plan économique pour le Québec, parce qu'il y a des coûts-bénéfices à mettre en oeuvre sur ces mesures-là. Et donc, pour plusieurs, Kyoto, c'est une opportunité de retaper sur certains clous pour faire avancer des causes, pour un meilleur développement urbain, pour une gestion du transport davantage par le transport en commun, et c'est dans cet esprit-là que 6 %, ça doit être... ce n'est certainement pas sur une base scientifique que ça peut se faire.

En même temps, il ne faut pas oublier que Kyoto, c'est... la base du Protocole de Kyoto est basée sur là où sont émises les sources d'émissions. Il ne faut pas oublier que s'il avait fallu que Kyoto — mais ça aurait été extrêmement complexe — soit basé sur là où les émissions sont faites, le bilan du Québec serait passablement moins reluisant parce que, du pétrole, même si on n'en produit pas, on en consomme beaucoup; des automobiles, même si on n'en produit plus, on en consomme beaucoup, et ça, c'est tous des GES qui sont attribués à d'autres pays. Et sur notre style de vie, on n'est pas très différents d'autres provinces, et, à ce compte-là, c'est parce que Kyoto a pris la base sur les sources d'émissions qu'on se doit de dire: Bien, on va être responsable, comme entité géopolitique qui se considère comme nation, et prendre fermement... dire: On ne fera pas moins que 6.

M. Boisclair: Est-ce que, si on regardait... Parce qu'on a mis deux scénarios dans le document de consultation, il y a une foule de scénarios intermédiaires. Des fois, je suis tenté de prendre un objectif plus ambitieux mais sur une plus longue période. Par exemple, avec les gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et les Provinces maritimes, c'est moins 10 pour 2020. Donc, un objectif plus important sur une

plus longue période, sachant que les technologies auront sans doute eu le temps de davantage se développer et que cet objectif, qui est aussi ambitieux, pourrait être repris. Déjà, le gouvernement du Québec a signé; ce serait là le précédent, puisqu'une loi comme celle-là devrait aller chercher quand même un appui au niveau du gouvernement du Québec, au niveau du Conseil des ministres et le précédent est créé et que cette entente signée avec les gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre a été approuvée par le Conseil des ministres, et je me dis qu'il y a peut-être là un objectif, et il me semble: 2020, moins 10 %, est d'autant plus crédible qu'on se donne un objectif intermédiaire qui est la stabilisation en 2010. Comment est-ce que vous réagiriez à un scénario comme celui-là?

Le Président (M. Pinard): Messieurs.

M. Turgeon (Alexandre): Personnellement, je pense que stabiliser au niveau de 2010 pour le Québec, compte tenu que l'effort canadien est de 6 %, ce serait en soi louable, mais, personnellement, je crois que ça va être critiqué chez certains environnementalistes qui... Et je crois qu'on écarterait des opportunités à ne pas essayer d'atteindre 6 % en 2010.

Par ailleurs, 10 % en 2020, moi, je pense que c'est sobre. Moi, je pense que le prochain objectif international va être passablement plus ambitieux probablement pour une période plus vers 2030, de 25 %, de 30 %. C'est clair qu'on va arriver au niveau international... on va devoir arriver au niveau international à ce type d'objectif là. Et c'est vrai que les technologies vont nous permettre de faire des gains considérables. Et c'est pourquoi, dans notre mémoire, à la fin, on dit: Attention à l'effort ou à la confiance qu'on met dans les technologies pour atteindre les objectifs.

Les technologies vont nous permettre de faire des gains importants, mais si, en parallèle, on ne fait pas des changements structurels sur ce qui engendre aujourd'hui des émissions, on va avoir de... il va y avoir une espèce d'équilibre. Si je continue à faire... Le nombre d'automobilistes continue d'augmenter, si les automobilistes... si le nombre de kilomètres par automobiliste augmente à chaque année, si le temps pour un même déplacement augmente d'année en année parce qu'il y a de plus en plus d'automobiles, on aura beau diminuer de moitié les émissions de GES par voiture, par kilomètre, au total on n'aura pas fait de gains. Et c'est pour ça qu'on dit: Il faut miser sur des changements structurels qui vont être payants pour la société québécoise et qui vont apporter des réductions de GES à long terme.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Champlain.

M. Beaumier: Oui. Merci, M. le Président. Vous faites allusion, dans votre mémoire, sur le fait qu'on devrait tenir compte des disparités régionales quant aux mesures de réduction des GES. Est-ce que vous pourriez nous dire à peu près quel tableau vous dégageriez de ces disparités régionales et de quelle façon il y aurait intervention qui permettrait d'atteindre les objectifs voulus?

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Bourke (Philippe): Oui. En fait... Oui. Philippe Bourke.

Le Président (M. Pinard): M. Bourke.

M. Bourke (Philippe): Écoutez, je pense qu'on voulait surtout dire, par ce texte-là dans notre mémoire... C'est surtout de faire attention. On peut penser, par exemple, à une campagne de publicité qui serait menée par le — qui serait ministérielle — par le gouvernement ou qui dirait, par exemple... qui encouragerait les gens à utiliser le transport en commun puis que ce serait une solution efficace à réduire les gaz à effet de serre.

En partant, c'est une grande partie de la population qui vit en milieu rural ou en région, ce n'est pas une solution pour eux, en tout cas, pas à court terme. Donc, il va falloir pour ces gens-là privilégier ou leur vendre d'autres types de moyens parce qu'ils vont vouloir participer ces gens-là puis c'est important que tout le monde participe puis les gens vont vouloir dire: Oui, moi aussi, je participe à l'effort de tous les Québécois, mais c'est quoi les moyens, chez moi, que je peux faire, qui ne seront pas les mêmes qu'en centres urbains? Moi, je pense que c'est surtout ça qu'on veut faire ressortir comme particularité régionale.

M. Beaumier: Dans cette optique-là, est-ce que vous avez déjà élaboré ce que ce serait, l'effort à demander, selon les différentes régions ou c'est à venir? Là, je vous pose tout simplement la question. Oui?

• (10 h 20) •

M. Bourke (Philippe): Bien, je pense que, d'une part, les régions se caractérisent souvent, les régions périphériques, par des véhicules plus gros. Donc, ils vont, eux aussi, devoir faire un effort particulier. Les MRC, le transport en commun, c'est souvent une priorité, mais pour laquelle ils n'ont pas de moyens d'intervenir, des municipalités comme... les MRC comme Charlevoix, comme Portneuf, qui veulent développer des services de transport en commun mais qui n'ont pas les leviers financiers.

C'est pour ça, tout à l'heure, quand on disait: L'ensemble du Québec devrait avoir les mêmes leviers financiers que ce que la région métropolitaine a actuellement en termes de leviers financiers, au niveau du transport en commun, le 30 \$ d'immatriculation pour le financement du transport en commun devrait être à la grandeur du Québec, indépendamment qu'il y ait une société de transport sur le territoire ou non et qu'une MRC puisse, parce qu'il y a un fonds, développer ses projets de transport en commun. Il y en a sur la table, des projets, actuellement, des MRC qui veulent faire des choses en matière de transport en commun. Et c'est pour ça qu'il ne faut pas adopter des mesures financières strictement là où il y a actuellement des sociétés de transport en commun mais donner les leviers financiers à tout le monde pour que, partout, dans toutes les régions, on puisse adopter des mesures pour faire sa contribution.

Le Président (M. Pinard): M. le député d'Orford.

M. Benoit: Merci bien. M. Lessard, M. le président, M. Turgeon, M. Bourke, bienvenue parmi nous. C'est toujours plaisant d'avoir les CRE. On en a eu deux d'ailleurs, très bons: Montréal hier avec M. Perreault. Et il avait un mémoire extraordinaire, je l'ai félicité. Franchement là, on a à être fiers du CRE-Montréal, je vous le dis. Il est arrivé avec des statistiques, des points de vue — il défend bien ses points de vue — et je pense que c'est un des CRE qui jouent un très beau rôle au Québec. Bien sûr, celui de l'Estrie n'est jamais laissé pour compte, bien sûr. M. Dépôt était ici. On retrouve, d'ailleurs, les inspirations de M. Dépôt dans certains de vos chapitres, et c'est tout à fait correct qu'il en soit ainsi.

Peut-être quelques questions. Vous parlez d'une réalité régionale et on est confrontés à ça. Au même moment où on parle un peu ici des grosses jeeps quatre roues, etc., vendredi, je pense, j'étais invité sur une ligne téléphonique par les gens du Saguenay—Lac-Saint-Jean qui disaient: Oui, bien, écoutez, à Montréal c'est correct, parler de ça, mais nous, au Lac-Saint-Jean, on a besoin de ces grosses voitures là. J'aimerais ça que vous me parliez... Dans votre document, au chapitre V, vous parlez de la réalité régionale. J'aimerais ça que vous en traitiez un peu ici, dans cette commission.

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Turgeon (Alexandre): Que dire de plus que ce qu'on vient de dire? Écoutez, très brièvement, notre plaidoyer, c'est de permettre à chaque région d'avoir les moyens de faire des choses pour réduire les GES. Ce n'est pas parce qu'une municipalité est de 5 000 habitants qu'elle n'a pas moyen, elle aussi, d'amener sa contribution; c'est simplement ça, et donc, de ne pas avoir des stratégies qui auraient tendance à ne cibler que sur les grandes agglomérations les efforts de réduction.

Et peut-être un commentaire sur le CRE-Montréal: Nous aussi, on en est très fiers et on aimerait, dans d'autres CRE, notamment à Québec, avoir un directeur comme Robert Perreault.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député.

M. Benoit: J'ai cité Montréal, il ne faudrait pas que personne le prenne mal. Ils étaient ici, on les a vus, on les a entendus et mon propos n'était certainement pas négatif à l'égard des autres, qui sûrement sont préoccupés aussi par l'environnement, la Montérégie. Mais on ne les a point encore entendus. Probablement qu'on les entendra éventuellement.

La réalité régionale, je vous donne un autre exemple — je vous ai parlé des grosses voitures tantôt — l'écotourisme. On a une tendance, nous, environnementalistes, à dire que l'écotourisme... Et le ministre du Tourisme lui-même dit: Oui, j'ai un peu de problème à répondre à cette question-là. Est-ce que, effectivement, dans les parcs provinciaux nous devrions, dans certains corridors, dans certains parcs provinciaux, bannir les skidoos? Et la question lui a été posée carrément lors des audiences publiques sur le parc du Mont-Orford. Et c'est bien sûr que, si on est sur la rue Sainte-Catherine à Montréal, on pense probablement que l'écotourisme ne passe pas par les skidoos mais, si

on est au Lac-Saint-Jean ou en Gaspésie, probablement que l'écotourisme passe par les skidoos. Et comment on gère ce genre de situation là, quand on parle de Kyoto?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Turgeon.

M. Turgeon (Alexandre): On a une section que je n'ai pas pu traiter parce qu'il a fallu que j'accélére à la fin de la présentation tout à l'heure, la section XII, sur favoriser l'activité physique au détriment des sports motorisés.

Même s'il y a des bénéfices économiques à cette activité-là, à un moment donné, si je fais un trou puis que, après ça, je demande à deux gars d'aller poigner la terre puis de remplir le trou, j'en fais de l'activité économique puis je crée des bénéfices là. Toute activité crée des bénéfices, il suffit d'investir ailleurs. Et on pense que c'est des activités trop polluantes pour être encouragées. C'est du gaspillage énergétique. Et, à court terme, il faudrait d'abord interdire la vente de tout moteur deux-temps. Donc, si les gens veulent, les gens vont continuer d'en faire, de ce type d'activité là, mais au moins s'assurer que le matériel est infiniment moins polluant qu'il l'est actuellement. Quand on dit que le parc Yellowstone, aux États-Unis, le parc de motoneige contribue autant aux gaz à effet de serre qu'une municipalité d'un million d'habitants, c'est dire à quel point ce n'est pas banal, la pollution automobile.

Deuxièmement, je crois que, dans les parcs, pour le moment, sauf là où il y a des exceptions qui sont des exceptions temporaires, les motoneiges sont interdites dans les parcs québécois, et on recommande dans cette section-là de restreindre l'admissibilité financière pour la réalisation de sentiers récréatifs aux seuls sentiers récréatifs que j'appelle actifs, c'est-à-dire ceux qui sont à l'intention du vélo, de la marche. Ceux qui sont faits pour des fins récréatives motorisées ne devraient pas pouvoir être supportés par les fonds de développement régionaux, par les CLD. Vous allez dire: Bien, là, le gouvernement du Québec ne peut pas interdire ça. Oui, il le peut parce que c'est le Conseil du trésor et le ministère des Régions qui édictent les balises à l'intérieur desquelles des financements peuvent être octroyés par ces fonds régionaux là. Et les autres ministères ne devraient pas non plus supporter le financement de tels réseaux récréatifs motorisés.

M. Benoit: Très bien. Une dernière question avant de laisser ma consœur de la Montérégie... Vous parlez, au chapitre 7, de l'efficacité énergétique. Vous savez que, au Québec, c'est très peu, ce qui se fait en efficacité énergétique; c'est 6 millions de dollars qui se dépensent ici, au Québec, si on ne prend pas les dépenses que l'Hydro nous a dit qu'elle faisait à l'intérieur de son système ou de son réseau, mais ce qui se fait pour les résidences et l'industrie, le rapport annuel de cette société, c'est 5 millions par année.

Moi, je n'ai pas de problème qu'on augmente ça, mais, comme on l'augmente, vous proposez des moyens, et j'aimerais ça vous entendre. C'est une forme de taxation, je pense, indirecte, et j'aimerais ça vous entendre.

Le Président (M. Pinard): M. Bourke.

M. Benoit: Et est-ce que le citoyen va y trouver son compte? Est-ce que, en bout de ligne, le citoyen, il dit: Bien, ils vont m'enlever 0,02 \$, là — ce que vous proposez — mais, en bout de ligne, je vais y sauver, moi, dans ma résidence parce qu'ils vont venir me calfeutrer ma porte. En fait, comment le citoyen, en bout de ligne, il va y trouver son compte, dans une opération comme celle-là?

Le Président (M. Pinard): M. Bourke, s'il vous plaît.

M. Bourke (Philippe): Oui. En fait, bon, il y a plusieurs questions. D'abord, comment, nous, on voit la mise en oeuvre d'un plan comme celui-là? C'est effectivement par un prélèvement qui se fait sur un pourcentage des ventes d'énergie et, à ce moment-là, qui est appliqué à toutes les formes d'énergie pour éviter une concurrence qui soit déloyale, en fait. Donc, ce serait appliqué autant au gaz qu'à l'électricité. On donne une valeur qui est de l'ordre 0,02 \$ par kWh, ce qui représente à peu près 2 à 3 % des ventes. Et ça s'apparente à ce qui se fait aussi dans certains pays européens et certains États aux États-Unis où on fait ce type de prélèvement là.

C'est une façon de procéder qui est plus efficace parce qu'on retire la responsabilité aux distributeurs de mener ces campagnes de mesures d'efficacité et on donne les sous à des agences indépendantes comme l'Agence de l'efficacité énergétique ici, et qui permet à ce moment-là de faire des efforts importants en efficacité énergétique, à l'abri des contraintes puis des conflits d'intérêts, parce que le distributeur, lui, est tenté d'augmenter ses ventes, donc c'est difficile pour lui en même temps de faire des mesures de réduction d'énergie.

Pour ce qui est du client comme tel, lui, il faut voir que, effectivement, il peut avoir un petit surcoût dans la mesure où, par exemple, le 0,02 \$ est refilé directement au consommateur. Il faut voir que les économies d'énergie qu'il va faire en contrepartie, donc, cet argent-là va lui être versé par différents programmes et mesures, donc il va faire des investissements chez lui. Bien, au bout du compte, peut-être que le tarif va augmenter, mais sa facture va diminuer. Donc, c'est ça; il faut rechercher une réduction de la facture d'énergie. Donc, le client, lui, au bout du compte, même si son tarif d'électricité augmente légèrement, bénéficie de mesures pour l'aider à améliorer son efficacité énergétique et, en contrepartie, d'une réduction globale de sa facture. Donc, c'est ça qu'il faut rechercher.

M. Benoit: Bon.

Une voix: Peut-être pour compléter...

Le Président (M. Pinard): Mme la députée de La Pinière.

• (10 h 30) •

Mme Houda-Pepin: Merci, M. le Président. Alors, M. Lessard, M. Turgeon et M. Bourke, bienvenue. Votre mémoire rivalise en qualité avec celui du CRE de Montréal. Il est fort pertinent. Mais je voudrais aussi vous dire que, comme députée montréalaise, je

travaille beaucoup avec les décideurs dans ce domaine chez nous, et le CRE de la Montérégie est un organisme très avant-gardiste et très dynamique. D'ailleurs, son représentant siège au Conseil régional de développement de la Montérégie et, pratiquement à chaque conseil d'administration, il nous rappelle à l'ordre et nous tient au courant de ce qui se fait. On pousse beaucoup sur la notion de développement durable. Donc, ça me réjouit de voir que les décideurs locaux et régionaux sont impliqués dans cette démarche.

Vous soulevez, à la page 5 de votre mémoire, la nécessité d'éduquer le public, d'éduquer les décideurs, de les amener, de les sensibiliser à embarquer finalement dans la réalisation des objectifs du Protocole de Kyoto. Je voudrais vous donner l'occasion d'élaborer davantage, parce que je crois comme vous que ce Protocole de Kyoto, si on ne veut pas qu'il reste une affaire d'experts, une affaire de spécialistes, si on veut vraiment que ça ait un impact réel, il faut quasiment qu'il entre dans la culture publique, donc qu'il y ait des initiatives et qu'il y ait aussi une adhésion à tous les niveaux.

Et vous avez dit dans votre mémoire qu'il ne faudrait pas faire des grosses campagnes de publicité, mais qu'il faut cibler. Je veux vous entendre là-dessus. Par où commencer? Quels sont les lieux qui vous semblent plus prometteurs pour pouvoir entreprendre cette sensibilisation? Est-ce que le milieu de l'éducation, est-ce que le milieu communautaire, est-ce que les municipalités sont les cibles? Et comment est-ce qu'on peut les associer à la démarche de sensibilisation action que vous recherchez?

M. Lessard (Guy): Je vous remercie, madame, de nous donner l'occasion de débattre un peu de cette question. Vous savez que, en toile de fond de la rédaction de notre mémoire, c'est la question qu'on s'est posée: qu'est-ce qui est le plus important pour assurer la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto au Québec, et on s'est beaucoup penché sur l'aspect des stratégies de changement. Alors, on sait que, dépendamment de la nature des changements qu'on veut réaliser que ce soit dans un organisme ou au niveau d'une société quelconque, il faut retenir des stratégies de changements qui sont en relation avec la nature des changements qu'on veut, qu'on recherche. Or, à ce niveau-là, ce qui est recherché particulièrement, c'est des changements d'attitude et de comportement tant du côté du citoyen personnel ou corporatif. Alors, on connaît un peu ces théories de stratégies de changements qui font appel à des moyens qui dépassent l'information. On peut utiliser l'information pour rechercher un changement, mais c'est un changement qui est facile à obtenir. Uniquement par l'information, on réussit à atteindre nos objectifs.

Dans certains cas, c'est un changement qui est plus difficile à obtenir. À ce moment-là, on va aller plus loin, on va aller du côté de la sensibilisation. Mais, quand on pense de changer les attitudes et les comportements des citoyens en général, à savoir conduire son véhicule plus lentement, adopter le transport en commun, ce qui n'est pas évident, on l'a vu à plusieurs occasions, changer nos façons d'utiliser l'énergie, d'exploiter l'énergie, bien souvent on se réfère à des motifs qui sont de l'ordre technique, économique, alors

que, pour assurer le genre de changement qu'on recherche, on s'en va du côté de l'engagement, l'engagement des personnes.

Alors, votre question, c'est de savoir comment est-ce qu'on va pouvoir obtenir l'engagement des Québécois et des Québécoises autant sur le plan individuel qu'au niveau des décideurs dans les municipalités, dans les différents gouvernements, dans les différents ministères qu'au niveau du secteur privé? Eh bien, je vais vous dire qu'il faut faire des parallèles avec ce qui s'est fait dans d'autres domaines. On a obtenu des changements incroyables au niveau, par exemple, de l'utilisation de la cigarette. Bon. Si on avait dit, il y a quelques années, qu'aujourd'hui on pourrait profiter du système qu'on a présentement dans les restaurants, dans les endroits publics, probablement qu'on ne l'aurait pas cru. Alors, qu'est-ce qu'on a fait? On a éduqué les gens. Et on pourrait donner d'autres exemples pour démontrer que, quand on veut changer les attitudes et les comportements des gens, il faut aller beaucoup plus loin que l'information et la sensibilisation. Il faut que les gens comprennent pourquoi, il faut qu'ils comprennent l'impact. Et l'engagement, bien il est à tous les niveaux; il est aussi à votre niveau, vous, les politiciens qui auront des décisions à prendre à ce niveau. Et il y a des choses qui ne sont pas faciles, et c'est pour ça que vous êtes là, puis c'est pour ça que, nous, on est ici également pour en discuter avec vous.

Moi, je vous dirais que, par rapport aux liens que M. Benoit faisait tout à l'heure dans sa question puis également l'autre monsieur là, du côté... de l'autre côté...

Une voix: ...

M. Lessard (Guy): ... — oui — comment tenir compte de l'aspect régional? Bien, c'est qu'il faudrait qu'on fasse confiance et qu'on fasse appel aux structures qui sont déjà sur le plan régional pour faire ce travail d'éducation là à court, à moyen et à long terme. Et, dans ce sens-là, j'offre à nouveau la participation des conseils régionaux de l'environnement pour qui, depuis plus de 20 ans dans certains cas, c'est déjà notre moyen d'action que d'éduquer les gens à l'environnement et au développement durable. Et je peux vous dire qu'on est très motivé à travailler dans ce sens-là et on est très réseauté, chacun d'entre nous, dans nos régions avec les forces et les faiblesses de nos régions et on serait capable de mettre à profit, si vous voulez, ce réseautage-là et tenir compte des problématiques particulières de nos régions pour ce faire.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le président, malheureusement, c'est tout le temps que nous avions. Je vous remercie M. Lessard, MM. Turgeon et Bourke, du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec.

Immédiatement, j'appelle l'Agence métropolitaine de transport à bien vouloir s'approcher s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): ...Mme Florence Junca-Adenot et M. Richard Bergeron, s'il vous plaît.

Alors, vous avez un temps de parole de 15 minutes, ensuite il y aura période d'échange. Alors, Mme la présidente, s'il vous plaît.

Agence métropolitaine de transport (AMT)

Mme Junca-Adenot (Florence): Merci. Bonjour. L'AMT vous remercie de nous avoir invités. Nous partageons les objectifs ambitieux que se sont fixés les signataires de Kyoto et le gouvernement du Québec en présentant la consultation et le document de référence sur lequel nous allons nous appuyer. Vous savez que la mission de l'AMT est de développer les modes de transport alternatif à l'auto-solo. C'est donc sur cet aspect-là, dans la région métropolitaine de la région de Montréal, c'est à cet aspect-là donc que nous allons consacrer nos réactions. Nous nous appuyerons sur le plan stratégique révisé que nous avons eu l'occasion d'adopter avec nos partenaires pour la région métropolitaine, en 1997, et de réviser très récemment, en 2002, puisqu'il vient d'être adopté et transmis à la Communauté métropolitaine de Montréal pour discussion et adoption.

Avant de présenter un petit peu les orientations que nous proposons en réaction à votre plan ou votre document de référence, nous voudrions répondre aux questions que vous posez dans le document de référence. Tout d'abord, la question sur la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto au Québec et son financement. Nous pensons que le gouvernement canadien devrait apporter une contribution significative au financement du Protocole de Kyoto particulièrement dans les infrastructures de transport en commun en respectant les responsabilités des différents paliers de gouvernement et en contribuant de façon majeure aux investissements qui sont requis.

● (10 h 40) ●

Pourquoi, d'entrée de jeu, nous abordons cette question? C'est que le plan de gestion des déplacements du ministère des Transports prévoit 1,5 milliard en transport en commun qui s'ajoute à ce qui est déjà dépensé dans les programmes d'aide annuellement. Récemment, avec les sociétés de transport, l'AMT, le ministère des Transports, on a évalué et déposé à la commission Bernard les besoins pour la région de Montréal qui s'élèvent à à peu près 5,5 milliards pour atteindre les objectifs dont je vais vous parler dont la moitié pour le maintien du patrimoine, particulièrement du métro de Montréal. Cet effort ne peut pas se faire sans qu'il y ait des investissements importants du gouvernement fédéral au niveau des infrastructures et en se disant qu'on ne parle pas d'investissement... on ne parle pas de dépenses, on parle dans ce cas-là d'investissement, puisque les retombées pour la région de Montréal sont autant sous l'angle environnemental, mais aussi sur la qualité de vie urbaine, l'équité sociale et l'économie.

À la deuxième question sur l'hydroélectricité québécoise que vous posez dans le document de référence, nous proposons dans notre mémoire d'intervenir dans la mesure du possible, puisque le Québec ne produit pas d'automobile, par le biais de la motorisation électrique que ce soit avec le métro, les nouveaux tramways, les autobus électriques ou biénergie, de

véhicules électriques en libre-service, nous proposons d'intervenir par tous les moyens qui sont à notre disposition pour mettre à profit une force industrielle du Québec, mais aussi contribuer à la diminution des GES.

En ce qui concerne la question sur les scénarios de répartition proposés pour les réductions de GES, nous ne nous prononçons pas sur les scénarios qui sont proposés. Nous prenons pour acquis que c'est le scénario de 1990 moins 6 % qui est retenu et nous pensons qu'il est préférable de partir d'un objectif ambitieux quitte à l'étaler sur un peu plus d'années selon les ressources qui pourront être disponibles et surtout selon les efforts auxquels la communauté contribuera et acceptera de contribuer. Nous pensons donc qu'il est préférable d'avoir un objectif plus ambitieux et on vous signale que la cible de 3,8 qui est fixée pour le domaine du transport sur lequel le fardeau va reposer pour la région de Montréal risque d'être un petit peu plus élevé comme c'est la région métropolitaine de Montréal qui est un des principaux émetteurs de GES: routier, marchandises et transport des personnes.

Enfin, avant de toujours présenter un petit peu la stratégie, vous posez une question sur la sensibilisation de la population. C'est clair que, dans un contexte où, par le biais de la publicité l'automobile fait partie de notre univers symbolique et est omniprésent dans la vie de tout le monde, et ça, on ne pourra pas renverser subitement des tendances de cette nature, tout ce qui concerne l'éducation de la population, depuis les jeunes à l'école jusqu'au plus vieux, va contribuer à changer les attitudes et les perceptions pour adopter progressivement un modèle de développement durable. Cependant, ça ne va se faire juste avec de la promotion, ça prend des moyens physiques, des projets convaincants, enthousiasmants. Ça prend des moyens symboliques: l'éducation, la sensibilisation et la promotion.

Je vais maintenant prendre les minutes qu'il reste pour la présentation à présenter un peu les propositions que nous faisons avec nos partenaires pour la région métropolitaine de Montréal. Tout d'abord, les enjeux. Nous en avons identifié deux, on aurait pu en identifier d'autres. Le premier enjeu pour la région de Montréal concerne le développement urbain qui configure la carte de la région, et ça, on ne peut pas la changer. Il va donc falloir trouver des façons de la gérer autrement. Et cette carte est très instructive, parce qu'elle nous dit qu'environ 26 % de la population réside dans les deuxièmes couronnes et n'utilise que 4 % le transport en commun. Laval et Longueuil, c'est 22 % de la population qui y réside pour 13 % simplement d'utilisation. Ce n'est qu'au centre-ville de Montréal qu'on trouve des taux d'usage de 35 %. Or, les lieux de destination principaux de la métropole polycentrique sont au coeur de l'agglomération et c'est ça qui engendre congestion urbaine, pollution, autant au centre de Montréal que sur les ponts, coût économique, diminution de la qualité de vie. Puis, comme on est dans une période de démographie stable, 10 % de croissance au cours des dernières années alors que le taux de motorisation a augmenté de 30 % puis qu'on est rendu à 1,7 voiture par ménage alors qu'au centre-ville, c'est 0,7, il va falloir donc s'attaquer à travailler sur les prochains choix de localisation — comme le cas d'aménagement

du ministère des Affaires municipales le démontre bien — les prochains choix de localisation, réfléchir à les placer le plus possible proche de modes de transport collectif et aussi agir sur le transfert modal, donc sur le transfert en offrant des services là où il n'y en a pas vers les transports collectifs.

Le deuxième enjeu, ce sont les véhicules par ménage. Ils sont de plus en plus puissants. La croissance moyenne de la puissance a été de 75 % au Québec, les 4x4 sont de plus en plus énergivores. Pour lutter contre les GES, bien, il faut diminuer un peu la consommation énergétique, donc travailler sur cet aspect-là. Comme on n'est pas producteurs d'auto ni de pétrole, ça consiste à réfléchir sur les moyens de diminuer la consommation énergétique par tous les moyens dont on dispose, depuis l'éducation jusqu'aux incitatifs fiscaux et financiers.

Ça nous a donc conduits, ces enjeux-là, à proposer trois cibles d'objectif à atteindre en transport collectif. La première cible en transport collectif, c'est, après une décroissance pendant 15 ans de l'usage de transport en commun... Vous savez qu'on n'a plus qu'une part de marché de 21 % du transport en commun dans la région, alors qu'il était de 37 % en 1982. On est à 21 %; 37 % en 1982. On a décliné pendant 15 ans et, depuis six ans, on a réussi avec tous les efforts combinés de toutes les sociétés de transport à réaugmenter de 2 % par année. Alors, un premier scénario réaliste qu'on s'est établi ensemble pour les prochaines années, 1,7 % par année d'augmentation moyenne. Un deuxième scénario, avec toute une série de moyens d'action qu'on propose, 2,7 % par année. On doit vous dire que 2,7 %, c'est ce que ça prend pour éviter que le taux de motorisation augmente plus vite que le transport en commun, on stabilise. Puis Kyoto, c'est 5 %. 5 %, c'est beaucoup, la barre est assez haute. Donc, pour, de façon concrète, essayer de rejoindre de façon visuelle ces objectifs, on s'est donné et on propose quatre grandes stratégies ou scénarios.

Évidemment, ce train de mesures, ces scénarios dépendront dans leur réalisation de l'intensité avec laquelle les décideurs voudront les mettre en place, les ressources qui pourront être rendues disponibles et surtout l'accueil et les réponses que les citoyens, les citoyennes, le milieu économique vont y donner. Alors, je vais les résumer, je vais les prendre rapidement.

Le premier grand objectif, c'est d'inciter la population à opter pour des véhicules privés moins énergivores, diminuant ainsi la production des GES. On va essayer de faire ça par : l'éducation, mais revenir tout le temps sur l'éducation parce que c'est à la base; implanter un programme de redevances-remises; moduler les droits annuels d'immatriculation à la consommation selon la taille des véhicules et leur consommation; et implanter un programme obligatoire d'inspection et d'entretien des véhicules.

Un deuxième grand objectif que nous proposons, c'est d'agir sur le transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs. Et on s'est donné des cibles: en faisant reculer les déplacements autos d'un quart; en faisant progresser de moitié les modes doubles déplacements; et en doublant l'achalandage des transports collectifs en 15 ans. Sur objectif-là que l'on met le cœur des interventions que l'on propose: compléter le réseau de train de banlieue et les réseaux

d'autobus locaux; réaliser certains prolongements de métro selon les coûts et l'achalandage qui permettront de rencontrer; implanter certains SLR, nouveaux tramways, tram-train; définir un réseau de rues accordant la priorité aux transports collectifs; améliorer le confort et la sécurité d'accès aux transports collectifs; implanter des systèmes de transport intelligents en support au développement des transports collectifs; développer tous les incitatifs possibles au covoiturage — vous savez qu'on se transporte en région métropolitaine à raison de 1,2 personne par voiture, chaque fois qu'on rajoute une personne, c'est une voiture en moins; développer le réseau des pistes cyclables, évidemment avec nos partenaires; appuyer la formule de partage de véhicule, type Communauto; consacrer des ressources importantes à l'éducation du public; implanter des politiques limitatives du stationnement, en particulier de longue durée, dans les cœurs urbains, particulièrement au centre de Montréal; augmenter les coûts journaliers de l'utilisation de l'automobile.

Quant au troisième objectif que nous proposons, c'est de favoriser une approche et des pratiques de développement urbain durable. C'est quoi que ça veut dire là? C'est d'implanter une nouvelle façon, les Américains appellent ça le TOD — Transit Oriented Development. Dans les pays européens, ça s'est appelé tout simplement faire du développement en tenant compte d'un choix de transport collectif pour choisir la localisation, autant des institutions, des entreprises, des résidences, en fait de tout développement. C'est très important cette stratégie. Ça ne peut être que les villes qui vont s'en saisir, mais c'est indispensable de développer le transport collectif.

• (10 h 50) •

Et enfin, le dernier objectif que l'on propose, c'est d'assurer un financement adéquat de transport collectif. C'est le nerf de la guerre. On pense qu'à travers les différentes mesures qui ont été précédemment mentionnées, on pense qu'à partir de ce qui a été retenu par le rapport par M. Louis Bernard, qui était le mandataire pour réviser le cadre financier dans la région de Montréal, il y a moyen de créer un fonds Kyoto qui pourrait être réservé pour supporter les mesures en transport collectif dans la région. Et, au passage, il y a un certain nombre de mesures qui pourraient presque s'autofinancer. Ce sont des mesures fiscales qui sont très, très influentes, une mesure fiscale qui, par exemple, pourrait rendre déductibles d'impôt les titres mensuels de transport en commun, être déductibles aussi pour les entreprises puis financées en rendant applicable la taxation des stationnements ou rendre imposables les stationnements qui sont donnés gratuitement.

Je terminerai en disant: Nous avons essayé de visualiser puis de rendre concrets les résultats des efforts que nous proposons. Évidemment, c'est modeste parce que c'est très difficile de quantifier les efforts en transport collectif et les efforts sur les GES, mais on a besoin de cette table de travail pour que tout le monde vise dans la même direction. Est-ce que c'est réaliste? Si on applique le 2 % qu'on a eu depuis six ans, au bout de 15 ans, 32 % d'augmentation de transport collectif; avec 2,7 % pour à côté, c'est 60 %; avec Kyoto, c'est doublé. La marche est très haute. C'est pour ça qu'on dit: Peut-être qu'il reste neuf ans, peut-être qu'une période

plus longue risque d'être nécessaire pour atteindre les objectifs.

Puis ça coûte quoi? Je vais terminer avec ce qui le plus sensible. Vous savez, on investit dans la région métropolitaine, MTQ, sociétés de transports et AMT, en immobilisation, à peu près 150 millions déjà par année. Avec le plan de gestion des déplacements, 1,5 milliard sur 10 ans, mettons que c'est un 150 de plus. On a déjà 300 millions de disponibles; rejoindre 1,7 %, c'est 340 millions par an. On a déjà presque les ressources; rejoindre 7,7 % avec toutes les mesures évidemment pour le supporter, c'est 420 millions; puis Kyoto, c'est 600 millions par année. Ce n'est pas infaisable, ce n'est pas impensable, sauf que ça requiert ou ça prouve à nouveau qu'on a besoin que le gouvernement fédéral investisse dans les infrastructures requises pour atteindre les objectifs de Kyoto, sinon on ne sera pas capable d'y arriver.

Et je conclurai en disant que l'investissement principal rattaché aux objectifs de Kyoto, à mon avis, c'est un investissement... c'est plus qu'un investissement dans des modes de transport, c'est un investissement psychologique et d'éducation, c'est une prise de conscience de la population conduisant à de nouveaux choix au sein de la société civile et politique. Est-ce faisable? Beaucoup d'exemples à l'extérieur ont montré que c'était possible, pour ne prendre que le cas de Munich, Stockholm et Strasbourg. Et Montréal pourrait devenir la ville modèle du développement durable. Donc, mettons à profit l'occasion qui se présente d'atteindre les objectifs de Kyoto, avec tout ce que ça veut dire pour la société, pour essayer de réaliser ce rêve. Merci.

Le Président (M. Pinard): Merci, madame. Alors, immédiatement je céderai la parole au ministre.

M. Boisclair: Je voudrais remercier les gens de l'AMT pour la qualité de leur mémoire. Je ne veux blesser ici personne, mais c'est sans doute un des mémoires les plus fouillés que nous avons reçus. Je tiens à vous en remercier. Le mémoire est riche des 17 mesures et des 17 propositions qu'il contient, et je veux dire devant les membres de cette commission toute l'estime que j'ai pour les dirigeants de l'AMT et pour la qualité du travail qu'ils accomplissent dans le quotidien. Je l'ai dit à plusieurs reprises, il me fait plaisir de le redire, et il fait bon de voir, au-delà de la mission de l'AMT, sa mission première et son engagement dans les opérations de transport en commun. Il est bon de voir que notre société a les moyens de s'offrir une expertise de cette qualité et de nous permettre de réfléchir. Il y a vraiment une... Il y a du souffle dans le propos de l'AMT. Je les en remercie.

Il est toujours aussi très intéressant, lorsqu'on entend des propositions comme celles-là, de regarder l'espoir souhaité dans les transport en commun — j'y reviendrai tout à l'heure — mais c'est aussi une occasion, lorsqu'on vous entend, de questionner la responsabilité aussi de l'industrie automobile. Ce dont il faut se rappeler, c'est que ça a pris sept ans pour l'industrie automobile pour ramener la consommation d'essence moyenne pour qu'elle baisse de 7 litres aux 100 km, passant de 17 à 10 en 1982.

Il faut aussi rappeler que cette industrie a des responsabilités et qu'il y a des marchés qui sont plus exigeants que le marché nord-américain. Les gens viennent de signer, de l'industrie automobile, avec les membres de la Communauté européenne, des engagements particulièrement contraignants: c'est 35 % de diminution d'ici 2012. Vous notez ces choses dans votre mémoire. Ces choses devraient avoir un impact chez nous. Et, moi, j'en appelle... Je n'ai pas un rôle de... sur ces questions, ce n'est pas moi qui ai l'outil législatif ou l'outil réglementaire, nous sommes dans une zone d'influence, mais j'en appelle à l'industrie de l'automobile pour qu'elle fasse sa part et que les technologies qu'elle développe sur les marchés européens soient aussi accessibles et aussi efficaces sur le marché nord-américain parce qu'il est un peu fou qu'on ait à se farcir ces débats sur les programmes de redevances ou les droits d'immatriculation.

Vous avez vu les manchettes qu'a fait *Le Journal de Montréal* la semaine dernière sur un éventuel programme qui viserait à demander davantage aux gens qui utilisent des véhicules qui consomment davantage. Cela fait un écho dans la population. Mais qui questionne la responsabilité de l'industrie automobile? Où sont les gens pour s'élever contre le fait que nous n'avons pas des technologies, l'industrie ne nous donne pas accès aux mêmes technologies auxquelles les Européens ont accès? Il y a une question, là, de fond, vous la soulevez. Je comprends que c'est accessoire à votre mémoire, mais je veux profiter de l'occasion pour dire ces choses. Des technologies existent, elles sont sur le marché, les normes de construction sont beaucoup plus strictes ailleurs qu'elles ne le sont chez nous, les contenus en essence sont réglementés de façon plus sévère ailleurs que chez nous. L'industrie a, sur ces questions, des responsabilités et les Québécois doivent exiger que l'industrie se comporte de façon responsable.

Une des questions, Mme Junca-Adenot, que nous nous posons, c'est la question des économies qui donnent le meilleur rendement au moindre coût. C'est l'identification de ces mesures... dans les 17 que vous nous proposez, est-ce que vous êtes capable de nous indiquer celles qui vous apparaissent les plus efficaces pour une première ronde d'engagements, qui est Kyoto? Il y a des éléments qui sont davantage à long terme dans votre proposition, qui relèvent davantage d'une vision et d'une stratégie de développement de transport en commun. Mais est-ce que vous pouvez nous indiquer parmi les 17 mesures celles qui vous apparaissent les plus rentables? On me dit, par exemple, que les voies réservées donnent des rendements très importants.

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme la présidente.

Mme Junca-Adenot (Florence): Alors, dans les mesures concrètes — parce qu'il y a aussi des mesures plus philosophiques — dans les mesures concrètes, c'est évident que des mesures comme les programmes employeurs, comme les incitatifs au covoiturage, quand c'est bien encadré, quand c'est bien organisé, même si ça a des effets pas très importants en nombre, ça a des effets psychologiques et ça se compte

très facilement. Ça a des effets mesurables dès qu'on rajoute une ou deux personnes dans une voiture.

Maintenant, quand on regarde les transports collectifs proprement dits, dans ce qui est peut-être le plus efficace à moindre coût, il y a effectivement tout ce qui s'appelle les réseaux de stationnement incitatifs avec des voies réservées, avec des autobus auxquels on donne des avantages, des mesures préférentielles dans les villes pour que les autobus locaux puissent avoir un avantage sur l'automobile en termes de rapidité, de flexibilité, d'accessibilité, etc.; développer les réseaux, le «network» d'autobus locaux en rabattement sur les trains, les métros. Par contre, il y a des limites à ça parce que, actuellement, ils sont pleins, les métros et puis les trains. Donc, assez rapidement, on se retrouve — et c'est ça un peu, le dilemme — à devoir investir pour augmenter la capacité des modes. Alors, c'est ça, un petit peu, les mesures.

● (11 heures) ●

Maintenant, dans les mesures qui peuvent avoir un effet assez... qui ne sont pas des mesures de transport, c'est les mesures fiscales, les mesures incitatives. L'abonnement annuel à des types de transport en commun, les entreprises qui acceptent de faire la promotion auprès de leurs employés dans les programmes employeurs, le développement de l'intermodalité de vélo, transport collectif, tout ça, c'est des mesures qui ne sont pas coûteuses, qui ne sont pas très coûteuses.

Mais je veux revenir au postulat de départ. Compte tenu de l'effort de transfert modal — puisqu'on parlait de transfert modal — et quand on regarde, pas la disparité, mais la distribution sur la carte géographique, il va falloir quand même développer les services là où il n'y en a pas, sinon le monde va continuer à prendre sa voiture.

M. Boisclair: J'ai noté vos commentaires polis sur le gouvernement fédéral. Vous savez que nous attendons toujours la réponse des autorités fédérales sur des dossiers. On va entendre tout à l'heure les gens de la Société de transport de Montréal, qui vont nous indiquer sans doute avec insistance les besoins qu'ils ont manifestés aux autorités fédérales, entre autres dans le dossier de Réno-Systèmes. J'espère que ces choses vont un jour débloquer. Et je comprends votre point de vue et votre déception, aussi, que vous avez manifestée au lendemain de la présentation du budget de M. Manley.

Lorsque vous nous parlez des retombées économiques des conséquences de Kyoto, je voudrais rappeler qu'un des avantages sur le plan économique, c'est que les investissements faits en transport en commun ont des retombées concrètes chez nous, contrairement à des investissements dans d'autres secteurs, par exemple dans l'achat d'automobiles, on ne tire pas de retombées, ou très peu, de ces investissements privés faits par des gens. Le transport en commun, c'est un investissement public, les emplois sont créés chez nous.

Vous nous indiquez dans votre mémoire, à la page 27, qu'on pourrait générer 38 milliards d'activité économique d'ici 2012, des estimations de 60 000 emplois. Je suis content de voir ces chiffres. Je les trouvais... je vous trouvais un peu optimiste. Est-ce que vous avez des études ou... De quelle façon avez-vous modélisé ces données pour obtenir ces résultats?

Le Président (M. Pinard): Mme la présidente.

Mme Junca-Adenot (Florence): Alors, je pense que c'est à prendre avec beaucoup de prudence. Ce qu'on a essayé de faire, c'est d'illustrer une dimension qui mériterait d'être fouillée, qui est la création d'emplois selon les choix de modes de transport. Alors, la façon dont on supporte ce genre de données, c'est qu'on a regardé les emplois en combinant ensemble les emplois dans le secteur manufacturier et les services. Donc, au lieu de les séparer sectoriellement, on les combine puis on arrive à une évidence: comme le Québec n'est pas producteur d'automobiles ni de pétrole, bien, il y a un certain nombre de ces emplois, chaque fois qu'on consomme au Québec, qui créent des emplois à l'extérieur.

Et on a fait une règle approximative: un emploi sur deux est au Québec et puis un sur deux est à l'extérieur, quand on regarde les emplois manufacturiers et services quand on investit dans le secteur de l'automobile. En transport en commun, c'est entre 90 % et 95 %. Pourquoi? On est capable de produire, au niveau manufacturier, tout ce dont on a besoin au Québec ou presque, hein, les autobus, les voies réservées, les stationnements, les métros, les trains de banlieue, etc. Et toute la chaîne de production du transport en commun, elle est au Québec, depuis la production jusqu'à la distribution du service, les opérateurs, etc., ce qui n'est pas le cas dans le cas de l'automobile. Et c'est ça qui nous a amenés, selon les cibles de 1,7 %, de 2,7 %, etc., à faire une approximation sur les emplois. Je ne pense pas qu'il faille le prendre comme étant le chiffre pur, là. C'est un ordre de grandeur à partir de ce genre de raisonnement.

Le Président (M. Pinard): M. le député de La Peltrie.

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. Un peu dans le même sens, justement, vos évaluations, je trouvais aussi, moi, que ça m'apparaissait très optimiste parce que hier le groupe des manufacturiers exportateurs du Québec nous présentait un mémoire qui était complètement à l'inverse et très pessimiste, à l'effet que... On parlait même de conséquences économiques possiblement graves, même qu'il faut éviter un fiasco économique. On parlait de pertes possibles de 450 000 emplois dans le secteur manufacturier au Canada. Donc, si on prend la proportion du Québec, c'était plus ou moins 100 000 emplois qu'il y aurait de perdus, alors que vous, vous prévoyez dans vos estimations un 60 000 emplois qui pourraient être générés avec le Protocole de Kyoto puis les objectifs qu'on se fixe. Et, particulièrement aussi, ce qu'il nous faisait ressortir, c'est que nos objectifs seraient très difficiles à atteindre dans la mesure où nos voisins du sud ne veulent pas signer le Protocole de Kyoto ou ne veulent pas s'y soumettre.

Alors, j'aimerais un peu avoir un peu plus vos commentaires sur ces deux aspects-là ou ces deux avenues-là qui sont exposées. Et aussi le fait que nos voisins du Sud ne semblent pas vouloir s'engager dans ce processus du Protocole de Kyoto, est-ce que ça peut avoir un effet chez nous, ça?

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme Junca ou M. Bergeron?

M. Junca-Adenot (Florence): Je vais commencer, je vais laisser Richard compléter. Écoutez, d'abord, je ne peux pas réagir sur un mémoire que je ne connais pas, dont je n'ai pas vu le contenu. Mais, si le calcul est fait sur l'ensemble canadien, c'est une chose; nous, on réagit uniquement sur les effets sur le Québec, qui n'a pratiquement pas aujourd'hui d'industrie automobile et qui n'est pas producteur de pétrole. Nous, c'est l'hydroélectricité puis c'est la livraison de produits, la distribution de produits qui sont fabriqués à l'extérieur — ça peut être fabriqué dans d'autres provinces canadiennes. Donc, on s'est contentés d'essayer d'examiner pour le Québec. Et, je vous dis, ça mériterait... C'est une piste de réflexion qu'on met sur la table et non pas quelque chose à prendre comme un absolu, mais ça mériterait d'être regardé pour regarder les avantages d'investir dans le domaine des transports collectifs au Québec versus les autres au Québec, versus les autres secteurs automobiles.

Maintenant, de l'autre côté de la frontière, que je sache, oui, c'est vrai que de l'autre côté de la frontière il n'y a pas nécessairement un grand enthousiasme pour embarquer dans le Protocole de Kyoto. Par contre, si ma mémoire est bonne, les trois grands constructeurs d'automobiles ont signé le Protocole pour essayer de réduire à — je ne sais plus combien — à 4 litres...

Une voix: 4,4.

M. Junca-Adenot (Florence): ...4,4 litres la consommation. À un moment donné, il va y avoir des phénomènes de populations qui vont faire que les politiques vont probablement évoluer. Puis, nous, on ne peut pas agir — là, je vais répondre personnellement — on ne peut pas agir sur les politiques des producteurs américains autrement qu'en éduquant la population et en les amenant à faire des choix volontaires pour des véhicules qui sont moins énergivores ou des choix un petit peu poussés, avec des incitatifs financiers ou des punitions.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci. M. le député d'Orford.

M. Benoit: Oui. Mme Adenot, merci d'être ici, M. Bergeron. Je vais poser... Je vais prendre très peu de temps, je vais laisser à notre consœur de la Rive-Sud, qui, elle, vit quotidiennement les préoccupations des ponts congestionnés, etc. Alors, je vais lui laisser la plus grande partie du temps. D'abord, moi aussi, vous féliciter pour la qualité de votre mémoire. Je vous dirais qu'avec le CRE de Montréal hier qui nous a parlé de la problématique du transport... Je vous invite à le regarder, c'est le mémoire du CRE de Montréal hier. C'était, comme on dit dans le métier, du gros stock, et je pense que le vôtre est aussi de très grande qualité.

Le ministre nous dit qu'il attend après Ottawa. J'entends ça depuis une semaine et demie, et je lui rappelle bien, bien gentiment qu'il y a tellement de choses qu'on peut faire ici sans attendre après Ottawa. L'inspection des véhicules, toutes les autres provinces

l'ont ou à peu près, tous les États américains limitrophes l'ont; ils n'ont pas attendu après Ottawa, ils ont décidé de procéder. Et je pourrais lui en nommer, des mesures, comme ça jusqu'à demain matin. Alors, le discours d'Ottawa, il est toujours vers 10 h 50, normalement. Effectivement, aujourd'hui le discours Ottawa, il était encore à 10 h 50. Et, je ne sais pas, ça semble être le moment où le spectacle commence sur Ottawa, c'est 10 h 50 le matin.

● (11 h 10) ●

Une fois ça dit, ma chère dame, j'ai cru comprendre sur le fil de presse, il y a deux minutes, que le rapport Nicolet serait rendu public demain. Cette nuit, quand vous allez rêver au plus beau des scénarios pour la Rive-Sud de Montréal, là, qu'est-ce que vous voudriez trouver dans le rapport Nicolet demain matin?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Alors, madame, on aimerait connaître la teneur de votre boule de cristal. Ha, ha, ha!

M. Benoit: On verra ensuite si... Nous allons le voir dans le rapport Nicolet.

Mme Junca-Adenot (Florence): Bien là, pour l'instant, aujourd'hui je rêve au Protocole de Kyoto.

M. Benoit: Oui. Mais, Nicolet, j'espère qu'il va en parler demain, du Kyoto, hein?

Mme Junca-Adenot (Florence): Alors, le premier rêve, ce serait probablement qu'il rêve, pour l'avenir, à l'application du Protocole de Kyoto, en indiquant ou en proposant de façon exemplaire d'aller vers des modes de transport collectif chaque fois qu'on a la possibilité de le faire et en choisissant, dans les modes de transport collectif, ceux qui ont le meilleur rapport coûts-bénéfices, ceux qui sont les moins énergivores, donc qui sont les plus électriques possible — puisqu'on a le choix, quand on développe des nouveaux modes de transport — ceux qui amèneront le moins grand nombre d'automobiles ou qui diminueront le nombre d'automobiles au centre-ville de Montréal, qui a atteint son bassin d'accueil, là. Ça ne sert à rien d'engloutir un peu plus de voitures quand on a le choix, des choix alternatifs. Et j'espère qu'il va nous amener à rêver vers ça.

M. Benoit: Alors, la solution ne passe pas par un nouveau pont d'un milliard de dollars, c'est ce que vous dites?

Mme Junca-Adenot (Florence): Il y a des alternatives de transport collectif qui sont faisables, réalistes, souhaitables entre la Rive-Sud immédiate, qui est collée sur le centre-ville, à un pont, au milieu, entre la Rive-Sud et Montréal, au centre, pour déverser 150 000 à peu près véhicules à Montréal chaque jour. Je pense que tout le monde va avoir un exercice de réflexion à faire. C'est des recommandations de la Commission Nicolet.

M. Benoit: Très bien.

Mme Junca-Adenot (Florence): Nous, on réfléchit tout haut.

Le Président (M. Pinard): Merci, madame. Merci. Mme la députée de La Pinière va poursuivre sûrement.

Mme Houda-Pepin: Merci beaucoup, M. le Président. Alors, Mme Junca-Adenot, M. Bergeron, de l'AMT, merci beaucoup pour votre mémoire et aussi pour votre expertise en transport en commun dans la grande région de Montréal. C'est toujours intéressant de vous entendre. Et je vous dirais, Mme Junca-Adenot, que j'abonde dans le même sens que vous; si, demain, on apprenait qu'il fallait jeter un autre pont, il y a de grosses questions qui doivent se poser.

Ceci étant, dans votre mémoire, vous suggérez effectivement 17 solutions, 17 mesures qui sont proposées. Entre autres, à la mesure 6, vous dites: Implanter certains SLR, nouveau tramway, tram-train, etc.. Je sais que vous êtes en train de piloter, entre autres, le projet du système léger sur rail dans l'axe du pont Champlain. C'est un projet qui, comme vous l'avez dit, pourrait être qualifié de cinq sur cinq en termes de critères coûts-bénéfices, respect de l'environnement, pistes cyclables reliées à ça, système rapide, efficace, moderne. Je voudrais savoir où est-ce que vous en êtes dans la réalisation des différentes étapes de ce projet, s'il est toujours dans votre écran-radar, puisqu'on parle ici de transport en commun. C'est aussi un projet qui va, selon les études que vous avez faites à l'AMT, enlever quelque 8 800 voitures par jour sur le pont Champlain, en fait, ce qui correspond aux critères qu'on vise au niveau du Protocole de Kyoto, c'est-à-dire réduire les gaz à effet de serre. Alors, j'aimerais vous entendre là-dessus, pour commencer, puis j'élaborerai avec vous.

Le Président (M. Pinard): Madame, s'il vous plaît.

Mme Junca-Adenot (Florence): Merci. C'est un projet qui va très bien, cofinancé par le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec, au niveau des études. On est en train de terminer l'avant-projet, on est à la veille d'un dépôt pour les audiences environnementales qui devraient se tenir cet automne, et on devrait avoir terminé, pour fins de décision gouvernementale, l'avant-projet. L'étape après, si les ressources sont disponibles, c'est d'aller en appel d'offres international. Donc, on devra avoir terminé pour décembre 2003.

Le Président (M. Pinard): Merci. Dernière question, s'il vous plaît.

Mme Houda-Pepin: D'accord. Est-ce que, en cheminant dans ce projet — je sais que vous le connaissez sur le bout des doigts, n'est-ce pas, parce que je vous ai entendu parler de ça souvent — est-ce que vous estimez que c'est un projet qui peut être réalisé si la question de financement était réglée? On parle ici d'un financement public-privé.

On se rappellera que, lorsque l'ancien ministre des Transports, M. Chevrette, avait rendu public le plan de gestion des déplacements du Grand Montréal, ce projet était priorisé par étapes, évidemment, on a budgété 154 millions de dollars sur 10 ans, pour l'aménagement, entre autres, de l'infrastructure qui pourrait être utilisée notamment pour une voie dédiée aux autobus. Mais vous savez très bien — parce que tantôt le ministre vous a posé la question, puis j'aimerais que vous puissiez me répondre également là-dessus — qu'une voie dédiée pour les autobus ne règlera pas le problème, parce que, pour qu'on puisse — et vous l'avez très bien dit — éduquer les gens et changer le comportement des automobilistes, il faut qu'on leur offre un système de transport en commun qui soit moderne, rapide et efficace et assez confortable pour qu'ils puissent laisser leur voiture. C'est ça, le problème. C'est-à-dire on peut bien dédier une voie pour les autobus, mais les automobilistes ne la prendront pas pour autant, malgré... Je veux dire, certains peut-être vont être tentés d'embarquer, mais ça ne règlera pas le problème, quand on a un projet comme celui du SLR. Est-ce que je me trompe?

Le Président (M. Pinard): Madame.

Mme Junca-Adenot (Florence): On n'a pas de modèle à Montréal pour dire si, oui ou non, ça va se faire, puisqu'on n'en a pas introduit comme tel. Par contre, on peut voir le transfert modal qui s'est fait dans le cas des trains de banlieue, hein, qui sont actuellement tous pleins. Et 77 % des usagers des trains de banlieue venaient auparavant en voiture sur le territoire de l'île de Montréal, donc on peut faire l'hypothèse qu'il y a l'attrait du mode qui joue un rôle, pour qu'une certaine partie des automobilistes laissent leur auto puis prennent les SLR. Puis, notre comparatif, à Montréal, c'est ça. En Europe, où il y a eu une mission récemment, partout où le tramway urbain s'est implanté, les planificateurs, les élus nous ont dit que les objectifs qu'ils avaient fixés en transfert modal avaient tous été dépassés. Donc, on peut faire l'hypothèse que ça va être le même comportement.

Mme Houda-Pepin: Est-ce que...

Le Président (M. Pinard): Une dernière question, Mme la députée.

Mme Houda-Pepin: Oui, M. le Président, dernière question. Oh! le temps court vite! Je sais que vous avez organisé un forum des partenaires du SLR. J'y ai participé, et je vous avais posé la question pour savoir si les partenaires, ils sont nombreux, gouvernementaux, des gens du fédéral et les gens du Québec, les gens de la ville de Montréal et les gens de la Rive-Sud, et puis également les partenaires, plus largement les représentants des citoyens et tout ça... et je vous avais demandé si, à cette étape du forum, il y avait un partenaire ou des partenaires qui avaient manifesté une quelconque opposition, ou une résistance, ou une objection par rapport à ce projet. Puis la réponse que vous m'avez donnée à ce moment-là, c'était non. Est-ce que c'est toujours non ou est-ce que, entre-temps, là, en avançant dans le projet, il vous apparaît qu'il y a

éventuellement des problèmes qui peuvent survenir? Et, si oui, ça vient de quelle source?

Le Président (M. Pinard): Madame.

Mme Junca-Adenot (Florence): Aujourd'hui, après avoir fait une dernière ronde de consultations, concertations avec... il y a une cinquantaine de groupes qui sont impliqués, dont certains très importants comme la ville de Montréal, la ville de Longueuil, sur leur territoire, on ne voit pas d'opposition au projet. Il y a évidemment toujours des petits ajustements qu'il faut faire dans les tracés puis des choses comme ça, mais on est vers la fin du projet, en train de finir de régler tout ça, puis il n'y a d'opposition que l'on voit.

● (11 h 20) ●

Mme Houda-Pepin: D'accord. Alors, je vous remercie, Mme Adenot, et je vous dirais que je vous suis sur ce projet avec un très grand intérêt. Ça aiderait énormément non seulement la Rive-Sud, c'est-à-dire la Rive-Sud immédiate et la couronne sud dans son ensemble, que vous nous avez tracée ici dans le portrait, où nous avons quelque 755 000 personnes, en termes de population, à Longueuil et couronne sud, mais en même temps un taux de motorisation extrêmement élevé, 1,7, je crois, de 1,6 à 1,7 automobile par ménage, dans les couronnes, comparativement à 0,44 % chez les résidents au centre-ville. Également, on a eu 735 000 véhicules de plus depuis 1987. C'est énorme. 1987-2001, ces chiffres-là, c'est énorme. Et la seule façon, à mon avis, de régler un tant soit peu ce problème, c'est, entre autres, par le SLR. Ce n'est pas le seul projet, mais celui-là va aider énormément. Et je vous remercie.

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme Junca, merci. M. Bergeron, de votre présence. Et j'inviterais immédiatement la Société de transport de Montréal de bien vouloir prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous souhaite la plus cordiale bienvenue aux travaux de cette commission et j'inviterais maintenant M. Alan DeSousa, qui est membre du comité exécutif, Mme Chantal Gagnon et M. Jacques Cordeau, président fondateur...

Des voix:

Le Président (M. Pinard): ...excusez-moi! Société de transport de Montréal, M. Claude Dauphin, qui est président du conseil d'administration — monsieur — Mme Francine Gauthier, qui est directrice générale, et M. Robert Olivier, qui est directeur, planification et soutien à l'exploitation, de bien vouloir procéder. Nous allons vous écouter pendant 15 minutes, ensuite il y a une période d'échange. Alors, M. Dauphin.

Société de transport de Montréal (STM)

M. Dauphin (Claude): Alors, bonjour, M. le Président. M. le ministre, Mme, MM. les membres de la commission, alors me voir ici me rappelle de beaux

souvenirs, et, soyez sans crainte, ce n'est pas à l'époque de l'ancien Conseil législatif, mais plutôt à l'époque du salon rouge comme salle de commission et salle de réception. Alors, on vous a présenté mes experts, la D.G. par intérim et notre directeur de la planification et du développement au sein de la Société de transport de Montréal.

Évidemment, on va vous parler de transport en commun, vous ne serez pas surpris de ça. Alors, le transport en commun est un maillon essentiel du développement économique et industriel des grands centres urbains. Il est évidemment une alternative à l'automobile, qui est le principal contributeur des gaz à effet de serre dans le marché des déplacements de personnes.

Alors, la Société de transport de Montréal effectue l'équivalent de 87 % de tous les déplacements en transport en commun dans la grande région métropolitaine de Montréal. Nous avons un inventaire d'environ 1 700 autobus urbains. Nous faisons évidemment l'équivalent d'à peu près 1,3 million de déplacements par jour, de semaine. La Société de transport de Montréal est la quinzième en importance au Québec, en termes de société, de par le nombre de ses employés aussi, 7 200 employés, dont la moitié sont en contact direct avec la clientèle à tous les jours. Ça représente environ 20 500 emplois directs et indirects et des retombées pour les gouvernements, en termes de taxes et d'impôts, d'un quart de milliard de dollars par année.

Comme Mme Adenot, qui nous a précédés, le mentionnait, évidemment, le transport en commun, depuis les années soixante-dix, est malheureusement en perte de vitesse. En 1970, la part modale du transport en commun était l'équivalent d'environ 30 %; en 1987, ça a descendu à 24 %; et, les dernières données disponibles, en 1998, on parle de l'équivalent de 17 %. Donc, il faut prendre toutes les mesures nécessaires pour tenter de renverser cette tendance-là.

Alors, pourquoi le transport en commun est-il essentiel à la vitalité de la région de Montréal? Dans un premier temps, parce qu'il permet d'améliorer la qualité de l'environnement et de préserver les ressources énergétiques. Comme vous savez, le métro ne génère aucune pollution atmosphérique, étant électrique, alors qu'un autobus est, par personne déplacée, de six à 18 fois moins polluant que l'automobile. De plus, en réduisant les encombrements routiers, il permet une plus grande fluidité de la circulation, ce qui est en soi une source supplémentaire de réduction des émissions polluantes. Aussi, il génère des bénéfices économiques et sociaux, outre les économies générées au niveau des soins de santé et de l'entretien des infrastructures, par la diminution de la pollution. Il permet de réduire les dépenses des ménages en transport. Il augmente aussi la disponibilité de l'espace urbain, par la réduction des besoins en stationnement. Si vous prenez l'exemple en période de pointe, le matin, et vous diminuez de 5 % le nombre de déplacements en transport en commun, ça va nécessiter, dans la ville de Montréal, 5 000 places de stationnement additionnelles.

Alors, on peut évidemment faire plus pour réduire les émissions polluantes. À titre d'exemple, nous avons eu l'occasion l'an passé d'annoncer le projet

BioBus; le ministre de l'Environnement était présent, avec d'autres partenaires. Alors, après moins d'un an de projets-pilotes, d'expériences, on peut vous dire qu'il y a dans l'atmosphère 110 tonnes de moins de monoxyde de carbone, et ceci, avec seulement 10 % de notre flotte. Alors, le Centre de transport Frontenac, à Montréal, contient 155 autobus et les 155 autobus circulent dans le centre-ville de Montréal avec ce qu'on appelle du biodiésel, qui est un produit à partir de ressources locales et renouvelables, qu'il s'agisse de produits de culture ou de sous-produits de l'industrie agroalimentaire. Et l'expérience se veut jusqu'à date extrêmement concluante. Deuxièmement, l'introduction aussi d'autobus hybrides, au diesel et à l'électricité. C'est d'ailleurs ce genre d'autobus là que nous songeons, au niveau de la modernisation de la rue Notre-Dame dans l'est de Montréal, avoir des autobus hybrides, notamment à l'heure de pointe, et ce qui serait beaucoup moins bruyant pour les résidents et résidentes aux abords de la rue Notre-Dame, dans l'est de Montréal.

Deuxième point important: la densification du territoire. Pour nous, un réseau de transport collectif ne peut être efficace si la population est étalée sur le territoire. Il faut bien différencier ici entre l'étalement et la croissance urbaine. La banlieue ne constitue pas en soi une forme d'étalement urbain, elle est souhaitable lorsqu'elle se réalise de façon cohérente. L'étalement est la désintégration de l'espace et des liens physiques et sociaux que seul un ensemble organisé peut générer. Il est caractérisé, entre autres, par le développement en saut de mouton, par l'aménagement résidentiel de basse et de très basse densité, ainsi que par la fragmentation du pouvoir, des administrations locales et de la concurrence entre elles. L'augmentation de la capacité routière contribue également à amplifier le problème. Je suis certain que plusieurs intervenants avant nous y ont souscrit.

Un autre point extrêmement important pour nous, et le ministre en a fait référence tantôt, c'est le cadre financier. La SPM a compensé la baisse de son financement des 10 dernières années par des efforts de rationalisation qui ont permis de maintenir l'équilibre financier. Donc, l'équilibre financier est fragile et toute pénurie ou demande d'efforts additionnels aura un effet déstabilisateur.

Comme le ministre y a référé tantôt, on a énormément de besoins en termes d'immobilisation, que l'on songe par exemple à nos MR63, nos premières voitures pour le métro; ils ont été construits en 1963, il va falloir les changer dans les prochaines années. Seulement que ces MR63 là, 336 voitures, on parle de 850 millions de dollars. Même chose avec Réno-Systèmes: si on veut s'assurer d'avoir un métro fiable à Montréal, il va falloir évidemment réinvestir énormément d'argent. On parle de 700 millions pour Réno-Systèmes, dont la phase I qui est de 311 millions. Et on attend impatiemment évidemment le loisir et le plaisir d'en faire une annonce officielle. Comme vous savez, on a eu recours au programme d'infrastructure, on attend que le gouvernement fédéral donne son aval. L'information que nous avons, c'est que le fédéral est prêt à investir l'équivalent d'environ 77 millions et il manque un 25 millions pour atteindre le tiers de l'ensemble des coûts de la phase I, qui est effectivement de 311 millions.

Même chose au niveau du réseau d'autobus; il va falloir investir un autre 600 millions. Donc, c'est plus de 2,2 milliards qu'il va falloir investir dans le métro de Montréal, d'ici les 10 prochaines années.

Il nous faut donc protéger les acquis sur certains axes où le transport en commun joue un rôle essentiel, en pointe, mais qui a tendance à s'affaiblir — exemple: l'est de l'île vers le centre-ville. Il faut aussi renforcer la part de marché du transport en commun sur certains axes où la circulation automobile génère une congestion importante, notamment dans l'ouest de l'île de Montréal, et, finalement, exploiter les potentiels en s'ajustant là où les déplacements sont en forte croissance.

● (11 h 30) ●

Je sais que le temps qui nous est alloué est précieux. Je vais terminer par nos recommandations, quatre recommandations. Premièrement, mettre en place les règles et les mécanismes pour assurer la pérennité de son financement, et ce, en accord avec les recommandations du rapport Bernard à cet effet. Deuxièmement, encourager et supporter financièrement les initiatives de recherche et développement en transport en commun et l'implantation de nouvelles sources d'énergie et de nouvelles technologies. Je faisais référence tantôt au biodiésel, aux autobus hybrides, etc. Troisièmement, mettre en place des politiques et des programmes qui encadrent les villes dans la définition de plans d'aménagement urbain afin de favoriser et d'optimiser l'utilisation du transport collectif. En particulier, il faut freiner l'étalement et densifier le territoire dans la périphérie de la ville-centre. À cet égard, il est important de concilier cette vision du développement urbain avec celle du réseau autoroutier et routier de la région de Montréal. Et, finalement, le dernier point, adopter des mesures coercitives, que ce soient des taxes sur l'essence, taxes sur le stationnement, des péages et incitatifs, c'est-à-dire des mesures fiscales pour les utilisateurs du transport en commun, pour favoriser le transfert modal de l'automobile vers le transport en commun.

Donc, la mise en oeuvre de ces recommandations exigera des choix politiques clairs, du courage et des moyens financiers adéquats. Donc, nous sommes toutefois tentés de poser la question: Est-ce que, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, nous avons le choix? Merci beaucoup de votre bonne attention. Et je m'excuse d'avoir dû expédier un peu, le temps passe vite.

Le Président (M. Pinard): M. Dauphin, M. le président, merci beaucoup. Merci de ce dépôt de mémoire. Et, sans plus tarder, nous allons immédiatement aborder avec vous la problématique. Alors, je débiterais peut-être avec M. le ministre.

M. Boisclair: ...M. le Président, remercier les gens de la Société de transport de Montréal, son président, d'être parmi nous. Je vais aller droit au but, j'ai deux questions, M. le Président. La première, je suis étonné de voir que, dans votre mémoire, vous ciblez comme premier enjeu le maintien du patrimoine. Je comprends qu'il y a des questions d'entretien qui se posent, des questions de financement, qu'il y a là un enjeu important. Le maire de Montréal siège avec force. Mais est-ce qu'il serait utopique de penser à un

développement du réseau de métro à Montréal, particulièrement dans l'est de Montréal où des besoins ont été identifiés depuis longtemps? Et je comprends les problèmes immédiats auxquels vous faites face, mais, si on avait une vision à moyen et long terme et si on voulait justifier de nouveaux moyens de financement, est-ce que cela aussi devrait passer par un développement? Et, si oui, quelles sont les perspectives de développement que vous envisagez, en particulier pour l'est de Montréal?

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Dauphin (Claude): Alors, la question est pertinente. Effectivement, en plus d'assurer la pérennité du réseau existant, notamment de notre métro qui est une fierté pour la ville de Montréal et de la région métropolitaine, il y a effectivement des projets de prolongement du métro dans l'est de Montréal, notamment à Saint-Léonard et à Anjou. Alors, c'est sûr qu'au moment où nous nous parlons toute extension du métro est défrayée, actuellement, à 100 % par le gouvernement du Québec, c'est dans les plans. Et ce qu'on vous dit, c'est que c'est sûr qu'on aimerait aussi faire du développement comme société de transport, mais il y a un autre point essentiel, c'est, effectivement: ça nous prendrait aussi un financement stable en matière d'exploitation de notre réseau, tant d'autobus que du métro.

Mais c'est un fait que c'est dans les plans d'extensionner le métro dans l'est de Montréal, tout comme, actuellement, nous sommes, avec l'AMT, là, en train de construire le métro pour se rendre à Laval. Et il y a un élément essentiel du programme Réno-Systèmes, qu'on faisait référence tantôt, c'est que, si nous voulons ouvrir le métro de Laval en 2006, il faut obligatoirement procéder le plus rapidement possible avec le A à Z de Réno-Systèmes. Et c'est pour ça que c'est important, pour nous, ce programme-là, qu'il soit annoncé le plus rapidement possible.

M. Boisclair: Mon collègue va vous accuser de faire des jérémiades au sujet du fédéral, je ne sais pas s'il sera aussi dur qu'il l'a été avec moi. Mais je comprends que, sur cette question, nous sommes du même côté. Qu'en est-il du projet de transport public sur l'avenue du Parc? Quel est le point de vue de votre administration sur cette question?

M. Dauphin (Claude): Alors, actuellement, le projet de SLR sur avenue du Parc est intimement lié avec l'échangeur du Parc-des Pins. Alors, nous avons plusieurs scénarios pour refaire totalement cet échangeur-là, et évidemment ces scénarios-là incluent le projet de SLR sur avenue du Parc, qui partirait de la rue Jean-Talon pour descendre jusque dans le Vieux-Montréal. Alors, c'est sûr que la ville de Montréal suit ce dossier-là, avec l'AMT, avec beaucoup d'intérêt. Alors, ceci se fait évidemment, comme je le mentionnais tantôt, dans le cadre du réaménagement de l'échangeur du Parc-des Pins.

M. Boisclair: Le réaménagement de l'échangeur est prévu à votre plan d'immobilisation pour quelle période?

M. Dauphin (Claude): Alors, c'est dans nos priorités. Actuellement, nous avons consulté les arrondissements, soit celui du Plateau Mont-Royal, Ville-Marie, le concept devrait être avalisé par l'exécutif de la ville de Montréal dans les prochaines semaines. Alors l'intention, c'est d'y aller le plus rapidement possible, mais je prévois que ça devrait être fait d'ici deux, trois ou quatre ans.

M. Boisclair: Donc, les appels d'offres au printemps?

M. Dauphin (Claude): Le plus rapidement possible. Aussitôt que nous aurons les autorisations requises.

M. Boisclair: On vient de vous l'autoriser, là, sur votre téléavertisseur. Ha, ha, ha!

M. Dauphin (Claude): Ha, ha, ha!

M. Boisclair: Parce que ce sont des projets qui sont structurants pour Montréal. Maintenant, le biodiésel, je comprends que l'expérience est concluante. Je comprends qu'il y a une question de coût. Quelle est la surcharge que vous devez rencontrer, du fait de l'utilisation du biodiésel? Je ne sais pas quel indicateur vous utilisez, mais au litre, ou sur une base annuelle, ou...

M. Dauphin (Claude): Alors, comme je le mentionnais tantôt, l'expérience est concluante, et puis on devrait avoir les résultats finaux de cette expérience-là au mois d'avril. Et maintenant, la différence de coût, je demanderais soit à M. Olivier ou Mme Gauthier, là — Robert Olivier, M. Olivier, qui est notre directeur de la planification et du développement — de répondre précisément à cette question-là.

Le Président (M. Pinard): Alors, monsieur.

M. Olivier (Robert): Oui. En fait, la différence de coût n'est pas très significative, si ce n'est que, actuellement, on bénéficie quand même des réductions de taxes tout comme le biodiésel... comme le diésel normal. La problématique viendra du fait, entre autres... C'est une des questions qui va être adressée dans le rapport, c'est que, si on allait à long terme, c'est sûrement qu'il va falloir trouver un moyen pour que cette source d'approvisionnement, qui est une matière autre que du diésel, puisse continuer à bénéficier de cette exemption de taxe là, parce que, sinon, ça pourrait devenir effectivement quelque chose de coûteux. Mais...

M. Boisclair: Ce qui n'est pas le cas en ce moment, parce qu'il n'est pas un additif...

M. Olivier (Robert): Ce qui n'est pas le cas en ce moment, pendant l'expérience.

M. Boisclair: ...c'est un additif, puis qu'il n'est pas imposé de façon...

M. Olivier (Robert): Exact, parce qu'on a une exemption, effectivement. Ici, avec l'exemption, bien, je

veux dire, il n'y a pas de coûts additionnels. Au contraire, je pense que l'étude démontre que ça fait très bien le travail. La lubrification des moteurs, ça va très bien. On n'a pas eu aucun bris qui a été relié à cette expérience-là. Jusqu'à présent, aucun autobus n'a été retiré du service soit par temps froid soit pour une problématique causée par cet additif-là. Et je vous dirais que le seul élément négatif qu'on peut voir à date, c'est qu'on a eu des petits problèmes d'approvisionnement, parce que c'est quand même quelque chose de relativement nouveau. Mais sinon, il n'y a pas de coûts supplémentaires actuellement, même qu'on va regarder si, effectivement, ça n'a pas généré certaines économies.

M. Boisclair: Votre mémoire faisait état de coûts additionnels.

M. Olivier (Robert): Bien, en fait, les coûts additionnels pourront venir, si on généralise, peut-être de la flotte, dans un premier temps. Mais je pense que les coûts additionnels dont il est question dans le mémoire touchent beaucoup les autobus hybrides, qui, eux... Qu'on le veuille ou pas, tous ceux qui sont sur le marché actuellement — et on en explore beaucoup — il y a un coût supplémentaire qui est non négligeable. Et c'est encore, je pense, un pas plus grand, puisque, si on avait des diésels électriques, les diésels étaient avec le biodiésel, on pourrait sûrement avoir mieux.

M. Boisclair: L'expérience se termine quand officiellement?

M. Olivier (Robert): Elle se termine au mois d'avril.

M. Boisclair: Qu'est-ce qui se passe après, donc au mois de mai? Vous retournez au... Il n'y a plus de biodiésel, là.

M. Olivier (Robert): Ce qui se passe au mois de mai, c'est que, dépendamment du contrat d'approvisionnement, on est en train de regarder si on ne peut pas continuer cette expérience-là pour un cycle un petit peu plus long.

M. Boisclair: Parce que je comprends qu'il y a des possibilités d'investissements privés, que même certaines institutions publiques sont sollicitées pour la construction éventuelle d'une usine sur la rive sud de Montréal. Rothsay-Laurenco, de mémoire, qui est le partenaire privé, envisagerait la possibilité de produire davantage dans un contexte concurrentiel pour vous.

M. Olivier (Robert): Oui, exactement. Donc, je pense qu'il va falloir attacher un projet plus concret, qui relierait justement, avec une assurance que cet approvisionnement-là pourrait être garanti. Mais on pourrait à ce moment-là augmenter la taille de la flotte qui est traitée.

M. Boisclair: Est-ce que, dans votre rapport, vous avez comparé l'utilisation du biodiésel par rapport à l'éthanol ou d'autres... L'éthanol, pour vous, les

autobus ne pourraient pas utiliser ce type de carburant, si ma compréhension est juste.

M. Olivier (Robert): Exact. Mais le rapport va... Une comparaison entre l'utilisation d'un autobus ordinaire diésel, avec tous ses cycles de vie et d'entretien, versus la flotte complète des 155 traités avec le biodiésel, ça va être la nature du rapport.

Le Président (M. Pinard): Ça va, M. le ministre?

M. Boisclair: Oui. Je vous remercie beaucoup pour cette contribution.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député d'Orford.

• (11 h 40) •

M. Benoit: Oui. Alors, M. Dauphin, c'est toujours un plaisir de vous avoir avec nous ici, ainsi que Mme Gauthier et M. Olivier. Une courte question, et je laisserai les confrères de Montréal et de la Montérégie y aller de leurs savantes questions. Mon épouse et moi, on lit sur l'environnement depuis une vingtaine d'années, et il y a une question que je me suis toujours posée, puis vous venez d'y répondre aujourd'hui, puis, juste pour ça, là, je vous remercie d'être venus en commission parlementaire, vous avez fait mon éducation sur un point. Ça fait 20 ans que je me pose la question: Est-ce que l'étalement urbain...

Puis, en passant, l'étalement urbain, pour les gens qui nous... pas l'étalement, le zonage vert, qui a finalement un peu ralenti l'étalement urbain alentour des grands centres, c'est une grande oeuvre de René Lévesque, ça. M. Lévesque, il a eu trois, quatre grandes oeuvres dans sa vie: bien sûr, la loi 101, le financement populaire des partis politiques, et il y a eu le zonage vert. Et je reconnais d'emblée que M. Lévesque, il a été un visionnaire quand il a décidé de faire le zonage vert. Une fois ça dit... Mais ceux qui l'ont suivi n'ont pas hérité de cette même volonté d'empêcher que le zonage vert soit empiété constamment. Ça va plus loin que ça. dans le parc du Mont-Orford, il y a un projet de 4 000 condos. Là, ce n'est même plus du zonage vert, c'est dans le milieu d'un parc provincial. Le ministre va rendre sa décision la semaine prochaine, là. Mais enfin, fermons la parenthèse.

Une fois ça dit, à la page 12, ce que j'y apprend aujourd'hui... Puis c'est la question que je me posais depuis toujours: Est-ce que l'étalement urbain, c'est parce qu'il y a plus de monde ou si c'est parce que le monde veut avoir plus de terrain? Et vous y répondez à partir d'une étude qui est extraordinaire. Vous dites: Les études ont démontré que, dans les cas de croissance démographique nulle, ce qui s'applique à 11 villes de l'échantillon, l'étalement urbain s'est accru néanmoins de 26 %, alors qu'il n'y avait pas d'augmentation de population. Ce qui est le cas du Québec, c'est probablement le cas de la ville de Montréal.

Moi, j'aimerais ça vous entendre, parce que je ne vois pas, au-delà des grands discours, dans ce gouvernement, une volonté d'arrêter l'étalement urbain. Et le cas du Mont-Orford, la semaine prochaine, va être le plus beau cas qu'on va voir: non seulement on va

étaler en urbanité de Magog, mais on est après bâtir ça dans le milieu d'un parc provincial. J'aimerais ça vous entendre sur l'étalement urbain, moi.

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Dauphin (Claude): Oui, merci, M. le député, M. le Président. Alors, je vais débiter, puis mes collègues pourront renchérir s'ils le veulent bien.

Alors, c'est sûr que, pour une autorité organisatrice de transport comme la Société de transport de Montréal, d'organiser un bon système de transport en commun là où il y a de la densité, c'est évidemment beaucoup plus facile que d'organiser un système de transport en commun où il n'y en a pas. Si, dans l'ouest de Montréal, on a, possiblement, un moins bon système de transport en commun, en termes d'efficacité, c'est un peu par rapport à ça. Alors, nous, ce qu'on dit, c'est qu'on ne veut pas partir en guerre avec les banlieues, sauf qu'il y a moyen de bien densifier les banlieues en ayant des infrastructures de transport qui puissent s'accommoder.

Alors, on fait référence aussi, à un moment donné, là, au développement en sauts-de-mouton. Alors, si vous avez une région urbanisée et puis la suivante, elle est, je ne sais pas, moi, à 45 km, c'est évident que ça va être extrêmement difficile d'organiser un bon régime, un bon système de transport en commun. Et c'est la même chose au niveau des infrastructures routières, hein? À ce moment-là, vous avez la distance et puis vous êtes pratiquement obligé, si vous n'avez pas un bon système de transport en commun, d'utiliser une automobile, de consommer de plus en plus d'essence, puis de construire des ponts, de plus en plus de ponts.

Alors, le message qu'on veut donner, nous, c'est que, si on peut réduire ou limiter l'étalement urbain, c'est beaucoup plus facile pour nous d'organiser un bon système de transport en commun, et ça s'applique également en ce qui concerne les infrastructures routières. Je ne sais pas si mes collègues veulent ajouter quelque chose là-dessus. Ça va?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Merci, M. le Président. Je salue mon président d'arrondissement et mon prédécesseur dans le comté de Marquette, M. Dauphin, ainsi que les gens qui vous accompagnent. Vous faites un plaidoyer éloquent bien sûr pour le transport en commun sur le territoire de la ville de Montréal. Vous évoquez certaines recommandations en ce qui concerne le rapport Bernard: le financement équitable des infrastructures, d'encourager et de supporter financièrement les initiatives technologiques.

Vous faites référence également à des mesures coercitives nécessaires pour favoriser le transport modal de l'automobile vers le transport en commun. Je me demandais si vous pourriez élaborer davantage là-dessus, parce qu'une des problématiques, comme vous le savez, c'est le comportement, les habitudes des automobilistes, qui sont très fidèles à leur mode de transport. De les amener à changer pour favoriser le transport en commun, là il y a un défi important pour

toute administration. Je me demandais si vous pourriez élaborer là-dessus puis nous éclairer davantage sur des stratégies qui pourraient influencer les automobilistes dans leur choix de moyen de transport pour leurs déplacements.

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Dauphin (Claude): Alors, merci, M. le député, M. le Président. Alors, c'est évident qu'un des principaux bénéficiaires d'un bon système de transport en commun, c'est l'automobiliste. Alors, c'est pour ça que, nous, on croit important que l'automobiliste, qui y contribue déjà, bien, il pourrait y contribuer davantage. De prôner des augmentations de taxes sur l'essence, par les temps qui courent, alors que le prix du litre varie de 0,10 \$ à chaque jour, c'est sûr que c'est assez difficile politiquement, sauf que ça va se stabiliser un jour. On sait qu'il y a actuellement 0,015 \$ du litre, dans notre région en tous les cas, qui va au transport en commun, mais nous, on croit, évidemment lorsque ça va se stabiliser, qu'on pourrait augmenter davantage cette source de revenus là pour le gouvernement, ou pour la CMM si on applique le rapport Bernard, pour nous permettre d'investir davantage dans le transport en commun, autant dans les immobilisations du transport en commun, que l'on énumérait tantôt, que dans l'exploitation du transport en commun.

Vous savez que le gouvernement du Québec s'est désengagé de l'exploitation du transport en commun en 1992 — et je ne suis pas fier de ça, j'y étais à ce moment-là, j'étais membre du gouvernement. Alors, évidemment, les villes ont dû compenser à ce moment-là pour la perte de revenus des sociétés de transport. Mais évidemment, là, les villes, on voit qu'elles ont diminué leur contribution, même si la ville de Montréal est à 249 millions en 2003. Alors, ça nous prend des nouvelles sources de financement.

C'est pour ça que les mesures incitatives dont l'on parlait tantôt, exemple, permettre de déduire la carte mensuelle sur le rapport d'impôts d'un individu, ou permettre aux sociétés, comme le propose le rapport Bernard, justement, de déduire 125 % des cartes mensuelles que l'on offrirait aux employés et de taxer les avantages d'un stationnement pour ceux qui vont travailler avec leur automobile, seraient évidemment pour nous des moyens d'encourager davantage le transport en commun.

On parle aussi des frais d'immatriculation, M. Bernard propose d'augmenter les frais d'immatriculation. Nous, on a fait un «focus group» à la STM l'été passé, et puis, sur 80 personnes qui étaient volontaires à ce «focus group» là, personne savait qu'il payait 30 \$ de droits d'immatriculation par année. Alors, à notre avis, il y a de l'espace aussi là-dessus. Alors, il n'y a pas différentes façons de nous aider à avoir un meilleur financement. Alors, les façons, on en a parlé tantôt. Le stationnement, c'est la même chose, on pourrait, nous à la ville de Montréal, utiliser le stationnement dans le centre-ville pour dissuader les navetteurs à venir travailler le matin et retourner le soir avec leur véhicule automobile.

Alors, ce sont toutes sortes de moyens qu'on peut envisager et qu'il va falloir, comme société,

envisager. Si nous sommes sérieux avec les accords de Kyoto, il va falloir faire des choix dont certains vont sûrement trouver difficile... mais, nous, on est convaincu qu'il va falloir faire ces choix-là et nous sommes prêts à aider n'importe quel gouvernement qui va vouloir s'orienter dans ces choix-là.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. Dauphin. Mme la députée de La Pinière.

Mme Houda-Pepin: Merci beaucoup, M. le Président. Alors, à mon tour, je vous salue, M. Dauphin, et les gens qui vous accompagnent. Vous avez dit tantôt qu'il fallait identifier les banlieues en y développant des infrastructures de transport en commun. J'ai eu l'occasion de vous rencontrer, il y a quelque temps, sur le dossier du système léger sur rail, puisque ça implique aussi le territoire de Montréal, et également de rencontrer le nouveau maire, M. Tremblay, là-dessus. À ce moment-là, vous m'avez assurée de votre appui à ce projet. Et on a vu l'AMT tantôt qui nous a assurés qu'elle travaille là-dessus de façon très, très rigoureuse et que c'est un projet viable et réalisable. Est-ce que vous êtes toujours sur la même longueur d'onde? Vous suivez, je suis persuadée, comme aussi responsable du dossier transport, ce qui se passe dans la grande région de Montréal. Est-ce que ce projet-là est toujours sur votre écran radar? Est-ce qu'il est toujours prioritaire? Est-ce que vous y voyez toujours un intérêt? Ça, c'est le premier volet de ma question.

● (11 h 50) ●

Le deuxième volet, puisqu'on n'a pas beaucoup de temps, vous avez souligné l'importance des sociétés de transport dans l'atteinte des objectifs de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Est-ce que vous en avez fait un bilan? Par exemple, pour les trois sociétés de transport, Laval, Montréal et Longueuil, est-ce qu'il y a des réalisations marquantes? Est-ce qu'il y a une société qui est plus exemplaire que l'autre? Quel est le bilan que vous en faites?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Dauphin.

M. Dauphin (Claude): Merci, Mme la députée, M. le Président. Alors, sur votre première question relativement au SLR A10, j'ai eu l'occasion, avec mes deux chapeaux, autant au nom de la ville de Montréal que comme président de la Société de transport de Montréal, de présenter deux mémoires à la commission Nicolet, et les deux mémoires évidemment étaient dans le même sens. Dans un premier temps, nous ne voulons pas d'autre pont reliant la Rive-Sud à Montréal, pour les raisons énumérées tantôt. Là, on trouve que Montréal est suffisamment congestionné, hein? On est saturé de véhicules automobiles. Ça nuit en plus de cela au transport en commun de surface. Plus il y a d'autos, plus le transport en commun de surface a de la difficulté. Alors, pour nous, c'est clair: pas d'autre pont.

Deuxièmement, tout projet ou toute proposition d'améliorer le transport en commun entre la Rive-Sud et Montréal, la même chose entre Laval et Montréal, sera encouragé autant par la ville de Montréal que par la Société de transport de Montréal. Alors, je suis sur la

même longueur d'onde qu'à l'époque où nous avons parlé du SLR A10. D'ailleurs, je suis membre du conseil d'administration aussi de l'Agence métropolitaine de transport. Nous avons deux personnes à la STM à temps plein qui travaillent sur le dossier du SLR A10. Alors, on suit ça avec beaucoup, beaucoup d'intérêt, ce dossier-là.

Deuxièmement, concernant les sociétés de transport et les gaz à effet de serre, est-ce que nous avons une compilation, tout ça? possiblement, mais je vais demander à M. Olivier, également, encore une fois, de répondre à cette question-là.

Le Président (M. Pinard): M. Olivier.

M. Olivier (Robert): M. le Président, effectivement, il n'y a pas une compilation exhaustive qui existe, si ce n'est que l'ensemble des sociétés de transport au Québec, sous l'égide de la STM, qui ont fait des achats regroupés d'autobus, on a depuis fort longtemps mis la barre beaucoup plus haute que celle qui présentement était dévolue dans les règles et standards, donc quand on a acheté les nouveaux autobus munis de moteurs Cummins, on est déjà nettement plus performants que l'on devrait l'être. Et je pense qu'on est déjà en train de faire le pas pour se préparer pour être encore beaucoup plus performants, pour atteindre les standards de Clean Air Act, américains ou autres. On n'attendra pas de se le faire imposer, on va encore prendre les devants. Ça, vous pouvez être assurés que les sociétés de transport au Québec, et ce n'est pas seulement dans la région de Montréal, mais c'est à l'ensemble du Québec, elles sont à ce niveau-là.

Evidemment, la STM a aussi peut-être un peu l'avantage, de par sa taille, de pouvoir justement mettre des programmes de l'avant et d'être un leader, dans le sens d'aller de ce côté-là. C'est pour ça que le projet biodiésel nous tient à coeur. On avait déjà, auparavant, essayé le gaz naturel, on avait essayé d'autres choses. On cherche la solution, disons-le, peut-être miracle. Et on croit beaucoup, beaucoup aux autobus hybrides. Et d'ailleurs, on a l'intention d'aller de l'avant de ce côté-là. Donc, on va revenir frapper à la porte, effectivement, des gouvernements pour avoir un support pour au moins étudier à fond, avec un vrai essai de ces genres d'autobus là, pour améliorer justement les gaz à effet de serre.

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, merci, M. Dauphin, Mme Gauthier et M. Olivier, de votre présentation et des échanges que vous avez eus avec les membres de la commission. Et j'inviterais maintenant la ville de Montréal, M. Alan DeSousa, Mme Chantal Gagnon et M. Jacques Cordeau, de bien vouloir s'approcher, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous souhaite la plus cordiale des bienvenues, M. DeSousa, Mme Gagnon ainsi que M. Jacques Cordeau. Alors, vous avez 15 minutes de présentation, et par la suite il y aura un échange avec les membres de cette commission. Alors, monsieur, nous vous écoutons.

Ville de Montréal

M. DeSousa (Alan): Bonjour, M. le Président. Merci pour l'invitation. Et à vous-mêmes, M. le ministre, et mesdames et messieurs qui sont membres de cette commission, merci pour cette occasion. Je suis accompagné par, à ma gauche, Mme Chantal Gagnon, qui est directrice de l'environnement avec la ville de Montréal, et, à droite, M. Jacques Cordeau, qui est le président fondateur du comité d'environnement du Syndicat des cols bleus regroupés de la ville de Montréal.

M. le Président, au nom du maire de Montréal, M. Gérald Tremblay, des membres de notre comité exécutif, dont vous avez eu l'occasion d'avoir la contribution de notre collègue M. Dauphin, je remercie les membres de la commission ainsi que le ministre de nous accorder cette occasion d'exprimer nos commentaires sur la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto au Québec.

Je présume que les membres de la commission ont eu l'occasion de lire le bref mémoire que la ville de Montréal a présenté et je me concentrerai donc sur quelques-uns de ces éléments: premièrement, l'importance de l'enjeu de Kyoto pour Montréal; les actions passées témoignant d'un engagement déjà bien assumé; troisièmement, le défi sur lequel nous entendons concentrer nos efforts; quatrièmement, une initiative de sensibilisation qui s'appelle *Si j'roule pas, j'coupe le moteur* — je laisse ça à M. Cordeau de parler sur cette question — et, finalement, nos espoirs en matière de financement.

La ville de Montréal est consciente des impacts environnementaux, économiques et sociaux qui peuvent résulter de changements climatiques. Ils ont été documentés par de nombreuses études scientifiques. Le fait que Montréal soit situé sur une île le rend plus particulièrement vulnérable à toute perturbation climatique majeure. Montréal n'a pas le choix, il est la métropole du Québec, il est le noyau économique et démographique: la quantité de gaz à effet de serre émise sur son territoire par les citoyens, les industries, les commerces, les institutions et par la ville elle-même contribue pour environ 25 % du bilan québécois d'émissions de gaz à effet de serre. La ville de Montréal doit donc participer, de façon dynamique, à la mise en oeuvre du Plan du Canada sur les changements climatiques et à celui que mettra en place le gouvernement du Québec pour contribuer à atteindre les objectifs qui sont établis et que nous partageons sans réserve.

La ville de Montréal compte déjà plusieurs réalisations à son actif. En 1996, Montréal s'était inscrit au programme ÉcoGESTe, un programme que le gouvernement du Québec avait instauré pour encourager et répertorier les initiatives volontaires prises pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Deux autres municipalités de l'île de Montréal, à l'époque, soit l'ancienne ville de Lachine et l'ancienne ville de Montréal-Est, ont fait de même au cours de la dernière décennie dans cette optique-là et qui a donné des résultats très significatifs. Cet engagement a notamment permis d'établir que l'ex-ville de Montréal a déjà réduit d'environ 15 %, par rapport à 1990, la quantité de gaz à

effet de serre générés par ses propres activités. Les réductions les plus importantes ont été obtenues par une réduction du combustible fossile utilisé dans le chauffage des immeubles, par la baisse de consommation de carburants par la flotte automobile de la ville et par l'introduction de la collecte sélective, qui a permis de réduire les volumes de matières résiduelles à éliminer. Moins d'enfouissement signifie moins de méthane produit dans les lieux d'enfouissement sanitaire.

Dans le même ordre d'idées, le plus important de ces sites d'enfouissement, celui de l'ex-carrière Miron, devenu le Complexe environnemental de Saint-Michel, la ville de Montréal a installé, au début des années quatre-vingt-dix, un système de captage de biogaz. Un partenariat privé produit de l'électricité à partir du méthane récupéré, et la réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi obtenue est de l'ordre de 1 million de tonnes par année en équivalent de CO₂. Cela constitue la principale initiative de réduction de gaz à effet de serre de la ville de Montréal.

● (12 heures) ●

La possibilité mentionnée dans le Plan du Canada de considérer le captage de biogaz comme pouvant être monnayé comme droit échangeable de réduction d'émissions de CO₂ pourrait s'avérer un grand intérêt budgétaire pour la ville de Montréal. Les sommes qu'elle pourrait en retirer seront, je puis l'assurer, consacrées à multiplier les efforts de réduction directe de ses propres émissions. Les anciennes municipalités de Lachine et de Montréal-Est ont pour leur part mené des actions analogues, ce qui leur a permis de réduire elles aussi leurs émissions de gaz à effet de serre. Dans le cas de Lachine, la mesure de cette réduction était de l'ordre de 10 % toujours par rapport à 1990.

La ratification de Kyoto que nous avons appelée de tous nos voeux tant au conseil municipal de Montréal qu'au conseil de la communauté métropolitaine de Montréal et que j'avais réitérée au nom de Montréal au Sommet de Johannesburg l'automne passé nous ramène toutefois au devoir qu'il nous faut compléter. La nouvelle ville de Montréal doit développer à la grandeur de son territoire, en concertation avec l'ensemble de ses arrondissements, un plan global de réduction de gaz à effet de serre. Cela signifie se doter des outils permettant d'estimer le plus précisément possible les réductions obtenues par chacune des anciennes municipalités de l'île depuis 1990. Nous avons actuellement un bilan partiel, mais, en même temps, on avait l'intention cette année de mettre en place un outil d'évaluation, de compilation et d'enregistrement de données liées à la mise en application du Plan du Canada relatif à nos propres activités. Éventuellement, la ville de Montréal pourrait accepter certains mandats complémentaires, notamment celui de surveillance et le contrôle d'émissions de gaz à effet de serre d'origine industrielle. L'expertise héritée de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal en matière de suivi de la qualité de l'air et du contrôle des eaux usées est un gage de la compétence de nos équipes techniques et scientifiques à assumer des mandats de cette nature.

Chose certaine, dans la forme actuelle, le contenu du Plan du Canada sur les changements climatiques interpelle la ville de Montréal dans plusieurs de ses

champs de compétence, qu'on pense aux enjeux suivants — vous avez déjà entendu dans la présentation précédente: l'amélioration des systèmes de transport en commun, l'utilisation de biodiésel par les autobus; la mise en place des modes alternatifs de transport; le développement du réseau de nos pistes cyclables et nos sentiers pédestres; de l'ajout des espaces verts dans le milieu urbain à la ville de Montréal; la plantation d'arbres envisagés comme puits de carbone; la rénovation écoénergétique des immeubles qu'on avait déjà commencée; et le réacheminement des déchets et l'amélioration de la circulation de marchandises.

On comprend aisément qu'il y a plusieurs défis à relever qui exigent des investissements importants en termes d'énergie et d'argent. Comme je le disais plus tôt, la ville de Montréal souscrit à toutes les orientations qui sont énoncées dans le Plan du Canada et qui s'énoncent à l'échelle québécoise, et elle s'attend d'agir dans les dossiers évoqués précédemment, mais pas seulement eux. Bien d'autres dossiers municipaux ont un impact sur les gaz à effet de serre. Je pense, par exemple, au réaménagement des infrastructures de transport. Pas question, par exemple, de précipiter des travaux d'infrastructure urbaine là où les analyses ont cours quant à l'implantation possible d'un système de déplacement léger sur rail, SLR, pour le transport en commun en milieu urbain.

Il y a un autre champ d'intervention qu'il ne faut pas négliger et dans lequel la ville se reconnaît une responsabilité, c'est celui de l'éducation et la sensibilisation des citoyens aux efforts à consentir dans leur vie quotidienne pour contribuer de leurs petits gestes à l'atteinte de nos nobles objectifs. Je vous donne quelques exemples: baisser le thermostat d'un ou deux degrés dans la maison; gérer les matières résiduelles dans le respect des trois R: réduire à la source, réutiliser et recycler, sans oublier de composter chaque fois que c'est possible ses propres matières putrescibles; consommer intelligemment en écartant les aérosols, par exemple; et développer des bonnes habitudes comme automobiliste, en particulier ne pas conduire brusquement, respecter les limites de vitesse et couper son moteur en situation d'arrêt.

Sur le dernier point, la ville de Montréal, en partenariat avec le Syndicat des employés cols bleus, a réalisé, en 2001 et 2002, un programme novateur directement relié au thème de la réduction des gaz à effet de serre et qui repose sur l'éducation et la sensibilisation de nos propres employés à l'importance de tels petits gestes: *Si j'roule pas, j'coupe le moteur*. J'ai demandé au président fondateur du comité environnement du Syndicat des cols bleus regroupés de Montréal, M. Jacques Cordeau, de m'accompagner ici afin de témoigner de cette expérience. En fait, unique qui, comme le constatez, pourrait être reproduite un peu partout dans le milieu municipal et institutionnel à Québec. M. Cordeau.

M. Cordeau (Jacques): Merci. C'est ça, je suis Jacques Cordeau, président fondateur du comité de l'environnement du Syndicat des cols bleus regroupés de Montréal depuis 1989. Et on vous avait envoyé un mémoire. Le numéro de référence, c'est 5M, si jamais vous voulez aller y voir de plus près. Et je remercie mes

confrères du comité, Ronald Boiron et Serge Bourgon, qui m'ont permis d'accompagner la ville de Montréal pour faire part du témoignage de notre intervention au niveau des gaz à effet de serre. Et je veux aussi remercier la ville de Montréal qui nous donne une partie de son temps de mémoire pour vous présenter le projet.

Donc, peut-être que vous ne le savez pas, mais les villes sur la planète ne représentent que 2 % du territoire, et ces villes-là ensemble émettent 78 % de tous les gaz à effet de serre. Ce que vous savez déjà, c'est qu'au Québec le transport constitue 38 % d'émissions, Montréal, 45 %, et donc il faut agir en ce sens et rapidement. Ce que vous ne savez peut-être pas, c'est qu'en 1999 les données qu'on a à la ville de Montréal, juste pour notre parc de camions et d'autos, on a émis, en 1999, 27 000 tonnes de CO₂ dans nos propres opérations. Et ceux qui sont visuels là, ce que ça veut dire, c'est à peu près 14 millions de mètres cubes de CO₂ à Montréal. Et on parle juste du CO₂, on ne parle pas de tous les autres gaz qui causent le smog urbain ou les pluies acides, etc.

Donc, on a fait, au fil des années depuis 1989, beaucoup de démarches auprès de notre employeur pour amener ce programme-là. On a réussi à le mettre sur pied en 2000. On a commencé la formation en 2001. Donc, en un an et demi, on a rejoint 1 500 chauffeurs opérateurs à la ville de Montréal pour les inciter à fermer le moteur autant que faire se peut, et là où c'est intéressant, c'est une formation de trois heures où le temps nous permet d'expliquer aux employés de quoi il en est, c'est quoi, l'effet de serre, c'est quoi, le smog urbain et comment on peut éviter d'y participer avec nos appareils au travail.

Donc, nous, on a fait l'estimé que, ne serait-ce qu'une heure de ralenti inutile par jour de réduit sur à peine 200 jours par année, multiplié par quatre litres à l'heure de diesel, d'essence puis au ralenti, on peut aller chercher un minimum de 3 300 tonnes de CO₂ sans effort, facilement, de réduction, et, pour la ville de Montréal, ce qui est intéressant, ça pourrait représenter des économies de 1,3 million de dollars. Ne serait-ce qu'une heure par jour de ralenti inutile sur à peine 200 jours. Donc, il y a un effort à faire dans ce domaine-là.

Et l'autre point intéressant aussi dans la formation, c'est compte tenu qu'on explique tous les tenants et les aboutissants de l'effet de serre, on aborde aussi des questions politiques, économiques, chimiques, et vous serez étonnés d'apprendre que les gens à qui on a donné la formation se demandaient: Oui, mais c'est tellement épeurant, ce que vous nous dites, l'effet de serre et les conséquences, pourquoi nos gouvernements n'agissent pas? Mais il y a un an, on était à mille lieues de penser que Québec pourrait s'engager dans un plan concret là-dessus.

Donc, ce que je viens vous dire un peu comme témoignage, c'est que nos employés, souvent, on pense que les gouvernements ont peur de prendre le taureau par les cornes; ils voient une masse de conducteurs au Québec avec qui on ne peut presque pas discipliner, vous avez peur de prendre souvent des mesures fiscales ou autres. Moi, je peux vous garantir, dans le vécu que j'ai auprès des 1 500 employés qui ont eu la formation, les gens sont prêts, à partir du moment où tu as compris c'est quoi, l'effet de serre, le smog urbain, les gens sont

prêts à embarquer, à subir même certaines mesures coercitives et même ils les ont demandées dans les cours.

J'aimerais terminer, si j'ai du temps, avec la recommandation et une petite primeur. Notre recommandation, ce qu'on souhaite avec l'exemple qui est vécu actuellement à la ville de Montréal, on recommande que Québec implante la formation obligatoire auprès des responsables de parcs automobiles et de camions au Québec contre le ralenti inutile, en y impliquant les syndicats locaux ou les représentants des travailleurs dans toutes les entreprises gouvernementales, municipales, industrielles, institutionnelles et commerciales. Avec tout ce monde-là ensemble au Québec, je pense qu'on pourrait réduire d'une façon incroyablement les gaz à effet de serre.

● (12 h 10) ●

J'avais amené certains des outils qu'on utilise dans la formation. Il y a des vidéos, il y a des acétates, il y a un petit guide de formation, il y a un tee-shirt — je pourrai vous le donner par la suite — il y a même un porte-clés avec le thème *Si j'roule pas, j'coupe le moteur*. J'en ai amené suffisamment pour la commission, si ça vous intéresse. Et la petite primeur que je veux vous donner, je l'ai apprise hier, on est partenaires avec le Jour de la Terre, le 22 avril. Ils vont reprendre notre thème *Si j'roule pas, j'coupe le moteur*, et une des porte-parole sera la comédienne Caroline Néron. Alors, merci.

Le Président (M. Pinard): Bravo! Et, sans plus tarder, nous allons procéder...

M. DeSousa (Alan): ...juste un... si je peux faire un dernier ajout...

Le Président (M. Pinard): Très rapidement, M. le président.

M. DeSousa (Alan): Très rapidement. C'est plutôt dans le contexte budgétaire qu'on connaît que le financement des programmes municipaux de réduction. Il faut reconnaître qu'on a un défi important à relever puis, dans ce contexte-là, j'insiste qu'à la conclusion de cette présentation, c'est absolument nécessaire que les municipalités d'avoient un accès facile et efficace aux divers programmes que le gouvernement doit mettre en place, soit au niveau fédéral ou provincial. Je pense que, nous, il y a une volonté politique d'agir, on l'a déjà montré par les gestes qu'on avait posés dans le passé, mais je pense qu'on a beaucoup de travail encore à faire, et puis on veut collaborer avec un désir de donner des résultats pour la population.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le président. M. le ministre.

M. Boisclair: Bien, M. DeSousa, madame, monsieur, soyez les bienvenus. Je pense que les membres de la commission sont impressionnés par les efforts de formation de la ville de Montréal, de la sensibilisation aussi auprès de ses employés. Je me souviens de ces titres dans un quotidien bien lu de Montréal où on faisait état justement des problèmes qui

se posaient à la ville de Montréal, où des gens très longtemps laissaient tourner les moteurs alors qu'ils étaient parfois à dîner ou à prendre une pause. Je comprends que cette époque est révolue, qu'elle est derrière nous et que l'administration a pris les mesures nécessaires, voire même, m'a-t-on dit, des mesures contraignantes pour s'assurer du respect des meilleurs préceptes environnementaux. Je vous en félicite, M. DeSousa. J'aurai l'occasion de voir dans mon quartier comment tout cela va se passer.

Je veux aussi vous dire que nos partenaires municipaux auront un rôle important à jouer dans l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto. Vous êtes inscrits à EcoGESte, vous nous avez fait la démonstration qu'il était possible pour votre administration d'atteindre des réductions, je pense, près de 5 %?

Une voix: 15 %.

M. Boisclair: 15 %! C'est encore... C'est 15 % à la ville de Montréal, donc c'est significatif. Et je pense que la ville de Montréal peut, à cet égard, exercer un leadership certain pour que d'autres municipalités emboîtent le pas.

Ceci étant dit, il y a des questions dures qui se posent aux administrations municipales, celle du transport en commun a été discutée tout à l'heure. Le gouvernement du Québec est interpellé aussi par des gens de la banlieue. Et je voudrais d'abord vous poser une question: Quelle est l'appréciation de la l'administration municipale sur le prolongement de la 25?

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. DeSousa (Alan): C'est une question qui a été bien... une bonne question. Je pense qu'il y a plusieurs opinions sur ça et puis je pense que notre administration n'a pas encore fourni une réponse finale. Je pense que, dans un certain sens, il y avait des arrondissements qui sont près de... disons, dans l'est qui ont l'intérêt peut-être pour leur développement, puis je pense que c'est à nous à s'assurer que dans notre développement, dans nos gestes on pourra s'assurer que, eux, ils peuvent atteindre tous ces niveaux de développement, comme vous avez cité tantôt, M. le ministre, par les infrastructures qu'on va mettre en place, pour minimiser ou même éliminer les autres infrastructures comme la 25. Donc, je pense qu'on a du travail à faire. On travaille étroitement avec nos collègues autour d'un comité exécutif dans les arrondissements. Mais aussi au niveau de la CMM, il y a une décision qui doit être prise.

M. Boisclair: Est-ce que le dossier de la 25 sera traité à la CMM?

M. DeSousa (Alan): Ça, c'est une question qu'on est en train de discuter. Sûrement que la ville de Montréal a un rôle à jouer au niveau de la CMM, et, à ce moment-là, je pense qu'il y a des discussions qu'on fait avec nos partenaires.

M. Boisclair: À quel moment cette discussion est prévue à la Communauté métropolitaine?

M. DeSousa (Alan): On a déjà commencé. La CMM avait mis en place un comité pour faire une évaluation avec les divers intervenants comme le MTQ, etc., sur ce comité pour avoir des informations techniques. La ville de Montréal aussi, tout récemment — dans le mois de novembre, si ma mémoire est bonne — avait créé un comité technique pour évaluer l'impact de cette autoroute pour Montréal, si jamais c'était construit pour avoir l'impact technique. Ces deux comités travaillent encore pour avoir toute l'information, puis notre espoir qu'on va avoir une réponse rapidement.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Boisclair: Mais, au-delà des informations techniques sur le projet, est-ce que vous avez une opinion sur la priorité qu'il faudrait donner sur cet investissement public? Est-ce que cette possibilité d'investissement vous apparaît comme un investissement prioritaire ou si, compte tenu des besoins nombreux quant aux infrastructures sur l'île, vous identifiez d'autres priorités?

M. DeSousa (Alan): Bien, M. le ministre, ça va sans dire qu'il y a beaucoup d'autres infrastructures sur l'île de Montréal qui nous intéressent. Le dossier de Notre-Dame, c'est un dossier important pour nous, le dossier pour l'autoroute 40, le rond-point de l'Acadie et tout ça, cette partie-là, c'est important. L'aspect Cavendish, c'est un dossier, un autre important et, finalement, aussi de s'assurer dans l'est de Montréal et puis aussi dans l'ouest où il y avait un projet prévu avant les fusions pour diverses routes. Il faut concentrer comment on peut offrir les mesures de transport en commun. Donc, je pense que, dans ces endroits-là, on avait eu des contacts avec les autres partenaires dont l'AMT et nos services de la STM pour voir par quelle façon on peut privilégier le transport en commun et même, à la dernière étape, prioriser des routes, mais sur l'île de Montréal.

M. Boisclair: Est-ce que votre administration a déposé un mémoire à M. Nicolet ou si c'est l'administration précédente qui avait déposé un mémoire au groupe Nicolet sur une nouvelle liaison Montréal—Rive-Sud?

M. DeSousa (Alan): Sur une nouvelle?

M. Boisclair: Sur la liaison Montréal—Rive-Sud. Est-ce que c'est votre administration qui avait déposé un mémoire ou c'est l'administration précédente?

M. DeSousa (Alan): Je pense que mon collègue, M. Dauphin, a été présent aux diverses audiences...

M. Boisclair: À la commission Nicolet.

M. DeSousa (Alan): ...les audiences Nicolet, et puis il avait posé des choses.

M. Boisclair: Et votre opinion sur cette question?

M. DeSousa (Alan): Encore, je pense qu'il y a beaucoup d'autres façons de le faire. Je pense qu'il y a les autres solutions qui ont été amenées par l'AMT. Je pense qu'il y a des projets de SLR qui sont intéressants. Je pense qu'on doit privilégier les autres moyens avant qu'on envisage d'autres autoroutes ou d'autres ponts.

M. Boisclair: Est-ce que vous êtes un... La ville est un utilisateur important des programmes d'infrastructure. Est-ce que vous seriez favorable à ce que, dans la gestion des priorités des projets retenus dans les programmes d'infrastructure, nous retenions un critère qui soit celui de l'impact sur la réduction des gaz à effet de serre? En somme, est-ce que la question des gaz à effet de serre devrait faire partie d'une évaluation systémique des projets majeurs que nous sommes appelés à étudier et à commenter ou, dans certains cas, à approuver au gouvernement du Québec? Est-ce que vous avez une opinion sur cette question? Et est-ce que la ville s'est elle-même posé cette question dans les grilles d'analyse qu'elle retient pour prendre des décisions d'investissement? Comment, de façon systémique, allez-vous gérer donc dans votre administration la question des gaz à effet de serre?

Le Président (M. Pinard): M. DeSousa.

M. DeSousa (Alan): Oui. Particulièrement sur cette question, dans le Sommet de Montréal, il y avait eu, à plusieurs reprises... soulevé la nécessité d'avoir une gestion intégrée. Donc, je pense que, dans cette optique-là, on avait déjà des étapes qui ont été mises en place pour tous les dossiers de l'infrastructure qu'il y a sur le plan de l'urbanisme, sur le plan de la construction des infrastructures routières, sur l'aspect du développement durable. Il y a une intégration et une cohérence dans notre prise de décision. Et, M. le ministre, tout en s'inspirant dans le Sommet mais aussi par la nécessité de faire le développement dans un contexte de développement durable, on prévoit bientôt annoncer quelque chose pour avoir un plan de développement durable pour Montréal. C'est un projet qu'on travaille actuellement et ça viendra sur le tapis bientôt avec nos autres partenaires dans le coeur de Montréal et aussi le CRD de Montréal. Donc, la ville de Montréal avait l'intention de jouer un rôle de leadership dans ce dossier, d'avoir intégré tous les éléments dans nos analyses pour les grandes infrastructures. Et, dans ce contexte-là, votre commentaire est intéressant, mais on avait inclus les représentations de la CMM pour que la CMM puisse s'inspirer des efforts qu'on va faire dans le plan de développement durable.

M. Boisclair: Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci. M. le député d'Orford.

M. Benoit: Oui. Alors, M. DeSousa, Chantal Gagnon et M. Cordeau, merci d'être ici aujourd'hui. Je vais poser les questions à M. Cordeau, du monde syndical, et je laisserai à mes confrères de la région de Montréal... peut-être de s'adresser à la ville de Montréal.

● (12 h 20) ●

M. Cordeau, je suis très impressionné de voir votre action et celle de votre syndicat. Je sais que vous avez fondé le comité d'environnement au Syndicat des cols bleus de Montréal. On aura Roger Valois, un peu plus tard cet après-midi, de la CSN, et j'ai amené les documents qui sont absolument extraordinaires de la CSN qui ont été produits il y a quelque temps.

Je ne sais pas si vous réalisez, mais il y a un parallèle puis je veux le faire parce que c'est tellement flagrant. Le Parti libéral a sorti son programme en environnement vendredi, et il nous fera plaisir de vous en donner des copies, c'est sur le site Internet, et nous, tout notre programme, on fait un lien direct entre l'environnement et la santé. On est convaincu maintenant là, puis je suis convaincu depuis longtemps, mais, là, là, notre formation politique, elle est convaincue que le lien, il est tellement direct, et je vois que, dans votre document, bien avant nous, vous l'avez écrit. Mais ce qui me fascine, c'est qu'avant que le parlement dise aux chauffeurs de ministres ici, aux limousines, d'arrêter leurs limousines dans la cour l'hiver ou devant un restaurant l'été pour l'air conditionné, vous, déjà, en 2001, vous aviez demandé à vos gens de le faire, puis vous économisez 260 000 \$ par année. Moi, je trouve ça extraordinaire et, encore une fois, là, c'est le vrai monde qui va donner l'exemple, et c'est tout à votre honneur. C'est seulement il y a quelques semaines que le ministre a écrit ici pour dire: Il faudrait arrêter ça, grâce d'ailleurs à l'opposition qui en a fait la demande.

Alors, une fois ça dit...

Des voix: ...

M. Benoit: ...une fois ça dit... À la période des questions, les faits sont là, les faits sont là. L'opposition a posé la question et soudainement, le lendemain, il y avait une lettre qui s'était imprimée, là.

M. le président, quand vous allez voir vos membres, vous ou Roger Valois, puis que vous leur dites: Aïe! le casque, tu vas éteindre ton auto, là, c'est quoi la réaction de ce monde-là? Est-ce qu'il vous dit: Aïe! bâdre pas avec ça là, ou est-ce que les gens... Moi, j'ai toujours pensé que les gens, ils ne demandaient que ça. Fondamentalement, les gens sont environnementalistes. Ils sont bons, ils sont honnêtes, ils sont fondamentalement bons et ils veulent améliorer leur sort. C'est quoi, la réaction des gens quand vous leur parlez de ça, de Kyoto, puis fermer l'auto puis, bon, etc?

Le Président (M. Pinard): M. Cordeau.

M. Cordeau (Jacques): Oui. C'est facile à répondre. Comme je vous ai dit tantôt, c'est sûr que, si un camion est en marche puis je cogne dans la vivre puis le gars ne me connaît pas puis je l'engueule, ça ne fonctionnera pas. Donc, nous, on a dit: La meilleure façon, c'est de s'adresser aux gens, chez nous, de bonne volonté, et de la bonne volonté, il y en a. Et c'est pour ça qu'on a dit: On va faire un programme qui va être tellement complet que tous et chacun va y trouver son compte dans ça. Que ce soit au niveau de la santé, au niveau du smog urbain, au niveau de l'effet de serre, on leur a expliqué tous les tenants et les aboutissants avec vidéos, acétates. À partir de ce moment-là, la prise de

conscience dans le cours de trois heures est telle que les gens sont tous prêts à embarquer puis à faire les sacrifices qu'il faut, à changer les comportements, à vendre leur 4x4 s'il faut. Il y en a qui voulaient tout vendre leur Bombardier, leur moto. On a dit: Non, ne vendez pas tout ça à quelqu'un qui n'a pas eu la sensibilisation. Il va continuer à polluer avec l'appareil. Vous, vous êtes conséquents, vous êtes conscients. Donc, vous allez utiliser plus judicieusement votre appareil.

Donc, de la bonne volonté, il y en a mur-à-mur. Il s'agit de... C'est pour ça que c'était important que ce soit une démarche syndicale, parce qu'on connaît la sensibilité de notre monde. On sait à quel niveau les prendre puis jusqu'où on peut aller avec eux, puis ça a été le garant du succès. Si le message était venu de l'employeur à l'employé, c'est rare que ça, ça fonctionne de haut en bas, mais à partir du moment où... La démarche, en plus, elle a été proprement syndicale. Depuis 1990 qu'on fait la démarche là-dessus. Imaginez le tonnage de CO2 qu'on aurait sauvé depuis qu'on mène les démarches là-dessus! Enfin, ça a abouti. Faisons-le. Et, c'est ça. Je veux vous dire que les gens qu'on aborde, on les aborde poliment puis on s'adresse à leur intelligence et à leur bonne foi, et c'est pour ça que ça fonctionne.

M. Benoit: Je vous félicite encore, c'est... Bravo, hein!

M. Cordeau (Jacques): Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, je céderai maintenant la parole au député de Marquette. M. le député.

M. Ouimet: Merci, M. le Président. M. DeSousa, Mme Gagnon, M. Cordeau, je vous souhaite la bienvenue. Moi, je voudrais adresser quelques questions à M. DeSousa en ce qui concerne la dimension financière, le contexte budgétaire de la ville de Montréal, parce que vous y faites beaucoup référence dans votre mémoire. Votre conclusion... vous, je pense, laissez entendre que votre contribution ne pourrait être significative au niveau de la réduction des gaz à effet de serre si la ville de Montréal n'a pas accès rapidement, facilement, de façon efficace aux programmes de financement public. Est-ce à dire que, sans un accès rapide, direct, efficace, la contribution serait à peu près inexistante? J'aimerais juste que vous précisez votre pensée. Je suis convaincu que ce n'est pas de cette façon-là qu'on devrait l'interpréter, mais c'est ce que ça me laisse croire lorsque je lis la conclusion.

M. DeSousa (Alan): Je pense que, M. le Président, pour répondre à cette question, il y a une volonté politique d'agir. Je pense que, nous, on avait passé des résolutions par notre conseil. Je suis allé personnellement à Johannesburg pour vraiment pousser ce dossier; c'est un dossier que notre administration et moi-même personnellement, on tient à coeur. Et je pense que non seulement c'est des gestes qu'on avait posés cette année, mais je pense que, dans les anciennes villes, nonobstant qu'il n'y avait pas eu des programmes

de support gouvernemental, la ville a déjà démontré un intérêt par les gestes concrets qu'ils ont posés.

Je pense qu'on ne peut pas rester juste sur les acquis du passé. Ça vous donne que nous avons des intentions positives, on avait l'intention, la volonté d'agir. Mais je pense que, si on va réussir, s'ils vont atteindre les niveaux de réussite qui sont prévus dans les plans canadien et québécois qu'on doit atteindre sur une période de temps, ça nécessitera un investissement, ça nécessitera une implication beaucoup plus concertée.

Parce que les villes sont... les villes et, dans ce cas, la ville de Montréal, c'est où ça se passe. C'est nous qui devons vivre avec les impacts du smog, c'est nous qui devons vivre avec les impacts de pollution. Donc, je pense que, nous, on est très près de notre population soit la ville de Montréal ou par les arrondissements. Et on travaille très étroitement avec les divers acteurs, divers partenaires dans notre milieu.

Donc, notwithstanding que ça va être souhaitable que tous les plans vont être faits au niveau national, c'est très important que, si le gouvernement veut livrer la marchandise, ça passe par les villes. Et puis je pense qu'ils vont trouver que, la ville de Montréal, c'est un partenaire fiable et qui est un partenaire qui va livrer la marchandise.

Mais il y aura des montants, il y a déjà des montants qui sont annoncés dans les divers plans au niveau fédéral et provincial. Je pense que nous avons l'intention de s'en servir, de ces argents-là, pour rapidement mettre en place les mécanismes par lesquels on peut réussir.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Deuxième et dernière question concernant le captage des biogaz. Le Plan du Canada y fait référence, ouvre la porte à une certaine forme de redevances. Vous avez votre expérience au niveau de l'ex-carrière Miron. Pourriez-vous élaborer davantage sur ce que ça pourrait représenter pour l'administration de la ville de Montréal en termes de retombées financières, si on ouvrait davantage le volet qui est proposé?

M. DeSousa (Alan): Je n'ai pas les chiffres exacts aujourd'hui sur le quantum, mais je pense qu'on avait réalisé rapidement qu'il y avait, entre guillemets, une certaine ressource qui existe. C'est étrange mais il faut qu'on revoit notre façon de penser. Mais, dans ce contexte-là, on a été approché par une compagnie puis la ville s'est entendu que oui c'était nécessaire de mettre en place un système de captage pour les biogaz, tout en sachant que cette ressource, entre guillemets, n'existera pas pour des années.

Je pense que déjà on voit que, dans la réhabilitation qu'on fait à la carrière Miron, on commence d'avoir une certaine baisse. Mais c'était prévu dans le contrat, c'était prévu avec la compagnie. Et puis, quand la compagnie a fait les investissements, ils ont tenu compte de l'investissement qu'il faudrait faire pour le retour d'investissements qu'il attendait, visant un certain épuisement de ce biogaz.

Donc, je pense qu'il y a une expertise qui est développée là-bas, une expertise... non seulement

l'expertise, mais l'innovation qui a été faite dans ce contexte-là. Et c'est à nous comme ville d'essayer de voir comment est-ce qu'ils vont exporter cette expertise-là. Nous, on ne sera pas la seule; il y aura beaucoup d'autres endroits sur le territoire du Québec et dans le monde où il y aura un besoin de cette expertise-là. Étant donné qu'on a été pionnier dans ce domaine-là, on est aussi bien de faire de l'«averaging», de prendre l'avantage de cette expertise qui a été faite.

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme la députée de La Pinière, maintenant.

Mme Houda-Pepin: Merci beaucoup, M. le Président. Alors, M. DeSousa, Mme Gagnon, M. Cordeau, bienvenue. Merci pour votre mémoire. Ce qui m'a frappée à la lecture de votre mémoire — c'est un mémoire assez court, de cinq pages — c'est que vous faites l'état de la situation de ce que la ville a fait, les projets, les expériences, ce qui est très instructif, mais, finalement, on ne voit pas votre vision d'avenir par rapport au Protocole de Kyoto. Est-ce qu'il y a une raison pourquoi vous ne vous êtes par prononcés par rapport aux objectifs de Kyoto? Et ce que vous entendez faire pour aider finalement le Québec à atteindre ses objectifs, ça, c'est une unité de logement.

● (12 h 30) ●

Et nous avons entendu des groupes qui sont venus nous dire qu'un des lieux où il faut agir, c'est au niveau de l'habitation, justement, en favorisant des mesures d'efficacité énergétique et en favorisant aussi l'éducation des locataires. Est-ce qu'il y a quelque chose qui est prévu particulièrement, puisque, M. DeSousa, vous êtes responsable du dossier de l'environnement, est-ce que vous parlez à votre collègue responsable de l'habitation? Est-ce qu'il y a des choses qui sont en marche? Alors, je vous laisserais avec ces deux questions.

M. DeSousa (Alan): O.K. Bien, sur la première question, je pense qu'on avait divulgué certains projets, mais sûrement qu'on est en train de bâtir, comme j'ai dit tantôt à la réponse du ministre Boisclair, on est en train de bâtir un plan de développement durable pour la ville de Montréal.

Je pense que le plan de développement durable est inspiré par la visite que j'ai faite avec la délégation québécoise à Johannesburg l'automne passé. Et l'idée était de commencer la réflexion sur toute la communauté montréalaise. Donc, cette annonce va se faire bientôt et, en même temps, je pense que la ville, dans ce volet-là, va sûrement avoir un impact sur le gaz à effet de serre. Deuxièmement, non... c'est prévu mais ça va être une partie d'un plan à l'ensemble.

Deuxièmement, dans le Sommet de Montréal — comme j'avais dit tantôt — il y avait eu une volonté pour tous les grands projets d'infrastructure, qu'il y aurait une intégration d'approches. Donc, nous, on avait déjà pris ça en considération puis, au tour de notre comité exécutif, avec mon collègue M. Dauphin et avec mes autres collègues en développement économique, M. Bossé, avec M. Prescott à l'habitation, tous les dossiers majeurs sont considérés dans cette optique-là. Et nos services ont eu comme sortant de cette

expérience du Sommet un mandat de voir par quels moyens la ville de Montréal pouvait intégrer l'aspect environnemental, l'aspect de gaz à effet de serre dans les autres services. Donc, je pense qu'on prend cette approche par une approche intégrée et on avait déjà commencé des démarches pour voir, administrativement pas juste politiquement, mais administrativement, comment ça pouvait être réalisée.

Deuxième partie de votre question — et puis je suis content de l'avoir — oui. Suite au retour de Johannesburg, un de mes premiers gestes a été de contacter le service d'habitation et on avait discuté longuement pour voir par quels moyens dans la réalisation du projet de Solidarité 5000, on peut intégrer des principes de développement durable. Je vous avoue que c'est beaucoup large que les gaz à effet de serre. Et nos services ont travaillé avec des comités, avec des consultants, avec les gens du milieu pour voir par quels moyens dans l'utilisation du matériel, dans les... Par exemple, les toilettes, au lieu d'avoir 13 litres, est-ce que on peut avoir les toilettes avec une tank de 6 litres pour réduire la consommation de l'eau? Est-ce que dans les matières qui vont être utilisées, est-ce que ça peut être des matières recyclées? Est-ce qu'il y aura des mesures énergétiques qui vont être prises en considération?

Donc, un plan final a été déposé dans mon bureau, décembre 2002, et on est en train de traduire ça dans un plan d'action où les exigences qui ont été mises — toujours dans le contexte de Solidarité 5000 — les exigences vont commencer à se traduire dans tous les projets qui vont être soumis à la ville de Montréal. Donc, quand quelqu'un va venir avec un projet pour une coop ou avec un HLM ou autre, un des éléments des critères de base — une grille si on peut utiliser ça — vont être utilisés pour évaluer, insister et puis encourager dans leur développement du projet. Donc, ça, c'est déjà fait et puis, si ça vous intéresse, Mme la députée, je peux vous envoyer une copie de ça pour votre information.

Mme Houda-Pepin: Merci beaucoup et merci pour votre réponse, c'est intéressant.

M. DeSousa (Alan): Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. DeSousa, Mme Gagnon, M. Jacques Cordeau, merci infiniment de vous être présentés, de nous avoir produit ce mémoire et d'avoir eu un si bel échange avec les membres de la commission. Merci beaucoup. Je suspends donc nos travaux à cet après-midi, 14 heures, où nous allons débiter avec Transport 2000 Québec.

(Suspension de la séance à 12 h 34)

(Reprise à 14 h 13)

Le Président (M. Pinard): Alors, la commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je vous rappelle que le mandat de la commission est de poursuivre ses auditions publiques dans le cadre de la consultation générale à l'égard de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto au Québec.

Je vous demanderais, ceux qui ont des téléphones cellulaires, de bien vouloir les fermer immédiatement, s'il vous plaît, afin de ne pas nuire au déroulement des travaux de la commission.

J'inviterais immédiatement l'organisme Transport 2000 Québec, qui est représenté par M. Jean Léveillé et M. Normand Parisien, son directeur général, de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

Je vous rappelle que vous avez un temps de parole de 15 minutes pour présenter votre mémoire, et par la suite il y aura un échange avec les membres de la commission, échange qui durera approximativement 30 minutes. Alors, je vous inviterais, M. le président, M. Léveillé, à bien vouloir débiter votre présentation, s'il vous plaît.

Transport 2000 Québec

M. Léveillé (Jean): Oui. Merci, M. le Président. Mon nom, c'est Jean Léveillé, je suis le président du conseil d'administration de l'organisme Transport 2000. Pour présenter notre organisme, nous sommes un organisme sans but lucratif qui est voué entièrement à la défense des droits des usagers des transports en commun au Québec et nous passons une grande partie de notre temps aussi à faire la promotion des transports en commun. Alors, aujourd'hui nous sommes venus ici... D'abord, nous vous remercions de bien vouloir nous recevoir. Nous sommes très préoccupés par justement la façon de faire du gouvernement pour arriver à se conformer aux accords de Kyoto dans ce sens que, si on regarde les statistiques, il y a augmentation constante des gaz à effet de serre et, comme on peut constater aussi au Québec, environ 99 % de l'utilisation des carburants sont faits dans le monde du transport.

Alors, il y a une chose qui est préoccupante aussi, c'est que de plus en plus nous nous sommes rendus compte qu'il y a un désengagement graduel des gouvernements, spécialement le gouvernement du Canada qui n'investit plus dans le service des transports en commun au Canada et que, depuis la réforme Ryan et le fait aussi qu'on a tenté par tous les moyens possibles et impossibles d'arriver au déficit zéro, il y a un désengagement progressif et continué de la part du gouvernement du Québec. Donc, comme nous considérons que la seule façon de diminuer les effets des gaz à effet de serre, ce sont des investissements massifs qui viendraient de la part du gouvernement dans les transports en commun de façon à encourager la population à utiliser les transports en commun et laisser de côté les véhicules personnels, surtout aux heures de pointe.

Alors, ce que je voudrais aujourd'hui, c'est... J'ai mon collègue ici, M. Normand Parisien, qui est un permanent de l'organisme. Normand est directeur général de l'organisme Transport 2000 Québec. Normand a une formation d'économiste, et c'est un personnage qui est plus important au sein de notre organisation, qui est à l'affût de tout développement et de problèmes causés par les embouteillages et les diminutions des investissements dans le transport en commun, et très sensible aux droits des usagers. Alors, sans plus tarder, je vais lui céder la parole. Il va vous

faire un résumé exactement de ce qu'on attend du gouvernement en matière de transport. Alors, Normand.

M. Parisien (Normand): Merci, M. le président du conseil de Transport 2000, M. le Président de la commission et les membres de la commission. Voilà juste...

Bon, avant de commencer, je voudrais mentionner que 99 % des transports fonctionnent aux carburants fossiles. Alors, c'est sûr que ce n'est pas 99 % de la consommation énergie dans les transports, pour ne pas induire cette audience en erreur, afin de bien préciser que c'est 1 % seulement des moyens de transport qui sont alimentés par l'électricité.

Alors, on sait que, d'après les données qui sont disponibles, bon, le Québec fait certainement bonne figure au niveau du contrôle des émissions de gaz à effet de serre puisque — bon, en autant que nous soyons concernés — au niveau des transports, c'est le secteur qui a connu la plus forte progression de 1990 à 2000, c'est-à-dire on est passé de 30 à 34 millions de tonnes. Et notre recommandation auprès de la commission, c'est de réduire de 34 millions de tonnes à 28 millions de tonnes les émissions en provenance du secteur des transports. Bon, 6 millions de tonnes, ça a l'air important par rapport à 34 millions, mais, si on compare au niveau de 1990, qui était une année de sommet du cycle économique, c'est seulement 2 millions de tonnes, puisqu'on passerait de 30 à 28 millions de tonnes.

Et le Québec, par sa situation particulière, peut y parvenir sans trop de difficulté et sans pénaliser les autres secteurs de l'économie québécoise. C'est certain que l'effort est surtout au niveau des changements d'attitude et de comportement dans les transports urbains plus particulièrement, mais il y a une situation qui est plus spécifique au Québec du fait d'une motorisation de la population, une motorisation des ménages qui est inférieure à la moyenne canadienne ou américaine, c'est-à-dire le taux de possession d'automobiles de la population est plus faible qu'ailleurs. C'est pourquoi la population est davantage tributaire de moyens de transport public pour assurer l'ensemble des déplacements et pour participer à l'économie.

● (14 h 20) ●

Il est certain que le Protocole de Kyoto implique, pour le Québec, un certain effort qui interpelle les politiques dans les secteurs où le gouvernement a reconnu sa responsabilité. Les transports font partie de ce secteur d'intervention et, pour nous, il faut certainement repenser le niveau des investissements qui apparaît dans le plan d'action. On parle de 1,5 milliard d'investissements sur une période de 10 ans mais ce ne sera certainement pas suffisant parce que l'infrastructure et le niveau de services actuels permettent à peine de répondre à la demande existante. Et, pour assurer désormais un transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs, ça appelle une révision des politiques actuelles qui passent par des changements de comportements de la population et aussi par des mesures incitatives accrues de la part des gouvernements.

Depuis le milieu des années quatre-vingt-dix, le gouvernement du Québec a exercé un certain leadership au niveau canadien puisque, avec la Colombie-Britannique, il est une des deux seules provinces qui

maintiennent des programmes d'aide au système de transport terrestre et des personnes, et ça a permis de sauver les meubles compte tenu de la détérioration importante au niveau canadien tout au long des années quatre-vingt-dix. Alors, c'est certain qu'on compte beaucoup sur le gouvernement pour qu'il poursuive ce leadership et qu'il ne continue pas de se désengager dans les infrastructures et les services de transport collectif.

Et il y a certainement, de la part de la population, une certaine ouverture. L'association Transport 2000 Québec a été une pionnière dans l'analyse et l'action publique en matière de changements climatiques et de politiques en matière d'émissions de gaz à effet de serre par toutes sortes de campagnes d'éducation depuis 1996 qui nous révèlent, par des évaluations indépendantes et par sondages successifs, que le quart de la population, c'est-à-dire 25 % de la population, en particulier dans la région métropolitaine de Montréal, est prête à modifier ses habitudes de déplacement, est de 10 % certainement et plus ou moins 15 % des gens qui sont probablement en accord avec le fait de changer leurs habitudes de déplacement. Alors, pour nous, il y a certainement un potentiel à ce niveau-là qu'il faut retenir et pour lequel on doit apporter une attention particulière.

On a vu dernièrement que l'industrie québécoise a consenti des efforts importants au niveau du contrôle des émissions dans leurs secteurs respectifs, c'est pourquoi on encourage l'État, le Parlement ou le gouvernement, à continuer de demander des efforts au gouvernement fédéral afin de participer à cet effort que le Québec doit fournir en termes de contrôle des émissions de gaz à effet de serre. Entre 1990 et 2000, il y a eu une hausse de 2 ou 3 % des émissions alors que l'économie s'est accrue de 10 à 12 %. En conséquence, il n'est pas nécessaire de produire plus d'émissions de gaz à effet de serre pour améliorer la performance de l'économie. Par conséquent, il est important de bien cibler les secteurs d'intervention et, pour nous, il y a une possibilité pour les transports de contribuer davantage et de faire en sorte que l'économie ou que la population puisse bénéficier des mesures qui vont être mises en place.

Alors, voilà, M. le Président, l'essentiel de nos propositions qui visent, d'une part, à obtenir une mesure annuelle qui permette de savoir davantage où on s'en va du côté des transports. Alors, il est important que le gouvernement se dote des outils nécessaires pour parvenir à cette lecture, cette analyse dans la progression des efforts, ensuite d'autres mesures incitatives d'investissements accrues dans les transports collectifs par des mesures fiscales évidemment qui permettent à la population de changer de moyens de transport, que ce soit totalement ou partiellement, pour les déplacements quotidiens, et, enfin, d'accroître les mesures de sensibilisation, puisqu'on peut encore faire le plein des mesures incitatives sans avoir même à introduire une réglementation pour régir les comportements des ménages ou de la population. Alors, on préfère davantage passer à la période des questions, si vous avez des questions à cet effet. Alors, merci de votre attention.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, messieurs. Nous procédons immédiatement. Alors, j'inviterais le côté ministériel à bien vouloir démarrer. M. le ministre.

M. Boisclair: Je voudrais remercier nos invités, les remercier de s'être déplacés et de venir partager leur expérience avec nous. D'abord peut-être vous dire: sur le fond des choses, on loge au même endroit, malgré l'utilisation du mot «contradictoire». Je ne pense pas que nous nous retrouvions dans une situation où il faille voir quelque contradiction que ce soit entre un propos et une réalité qui est bien décrite au Québec, qui est celle qu'on est sans doute l'endroit où l'augmentation des gaz à effet de serre est la mieux contrôlée.

L'augmentation des émissions ne provient pas, pour le gros, du secteur industriel, mais, au contraire, les diminutions dans le secteur industriel sont significatives. C'est de l'ordre de 15 % sur une période de référence...

Une voix: Ils ont réduit de 5 %.

M. Boisclair: Je m'excuse, 5 %, une réduction de 5 %. Il y a une augmentation considérable cependant dans le secteur des transports et ce n'est pas tant le... bien, c'est une conséquence de l'augmentation de l'économie. C'est l'augmentation du niveau de vie des gens qui ont des moyens de faire des dépenses qu'ils n'avaient pas les moyens de faire auparavant.

Donc, il n'y a personne qui, ici, plaide qu'il faille éviter des réductions de gaz à effet de serre du fait de l'impact que cela pourrait avoir sur notre économie. Au contraire, d'entrée de jeu, j'ai dit à cette commission que les entreprises comme BP et d'autres avaient non seulement obtenu des réductions de gaz à effet de serre et que c'était faisable — ils en avaient fait la démonstration — mais qu'en plus c'était un gain net pour l'entreprise et, donc, pour l'économie. Donc, sur cette question-là, très certainement au même endroit.

Je prends note de vos commentaires sur les efforts du gouvernement du Québec. J'apprécie que vous reconnaissiez les efforts qui, de façon successive, se sont faits au gouvernement du Québec pour soutenir le transport en commun. Vous l'exprimez de façon très, très explicite dans votre mémoire, même en caractères gras.

La question que je voudrais vous poser est la suivante: Nous examinons des scénarios de réduction de 20 à 25 mégatonnes, dépendant des scénarios qui seront retenus. Mais disons que le scénario à moins six, c'est quelque chose de l'ordre de 25 mégatonnes. Le secteur des transports correspond à peu près à 38 % des émissions québécoises. Est-ce que, de votre point de vue et l'expérience que vous avez, c'est possible d'obtenir des réductions de 10 mégatonnes qui seraient à peu près l'équivalent? 38 % de 25, au pif, c'est 9,5, 10 %? C'est un peu moins de 10. Est-ce que c'est possible d'obtenir ce niveau de réduction dans le secteur des transports ou s'il devra y avoir une compensation par d'autres secteurs ou par des mesures ciblées? En somme, que pensez-vous de la contribution du secteur des transports à la réduction de notre niveau d'émissions et donc, consécutivement, à l'atteinte des objectifs qu'on se fixera?

M. Parisien (Normand): Au niveau du transport, c'est sûr qu'il faut agir à deux volets pour le gouvernement. Il faut une réforme institutionnelle parce qu'on est encore, bon, dans une logique de

développement et de surenchère sur un nombre de projets qui est toujours considérable. Il y a des demandes qui s'exercent auprès des députés de l'Assemblée ou du gouvernement, qui sont sous forme de surenchère de projets dans les différentes circonscriptions ou les différentes régions du Québec. Il est important que le gouvernement effectue des arbitrages judicieux.

M. Boisclair: Vous voulez dire quoi par là?

M. Parisien (Normand): Alors, c'est au niveau de... bon. Sur le plan institutionnel, il est important de donner un mandat clair au ministère des Transports, que c'est lui qui doit être le maître d'oeuvre dans son secteur, de façon importante, du processus de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et l'ensemble des projets doit être évalué à la lumière de ces efforts de réduction plus qu'en termes d'indicateurs de développement régional, par exemple. Et c'est certain qu'il ne faut pas freiner le développement régional; les projets doivent être structurants sur le plan de l'économie et sur le plan de la protection de l'environnement, d'une part.

● (14 h 30) ●

D'autre part, il faut que le ministère des Transports continue de bénéficier des ressources, que ça provienne du trésor public ou des demandes qui vont être exercées par le gouvernement du Québec auprès du gouvernement fédéral, et il faut que le gouvernement du Québec obtienne les ressources suffisantes pour que le ministère des Transports puisse participer de cet effort de réduction. Voilà, c'est à deux niveaux que le gouvernement doit s'engager dans ce processus parce qu'il y a deux phases de réduction importantes et, bon, c'est un processus qui a été observé à l'échelle canadienne. Vu le manque total de leadership des autorités fédérales à ce niveau-là, la plupart des provinces se sont désengagées de leurs responsabilités en transport collectif, d'une part. C'est ce qu'on observé au début des années quatre-vingt-dix.

Au milieu des années quatre-vingt-dix, il y a eu dans cette Assemblée l'adoption de la loi 102 qui a créé l'Agence métropolitaine de transport, et c'est certain que l'AMT est un outil pour permettre au Québec d'atteindre ses objectifs, en particulier dans la grande région métropolitaine de Montréal. Mais il y a eu une autre phase de compressions qui a été très démobilisatrice pour le ministère des Transports, c'est celle de 1996 où, en plus de voir réduire ses crédits, le ministère des Transports a vu complètement passer son budget du transport scolaire au ministère de l'Éducation.

Alors, il est très difficile pour le ministère des Transports d'exercer sa mission au sein du gouvernement, de porteur, de pilote de l'intégration des modes de transport. Et l'intégration, ce n'est pas une fin en soi: c'est un outil pour la politique environnementale du gouvernement. On a pu voir, par exemple, que ce soit aux États-Unis ou en France, des politiques nationales qui ont été adoptées, où on a donné comme mandat au ministère des Transports en France d'intégrer de façon plus efficace les moyens de transport afin de permettre cette réduction globale des émissions. La France a consenti aussi des efforts importants, comme le Québec,

pour mieux obtenir des résultats d'efficacité énergétique. Et, au niveau des États-Unis, le Congrès des États-Unis a adopté en 1992 l'Intermodal Surface Transportation Efficiency Act qui a permis d'introduire le Clean Air Amendment Act dans les politiques de transport. Alors, vous voyez, c'est très important qu'il y ait une concertation interministérielle pour assurer la mise en oeuvre de la politique. Voilà. Est-ce que c'est assez clair, M. le Président, comme justification?

M. Boisclair: Mais votre perception... Je comprends la question du transport scolaire où tout un débat se fait de façon épisodique. Sur cette question, je vais vous dire que je ne suis pas de ceux qui pensent que le transport scolaire fait partie de l'acte pédagogique. L'acte pédagogique, c'est l'argument qui a été évoqué. J'ai participé, moi, à des débats épiques sur ces questions, puis c'était ça, par lui-même, l'argument, c'était celui-là, c'est que ça fait partie de la mission éducative de l'école. Bref, c'est rendu ça à peu près, là. Et finalement — vous connaissez la petite histoire — c'est que, finalement, les commissions scolaires ont accepté de livrer les compressions qu'on estimait, nous, pouvoir faire — et j'oublie le montant exact qui a été livré, mais ça se comptait par dizaines de millions — et ils ont livré ces compressions. Est-ce que le résultat a été au rendez-vous? Je n'ai pas suivi les choses, mais ce débat revient de façon épisodique. Puis je pense que les gens au Québec sont nombreux à souhaiter que le transport scolaire se fasse de façon intégrée puis que les autobus servent à autre chose qu'à déplacer les écoliers, ce qui est essentiel. Les autobus pourraient aussi aider des gens qui sont à la recherche d'emploi à se déplacer vers leur centre local d'emploi. Ces questions sont discutées. Peut-être que la commission pourrait nous faire une recommandation sur cette question, ce serait un beau mandat d'initiative, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Ce serait un beau mandat d'initiative. D'ailleurs, je partage en tous points les vues du ministre.

M. Boisclair: Oui. Donc, je comprends qu'il y a là une situation d'exception, mais, à votre avis, cette idée de conciliation puis d'intégration d'une vision, on n'est pas encore arrivés là. Je croyais que le plan de transport puis les décisions du gouvernement alentour du plan de transport et les priorités qu'il avait identifiées, ma compréhension, c'est qu'elles ont été validées par tous les ministères, qu'il y a là un propos gouvernemental qui va au-delà d'un plan ministériel. Je repense aussi à des documents importants dont celui d'un cadre d'aménagement publié par le ministère des Affaires municipales. Il me semble qu'il y a là une cohérence qui apparaît entre le monde municipal, les questions d'aménagement, le gouvernement du Québec et ses ministères, en particulier le ministère des Transports, le ministère de l'Environnement. Quels sont les indicateurs qui vous laissent croire qu'on n'a pas ce niveau de concertation?

M. Parisien (Normand): Oui. Bon, la concertation, à ce niveau-là, elle est certainement plus importante que ce qu'on trouve dans d'autres provinces

canadiennes, M. le Président, parce que, dès 1992, il y a un décret qui a été adopté pour faire mention que le gouvernement reconnaît sa responsabilité dans des secteurs qui sont sous sa juridiction. Mais c'est certain que ce qui nous porte à croire que ce n'est pas suffisant, c'est la tendance au niveau des émissions de bioxyde de carbone, parce qu'au niveau... Compte tenu de la motorisation de la population québécoise, ce n'est pas normal qu'il y ait une hausse aussi importante des émissions dans le secteur des transports par rapport aux autres secteurs d'activité, M. le Président.

M. Boisclair: Votre opinion sur le développement des réseaux de transport est le prolongement de certains réseaux sur les couronnes nord et sud et leur impact sur l'étalement urbain. Moi, j'ai assisté à des discussions avec des militants de groupes environnementaux qui, par exemple, avec force s'opposaient au prolongement de la ligne jaune de Longueuil vers, par exemple, Édouard-Montpetit ou plus loin, prétendant que, à cause des impacts sur la valeur du parc immobilier et la spéculation qui va s'ensuivre, on risque de travailler à l'extension du périmètre urbain et voyaient un lien direct entre le prolongement des lignes de transport et la problématique de développement urbain. Je ne dis pas que c'est là mon opinion, mais c'est une question qui est soulevée. Comment tranchez-vous cette question, si c'est possible de le faire, de façon claire?

Le Président (M. Pinard): Rapidement, M. Parisien.

M. Parisien (Normand): Bien, ce n'est pas difficile, M. le Président, c'est que, en 1997, l'opinion de l'association était à l'effet que les prolongements du métro, c'est une époque qui est terminée pour nous. En termes de métro souterrain, il faut certainement limiter les prolongements dans l'île de Montréal, puisqu'il y a des besoins importants qui dépassent déjà les investissements qui sont prévus. Il y a 1,8 milliard de financement qui est nécessaire seulement pour prolonger la durée de vie utile des infrastructures et des équipements du métro. Donc, c'est certain que juste pour... C'est comme: il faut maintenir la maison en état avant de construire des annexes, vous comprenez. Et c'est sûr que, pour nous, il faut prioriser l'expansion du réseau de transport collectif à l'extérieur de l'île de Montréal surtout au niveau des trains de banlieue qui sont moins gourmands en infrastructures, donc moins coûteux pour le gouvernement.

Le Président (M. Pinard): M. le député d'Orford.

M. Benoit: Messieurs, merci d'être ici, MM. Léveillé et Parisien. Finalement, vous représentez les usagers des transports en commun, surtout de la région de Montréal. C'est ce que je crois comprendre. Première question — puis vous serez les seuls, je pense, qui vont représenter les usagers, alors on va vous poser des questions un peu plus simples, là: Le consommateur, celui qui est pris dans la gadoche puis dans le banc de neige, là, qu'est-ce qu'il veut, lui, pour prendre son auto?

Hier, on a appris du CRE de Montréal qu'il y a 1,3 million voitures par jour qui passent sur les ponts plus un autre million d'autos dans la ville de Montréal et puis que le parc de voitures au Québec, c'est à peu près 4 millions; donc, sur le 4, il y en a 2 qui sont dans la ville de Montréal. C'est bien des autos, ça, là, sur une petite île. D'ailleurs, on se demande pourquoi elle flotte, des fois, cette île-là, mais, en tout cas, bref, on passe à d'autre chose. Le consommateur... Je vois, par exemple, les stationnements sur le long de l'autoroute des Cantons-de-l'Est. Et qu'est-ce qui fait que le consommateur ou le citoyen — on appelle-le comme vous voudrez — va décider un bon jour de prendre le service plutôt que de ne pas le prendre, le service. Je comprends que, quand tous les lundis matin j'entends à la radio qu'il y a une heure et demie d'attente sur le pont, ça doit être une motivation de finir par prendre le service de transport, mais ça, c'est une mauvaise raison pour laquelle il va le faire. Quelles sont les bonnes raisons qui vont faire qu'il va décider de prendre le transport en commun?

M. Parisien (Normand): Là-dessus, la meilleure personne pour répondre, c'est notre président parce que, il y a quatre ou cinq ans, il a décidé de laisser sa voiture à la maison et de ne plus traverser les ponts pour aller travailler. Alors, qu'est-ce qui l'a motivé à faire ça? Il va pouvoir très bien répondre à ça.

● (14 h 40) ●

M. Léveillé (Jean): Bien, écoutez, oui, effectivement, je suis quand même, je pense, un bon exemple d'un utilisateur convaincu des transports en commun. Écoutez, pour vous faire une histoire courte, j'habite Sainte-Thérèse-De Blainville et ce matin même j'ai mis deux heures pour aller chercher mon collègue dans le nord de la ville de Montréal, dans le quartier Ahuntsic, et d'en sortir pour venir prendre la 40. Et, quand je vis des expériences comme ça, M. le Président, ça me rend encore plus convaincu.

Pour répondre à la question du député de Shefford, c'est que ce que les gens attendent, c'est un service adéquat, un service ponctuel, un service confortable et un service aussi qui permet des économies. Alors, actuellement là, dans les faits, c'est que, je pense, compte tenu des coûts de transport, on fait nettement une économie en utilisant les transports en commun. Qu'est-ce qui empêche les automobilistes de faire le saut dans les transports en commun? C'est justement peut-être aussi le manque d'investissement dû... c'est-à-dire, le manque de services dû à un manque d'investissement de la part de l'État. On parle des trains de banlieue qui, on ne s'en cache pas, autour de Montréal, là, depuis quelques années, ont connu une croissance incroyable, et la preuve réside dans justement l'utilisation qu'en font les gens des couronnes autour de Montréal, de ces trains de banlieue là, que les gens veulent voyager, comme je disais, d'une façon ponctuelle. Ils veulent voyager confortablement. Écoutez, assis dans sa voiture, on n'est pas, quand même, inconfortable, mais on perd un temps fou, on brûle de l'essence, on consomme de l'essence inutilement, tandis qu'un train de banlieue, en moyenne, chaque fois qu'il en rentre un à Montréal, il véhicule environ 1 000 à 1 200 personnes. Et ici, on a fait des études, et, aux heures de pointe, sur

les autoroutes entourant Montréal, il y a une moyenne de 1,2 passager par voiture. Alors, on peut dire qu'à chaque fois qu'un train arrive d'une banlieue vers Montréal, on enlève environ 800 voitures sur les ponts et les autoroutes.

Mais, de ce fait, on a, depuis justement la création de l'Agence métropolitaine, pu noter une chose, comme mon collègue vous disait tantôt, c'est une nette croissance. C'est-à-dire on a stoppé d'abord l'érosion des utilisateurs des transports en commun vers leur véhicule personnel. On note une croissance dans l'achalandage des transports en commun, mais, parallèlement à ça, on note quand même une croissance de l'utilisation des voitures. Alors, ce qui arrive, c'est qu'au lieu, à notre humble point de vue, d'essayer de faciliter, dans un sens, la vie des automobilistes aux heures de pointe autour de Montréal en élargissant les autoroutes, en construisant des ponts, c'est qu'il faudrait investir ces mêmes sommes d'argent là... Et ça, je veux qu'on comprenne bien là qu'on n'est pas des anti-automobilistes, on n'est pas, comme mon collègue se plaît à dire, des ayatollahs du transport en commun, mais il s'agit qu'on ait un bon service autoroutier autour de Montréal. On comprend qu'il faut des investissements pour l'entretenir, mais, au niveau du développement, je pense que là, assez, c'est assez. Et je pense qu'il faut maintenant, si on veut rencontrer les accords de Kyoto, faire en sorte, dans les prochaines années, que la grosse partie du budget du ministère des Transports aille dans les investissements et du développement du transport en commun.

M. Benoit: Bon. À la page 6 de votre mémoire, vous dites en quelque part: Le déclin marqué de Toronto à ce niveau constitue un exemple frappant. Est-ce que vous parlez du transport en commun quand vous dites ça? Parce qu'il y a des gens, ce matin, dans l'Agence métropolitaine de transport, qui, eux, ont rendu un hommage... Ils disent textuellement: L'exemple à suivre, Toronto, réputée pour son développement urbain dans la périphérie immédiate de Toronto. Et là j'essaie de comprendre. Ce que vous essayez de nous dire puis ce que la Communauté urbaine — qui avait, en passant, un mémoire absolument extraordinaire là, à peu près le seul où on s'est entendus ici, le ministre et moi, aujourd'hui — est-ce que vous nous dites que finalement Toronto a perdu du terrain puis, nous, on en a gagné en transport en commun?

Une voix: C'est un bon début.

M. Parisien (Normand): Mais ce qui est arrivé, c'est que l'écart s'est rétréci entre Montréal et Toronto. Je me souviens, au début des années quatre-vingt-dix, on regardait Toronto avec une certaine envie parce qu'ils avaient une performance remarquable du réseau de transport. Puis il faut dire que, bon, avant même la fusion des municipalités de l'île de Montréal, il y avait ce qu'on appelait Metro Toronto, qui était très intégré là-bas. Ça a permis d'intégrer les politiques d'aménagement et de transport plus facilement. Sauf que Toronto a perdu beaucoup de terrain dans les années quatre-vingt-dix, de sorte qu'on envie peut-être un peu moins ce qui se passe là-bas. On a décidé d'augmenter

beaucoup les tarifs du transport en commun et ça a entraîné une baisse de 20 % de l'utilisation du réseau de transport collectif à Toronto. Et il faut dire que le gouvernement Harris, qui a pratiqué une politique brutale de désengagement total, ce n'est pas seulement au niveau des services ou de l'exploitation, mais même au niveau des infrastructures, le gouvernement de l'Ontario a fait une erreur grave en 1998: il s'est désengagé complètement du réseau de transport métropolitain à Toronto, ce qui a réduit la part d'utilisation et ce qui a, en même temps, amené une baisse de 20 % de la fréquentation puis un chaos total au niveau des transports. Donc, voilà, M. le Président.

M. Benoit: Merci.

Le Président (M. Pinard): Mme la députée de La Pinière, s'il vous plaît.

Mme Houda-Pepin: Merci, M. le Président. Alors, M. Léveillé, M. Parisien, bienvenue. Merci pour votre mémoire. Nous avons entendu la présidente et le représentant de l'AMT avant vous et j'ai eu un échange avec eux sur la pertinence d'un système léger sur rails comme système de transport moderne, efficace, qui répond à un certain nombre de paramètres et d'avantages pour les contribuables, pour les citoyens, sachant que le pont Champlain est le pont le plus achalandé au Canada. Je voudrais vous entendre là-dessus. Est-ce que la formule de SLR est quelque chose que vous considérez également comme étant viable?

M. Parisien (Normand): Oui. Bon, pour ce qui est de l'île de Montréal, c'est sûr que c'est une opportunité intéressante. Avec les problèmes qui ont été rencontrés sur le boulevard Pie IX, on a vu que cette voie réservée qui a été implantée en 1990 a connu un franc succès, puisqu'il y a eu 120 millions de passagers en 12 ans sur cette artère-là. Alors, c'est certain que, avec ce niveau d'utilisation qui est même supérieur au train Montréal—Deux-Montagnes, il pourrait certainement y avoir un métro de surface sur l'axe du boulevard Pie IX, qui pourrait non seulement améliorer les déplacements des passagers, mais peut-être améliorer toutes la trame urbaine là, l'environnement du secteur, au niveau du boulevard Pie IX.

Mme Houda-Pepin: Tout à fait.

M. Parisien (Normand): Il y a aussi peut-être d'autres tronçons. Ce qui est envisagé, ce qui est à l'étude du moins, c'est l'axe du Parc. Et, bon, vous savez vous-même, là, pour... disons que c'est en amont ou en aval du pont Champlain, c'est selon le cas, mais, s'il y avait un système léger sur rails bien intégré au réseau de transport existant, ça pourrait donner une bonne performance.

Mme Houda-Pepin: Formidable. Merci beaucoup. J'ai bien compris que vous parliez du pont Champlain et non du pont Pie IX. Mais c'est juste une précision.

M. Parisien (Normand): J'ai dit «le pont»...

Mme Houda-Pepin: Ce n'est pas grave.

M. Parisien (Normand): Je n'ai pas dit «le pont Champlain»? Bon, c'est le pont Champlain, oui. Excusez.

Mme Houda-Pepin: D'accord. À la page 7, vous faites une recommandation que je trouve pour ma part fort pertinente, à la page 7, en bas: «Que le BAPE ait le mandat d'inclure les objectifs de réduction des GES dans l'évaluation des impacts environnementaux des projets qui lui sont soumis dans le secteur des transports.» Est-ce que vous pouvez élaborer davantage pourquoi vous voulez que ce soit le BAPE qui soit l'instance qui aurait justement ce mandat-là? Est-ce que vous voulez que ce soit une sorte de critère obligatoire que tous les projets de transport puissent être regardés à travers le critère du Protocole de Kyoto?

M. Parisien (Normand): Oui, ça devrait être inclus à cette étape-là. Mais il y a un examen préalable qui est assuré par d'autres ministères en amont, c'est-à-dire le ministère de l'Environnement et le ministère des Transports, qui doivent échanger de l'information sur les impacts des nouveaux projets d'infrastructures, quels qu'ils soient. Bon, c'est sûr que c'est un mandat par défaut que le BAPE exerce vis-à-vis du gouvernement parce que ça permet de préserver l'indépendance du processus décisionnel vis-à-vis de l'ensemble des promoteurs. C'est seulement une police d'assurance pour la population parce que, si le travail est bien fait en amont, c'est certain que, par la suite, on souhaite éminemment qu'il demeure inutile. Alors, si le travail est déjà fait auparavant, ce n'est peut-être pas nécessaire mais c'est une...

● (14 h 50) ●

Mme Houda-Pepin: Je trouve quand même l'idée intéressante. Également, à la page 8 de votre mémoire, vous revenez sur une recommandation qui nous a été soumise par d'autres groupes, qui est celle de soutenir une campagne de sensibilisation du public sauf que, vous, vous allez un peu plus dans les précisions et vous dites qu'il faut que ce soit mené par les organismes non gouvernementaux, que cette campagne de sensibilisation soit, en fin de compte, menée par les ONG parce que vous faites plus confiance aux ONG dans leur efficacité de rejoindre les publics cibles.

M. Parisien (Normand): Bien, c'est le message qu'on reçoit de l'ensemble des sondages d'opinion. C'est surtout à cet effet-là. Bon. Parfois, vous savez, il y a un certain cynisme de la population qui, bon, n'est pas toujours justifiable, à notre avis. Mais les gens ont une certaine méfiance envers le gouvernement et, par les sondages, on nous dit que le partenariat est souvent vu d'un bon oeil par la population. Alors, c'est pourquoi que ce genre... On parle souvent d'alliances stratégiques entre le secteur public et le secteur privé, vous savez, M. le Président. Alors, ici, il s'agit d'alliances stratégiques entre le gouvernement et puis la société civile. Alors, voilà pour la considération de Mme la députée. Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. Léveillé. Merci, M. Parisien. Nous avons été très

heureux de vous accueillir à cette commission, et vous avez enrichi les membres de la commission avec les échanges et votre mémoire. Merci beaucoup.

Et j'inviterais immédiatement l'Union des municipalités du Québec, qui est représentée par M. le maire Lapointe, Mme Cloutier ainsi que M. Sormany, de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Alors la plus cordiale des bienvenues à cette commission de l'environnement sur l'application du Protocole de Kyoto au Québec. Alors, M. le maire Denis Lapointe.

Union des municipalités du Québec (UMQ)

M. Lapointe (Denis): Oui, le maire Denis Lapointe de Salaberry-de-Valleyfield et aussi, dans les temps libres, président de la commission permanente de l'environnement de l'Union des municipalités du Québec.

Le Président (M. Pinard): Et vous êtes accompagné par Mme Marieke Cloutier.

M. Lapointe (Denis): De Mme Marieke Cloutier, qui conseillère aux politiques, responsable des dossiers environnementaux à l'Union des municipalités.

Le Président (M. Pinard): Une cordiale bienvenue, madame, monsieur. Alors, vous avez 15 minutes, M. le maire, pour présenter votre mémoire, et par la suite il y aura un échange avec les membres de cette commission.

M. Lapointe (Denis): Alors, M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs de la commission, l'UMQ apprécie que le ministre à l'Environnement et à l'Eau ait demandé à l'Assemblée nationale du Québec de tenir des audiences publiques sur la mise en oeuvre au Québec du Protocole de Kyoto. Nous vous remercions de nous donner l'opportunité de présenter nos commentaires.

Par ailleurs, nous soulignons le fait que, étant donné le court délai accordé à la préparation de ce mémoire, il ne nous est pas possible présentement de fournir à la commission des transports et de l'environnement une analyse approfondie de la question. Cependant, la voix du monde municipal devant être entendue sur les enjeux qui découlent des changements climatiques, nous avons décidé de transmettre aux audiences le sommaire de notre proposition.

Avec ses quelque 230 membres comptant pour plus de 6 millions de citoyens et gérant plus de 90 % des budgets municipaux, l'Union des municipalités du Québec représente le monde municipal dans toute sa diversité. Couvrant près de 75 % du territoire municipalisé au Québec, son poids et sa légitimité lui permettent d'intervenir dans les débats public au nom de plus 80 % de la population québécoise.

Depuis sa fondation en 1919, l'Union prend part à tous les débats et joue un rôle de premier plan dans la défense des municipalités et de leurs citoyens. Par son

action, elle favorise la reconnaissance réelle de l'autonomie politique et financière des municipalités québécoises. Elle appuie et supporte ses membres en intercédant en leur nom, en les tenant informés sur les développements de la scène municipale et en leur donnant la possibilité d'influencer ensemble le cours des décisions, dans le meilleur intérêt des citoyens.

L'Union se veut également un carrefour de la réflexion municipale québécoise et favorise à cette fin la formation des élus municipaux et la diffusion de l'information notamment par le biais de son site Internet, de son bulletin *Info Express*, de sa revue *URBA* et de ses assises annuelles. L'Union des municipalités du Québec est également un agent privilégié de communication entre les gouvernements et les municipalités.

Enfin, reflétant en cela l'évolution de la pensée et de l'action municipale des dernières années, l'Union mène à bien divers mandats de services auprès de ses membres, favorisant ainsi une saine gestion des deniers publics.

Les changements climatiques, le réchauffement de la planète et le bouleversement du climat font désormais partie des sujets d'actualité tant au niveau local qu'international. Les impacts de ces phénomènes climatiques influenceront les politiques, les plans et les programmes des gouvernements, l'économie, les différents secteurs de la société et la notion même de la qualité de vie. Dans la foulée des événements, le 17 novembre 2002 est une date qui passera à l'histoire. En effet, le Canada a remis la résolution officielle qui appuie la ratification du Protocole de Kyoto aux Nations unies. En vertu de ce Protocole, le Canada s'engage à réduire de 6 % ses émissions de gaz à effet de serre par rapport à leur niveau de 1990, et ce, sur une période de cinq ans allant de l'an 2008 à l'an 2012. Le gouvernement du Canada en est à la phase de diffusion de son Plan du Canada sur les changements climatiques sous le thème *Respecter nos engagements ensemble*.

Les municipalités se retrouvent sur la ligne de front lorsque les catastrophes vraisemblablement reliées au réchauffement de la planète se produisent. Qu'on se rappelle les inondations du Saguenay en 1996 ou la tempête de verglas en 1998. Ce sont des événements extrêmes où les municipalités ont été durement touchées, impliquées et interpellées dans la mise en oeuvre des mesures d'urgence. L'Union des municipalités du Québec et l'ensemble des municipalités québécoises sont directement concernées par les efforts de réduction des gaz à effet de serre. D'ailleurs, l'Union a reconnu que les municipalités peuvent et doivent jouer un rôle dans les enjeux reliés aux changements climatiques. Une résolution du conseil d'administration de l'Union des municipalités sur le thème de la responsabilité municipale face à la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto a été adoptée lors de notre congrès annuel en mai 2001.

Dans le même ordre d'idées, l'Union des municipalités du Québec a souscrit aux grands principes énoncés dans le plan d'action du gouvernement du Québec, principes visant à préserver les acquis et à obtenir des réductions additionnelles des grands émetteurs et à infléchir la courbe ascendante des émissions liées aux transports. L'Union des municipalités du Québec a également participé à plusieurs tribunes

faisant la promotion de la ratification du Protocole de Kyoto.

Les municipalités et la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto. Afin d'atteindre les objectifs du Protocole, le Plan du Canada sur les changements climatiques expose cinq instruments précis, soit: des investissements dans l'innovation et la technologie, des investissements dans les infrastructures, un fonds de partenariat, des engagements contractuels et l'échange de droits d'émissions par l'industrie, des mesures ciblées. À notre avis, les outils économiques utilisés à l'intérieur de ces instruments constituent une avenue prometteuse d'intégration des externalités — coûts sociaux et environnementaux, des impacts des activités anthropiques — aux coûts de production d'un bien ou d'un service. Ces instruments agissent indirectement sur les agents économiques en utilisant les mécanismes de marché comme le prix. Ils encouragent l'innovation et un coût global moins élevé en vue d'atteindre un objectif. L'expertise et les ressources financières provenant du fonds de partenariat proposé par le gouvernement du Canada devront être réparties équitablement dans les différents secteurs. À cet effet, une portion des fonds devront être dédiés aux projets mis de l'avant par les municipalités.

Sur le plan canadien, l'agriculture, la foresterie et les lieux d'enfouissement constituent des domaines potentiels où des nouvelles activités de réduction des émissions et d'accroissement de puits de carbone représentent des crédits de compensation potentiels dans un système de droits d'émissions intérieur. À cet égard, les municipalités ont un rôle à jouer, notamment en ce qui concerne la récupération et la valorisation des biogaz des sites d'enfouissement. Les municipalités souhaitent participer à la réduction des gaz à effet de serre afin de contribuer au développement viable et durable des collectivités locales en intervenant au niveau de la qualité de l'air, de l'aménagement du territoire — circonscrire l'étalement urbain — de la protection des espaces verts, de la sécurité civile et de l'efficacité des infrastructures et de ses équipements roulants nombreux. De fait, le leadership local au niveau des changements climatiques est essentiel à l'atteinte des objectifs de Kyoto.

● (15 heures) ●

Les municipalités québécoises doivent avoir l'opportunité d'utiliser ces différents instruments du plan afin de rencontrer les objectifs de réduction des émissions qui leur seront attribués par le gouvernement du Québec. À cet égard, des programmes et des projets spéciaux doivent être mis sur pied dans le but d'encourager, d'une part, l'intégration de la gestion environnementale dans les activités municipales comme la gestion du parc de véhicules, de l'eau potable et des eaux usées, la gestion de la demande en transport par le transport en commun et le covoiturage, l'efficacité énergétique des bâtiments et des équipements municipaux — l'adoption du Code du bâtiment, entre autres — le renouvellement et l'entretien des infrastructures municipales, la gestion des déchets, la réduction et la valorisation des émissions générées par les sites d'enfouissement sanitaire et d'autres sites jugés non conformes, l'aménagement et l'urbanisme qui suivent les principes du développement durable comme le zonage

et l'émission de permis qui favorisent la création de parcs écoindustriels et le développement d'un secteur résidentiel respectueux de l'environnement, la production des espaces verts, enfin.

Tel que le mentionne le Plan sur les changements climatiques, le Protocole de Kyoto crée un nouveau marché international et un nouveau produit de base mondial: les permis d'émissions internationaux. Ce marché est en plein essor et s'élargit à chaque jour davantage. Le système de permis échangeables peut se développer à plusieurs niveaux: international, national et même local. Les municipalités désirent être partie prenante de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto principalement en ce qui concerne l'allocation initiale potentielle des permis afin de détenir la possibilité de participer au système de permis échangeables. Ces derniers peuvent être considérés dans d'autres champs d'application que les changements climatiques comme en approvisionnement de l'eau, en pollution agricole, en gestion des matières résiduelles.

Les municipalités devraient avoir la possibilité d'intervenir sur le marché québécois ou le marché canadien intérieur des permis échangeables. En effet, celles qui auront atteint leur objectif de réduction pourront ainsi participer à l'échange de permis comme tout autre intervenant du secteur industriel et des PME. Ceci constituera un des leviers incitant les administrations municipales à l'écologisation de leurs opérations sans toutefois que cette mesure ne devienne un droit de polluer.

L'UMQ poursuivra son implication dans le dossier des changements climatiques comme en font état son projet de gaz à effet de serre- municipalités, ses interventions à la Régie de l'énergie en matière d'efficacité énergétique et les activités de la commission de l'Union des municipalités du Québec sur l'environnement. Rappelons que le but du projet GES-municipalités est d'établir un portrait des sources d'émissions des GES générés par les municipalités et de proposer des plans stratégiques en visant la réduction par l'adoption de mesures et de technologies dites sans regret. De plus, grâce à un partenariat avec le Bureau d'enregistrement des mesures volontaires sur les changements climatiques du Québec, les municipalités qui participent au projet GES-municipalités peuvent adhérer au programme ÉcoGESTe. Un partenariat similaire avec la Fédération canadienne des municipalités permet également aux municipalités de s'inscrire au programme Partenaires dans la protection du climat. L'Union des municipalités du Québec poursuivra ses efforts de sensibilisation et continuera de soutenir les municipalités en faisant la promotion des initiatives québécoises, canadiennes et internationales, comme le Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques, de Partenaires pour la protection du climat et le Conseil international sur les initiatives écologiques locales.

En conclusion, de par son rôle social et économique, le milieu municipal est dans une position privilégiée pour agir et influencer le comportement des citoyens envers ces problématiques. Le secteur municipal québécois est en mesure de contribuer à l'effort du Québec dans l'atteinte des objectifs canadiens du Protocole de Kyoto. La sphère municipale a besoin

d'outils et de ressources dans le but de rendre son implication efficace et constructive. L'Union des municipalités du Québec sera partie prenante des discussions entourant la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto à l'échelle québécoise et désire être impliquée dans l'élaboration de ses modalités d'application. Je vous remercie et je suis disponible pour les questions.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le maire, de la présentation de votre mémoire. Et nous allons débiter immédiatement nos échanges. Alors, j'inviterais le côté gouvernemental, peut-être M. le ministre.

M. Boisclair: Je voudrais remercier nos amis de l'UMQ de s'être déplacés, d'avoir accordé du temps à ce dossier qui est un dossier important. Je pense qu'il mobilise plusieurs de leurs membres aussi. On a eu l'occasion d'entendre quelques-uns d'entre eux, dont les représentants de la ville de Montréal qui sont venus s'exprimer sur cette question. À la page 6 de votre mémoire, vous demandez d'être associés à la mise en oeuvre du Protocole, et je vous... «Les municipalités désirent être partie prenante de la mise en oeuvre du Protocole en ce qui concerne l'allocation initiale potentielle des permis afin de détenir la possibilité de participer au système de permis échangeables.» Dans mon esprit, les permis serviront essentiellement à réglementer le secteur industriel. Est-ce que les municipalités ont un intérêt à participer à ce mécanisme de gestion des émissions?

M. Lapointe (Denis): En vérité, oui, parce que, en fait, tout le développement industriel se fait dans un milieu déjà établi, se fait dans les milieux municipaux. Alors, on choisit... une entreprise choisit de s'installer dans un endroit, dans un parc industriel, dans une municipalité et, à quelque part, dans bien des cas, la ville est souvent bien ignorée dans toutes les prémisses qui amènent bien souvent Investissement Québec ou la Société générale de financement à s'impliquer, à choisir un site, à développer un certain nombre de composantes, bien souvent avec Hydro-Québec, avec d'autres entreprises qui sont connexes à ces entreprises qui veulent s'installer dans différents endroits.

Alors, dans ce contexte-là, bien souvent, le produit s'amène fini, bien souvent, l'usine crée beaucoup d'emplois mais, d'une certaine façon, crée un certain nombre de contraintes nouvelles au niveau municipal. Alors, d'être impliqué dans un processus bien à l'origine pour éventuellement définir ces contraintes environnementales là puis voir de quelle façon on peut arriver, là aussi, à participer à un certain équilibre environnemental sur le plan territorial, moi, je pense qu'il y aurait des avantages particuliers.

Je vous donnerai un exemple, M. le ministre, qui a fait l'objet d'une discussion tout récemment: la MRC Beauharnois-Salaberry. Vous n'êtes pas sans savoir qu'on parle abondamment du projet de la nouvelle centrale au gaz du Suroît, en fait, qui serait située dans le secteur voisin de Beauharnois, en fait qui serait située à Beauharnois mais dans le secteur voisin de la centrale hydroélectrique de Beauharnois. Alors, évidemment, les rapports du BAPE nous démontrent qu'il y a éventuellement... il faut se préoccuper de la production de

gaz à effet de serre, de l'augmentation, de la croissance de cet effet-là, de l'effet polluant d'une certaine façon sur l'ensemble de l'équilibre provincial.

Dans la discussion qu'on a tenue, les élus, avec un certain nombre de nos fonctionnaires, on s'est dit: Il y a un besoin de création d'emplois sur notre territoire. Il y a un projet qui est en place et qui pourrait permettre en fait cette création d'emplois, donc permettrait à une région de s'activer sur le plan économique. Cependant, il n'y a rien d'une certaine façon qu'on peut faire, les décisions sont en train de se prendre sur la possibilité de, oui ou non, installer cette usine là. On s'est dit que, nous, on pourrait peut-être jouer un rôle sur cet équilibre-là en faisant en sorte qu'on se mobilise, les municipalités, d'une part, mais aussi qu'on mobilise aussi l'ensemble des industriels qui vivent sur notre territoire à dire: Écoutez, on va faire contrepartie, par exemple, à cette surproduction de gaz à effet de serre. On va faire en sorte que, par les rôles qu'on va jouer dans nos municipalités, les rôles qu'on peut jouer auprès de mobilisateurs auprès de l'industrie, on réduise d'un autre côté les gaz à effet de serre qui sont produits sur l'ensemble de nos territoires de sorte qu'on rétablisse un certain équilibre et qu'on puisse profiter de l'effet économique de l'implantation d'un projet comme ça, en contrepartie, bien, qu'on fasse l'effort nécessaire sur le plan communautaire, sur le plan régional.

Alors, quand on parle d'un partage d'équilibre à ce niveau-là, il y a un certain intérêt à voir les municipalités contribuer de cette façon-là et on a bien souvent, auprès des entreprises qui sont déjà établies chez nous, un certain levier, un certain pouvoir ou une certaine collaboration qui fait qu'on puisse discuter et même implanter ces projets-là.

M. Boisclair: Est-ce que les maires de la MRC où le projet de Suroît irait possiblement s'implanter ont pris cet engagement de compenser, par leurs actions, les émissions de la centrale Suroît?

M. Lapointe (Denis): On se prépare. En fait, cette première discussion-là s'est faite au cours de la semaine dernière et là, on prépare un plan d'intervention qui sera adressé à vos bons soins parce que je crois qu'on a besoin chez nous de ce projet-là. Donc, en fait, il y a un intervenant qu'on néglige bien souvent qui peut être important pour permettre un développement majeur sur un territoire donné, et ça peut être intéressant à bien d'autres niveaux.

M. Boisclair: Est-ce qu'il y a un intérêt, selon vous... Parce que, un des principes qu'on choisira et qu'on retiendra certainement, c'est celui de l'équité. Est-ce que vous voyez, vous, une difficulté à avoir une approche où un secteur qui n'est pas le secteur énergétique finance les réductions de ce secteur? En d'autres mots, est-ce que, selon cette même logique, le secteur des transports pourrait contribuer à financer les augmentations d'émissions dans le secteur industriel ou est-ce que des réductions dans le secteur pourraient servir à financer des augmentations dans le secteur des transports et vice-versa? Est-ce que c'est la voie que vous proposez pour le gouvernement du Québec?

● (15 h 10) ●

M. Lapointe (Denis): Moi, je pense que, si on parle d'équité régionale et si on parle en fait de résultats globaux à l'échelle nationale, moi, je pense qu'il va falloir envisager toutes les solutions possibles et toutes les possibilités conjointes de trouver des solutions ou de partager des solutions. On peut exiger bien souvent de l'industrie de faire des efforts maximums quand on est à côté, quand on est des gestionnaires d'un territoire puis qu'on est aussi des producteurs de gaz à effet de serre par la quantité de camions, de véhicules qu'on utilise sur nos territoires, la quantité de sites d'enfouissement passés qui n'ont pas atteint leur...

M. Boisclair: Si vous posiez cette question de l'équité, ça mènerait... Par exemple, la région où il y a de la production d'aluminium, ses données seraient complètement faussées par rapport à une autre région où il n'y en a pas. Comment, dans ce contexte-là, traiter, sur un plan équitable, je ne sais pas, moi, la région des Laurentides et de Lanaudière où il n'y a pas de production d'aluminium, mais, par exemple, la production de la Côte-Nord où il y a une aluminerie et où il va y en avoir une deuxième? Est-ce que vous suggérez que les gens de la Côte-Nord soient les seuls à avoir la responsabilité des émissions de leur territoire?

M. Lapointe (Denis): Moi, je pense qu'il faut regarder ça d'une façon globale aussi et c'est pour ça que, quelque part, dans la mise en place d'un plan national, eh bien, ça prend un coordonnateur. Le gouvernement du Québec peut éventuellement coordonner l'ensemble de ces efforts-là puis il peut y avoir un partage interrégions quelque part. Il faut juste penser que, s'il y a des efforts, s'il y a des emplois ou s'il y a une économie qui se développe dans le nord du Québec, il y a un effet quelque part qui se ressent dans le sud du Québec aussi. Alors, dans ce contexte-là, moi, je pense qu'il faut le regarder globalement, et là où il y a des efforts régionaux qui peuvent être faits, eh bien, moi, je pense qu'il faut les maximiser aussi, ces efforts-là.

Il y a peut-être des endroits où cet équilibre-là n'est pas possible à faire, mais les endroits où ça peut se faire, où il peut y avoir cette forme d'échanges là, moi, je pense qu'il faut nécessairement les garder puis il ne faut pas se fermer à aucune possibilité de faire contribuer chacune des parties composantes de notre société.

M. Boisclair: ...que l'État doit administrer, qui est celui de l'équité, puis vous voyez dans quel genre de raisonnement, celui que vous nous proposez, peut nous conduire, puis c'est un peu... Je voulais faire la preuve a contrario de la difficulté de la mise en oeuvre de votre principe en donnant l'exemple des alumineries. La Côte-Nord ne pourra pas être prise seule à gérer son stock d'émissions. Et est-ce qu'il sera opportun qu'on permette, par exemple, au secteur des transports d'augmenter en imposant une charge plus lourde au secteur industriel? C'est à ce genre de raisonnement que nous conduit votre proposition. Je voulais juste le...

M. Lapointe (Denis): Pas nécessairement, parce qu'à l'endroit où des initiatives pourraient permettre justement, sur un plan local ou sur un plan

régional, de réduire, de réduire ou de maintenir un certain équilibre malgré un développement, est-ce qu'on va dire: Bien, compte tenu du fait que cette possibilité-là ne présente pas une équité à l'échelle nationale, mais qu'elle a un effet positif dans une région, est-ce qu'on va s'en dispenser?

Moi, je pense que, à quelque part et dans beaucoup d'endroits, ce modèle d'application là peut fournir un certain nombre de résultats. Il peut permettre la réalisation de projets structurants tout en faisant en sorte que les gens, ceux qui habitent le milieu, ceux qui vivent dans ce milieu-là puissent participer, d'une façon ou d'une autre, ou contribuer à la réalisation et la mise en place de tout ça. Je pense qu'il n'y a pas... on utilise souvent le mur à mur. Dans des endroits où ça ne peut pas se faire, eh bien, peut-être que cette mesure-là n'est pas recevable, mais dans les endroits où ça peut se faire, où on peut assurer une certaine équité, pourquoi on ne le ferait pas?

Le Président (M. Pinard): Alors, rapidement, M. le député de Champlain.

M. Beaumier: Oui, M. le Président. Ça concerne le volet de l'efficacité énergétique. On sait qu'au niveau des municipalités il y a une disparité quant à l'application des codes du bâtiment; il y en a qui relèvent de 1980, d'autres de 1995 davantage exigeants. Est-ce qu'il y a une discussion ou une volonté de la part de l'Union des municipalités de faire en sorte qu'on puisse niveler un peu par le haut les exigences en ce qui concerne l'isolation et la salubrité des nouveaux logements? Et, dans ce cadre-là, est-ce qu'il y a du potentiel en termes de dégager à ce moment-là des... de moins dégager des gaz à effet de serre?

Le Président (M. Pinard): M. le maire.

M. Lapointe (Denis): Oui. Écoutez, dans un premier temps, disons que la restructuration municipale, en fait, la recomposition géographique, si on veut, géophysique des municipalités a fait en sorte de créer des entités qui, aujourd'hui, se retrouvent avec, d'une certaine façon, plus de moyens, mais se retrouvent aussi avec des règles du jeu qui sont à revoir, donc qui sont à adapter aux nouvelles réalités. Donc, la création des agglomérations des villes-centres, l'intégration de grands plans de territoires à l'échelle du Québec va faire en sorte de diminuer l'ensemble des disparités qu'il y avait antérieurement. Puis, normalement, lorsqu'on met à jour une réglementation, eh bien, on tient compte des nouvelles réglementations en place, du nouveau Code du bâtiment; donc, on aura nécessairement un relèvement de ce côté-là.

D'autre part, le programme GES-municipalités — Gaz à effet de serre-municipalités — qu'on a mis en place, auquel l'Union des municipalités participe actuellement, qui commence à entrer dans chacune des municipalités, vise justement à faire en sorte de démontrer d'abord que les municipalités sont aussi des producteurs de gaz à effet de serre dans leur vie administrative de tous les jours, dans leurs fonctions de tous les jours. Et considérant ces éléments-là, bien, nous, ce qu'on veut arriver à faire avec les

municipalités, c'est de mettre en commun un certain nombre de problèmes qu'on a, puis éventuellement d'arriver à corriger ces problèmes-là qui font qu'on est encore de grands dépensiers, en termes d'énergie, qu'on est encore de grands producteurs de gaz à effet de serre par la quantité de camions qu'on a sur nos territoires pour rendre les services, qu'on a encore des installations — on parlait de sites d'enfouissement sanitaire — qui ne répondent pas nécessairement aux normes adéquates de fermeture, de couverture et qui produisent encore des gaz à effet de serre.

On traite des eaux usées. Là aussi, on est producteurs d'énergie mais on est producteurs de pollution d'une certaine façon. Donc, l'amélioration des rendements à ce niveau-là, l'arrêt de... Si on fait les efforts nécessaires pour éviter l'étalement urbain — puis d'ailleurs, c'est un des objectifs de la politique de regroupements municipaux — donc, à quelque part, l'ensemble des politiques qui nous régissent, mais l'ensemble des activités qu'on a sur nos territoires sont susceptibles de nous permettre, si on met en commun un certain nombre de pratiques, d'améliorer nos conditions à ce niveau-là et de réduire notre production de gaz à effet de serre et d'améliorer nos conditions de vie chez nous.

M. Beaumier: Merci, M. le maire.

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, je céderai maintenant la parole au critique officiel de l'opposition en matière environnementale, M. le député d'Orford. M. le député.

M. Benoit: Merci, M. le Président. M. le maire, Mme Cloutier, merci d'être ici. C'est toujours un plaisir de recevoir l'UMQ. Deux courtes questions avant de laisser la parole à mon confrère François, qui s'y connaît plus que moi en matière municipale. Vous avez dit tantôt: Bon, dans le cas du Suroît, nous, on est déjà après travailler, on est après organiser nos affaires, et l'Hydro-Québec nous a presque annoncé que, eux autres, ils procédaient. Puis le ministre a hoché du bonnet à ce moment-là. Est-ce que je dois comprendre qu'on a fait une enquête du BAPE, le BAPE a dit non, puis là, tout le monde est après s'organiser comme s'il n'y avait pas eu d'enquête du BAPE? Vous autres, vous êtes après vous organiser, l'Hydro nous a dit: Oui, nous autres, on procède. Le ministre était d'accord avec ça, le ministre de l'Environnement, de qui relève le BAPE.

Je veux dire, la question que je suis après me poser, là: Pourquoi on fait des enquêtes du BAPE si tout le monde fait ça, une fois que le BAPE a dit non, que tout le monde s'organise comme s'il ne nous avait pas dit non?

M. Lapointe (Denis): Écoutez, moi, je pense que le BAPE n'a pas dit non. Le BAPE a dit, dans son rapport, qu'il était préoccupé par cette question-là et qu'il mettait cet élément-là en évidence, dans le contexte. Alors, ce qu'on comprend, nous, de l'étude du BAPE et des recommandations qu'ils font, c'est à l'effet de dire: Bien, écoutez, s'il y a un moyen de corriger cet aspect-là, s'il y a un moyen d'en arriver à un équilibre, s'il y a un moyen de compenser, alors on va considérer ce

projet-là comme valable. Alors, c'est un peu ça. Dans les conclusions du rapport du BAPE, il n'était aucunement dit que ce projet-là ne doit pas se réaliser.

Alors, dans ce contexte-là, nous, considérant sur le plan territorial, là — j'ai mis mon chapeau de maire de Salaberry-de-Valleyfield, dans la région du Suroît — alors, évidemment, pour nous, bien, c'est un projet qui a son importance parce qu'il y a des implications sur le plan développement qui vont au-delà de la production de l'énergie, qui vont aider à l'agro-alimentaire, si on utilise une partie des vapeurs qui sont retirées de la production d'énergie de cette usine-là, et tout ça. Alors, pour nous, ça peut être un élément structurant.

Pour nous en fait, si on s'organise, bien, on peut faire en sorte de maintenir un équilibre adéquat sur le plan qualité environnementale et faire en sorte qu'un projet comme ça soit structurant. Alors, moi, je pense que le BAPE est à l'écoute à ce niveau-là et si on lui soumet, si on soumet au gouvernement du Québec et si on soumet à Hydro-Québec un projet qui peut démontrer qu'on est en mesure de faire un équilibre, alors moi, je pense qu'il peut être recevable et maintenu à l'ordre du jour des projets du gouvernement du Québec. Alors, c'est ça qu'on dit tout simplement.

M. Benoit: Et, votre projet, il va falloir qu'il soit gros, M. le maire. Juste cette centrale-là, c'est 1 million de tours par jour, qui voyage 20 000 km par année. L'équivalent avec la centrale, c'est une augmentation de 3 %, 3 ou 5 — en tout cas, on va s'entendre sur 3, là, on n'exagérera pas — 3 % des gaz à effet de serre. Je veux dire, il va falloir que vous présentiez un gros projet pour compenser. Je suis bien prêt à vous entendre sur la compensation, moi, là.

● (15 h 20) ●

M. Lapointe (Denis): Non, mais écoutez, si on fait du développement agricole, si on utilise une partie des carbonnes qui sont produits là pour faire du développement de production en serre ou des choses comme ça, à quelque part, on va chercher un aspect positif ou un côté positif: on récupère une partie de cette production polluante là pour en faire d'autre chose, quelque chose qui va à l'utilité publique, qui permet le développement agricole, qui permet, dans le fond, un développement économique aussi. Il y a un paquet de solutions.

Je ne pense pas qu'on puisse traduire la réduction des gaz à effet de serre sur un territoire donné en disant: Bien, c'est juste des automobiles. La production d'énergie, bien, c'est l'utilisation d'énergie dans nos hôtels de ville, dans nos dizaines de bâtiments municipaux. Si on améliore nos conditions là, bien, on contribue à la réduction des gaz à effet de serre d'une certaine façon en réduisant notre consommation énergétique. Là, si on améliore nos flottes de camions et si on passe, à un moment donné, au camion électrique, dans certains cas, ou encore, si on fait en sorte d'améliorer l'entretien de ces camions-là, ce qu'on ne fait pas toujours d'une façon adéquate, bien, déjà, là, il y a des réductions.

Alors, faites le total sur un immense territoire, vous allez voir que ce n'est pas juste les automobiles qui peuvent donner un effet positif pour réduire.

M. Benoit: Une question, M. le maire. À la page 6 de votre mémoire, vous nous dites, et je vous le lis textuellement, vous nous dites quelque chose comme: A cet égard, des programmes et des projets spéciaux doivent être mis sur pied dans le but d'encourager... Il y en a une série, mais je veux retenir le dernier, la protection des espaces verts.

Êtes-vous en train de nous dire que ça va vous prendre un programme pour protéger les espaces verts dans la ville de Sherbrooke ou ici, à Québec, où une commission scolaire est après leur vendre le dernier boisé? Je comprends que vous n'êtes pas ici au nom des commissions scolaires, mais, à Sherbrooke, le dernier boisé dans le centre-ville, là, on est après penser qu'il faudrait le construire. Il y a bien sûr de l'opposition. Est-ce que vous êtes après nous dire que ça vous prend de l'aide gouvernementale pour protéger le dernier boisé dans vos municipalités?

M. Lapointe (Denis): Moi, je pense que ce que ça prend, ce n'est pas nécessairement de l'aide gouvernementale, je pense que, à l'échelle nationale, ça prend une cohésion. Comment, je pourrais vous dire? Vous me parlez de commissions scolaires, on en a un débat des commissions scolaires chez nous. À quelque part, les commissions scolaires travaillent sur leur côté. Ce sont pourtant des instances publiques, démocratiques. Les villes travaillent sur leur côté, mais pas nécessairement en cohésion avec ces organisations-là. Vous avez tout à l'heure parlé de toute la problématique des autobus scolaires. La commission scolaire fait de la gestion de transport. Les villes font la gestion de transport. Y a-tu moyen à quelque part puis, quand on parle de se donner des moyens, de se parler des mêmes choses, un moment donné, puis de coordonner nos efforts?

M. Benoit: Revenons aux espaces verts, M. le maire. Les espaces verts, êtes-vous après nous dire que ça vous prend de l'aide pour préserver les espaces verts à l'intérieur des municipalités?

M. Lapointe (Denis): Non. Je pense qu'on a l'autorité nécessaire pour éventuellement le faire, mais, dans bien des cas, il y a des aménagements d'espaces verts à faire. Dans bien des cas, dans des villes, comme les nôtres, puis je vous donnerai l'exemple de la nôtre, on a encore quelques anciens sites d'enfouissement sanitaire qu'on pourrait transformer en espaces verts ou qui sont déjà transformés en espaces verts, mais qui ont des effets contraignants à l'environnement.

M. Benoit: Très bien. Merci, M. le maire.

Le Président (M. Pinard): Alors, je céderai maintenant la parole au député de Marquette.

M. Ouimet: Merci, M. le Président. M. Lapointe, Mme Cloutier, bienvenue. Moi, j'aimerais revenir sur la récupération et la valorisation des biogaz des sites d'enfouissement dont vous mentionnez à la page 5. Vous dites que les municipalités ont un rôle beaucoup plus important à jouer à cet égard-là. La ville de Montréal, ce matin, est venue, devant cette

commission. M. DeSousa évoquait l'expérience de la ville de Montréal en ce qui concerne l'ancien site de la carrière Miron et le captage des biogaz. Ils étaient les pionniers dans ce domaine-là. Moi, je me demandais: Est-ce qu'il y a d'autres expériences semblables qui se déroulent présentement sur le territoire couvert par les membres de l'UMQ, à votre connaissance?

M. Lapointe (Denis): Personnellement, je l'ignore. J'imagine que, dans les grands centres urbains, lorsqu'on parle des neuf joueurs principaux, on parle de Sherbrooke, on parle de Québec, dans ces grands centres urbains, il y a des efforts technologiques qui sont faits, il y a des efforts qui sont faits certainement pour arriver à ça. Dans les villes d'agglomération comme les nôtres, comme celle que je représente aussi, on n'est pas encore passé à ces étapes-là, puis il y a, et on en est conscient, il y a des efforts à faire. Il y a des sommes d'argent à investir, il y a du travail énorme à faire pour arriver à corriger des situations qui sont présentes actuellement. Je pourrais vous nommer des sites chez nous où on n'a pas commencé à travailler, mais qui, sur le plan environnemental, ne rencontrent pas nécessairement toutes les règles déjà préétablies.

M. Ouimet: Le ministre tantôt vous questionnait sur la question des systèmes de permis échangeables. Moi, j'aimerais revenir là-dessus parce que vous dites, à un moment donné, que ça pourrait constituer un levier incitant les administrations municipales à l'écologisation de leurs opérations. Moi, j'aimerais que vous puissiez m'expliquer davantage le lien de cause à effet entre cette possibilité d'exercer une activité en ce qui concerne les permis échangeables et le levier que ça aurait sur les administrations municipales.

M. Lapointe (Denis): On peut parler d'écofiscalité; on peut parler d'écobudget; on peut parler...

M. Ouimet: Qu'est-ce que vous entendez par écofiscalité?

M. Lapointe (Denis): Bien, en fait, écoutez, dans l'ensemble de nos budgets, est-ce qu'on ne pourrait pas commencer... ou avoir les exigences... est-ce qu'on ne pourrait pas nous imposer, d'une certaine façon, des exigences quant à la présentation de nos budgets? Alors, dans l'ensemble de nos budgets, dans l'ensemble des activités qu'on tient, il y a une partie qui a une consonance environnementale. Alors, dans un budget de transport, bien, il y a la partie utilisation de carburant. Alors ça, c'est un élément polluant. Est-ce qu'on pourrait arriver à séparer, dans notre gestion municipale, les éléments qui sont, en fait, des améliorations aux conditions environnementales puis les éléments qui sont, sur le plan financier, des éléments polluants, en fait, des sommes d'argent qui sont investies et qui contribuent à la détérioration des conditions environnementales?

Alors, si on se mettait à gérer de cette façon-là — et peut-être que c'est dans un monde idéal, mais... Encore là, je pense que, dans les efforts qu'on doit faire pour atteindre les objectifs qui nous seront éventuellement imposés, alors, de cette façon-là, on serait peut-être plus en mesure de gérer efficacement la qualité

environnementale, de tenter de diminuer les coûts qui sont des coûts polluants dans l'ensemble de nos opérations à ce niveau-là. Donc, quand je parle d'écobudget, d'écofiscalité, ça, c'est un écho budget, si je peux donner cet exemple-là.

Quand on pense à écofiscalité, est-ce que, dans un futur rapproché, avec des règles environnementales qui sont de plus en plus contraignantes mais qui visent, dans le fond, à maintenir la qualité de vie sur nos territoires, est-ce qu'on ne pourrait pas avoir... est-ce que des avantages fiscaux ne pourraient pas être donnés à des municipalités qui ont fait des efforts remarquables pour améliorer l'économie d'énergie, pour améliorer les conditions environnementales de leur milieu et dire: Bien, écoutez, vous avez une prime fiscale à l'amélioration des conditions de vie sur notre territoire?

Alors, dans ce contexte-là, on peut penser à différentes mesures incitatives, mais on est déjà, dans l'ensemble de nos activités, en mesure de toucher ou de voir quelle sorte d'argent on investit, où on l'investit puis dans quoi c'est investi qui pollue, dans quoi qu'on investit qui améliore la condition ou les conditions ou la qualité de vie sur notre territoire. Alors, moi, je pense qu'on a à refaire ou à revoir notre façon de penser dans ce contexte-là.

M. Ouimet: Très bien. Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le maire, Mme Cloutier, merci infiniment de vous être déplacés pour rencontrer les membres de la commission. L'échange a été très fructueux, et nous avons vraiment apprécié. Alors, merci infiniment.

● (15 h 30) ●

Et j'inviterais de ce pas la Confédération des syndicats nationaux à bien vouloir se présenter devant la commission.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Alors, nous sommes heureux de vous accueillir, M. Valois, M. Gaumont, M. Samak. Alors, vous connaissez déjà les règles du jeu, vous avez 15 minutes de présentation, et par la suite nous aurons un échange avec vous et tous les membres de la commission. Alors, M. Roger Valois, s'il vous plaît.

Confédération des syndicats nationaux (CSN)

M. Valois (Roger): Merci, M. le Président. M. le ministre, MM. et Mmes les députés, d'abord, je suis accompagné du conseiller syndical au Service de l'environnement, M. Qussaï Samak. M. Samak est ingénieur chimiste, il a été professeur de sciences en environnement à l'Université McGill et à l'Université de Montréal, et M. Samak est conseiller chez nous depuis 1965... 1985. 1965, c'est le souhait; 1985, c'est la réalité. Et aussi avec M. Clément Gaumont, qui est adjoint au comité exécutif de la CSN.

Je ne ferai pas une lecture littéraire du document, je vais y aller par grands traits. Je suis convaincu que tout le monde en a pris connaissance avec beaucoup d'attention, donc... pour vous rappeler. Je

vais aller tout de suite à la page 4. La présentation de la CSN, je pense que c'est déjà fait. À la page 4, on a un message qui est assez clair. On dit: Grâce à l'hydro-électricité, le Québec a une importante longueur d'avance sur d'autres pays quant à la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto. Espérons que nous saurons la garder et que le gouvernement n'accédera pas aux demandes de hausses de tarifs d'Hydro-Québec. Ce message a été retenu et payé par les consommateurs du Québec.

À la page 5, au bas de la page, on dit: La CSN note de plus l'appui accordé au Centre d'études nordiques de l'Université Laval. Nous soulignons le début d'effort d'investissement dans les énergies renouvelables autres que l'hydroélectricité, telles l'hydrogène et l'énergie éolienne.

À l'autre paragraphe, on dit: Nous endossons également les orientations stratégiques incluses dans le document *Contexte et orientations du gouvernement du Québec pour la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto*. On dit: Tout d'abord, si bon nombre d'orientations proposées vont dans la bonne direction, elles demeurent pour la plupart ambiguës quant à leur mise en oeuvre. Ainsi, dans le domaine du transport, le gouvernement propose un ensemble de mesures qui relèvent du gros bon sens mais qui ne sont associées ni à des objectifs précis ni à des échéanciers de réalisation. Bien sûr, ce serait une bonne chose de réduire l'achat de véhicules fortement émetteurs de gaz à effets de serre, de poursuivre l'amélioration du transport en commun, de réduire les émissions du camionnage, de favoriser l'utilisation de modes de transport alternatifs, tel le vélo — c'est un peu froid de ce temps-là — ou encore d'élaborer des normes d'efficacité énergétique semblables à celles de la Californie. Nous ne pouvons être qu'en accord avec toutes ces propositions. Mais encore faut-il rattacher ces mesures à des objectifs quantifiables et à des dates précises de réalisation. Il faut avoir des dates butoirs, autrement il y a beaucoup de gens qui peuvent se targuer de discours mais les réalisations n'arrivent pas.

À la page 8, on constate que les données fournies par le gouvernement démontrent que le secteur du transport représente à lui seul près de 40 % de l'ensemble des émissions du Québec. Notons également l'apport relativement modeste des émissions attribuables au secteur résidentiel, grâce entre autres à la promotion de l'utilisation de l'électricité pour fins de chauffage de l'espace habité. À cela on doit ajouter que le secteur industriel du Québec a déjà réalisé des réductions non négligeables de ses émissions et a également consenti à les réduire davantage, selon des ententes dont certaines sont déjà négociées avec le gouvernement et d'autres en voie de l'être.

À la page 9, on dit: Sans exclure des efforts de réduction d'émissions des GES à déployer partout où il est possible et efficace de le faire, la CSN estime que c'est dans le secteur du transport que le Québec doit chercher à rencontrer pleinement ses obligations en vertu du Protocole de Kyoto et que c'est dans ce secteur que le Québec peut contribuer efficacement au défi global posé à notre civilisation, soit la décarbonisation progressive des activités reliées à nos pratiques énergétiques.

Bien sûr, il serait utile d'encourager le co-voiturage et c'est certainement de bonnes choses d'étendre le transport en commun, de freiner l'étalement urbain, d'encourager l'utilisation des modes alternatifs de transport tel le vélo, et peut-être même de faire la guerre contre les terrains commerciaux de stationnement, comme le propose le plan du gouvernement. Mais, à notre avis, cela ne sera guère suffisant pour réussir une véritable décarbonisation des activités reliées à nos modes de transport. On ne peut se fier uniquement aux efforts individuels, c'est collectivement et de façon radicale qu'il faut répondre au défi de la réduction des gaz à effet de serre.

Vers l'économie de l'hydrogène. «Je pense qu'un jour l'hydrogène et l'oxygène seront les sources inépuisables qui fourniront chaleur et lumière.» Ça a été dit par Jules Verne dans *L'île mystérieuse* en 1874.

L'hydrogène est le combustible primordial de l'univers. Son avantage comme source d'énergie réside dans son abondance naturelle comme élément constitutif de l'eau, d'une part, et dans le fait que son oxydation — soit par la voie thermique dans un procédé de combustion traditionnel ou par oxydation sans combustion dans une pile à combustible — ne crée aucune émission de polluants nocifs, l'eau étant le seul produit. L'hydrogène et le rôle qu'il est destiné à jouer dans l'avenir de l'humanité comme source d'énergie inépuisable et non polluante, font l'objet d'un consensus universellement partagé. Et il convient à cet égard de citer ici brièvement quelques exemples.

En novembre 2002, la Norvège, pays riche en ressources énergétiques renouvelables et pétrolières, et très semblable au Québec par l'envergure de ses ressources hydroélectriques, a publié un livre blanc sur sa stratégie énergétique pour l'avenir. Elle réserve un rôle prépondérant à l'hydrogène dans son économie pour les années qui viennent. Grâce à une stratégie nationale qui réunit des efforts des grands fabricants de l'automobile tels Ford et Daimler-Chrysler, le savoir-faire électrochimique de Norsk Hydro et la société nationale de l'énergie Statkraft AS, la Norvège est en voie de mettre en oeuvre un plan de mise en valeur de l'hydrogène qui en fera un leader mondial, d'ici quelques années. On prévoit que les stations d'approvisionnement en hydrogène verront le jour d'ici trois ans dans les villes de ce pays. Le seul fabricant d'automobiles norvégien produit aujourd'hui un véhicule électrique à base de pile à combustible, la Think City de Ford.

Un autre exemple nous provient d'un petit pays voisin de la Norvège, l'Islande. En partenariat avec Royal Dutch-Shell, Daimler-Chrysler et Norsk Hydro, ce petit pays insulaire est en voie de mettre en oeuvre son plan pour devenir, en l'espace d'une génération, la première économie nationale à reposer sur l'exploitation de l'hydrogène. En vertu de ce plan, l'Islande prévoit s'affranchir complètement du brûlage des produits pétroliers comme sources énergétiques vers l'an 2040. D'ici deux à trois ans, l'ensemble des autobus du système de transport en commun de Reykjavik, la capitale du pays, seront alimentés entièrement par l'hydrogène, extrait à bord même des véhicules à partir du méthanol.

Fait à noter, la Norvège et l'Islande ont le droit d'augmenter légèrement leurs émissions de GES par

rapport à celles de l'année de référence de 1990, selon le système intereuropéen d'allocation, des obligations de réduction découlant du Protocole de Kyoto.

Ajoutons que Daimler-Chrysler fournit des autobus propulsés par des piles à combustion à une dizaine de villes européennes, suite à des essais concluants menés à Vancouver en collaboration avec la société canadienne Ballard Power Systems, un des leaders mondiaux dans le domaine du développement et de la fabrication des piles à combustible.

Au milieu de la page 11, on dit: Pour sa part, le département d'énergie des États-Unis a élaboré des plans visant à satisfaire au moins un dixième de la consommation globale américaine en énergie à partir de l'hydrogène, en l'an 2030. Aux États-Unis, même si, paradoxalement, on continue à favoriser des modes de transport énergivores, le président Bush vient de prendre un engagement majeur en faveur de l'hydrogène dans son discours sur l'état de l'Union, au mois de janvier 2003. Selon cet engagement, le gouvernement américain consacra 1,7 milliard de dollars sur cinq ans au développement des technologies de l'hydrogène et des voitures à base de piles à combustible. Et on ne peut pas reconnaître en Bush un social-démocrate affranchi.

Ce sont là quelques exemples qui démontrent l'intérêt de l'importance stratégique de l'hydrogène pour les années à venir. La course est donc ouverte et le Québec possède tout ce qu'il faut pour se positionner d'une façon avantageuse dans cette course.

● (15 h 40) ●

À la page 12, on dit que le gouvernement du Québec est manifestement conscient de l'importance du rôle que l'hydrogène est destiné à jouer dans l'avenir. Ainsi, au mois de juin 2002, à l'occasion de la tenue de la Conférence mondiale de l'hydrogène énergétique, à Montréal, Mme Pauline Marois, vice-première ministre, a déclaré: «L'hydrogène est un secteur énergétique prioritaire pour le Québec. Il fait partie des créneaux que nous entendons développer.» Nous sommes tout à fait d'accord avec Mme Marois que l'hydrogène doit être considéré comme un créneau prioritaire à développer dans les années qui viennent. Pour la CSN, la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto et le défi de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur du transport fournissent l'occasion idéale pour construire rapidement la première économie basée sur l'hydrogène en Amérique du Nord. Ce qui manque pour réussir ce passage, c'est un plan d'action bien ciblé assorti d'échéanciers et d'objectifs quantifiables à réaliser.

Hydro-Québec et la filière thermique. Dans le document — à la page 13 — *Contexte et orientations du gouvernement du Québec pour la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto*, produit par le Bureau sur les changements climatiques à l'occasion de la présente consultation, le gouvernement pose au public la question suivante: Que penser d'un éventuel développement de la filière thermique à gaz naturel qui est considéré ailleurs au Canada comme étant une source d'énergie relativement propre? Nous trouvons pour le moins curieux que la question fasse référence seulement au reste du Canada, alors qu'on sait qu'Hydro-Québec projette déjà de construire une centrale thermique à gaz naturel d'une capacité de 800 MW dans la municipalité

de Melocheville — la centrale du Suroît de Beauharnois. Ce projet, qui est déjà soumis à l'examen public du BAPE, aura l'effet d'augmenter de 3 % les émissions québécoises de GES.

Cela dit, il est clair pour la CSN qu'une politique de planification énergétique à long terme tenant compte des changements climatiques doit forcément tenir compte aussi de la possibilité de l'avènement de périodes prolongées de sécheresse. Or, une telle éventualité représente le talon d'Achille pour une économie nationale basée sur l'hydroélectricité comme celle du Québec. Il nous semble donc logique et important que le Québec conserve son droit de se constituer une réserve stratégique de capacité non hydraulique pour pallier à de telles éventualités. Idéalement, une telle réserve devrait provenir de sources renouvelables, telle l'énergie éolienne, mais elle pourrait aussi être thermique à base de gaz naturel, à certaines conditions.

La CSN propose ainsi que le Québec se donne une capacité de réserve de production électrique autre qu'hydraulique en privilégiant des sources renouvelables telle l'énergie éolienne. Si la constitution de cette capacité de réserve exige l'emploi de la filière thermique, de production d'électricité par gaz naturel, une telle filière peut être exploitée en respectant les conditions suivantes: que les centrales thermiques assurent le niveau d'efficacité énergétique le plus élevé; au minimum cela signifie qu'elles soient à base de cycles combinés ou, de préférence, de type de production combinée — la cogénération; que la production d'électricité des centrales thermiques ne soit pas consacrée à l'approvisionnement à long terme des marchés hors Québec, car cela pourrait empêcher le plein approvisionnement de nos marchés lors d'une baisse des réserves hydrauliques lors de sécheresses; qu'Hydro-Québec entreprenne des mesures efficaces de compensation pour contrecarrer toute augmentation d'émissions de gaz à effet de serre attribuable à l'opération de ces centrales. À ces conditions, il nous semble acceptable, même souhaitable, que le Québec se donne une réserve à base de gaz naturel, si les sécheresses nous y forcent.

La mise en oeuvre de Kyoto. La CSN considère que le développement et la mise en place d'un système intérieur d'échange de droits d'émissions sont un élément majeur de la stratégie de réduction des gaz à effet de serre au Canada. Nous sommes toutefois bien conscients que la réduction des gaz à effet de serre aurait un impact sur les emplois. Sans crier à l'apocalypse comme certains le font, nous croyons qu'il faut tout de même sécuriser les travailleuses et les travailleurs et adopter des mesures en conséquence.

La CSN propose donc: que le gouvernement prévoit des mesures de transition, y compris des fonds de restructuration et de formation professionnelle destinée aux travailleurs, pour faciliter la transition sociale et économique des secteurs qui sont susceptibles de subir des conséquences négatives découlant de la mise en oeuvre des engagements de Kyoto; que le gouvernement du Québec prévoit une place pour les organisations syndicales du Québec dans toutes les instances et structures — tables, groupes de travail et de consultation — associées au processus de mise en oeuvre des engagements de Kyoto.

Nous avons déjà noté les efforts effectués par les secteurs industriels. Nous comptons sur le gouvernement québécois pour qu'il soit vigilant afin que l'on tienne compte des efforts de réduction déjà consentis par l'industrie manufacturière. Il ne faudrait pas que l'on néglige le fait que c'est principalement dans le secteur du transport que les efforts sont à faire. Bref, il s'agit d'être équitable.

Alors, c'est, M. le Président, M. le ministre et MM., Mmes les députés, le mémoire de la CSN, que vous avez déjà en main. On est prêts à répondre à toutes vos questions.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le vice-président. Sans plus tarder, nous allons procéder, et j'inviterais M. le ministre de l'Environnement à bien vouloir débiter.

M. Boisclair: Oui. M. le Président, je suis content de voir la CSN s'intéresser à cette question. C'est une question-clé pour le développement stratégique du Québec, c'est une question-clé aussi qui, bien sûr, fera appel à des technologies nouvelles, mais fera appel beaucoup à des compétences. Et on ne peut pas poser la question de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto sans parler de formation de main-d'oeuvre, sans parler d'adaptation des entreprises, sans parler aussi de modification des processus de production, donc vos membres et donc votre institution seront associés de facto à toute réflexion sur les conséquences de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto.

Et je pense que, Kyoto, si on avait un parallèle à faire dans le type de comportements qu'induirait sa mise en oeuvre, pensez simplement à des efforts costauds qui se sont faits au Québec dans le domaine des pâtes et papiers pour diminuer les niveaux de rejets dans l'environnement. C'était très spécifique, cette question de l'usine des pâtes et papiers, mais ça a amené une réflexion à la fois sur l'accès à du capital, à la fois sur les besoins de main-d'oeuvre, sur la formation de la main-d'oeuvre et l'adaptation. Alors, on touche donc à des enjeux qui sont très globaux, et je suis content de vous entendre vous exprimer sur cette question.

Je note au passage aussi que vous vous exprimez sur la question de Suroît. Vous établissez une série de conditions qui rendraient, à votre avis, le projet acceptable. Je prends note de cette opinion, elle contribuera sans doute à alimenter notre réflexion.

Je voulais vous poser la question plus globale au niveau des approches et du choix québécois. Il est clair que nous avons à notre disposition différents moyens pour atteindre les objectifs, des mesures ciblées. Un mécanisme de permis échangeables, vous dites qu'il s'agit là de quelque chose d'essentiel, des mécanismes de permis échangeables; il y aura aussi d'autres mesures financières ou réglementaires qui pourront accompagner le processus de mise en oeuvre. Est-ce que vous avez une opinion sur l'importance de l'effort qui devrait être fait au Québec, par rapport aux efforts que nous pourrions faire ailleurs?

C'est une question qu'on a peu abordée à ce jour, pendant nos travaux, et, à ma connaissance, elle n'a été abordée par aucun participant, mais les mécanismes de flexibilité prévus au Protocole de Kyoto nous

permettront d'acheter des réductions ou de contribuer à des projets industriels qui nous donneront des crédits, même si ces projets ne sont pas réalisés sur le territoire québécois ou sur le territoire canadien. Je pense qu'il faudrait se fixer comme objectif, dans notre plan, de faire en sorte qu'au moins 50 % des réductions à obtenir en fonction du Protocole de Kyoto le soient en fonction d'investissements que nous aurons faits chez nous, au minimum, c'est vraiment un minimum, à la fois à cause de préceptes environnementaux, mais aussi à cause des questions de compétitivité de notre économie. Et je suis même, moi, d'avis que le minimum que je fixe là est bien un minimum, mais personnellement, je n'hésiterais pas à choisir un chiffre plus élevé.

En somme, ce sur quoi j'aimerais vous entendre réfléchir, c'est sur la question de l'impact sur l'économie puis du pari stratégique. Est-ce qu'on serait mieux, par exemple, au Québec, de faire davantage, au-delà d'une question de négociation avec le gouvernement fédéral, pour que notre économie soit... Nous qui sommes déjà moins productifs que les Américains qui sont nos principaux clients, avatagés par une monnaie de moindre valeur que la leur, est-ce que finalement il n'y a pas un défi pour notre société de dire: Il y a un grand coup à donner? Ou si on doit tout simplement avoir une attitude qui serait peut-être plus attentiste, de dire: On va suivre le courant? Comment, sur ces questions, compte tenu des impacts à court terme que cela peut avoir, vous positionnez-vous? Ou quels sont les critères qui devraient nous guider dans ce type de réflexion?

Le Président (M. Pinard): M. Valois.

M. Valois (Roger): On a la chance d'avoir avec nous Qussaï Samak, qui siège, au nom de la CSN, sur la Table nationale de l'environnement et de l'économie, et je pense qu'il y a des études qui ont été faites dans ce sens-là. Je pense qu'on a demandé à Qussaï de nous situer de ce côté-là parce qu'on n'a pas réponse à tout, mais on s'est penché à peu près sur tous les aspects qui touchent Kyoto, avec tous les impacts qui peuvent entourer ça.

● (15 h 50) ●

M. Samak (Qussaï): Merci, M. Valois. M. le ministre, je commence par la fin de votre question. L'image populaire des États-Unis est celle d'un pays récalcitrant qui refuse tout progrès, dirigé par un cowboy, etc., qui a refusé de ratifier Kyoto. L'image pourrait peut-être être trompeuse, dans le sens que les États-Unis mènent un effort assez considérable avec, au centre, Kyoto, pour s'assurer que l'industrie américaine et le secteur énergétique américain vont être à la fine pointe de l'efficacité en termes d'efficacité énergétique au sens classique du terme, mais en termes aussi des émissions de gaz à effet de serre, sans ratifier Kyoto.

Et le pari, me semble-t-il, pour le Québec et pour le Canada en général, c'est de conserver les avantages de notre base économique industrielle ici et d'avoir plus de protection, en fait, une protection concurrentielle au-delà de la valeur du dollar canadien, qui nous avantage mais qui pourrait aussi avoir l'effet pervers de nous conforter dans une médiocrité par rapport à la productivité, etc. Et, en ce sens-là, en ce sens-là, il est très important qu'on valorise tous les

atouts que nous avons pour maintenir un niveau très élevé d'efficacité énergétique pour les coûts de production mais également ne pas laisser, ne pas perdre les... On a quelques avantages, on a quelques longueurs d'avance, en termes... Pour l'hydrogène, par exemple, au Canada et au Québec, on a quelques longueurs d'avance, on a des entreprises intéressantes.

Le plan du gouvernement américain qui est en train de se développer après les engagements du président Bush, risque de drainer finalement les ressources que nous avons ici. Alors, on a intérêt à se donner une sorte de corvée, si je peux m'exprimer ainsi, pour dire: Voici des objectifs; les niveaux d'efficacité énergétique de nos secteurs industriels doivent être maintenus à tel niveau et, s'il y a des mesures compensatoires qu'on... Et c'est pour ça qu'on dit d'ailleurs que c'est le secteur des transports qui doit nous permettre de réaliser les engagements, sans mettre un fardeau supplémentaire sur notre secteur industriel.

Et on est d'accord avec vous, M. le ministre, qu'il faut se donner des objectifs ici, au Québec, et c'est pour ça qu'on a avancé le chiffre de 50 % pour les secteurs de transport, en sachant évidemment... On a suivi votre échange sur l'équité. L'équité est un principe très important, mais il ne faut pas pousser l'équité jusqu'au point où on tombe dans une incohérence nationale. Il y a aussi une cohérence collective à respecter. Alors, s'il y a matière à ce que le secteur des transports fournisse plus que le secteur manufacturier, soit, surtout qu'elle est fixée sur les secteurs effectivement où il y a le plus de marge à aller chercher et le plus de possibilités, aussi.

Alors, l'idée, maintenant, ce qu'on vous propose, c'est d'avoir un levier structurant. En faisant ça, on se donne un levier structurant davantage pour remettre la base productive du Québec sur une nouvelle base. Et c'est pour ça l'importance de l'hydrogène qu'on a dit, tantôt.

M. Boisclair: L'hydrogène, moi, je vous fais un petit commentaire. Je n'ai guère été séduit par la proposition de M. Bush sur l'hydrogène. Le propos, à première vue, peut sembler stimulant, mais s'est une façon aussi d'enterrer des projets qui, s'ils avaient été correctement financés, auraient pu donner des résultats à bien plus courte échéance que le projet d'hydrogène. Les technologies qui nous permettront d'utiliser, en grande quantité et pour des fins industrielles ou commerciales, l'hydrogène, nous sommes bien loin des premiers résultats.

Et la critique que plusieurs groupes environnementaux ont faite de la proposition de Bush, même s'ils peuvent saluer l'accent, c'est de dire qu'en attendant, il y a toutes sortes d'autres projets industriels avec des technologies beaucoup plus prometteuses et qui étaient beaucoup plus prêtes, qui ont été mis de côté et qui ne seront plus, dorénavant, financés. Et certains y ont vu tout simplement une façon de repousser les échéances et de ne rien faire. Je vous invite... je veux vous familiariser avec ce point de vue, mais plusieurs progressistes américains ont adressé cette critique au plan de l'administration Bush.

Et, quand je regarde le rôle que CapiTech va jouer, cette société, cette filiale d'Hydro-Québec, entre

autres auprès de... avec de nouvelles technologies de pyrolyse, de torches, de batteries, je me dis qu'il y a là des choses qui sont prometteuses et qui devraient donner des résultats assez rapidement. Je pense qu'il faut saluer cet engagement de notre société d'État, et je pense qu'elle a un projet juste. Je ne me trompe pas cependant en disant que nous avons entendu M. Caillé dire: Sur le moyen terme, des technologies comme l'hydrogène et d'autres; et il avait même évoqué, d'ici 30 ans ou 40 ans peut-être, une réflexion sur l'utilisation du nucléaire. Ces questions demeurent toujours très pertinentes. Mais à court terme, avant l'hydrogène, il me semble que nous sommes avisés de faire le choix peut-être d'autres technologies. Je ne sais pas ce que vous en pensez.

M. Valois (Roger): Ce qu'on pense, c'est que Bush ne veut pas... Ce n'est pas moi qui va faire son procès ici, c'est déjà fait. Mais on ne peut pas penser de lui que c'est un visionnaire, ce n'est pas ça que je dis, là, hein, ce n'est pas le plus visionnaire de la planète. Il voit ça à courte vue. Mais c'est d'abord quelqu'un qui s'occupe du pétrole. Il a sûrement entendu le cheik Yamani qui, il y a quelques années, dans une réunion de l'OPEP, avait prévenu ses collègues cheiks qu'il faudrait faire attention de ne pas hausser trop le prix du pétrole. Il leur avait dit, et peut-être que Bush a entendu, il a dit: Quand les hommes ont mis fin à l'âge de pierre, ce n'est pas parce qu'ils ont manqué de pierres; si on continue de faire les fous avec le pétrole, ils vont passer à d'autres choses. Et Bush pense de passer à d'autres choses, peut-être.

Et là-dessus il ne faut pas penser qu'il a dit ça parce que ce n'était pas atteignable puis il voulait juste se donner une belle image. Ça, c'est de la critique fondamentale, c'est la première critique qui peut sortir, en disant: Bush a parlé de l'hydrogène parce que c'est trop loin. Mais on regarde en Norvège, on le dit dans le mémoire, d'ici trois ans, il va peut-être y avoir même des villes qui vont être capables d'approvisionner, en hydrogène, du monde qui vont se déplacer avec ça, là. Donc, il ne faut pas... C'est sûr que, venant de Bush, on peut sortir l'hypothèse que, d'abord, il est au pétrole — on le voit agir aussi avec l'Irak, là. Mais, non, je ne suis pas prêt à repousser ça du revers de la main, l'idée des États-Unis.

Et là-dessus Qussaï tantôt a donné... Ce n'est pas parce qu'on n'est pas d'accord avec Kyoto qu'on ne fait rien pour l'environnement. Ce n'est pas le seul canal. Et on pourrait se dire ici, de façon assez tranquille, sans s'énerver, que même Kyoto appliqué dans sa plus belle mesure, d'ici 10 ans, il va falloir revoir nos devoirs parce qu'on n'aura pas atteint ce qu'on cherche. Donc, moi, je ne prends pas avec un grain sel... Puis je ne suis pas partisan de Bush, là, faites-vous-en pas, là, puis ce n'est pas mon intention de le défendre, d'aucune façon. Je le trouve... En tout cas, c'est assez là, mais... En tout cas. Mais je ne prends pas ça avec un grain de sel, ce qu'il nous a dit, là.

Une voix: ...

M. Valois (Roger): Oui, mais Qussaï peut ajouter, là.

M. Samak (Qussaï): M. le ministre, écoutez, les progressistes américains ont leurs préoccupations; nous avons les nôtres, ici. L'importance de ce qui se passe aux États-Unis, c'est l'obligation de voisinage, hein? C'est comme la famille, on ne l'a pas choisie, hein? Les États-Unis risquent, par leur politique de...

M. Valois (Roger): ...

Une voix: ...

M. Valois (Roger): Ha, ha, ha! Il est à peine au courant, là, lui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Valois (Roger): Il n'a pas dit ça méchamment, là.

M. Samak (Qussaï): On m'a rappelé des histoires de famille depuis que je suis rentré ici ce matin. Ha, ha, ha! L'importance, d'abord... Notre mémoire le souligne, M. Valois l'a dit à plusieurs reprises, les exemples qu'on donne en positif, c'est la Norvège et l'Islande. Les États-Unis sont importants parce qu'ils pourraient avoir un effet majeur sur ce que nous avons ici.

Par exemple, la compagnie Ballard, qui est maintenant à Vancouver et qui est très... ils pourraient très bien déménager vers le sud à cause de nouveaux projets. Et maintenant les gros actionnaires de Ballard sont des compagnies américaines, et si effectivement le gouvernement fournit des conditions de développement, recherche et développement, conditions fiscales, plus intéressantes, dans un contexte de libre-échange, il n'y a absolument rien qui oblige Ballard de rester ici. Donc, ce qui se passe aux États-Unis, ce n'est pas de les citer en exemple politique, c'est de dire qu'ils exercent une influence et qu'il faut en tenir compte. Il faut surtout ne pas perdre nos atouts.

Maintenant, comme M. Valois l'a dit, on salue les initiatives et les acquis des gens dans le domaine de l'hydrogène, au Québec, surtout les initiatives d'Hydro-Québec. Mais on dit que ce n'est pas assez. Et on a proposé déjà certaines mesures, et il n'y a rien qui nous empêche, ici, d'élaborer nous-mêmes nos alliances industrielles, que des pays comme la Norvège et l'Islande ont déjà faites et sont en train de développer. C'est tout ce qu'on dit.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Roberval.

● (16 heures) ●

M. Laprise: Merci beaucoup, M. le Président. Cet avant-midi, on a eu la Commission de transport de Montréal, je pense. Eux autres, ils ont fait une expérience avec de l'énergie provenant de l'agroalimentaire. Entre autres, je pense qu'il y a des expériences avec le maïs. Avez-vous regardé ça? Parce que vous préconisez beaucoup de transformations, beaucoup de... Au niveau de l'hydrogène, par exemple, vous semblez favorables à développer cette filière-là d'énergie telle que l'hydrogène. Est-ce que... du côté agroalimentaire, est-ce que vous avez regardé ça?

M. Valois (Roger): D'abord, là, ils débarrassent McDonald's de leur huile de patates frites. Ce n'est pas si pire. Eux, c'est des autobus biodiésels, c'est de l'huile de patates frites, de l'huile végétale recyclée qui est apparemment très performante et moins polluante que le gasoil ordinaire. Donc, oui. Mais, du côté agroalimentaire, il y a des possibilités, on a vu des producteurs de maïs, avec l'éthanol, qui ont donné... Il me semble qu'au niveau de la récolte il y avait là une problématique au niveau de la quantité à produire. On a regardé ça aussi.

Mais, pour ce qui est de Montréal, c'est assez curieux que... Je ne sais pas si on vous en a fait état, mais la CSN maintenant, on a des membres à la grandeur du Canada. Et on a été 12 jours à Vancouver, Calgary, Edmonton, et c'est assez curieux de voir que, dans une province où le pétrole est la ressource principale, comme en Alberta, les villes de Calgary et Edmonton, les autobus, ils sont mus à l'électricité. Vancouver, aussi. Les autobus des villes sont mus à l'électricité. À Montréal, nous, le courant nous sort par les oreilles, les autobus marchent au gaz. Donc, ce pays-là a besoin d'avoir quelqu'un pour mettre un peu d'ordre là-dedans. Parce que dans le B.C., en Alberta, au Manitoba, les autobus fonctionnent à l'électricité, puis à Montréal puis à Québec, où on a du courant — qui est très propre d'ailleurs... Vous suivez un autobus à Vancouver, d'abord il n'y a pas beaucoup de bruit, hein, puis le monoxyde de carbone ne vous ennuie pas beaucoup, la pollution est très... il n'y en a pas, c'est comme il y a un fil qui est là.

On nous avait dit, à l'époque, à la CSN, quand on préconisait le transport électrifié, que c'est parce qu'on avait un hiver. Moi, j'ai été à Moscou, délégué par la CSN, et Moscou ce n'est pas Hawaï, ce n'est pas tout à fait Hawaï, et les autobus de la ville de Moscou sont mus à l'électricité. Ils ont un hiver eux autres aussi. Donc, des fois, je trouve qu'on ne se force pas beaucoup pour avoir du génie pour réduire les émissions.

À Montréal, on a déjà vu ça, pour ceux qui sont plus jeunes ou plus vieux — plus vieux, certainement — on a déjà eu des autobus mus à l'électricité à Montréal, on avait ça, mais, à l'époque, c'était la vieille technologie: il y avait des grillages qui plafonnaient les rues. On ne voyait plus le soleil, ils ont enlevé ça. Mais la technologie a changé, mais nous, on ne s'est pas adaptés. Des trains électriques au Québec, on pourrait avoir ça. Le métro à Montréal, ça va bien, ça, mais c'est dû à l'électricité, ce n'est pas polluant beaucoup le métro.

Ça fait qu'il faut des fois aller plus loin que ce qu'on connaît déjà pour... Mais, au niveau de l'agroalimentaire, toutes les possibilités qui peuvent réduire les gaz à effet de serre... Même l'agroalimentaire il faut qu'ils reviennent eux aussi leurs procédés donc, pour ce qui est des gaz à effet de serre. Là-dessus, on s'est penchés sur tout ce qui touchait la problématique.

Le Président (M. Pinard): C'était l'époque où Shawinigan éclairait Montréal.

M. Valois (Roger): Comment?

Le Président (M. Pinard): C'était l'époque où Shawinigan éclairait Montréal. La Shawinigan Water and Power.

M. Valois (Roger): Oui, la Shawinigan Water and Power. C'est ça.

Le Président (M. Pinard): Ça nous a toujours fait plaisir, d'ailleurs.

M. Valois (Roger): Dans notre mémoire, on marque aussi que la Mauricie, ça pourrait devenir la vallée de l'hydrogène. Une fois que Chrétien va être parti, ça va devenir la vallée de l'oxygène, je suppose? Hydrogène, oxygène...

Le Président (M. Pinard): Il faut se rappeler également que, lorsque vous parlez des autobus mus à l'hydrogène, le projet-pilote qui existe à Vancouver... Il y a des travaux qui se font, des travaux intensifs qui se font, en Mauricie, actuellement, avec Stewart et également avec l'Université du Québec, concernant l'hydrogène. Et c'est des projets qui, j'espère, vont connaître un aboutissement très important pour le Québec. Alors... toujours plaisir que d'éclairer Montréal. Alors, M. le député d'Orford.

M. Benoit: Oui. Alors, MM. Valois, Gaumont, Samak, merci d'être avec nous aujourd'hui. On a reçu plus tôt ce matin le Syndicat des cols bleus regroupés de Montréal, qui ne relève pas de vous, qui avait un bottin très bien fait, très bien fait, *Le monde syndical*. Franchement, moi, je suis impressionné. Il y a eu ce document-là qu'on a eu ce matin, et on a questionné comment ils sont arrivés à convaincre un peu tout le monde à faire des efforts, à Montréal, pour fermer les camions, fermer les autobus, etc., quand ils ne sont pas dedans. Et moi, je les ai félicités.

Et je vais faire la même chose ici, M. Valois, et votre équipe, d'abord de ce document-là qu'on a reçu en 1996, *Guide syndical en environnement*, qui était très bien fait, très bien fait. Vous nous avez fait parvenir où j'ai demandé que vous nous fassiez parvenir — parce que je pense qu'on n'était pas sur le «mailing list» de la CSN, au Parti libéral, enfin, on ne l'est peut-être toujours pas... mais je vous ai demandé de nous faire parvenir ce document que vous aviez imprimé, *Les petits gestes qui nous mènent loin*. Je l'ai lu de bord en bord. Je vous ai écrit à ce moment-là. Mais je veux vous rappeler deux choses que je vous avais dites et je veux le dire publiquement aujourd'hui.

Le premier, dans le document, on disait que, suite à une enquête du BAPE, tous les sites étaient non conformes au Québec, qu'il y avait maintenant une loi et un règlement qui faisaient force de loi. Alors, au moment où on se parle, au moment même où on se parle, il y a effectivement une loi, mais le règlement n'est toujours pas en force, et le Parti libéral, qui a déposé son programme vendredi, dans son programme, s'engage à aller en commission parlementaire — c'est très rare qu'on fait ça. On va en commission parlementaire étudier ce règlement-là et voir pourquoi il est sur les tablettes depuis trois ans. Alors ça, c'est le premier point.

Deuxième point, dans ce même document, qui, encore une fois, est extraordinaire, vous travaillez avec vos gens, et je vous en félicite, vous nous disiez que... vous parliez des citoyennes et des citoyens, leur

implication dans le milieu. Et, dans la lettre que je vous ai envoyée, puis, encore une fois, je veux le dire publiquement: Moi, je vous invite... et ce que je vous ai écrit, c'est que tout individu qui, dans son milieu de travail, est témoin de gestes anti-environnementaux, déversement illégal, est tenu de les signaler de façon anonyme — il peut le faire de façon non anonyme aussi — au ministère de l'Environnement de sa région ou à son député. Je vous invite... Quand vous allez réécrire ce document-là, ça va être une des façons qu'on va pouvoir améliorer la planète, puis vous autres, là, vous êtes à la première ligne.

Je vous avais cité, à l'époque, le cas d'un garage à Sherbrooke où un syndiqué m'a appelé un bon jour, puis il m'a dit: Qu'est-ce que je fais avec cette maudite affaire là? Mon employeur m'oblige à déverser, etc. Et puis j'ai dit: Écoute, on ne le saura jamais, que c'était toi, tu n'as même pas besoin de t'identifier. Nous, on va aviser, il y a une enquête qui va être faite puis on va le poigner, le mauvais, le méchant. Alors, moi, je suis heureux des documents que vous produisez et je vous dis: Je suis très impressionné de voir comment la CSN s'en va dans la bonne direction à cet égard-là. Et on ne réussira pas en environnement si d'abord le monde syndical... Et les gens des cols bleus ce matin nous l'ont dit: Jamais, si le boss avait dit: Vous allez arrêter vos autobus, que ça aurait fonctionné. C'est quand le syndicat a dit aux chauffeurs d'autobus: Vous allez arrêter vos autobus, que ça a commencé à fonctionner.

Bon, une fois que j'ai fait mon «self-speech», je vais poser quelques questions, parce qu'on est ici pour vous poser des questions.

L'hydrogène. L'hydrogène, on y croit tellement chez nous que Robert Bourassa, qui était peut-être un visionnaire, dans son volume *Le pouvoir du Nord*, il y a tout un chapitre qui porte sur l'hydrogène, M. Bourassa y croyait. L'an passé, je me suis permis d'amener notre chef, Jean Charest, dans une usine qui fabrique de l'hydrogène et laquelle usine envoie en Californie, à partir de Magog, 21 camions par semaine. Les gars sont payés 60 000 \$ par année. Deux chauffeurs descendent en Californie puis ils remontent. Ils font ça semaine après semaine. Il y a donc un marché. Si des Californiens achètent de l'hydrogène de Québec, il y a un marché pour ça.

Dans votre document, vous nous dites que vous suggérez que ce soit Hydro-Québec qui s'occupe de ça, alors qu'on a déjà un institut de l'hydrogène dans la région de Trois-Rivières. Pourquoi ce devrait être Hydro-Québec, alors que, eux, au moment où on se parle... Pourquoi ils développeraient l'hydrogène? Je ne vois pas un agenda, chez Hydro-Québec, où ils sont particulièrement intéressés là-dedans. En passant, le Parti libéral prend un engagement au niveau de l'hydrogène aussi dans son programme. Pourquoi on devrait demander à Hydro-Québec de développer cette filière-là? Est-ce que ce sont les bons acteurs?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le vice-président.

M. Valois (Roger): D'abord, je vais commencer par vous dire que votre note que vous m'avez envoyée à propos de notre document, la note, elle circule

aujourd'hui, parce que, à chaque fois qu'on fait des sessions de formation sur la gestion des matières résiduelles, je prends bien soin de le dire au monde que j'ai reçu une note de vous leur expliquant que, oui, on peut faire des plaintes individuelles. Et, avec la subvention qu'on a reçue de la FAQDD qui nous permet de faire des sessions de formation là-dessus, à chaque fois qu'on a un séminaire où on fait de la formation, j'indique aux gens ce petit oubli qu'on a fait dans notre document, où le député d'Orford nous rappelait qu'on peut faire des plaintes individuellement comme citoyen, comme citoyenne.

L'autre affaire... D'abord, je dois saluer le monde de chez vous qui partent à deux chauffeurs par camion, c'est assez rare. Nous, on est en négociation avec plusieurs compagnies de camionnage où ce serait utile des fois d'avoir deux camionneurs. Ce serait moins dangereux. C'est comme la Sûreté, deux par char. Ça fait que ce n'est pas plus bête d'avoir deux chauffeurs dans un camion pour les longues distances. On doit saluer ça de cette compagnie-là.

● (16 h 10) ●

Pourquoi Hydro-Québec? D'abord, c'est une société de l'État. La CSN a un parti pris pour les sociétés d'État, tout le monde le sait, tout le monde nous connaît dans notre obédience, dans notre adhésion à ce qui est des sociétés étatiques. Et, là-dessus, nous, on pense qu'Hydro-Québec peut développer ça de façon très, je dirais... moins... sans penser aux profits nécessairement, mais d'y aller au profit des utilisateurs.

Et l'appel que j'ai lancé, d'entrée de jeu, en disant à Hydro-Québec: Non, ne nous parlez pas d'augmentation... puis j'ai fait appel au ministre pour dire non à Hydro-Québec puis dire: Non, il n'y aura pas d'augmentation. Pourquoi Hydro-Québec? Société d'État. Les profits, qui profite à ça? C'est des profits qui vont profiter aux consommateurs. C'est exclusivement la raison pour laquelle on pense qu'Hydro-Québec... qui nous appartient, qu'on contrôle, qu'on est capable d'aiguiller, jusqu'à un certain point. C'est pour ça qu'on a choisi Hydro-Québec comme gestionnaire.

M. Benoit: Dans votre mémoire, vous parlez effectivement du président Bush. Je l'ai regardé ce soir-là, quand il a fait son appel à la nation, il disait: Un enfant qui vient au monde aujourd'hui, dans 15 ans, quand il achètera sa première voiture, nous espérons qu'il pourra conduire une auto à l'hydrogène. Donc, il se donnait un échéancier de 15 ans. Est-ce que c'est le type d'échéancier... je sais qu'il y en a un parmi vous qui est ingénieur: Est-ce que c'est le type d'échéancier qu'on peut se donner pour que l'hydrogène soit commercialisé d'une façon pratique pour le consommateur?

M. Samak (Qussaf): M. le député, oui, et je dis oui parce que — et le mémoire présenté est plein d'information — la Norvège et l'Islande, ils sont en voie de le faire. Ils veulent avoir des stations d'approvisionnement. À Reykjavik, au moment où on parle, ils sont en voie de construction. C'est possible. C'est possible. Évidemment, c'est possible pas à l'échelle très élargie, mais c'est possible certainement au niveau au-delà de la validation du concept, qu'on appelle en technique.

J'aimerais revenir à la question: Pourquoi Hydro-Québec? M. Valois a donné certaines raisons, il y en a d'autres. L'Institut de l'hydrogène, les deux chaires d'hydrogène, à McGill et à Sherbrooke, sont très importantes comme lieu de recherche, sont des acquis québécois très importants. Mais ce n'est pas compliqué, pour développer une économie sur l'hydrogène, ça implique la création d'une infrastructure, d'un réseau d'approvisionnement et de manufactures assez importantes. Ça prend donc une alliance stratégique avec un grand fabricant d'autos, avec une société d'énergie qui possède un réseau de distribution très large, et il faut absolument... et une société d'énergie capable de produire soit l'énergie électrique pour l'hydrolyse soit l'hydrogène. Donc, ça prend trois, trois paliers stratégiques importants. Donc, ça prend éventuellement un Hydro-Québec, absolument, pour la mise en oeuvre de l'infrastructure; un General Motors ou un Ford ou peut-être une société québécoise de fabrication automobile de renommée mondiale; et un Shell, un Petro-Canada qui a des stations partout. Et c'est pour ça qu'on dit Hydro-Québec pour l'installation de l'infrastructure et le maillage nécessaire à faire entre la fabrication des piles à combustible embarquables sur auto, la fabrication de la voiture et la fourniture de l'énergie ou de l'hydrogène.

Et j'ajouterais un mot: il y a une tentation très forte de faire l'hydrogène en vendant de l'hydrogène en citerne vers l'Europe, la filière Hydro-Québec va faire ça. Et je vous soumetts humblement qu'il faut aller au-delà de la logique des porteurs d'eau. J'appelle ça la vocation éternelle de porteurs d'eau. C'est très intéressant. C'est utile pour la planète, mais on est plus grands que ça. On est capables, au Québec, de chercher une valeur ajoutée beaucoup plus importante que de vendre encore des citernes remplies de je ne sais quoi, peu importe la valeur intrinsèque de ce je ne sais quoi qu'on vend. Voilà.

Le Président (M. Pinard): Merci. Mme la députée de La Pinière.

Mme Houda-Pepin: Merci beaucoup, M. le Président. Sur le même ordre d'idées, puisque vous étiez rendu à exporter des citernes d'hydrogène, comment se transporte l'hydrogène? Mon collègue vient de dire tantôt qu'il y a 21 camions qui partent de l'Estrie vers la Californie, et, en même temps, dans votre mémoire, vous dites que le transport est responsable de 40 % des émissions de gaz à effet de serre. Est-ce qu'il n'y a pas là une sorte d'incohérence?

Le Président (M. Pinard): M. Samak.

M. Samak (Qussaï): C'est-à-dire, la question, est-ce sur la faisabilité technique de stockage d'hydrogène pour le transporter ou l'apparente contradiction entre l'utilisation des camions?

Mme Houda-Pepin: Les deux, les deux.

M. Samak (Qussaï): Les deux. Bien, l'hydrogène, au moment où on parle, il y a deux, trois façons: ou bien pressuriser et liquéfier sous pression, le mettre dans des réservoirs qui résistent à une très haute

pression, ou il y a une autre façon, c'est de l'absorber dans des substrats métalliques, mais ça, c'est beaucoup plus cher. Et c'est tout finalement. Oui, il y a une apparente contradiction, mais ce n'est qu'apparent, la contradiction, parce que, quand on... le calcul qui se fait... La dépense énergétique à partir du point d'origine jusqu'à la fin est compensée par l'avantage de l'hydrogène. Si, par exemple, l'hydrogène se livre à un endroit où il n'y a pas d'énergie, ça a son avantage également. Éventuellement, la chose la plus intéressante, c'est d'utiliser l'hydrogène comme lieu de stockage d'énergie pendant les heures de pointe, par exemple. Après, on peut l'utiliser pour produire de l'électricité. L'hydrogène aussi a certaines applications industrielles à ne pas négliger: les camions qui partent de Magog fournissent pour l'instant des installations industrielles qui utilisent l'hydrogène pour des méthodes de fabrication chimique.

Mme Houda-Pepin: Je comprends tous les avantages que peut présenter l'hydrogène, mais je cherche à comprendre parce qu'on veut régler un problème. Déjà qu'on a l'électricité qui est une énergie propre, pour peu qu'on la produise proprement. Mais, lorsqu'on a un combustible qui nécessite de mettre sur les routes des camions citernes, lorsqu'on dit qu'il faudrait enlever les transports lourds sur les routes et sur les autoroutes et trouver une autre façon, je dirais, d'acheminer les biens et services, je me dis: Il y a comme une sorte d'incohérence quelque part. Mais, en tout cas, je vous laisse la résoudre. Peut-être que la technologie trouverait une façon de transporter l'hydrogène qui ne soit pas sur roues.

Ceci étant, je voudrais savoir, parce que le temps presse, ce combustible, est-ce qu'on peut le produire dans toutes les régions du Québec pour que ça puisse bénéficier à toutes les régions du Québec? Vous avez parlé de la Mauricie parce qu'il y a un institut de recherche, mais, en Montérégie, est-ce qu'on peut avoir des usines d'hydrogène et que ça puisse créer une certaine activité dans les régions?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Samak.

M. Samak (Qussaï): L'hydrogène pourrait être produit à partir de fossiles, des produits pétroliers et gaziers. Et on appelle d'ailleurs le Québec à s'engager à favoriser cette filière, s'il y a des réserves pétrolières et gazières dans le golfe. Elles pourraient être un produit de la biomasse aussi, des rejets de l'agriculture par... Enfin, les résidus de bois, les résidus agricoles pourraient être utilisés pour la fabrication, pour la production de l'hydrogène par pyrolyse de la biomasse. Donc, tout ce qui est résidu organique d'origine agricole, forestier est potentiellement valorisable comme source d'hydrogène par des techniques de pyrolyse. Alors, la réponse est oui, en bref.

Mme Houda-Pepin: Les infrastructures nécessaires à la production et au transport de ce nouveau combustible, par rapport aux coûts-bénéfices, ça représente quoi? Est-ce qu'on a une idée?

M. Samak (Qussaï): Les analyses sont faites et elles sont disponibles, on peut les fournir, et tout dépend

du mariage qu'on fait. L'idéal, ce serait d'utiliser l'hydrogène le plus localement possible de sources de production pour produire l'électricité. Ça pourrait libérer de l'électricité. On pourrait produire l'hydrogène par l'hydrolyse de l'eau, c'est la voie la plus simple, ou, si on le produit par la pyrolyse des produits organiques, on pourrait l'utiliser sur place, dans des piles à combustible, pour produire l'électricité localement, pour les besoins locaux, ce qui libère l'électricité à être exportée ailleurs, par exemple. Alors, on peut... Imaginez une société où les consommateurs sont aussi des producteurs locaux qui fournissent dans le réseau national le courant également. Alors, c'est pour ça, quand on parle de l'économie de l'hydrogène, on parle vraiment des nouvelles façons de faire à la fois par rapport aux infrastructures et par rapport à la finalité de profits d'énergie.

M. Valois (Roger): Et, pour ce qui est du camion de tantôt... pour répondre simplement à votre question, pour ce qui est du camion, tantôt, en gardant toujours les mêmes conducteurs, deux, et en utilisant l'hydrogène pour se déplacer, on a réglé le problème.

● (16 h 20) ●

Le Président (M. Pinard): Alors, MM. Valois, Gaumont et Samak, merci infiniment de votre présence parmi nous cet après-midi. Les échanges furent très enrichissants, et également votre mémoire. Merci, messieurs.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Alors, j'inviterais le Conseil de l'industrie forestière à bien vouloir s'approcher, s'il vous plaît.

Membres de la commission, il me fait plaisir de vous introduire le Conseil de l'industrie forestière, qui est représenté, cet après-midi, par M. Jacques Gauvin, son directeur général, par M. Pierre Vézina, directeur, énergie, et également par?

M. Gauvin (Jacques): M. Paul Bilodeau, qui est président du comité énergie du Conseil de l'industrie forestière du Québec et qui travaille pour Papiers Stadacona.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Bilodeau, bienvenue. Alors, je vous inviterais, M. Gauvin, à procéder. Vous connaissez notre déroulement, 15 minutes pour la présentation de votre mémoire. Par la suite, il y aura période d'échange avec les membres de la commission.

Conseil de l'industrie forestière du Québec (CIFQ)

M. Gauvin (Jacques): Merci beaucoup, M. le Président. Alors, M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les commissaires, alors mon propos à moi sera très court, ce sera simplement pour vous introduire, vous dire quelques mots du Conseil de l'industrie forestière du Québec — ce sera très rapide — ainsi que sur l'industrie forestière en général, et je céderai très rapidement la parole à M. Pierre Vézina, qui est notre directeur, énergie — vous l'avez mentionné — au

Conseil de l'industrie forestière, qui fera la présentation aujourd'hui.

Alors donc, en un mot, le Conseil de l'industrie forestière québécoise, c'est quelque chose de nouveau. C'est une organisation qui regroupe deux associations qui étaient présentes auparavant dans le portrait de la forêt au Québec, c'est-à-dire l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec — ceux qui sont pris avec nos bons amis américains, un dossier qui est connu passablement — et évidemment tout le secteur des pâtes et papiers qui était regroupé sous l'égide de l'Association des industries forestières du Québec.

Alors, ces deux associations-là maintenant sont réunies au sein d'une même organisation qui est le Conseil qui représente donc au-delà de 300 usines de sciage au Québec, principalement dans le domaine résineux, également 63 usines de pâtes et papiers, en fait une industrie qui serre d'assise économique principale à plus de 250 municipalités québécoises où les opérations de transformation du bois, les opérations en forêt constituent évidemment l'assise économique importante.

Ces deux secteurs génèrent environ 250 000 emplois directs, indirects et induisent pour une masse salariale de 3 milliards de dollars. Alors donc, c'est une industrie qui participe de façon majeure à l'ensemble de l'économie du Québec, et plus particulièrement à celle dans les régions, là où on a tellement besoin d'activités économiques. Alors, sur ces quelques mots quant à notre Conseil et à l'industrie, je cède, comme je l'ai mentionné, la parole à M. Pierre Vézina, directeur énergie au Conseil, qui fera la présentation.

Le Président (M. Pinard): M. Vézina.

M. Vézina (Pierre): Alors, M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, c'est avec beaucoup d'intérêt que l'industrie papetière québécoise répond à l'invitation de l'Assemblée nationale du Québec de participer à cette commission parlementaire afin de partager ses préoccupations quant à la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto au Québec. La perte de compétitivité est certes une des principales préoccupations des membres du CIFQ alors que plus de 75 % de leur production est exportée, dont 62 % aux États-Unis, et que la compétition internationale s'accroît.

Le Plan canadien ne répond pas aux attentes des industries. Plusieurs chefs d'entreprise, dont ceux des papetières québécoises, s'inquiètent des orientations qui sont prises par le gouvernement canadien dans ce dossier, notamment au sujet du système domestique de permis échangeables et des négociations sectorielles qui permettront leur allocation par secteur.

Le gouvernement canadien se dit très préoccupé de préserver l'équité entre les différentes régions et agents économiques du pays. Certes, ces préoccupations sont justifiées. Selon le scénario du Plan canadien, les secteurs manufacturiers auront à réduire leurs émissions de 55 mégatonnes. Or, tout allègement pour un groupe reporte nécessairement sur les autres les efforts de réduction, et, déjà, malheureusement, certains secteurs ont vu leurs objectifs réduits ou effacés. De plus, le mécanisme de répartition des objectifs de réduction choisi par le gouvernement fédéral défavorise les secteurs manufacturiers et avantage ceux de la production

d'électricité au moyen du charbon ainsi que de la production pétrolière et gazière.

Depuis 1990, l'industrie papetière québécoise a déjà réduit de 15 % ses émissions nettes de gaz à effet de serre, alors que sa production augmentait de 25 %, dépassant ainsi largement l'objectif canadien. L'effort réel de réduction demandé à l'industrie papetière pourrait atteindre près de 35 % de ses émissions de CO₂ par tonne de produits par rapport à 1990. Il est essentiel pour l'industrie que les réductions passées soient reconnues par le gouvernement lors des négociations sectorielles des engagements contractuels.

Il ne faut pas oublier que l'industrie papetière devra aussi faire face à des augmentations de coûts des sous-produits entrant dans la fabrication du papier, soumis eux aussi aux effets du Plan d'action canadien. On pensera aux opérations forestières, au transport des produits en vrac, aux produits chimiques, au polymère, au transport des produits finis, à l'électricité, autant d'éléments sur lesquels l'industrie n'aura aucun contrôle mais qui affecteront directement ses coûts de production et sa compétitivité, notamment sur le marché américain. Selon les membres du CIFQ, le Plan d'action canadien devrait faire plus de place aux mesures incitatives ainsi qu'aux investissements stratégiques à coûts partagés et encourager l'adoption de technologies plus performantes au moyen notamment de la fiscalité.

Les membres du Conseil sont inquiets. Les résultats de modélisation laissent entrevoir des réductions supplémentaires de 1,3 mégatonne pour l'industrie papetière québécoise. Pour atteindre cet objectif, l'industrie devra soit investir massivement dans ses installations soit acheter des permis sur les marchés domestiques ou internationaux. Cette dernière option est certes la plus défavorable pour le Québec comme pour l'industrie. En effet, l'achat de permis échangeables est une dépense non productive et récurrente. De plus, même si ce mécanisme de marché apparaît efficace économiquement, il demeure risqué et coûteux. Du point de vue de l'économie québécoise, chaque dollar dépensé dans l'achat de permis provenant de l'extérieur du Québec est une perte de 3 \$ d'investissement dans son économie en raison des effets multiplicateurs.

Pour les membres du CIFQ, il serait utile de mettre en place des mesures facilitant la réalisation des projets. La création d'un fonds dédié à l'efficacité énergétique, qui consentirait des prêts remboursables à l'industrie, permettrait de concrétiser plus rapidement certains investissements. Naturellement, les institutions telles que l'Agence de l'efficacité énergétique ont un rôle de leadership qu'il faut maintenir et même renforcer. L'efficacité énergétique est un des moyens à privilégier dans l'atteinte des objectifs de l'industrie papetière.

De façon plus générale, la cogénération en milieu industriel peut aussi être un moyen d'améliorer l'efficacité énergétique. Malheureusement, les coûts de construction de ces centrales sont plus élevés et peuvent donc difficilement compétitionner avec les grandes centrales thermiques. Toutefois, la cogénération en milieu industriel offre des avantages économiques indéniables. En effet, elle permet d'améliorer la compétitivité des usines, de consolider des emplois souvent en région, tout en permettant une diminution

des gaz à effet de serre. Cette avenue devrait être analysée plus attentivement, selon les membres du Conseil.

L'utilisation accrue de la biomasse dans le secteur des pâtes et papiers, en plus de réduire l'accumulation des écorces aux abords des scieries, a permis de diminuer considérablement le recours aux combustibles fossiles. Cette approche s'inscrit parfaitement dans l'objectif, tant de l'industrie que des gouvernements fédéral et provinciaux, de réduction des émissions de GES. Les politiques gouvernementales doivent encourager la poursuite de ces efforts.

Le CIFQ a d'ailleurs commenté un projet de règlement, en janvier 2003, concernant la production d'électricité au moyen de la biomasse. Cette orientation du gouvernement provincial est saluée par l'industrie, qui souhaite l'utilisation optimale de cette ressource. Toutefois, la production d'électricité au moyen de la biomasse, à titre d'énergie renouvelable, ne reçoit peut-être pas un traitement équivalent à d'autres sources de production de la part du gouvernement fédéral.

● (16 h 30) ●

La question des puits de carbone mérite également une attention particulière. Les forêts québécoises publiques et privées font déjà l'objet de stratégies d'aménagement forestier. Une intensification de la sylviculture pourrait permettre d'améliorer la production des forêts et ainsi contribuer plus intensivement à la séquestration du carbone. Les gouvernements tant canadien que québécois ont entrepris la mise en place de politiques et de programmes afin de promouvoir l'intensification de la sylviculture. Toutefois, beaucoup de questions subsistent quant à l'efficacité réelle de ces actions et au bilan net des activités d'aménagement forestier. Les efforts de recherche sur ces questions doivent se poursuivre et même être intensifiés.

Dans son mémoire, le Conseil a identifié certaines recommandations que je me permettrai de réitérer: reconnaître les actions passées de l'industrie papetière et éviter ainsi de fragiliser encore davantage la situation financière de certaines usines; encourager, au moyen de programmes ciblés, l'amélioration de l'efficacité énergétique — on pense à des audits, à l'intégration des procédés ou aux démonstrations de technologies; mettre sur pied un fonds dédié au financement des projets d'efficacité énergétique; favoriser la production d'électricité produite au moyen de la biomasse et de la cogénération en milieu industriel; analyser la pertinence et l'utilité de la mise sur pied d'un fonds d'achat de compensation hâtive; développer des outils fiscaux qui encourageront les entreprises à investir dans de nouvelles technologies; intensifier les efforts de recherche sur l'aménagement forestier et la contribution de ce dernier à l'amélioration de la séquestration du carbone; encourager la remise en production des terres en friche, des terres forestières productives et de territoires forestiers ayant subi un incendie, une épidémie d'insectes ou un chablis; assurer une protection des forêts encore plus efficace contre les incendies et les épidémies d'insectes en conformité avec la stratégie québécoise de protection des forêts; et finalement, clarifier rapidement la question de la propriété du carbone due aux activités d'aménagement forestier. Merci de votre attention.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. Vézina. Messieurs, merci. Alors, nous allons débiter immédiatement notre période d'échange, et j'inviterais M. le ministre d'État à l'Environnement à bien vouloir débiter.

M. Boisclair: Merci, M. le Président. Je voudrais remercier les gens du CIFQ pour leur présentation. Je suis heureux de souligner leur contribution aux échanges que nous avons à la Table Québec-industries, ils sont de précieux partenaires. Je comprends aussi que nos dialogues nous ont permis d'en arriver à un entendement commun sur la proposition fédérale. Je partage entièrement votre point de vue sur le caractère inéquitable de l'intervention fédérale, sur le fait aussi qu'il est impératif que le fédéral reconnaisse les actions hâtives qui ont été posées par votre secteur. De mémoire, c'est près de 15 % de réductions depuis 1990 qu'on a pu identifier; donc, c'est un effort qui est considérable, et que le coût marginal de vos réductions sera plus élevé dans les années à venir du fait des efforts que vous avez déjà fournis.

J'aimerais que vous me renseigniez sur les économies d'émissions que vous avez su obtenir. Je comprends que vous utilisez moins le mazout et que vous utilisez davantage la biomasse. Est-ce que j'ai raison de dire que vous avez à peu près fait le plein de ce type de production d'énergie et que de nouvelles demandes de réduction seraient peut-être difficiles pour vous à obtenir? Comment, devant la perspective de réductions nouvelles, comment réagissez-vous, et le potentiel, il se trouve où? Dans les procédés?

M. Vézina (Pierre): M. le Président, je vais me permettre de répondre à cette question. Dans un premier temps, du côté de la production d'énergie thermique, on considère qu'il y a encore de l'espace un peu avec l'utilisation de la biomasse, une utilisation accrue. Effectivement, cette utilisation-là pourrait être même bonifiée par la production d'électricité, conjointement vapeur et électricité, au moyen de la biomasse.

Il y a, du côté des procédés aussi, je pense, encore des efforts qu'on estime pouvoir faire. Seulement, comme vous l'avez mentionné, plus on avance, plus c'est difficile et plus c'est coûteux. Alors, on fait face à cette problématique-là et c'est ce qui nous, peut-être, inquiète un peu là dans tous les objectifs que le gouvernement canadien entend mettre en place, particulièrement pour l'industrie papetière où on pourrait faire face à des réductions encore importantes et probablement extrêmement difficiles à atteindre, sinon inaccessibles, d'où l'obligation d'acheter sur le marché des permis.

M. Boisclair: Quand vous regardez sur le plan de la qualité des technologies utilisées par les membres de votre industrie qui sont au Québec — bien, d'ailleurs, ils sont tous... tous vos membres sont au Québec, si j'ai bien compris, au Conseil — quand vous regardez la qualité des technologies qui sont utilisées sur ce qui est sur le marché, est-ce qu'il est raisonnable de penser que, en termes technologiques, la majorité des entreprises utilisent, parmi les technologies, les plus avancées ou s'il y a encore des efforts à faire et des réductions moins

dispendieuses qu'il serait possible d'obtenir dans votre secteur d'activité?

M. Vézina (Pierre): Je laisserais peut-être M. Bilodeau, s'il fait des...

Le Président (M. Pinard): M. Bilodeau.

M. Bilodeau (Paul): Oui. Bonjour. Du côté technologique, il y a encore certaines possibilités. Mais, comme mentionné par mon confrère tout à l'heure, si on prend une des recommandations de l'association, du Conseil maintenant, c'est d'encourager, au moyen de programmes ciblés, l'amélioration de l'efficacité énergétique, et je vous dis: intégration des procédés et démonstration des technologies. Il y a plusieurs technologies émergentes qui auraient besoin d'un petit coup de pouce. Je pense que, autant au point de vue provincial que fédéral, pour la recherche, il y a des fonds puis c'est tangible, mais, du côté démonstration en industrie, je pense qu'il y aurait encore un petit pouce à donner pour développer justement là des procédés qui seraient moins énergivores. Ça fait que c'est peut-être là qu'il faudrait cibler les efforts, au gouvernement.

M. Boisclair: Est-ce que la proposition de l'Association des manufacturiers, qui cherche à obtenir un soulagement au niveau de la taxe du capital, est-ce que cela vous apparaît un moyen qui pourrait être utile, qui pourrait encourager les membres de votre industrie à utiliser des technologies, puisque vous me dites qu'il y a encore un espace, dans les technologies à utiliser, qui vous permettrait d'obtenir des réductions? Est-ce que cela serait un moyen intéressant ou s'il faudrait des mesures plus ciblées qui nous permettraient véritablement d'atteindre ces objectifs bien précis de réduction?

M. Vézina (Pierre): Vous savez, l'industrie des pâtes et papiers, c'est une industrie très intensive en capital. Changer une machine à papier aujourd'hui, ça coûte au bas mot 500 millions de dollars. Dans un marché qui est à maturité, ce n'est pas facile. Il y a de cela plusieurs années qu'on demande au gouvernement d'abolir la taxe sur le capital parce qu'on considère qu'effectivement c'est pénalisant lorsqu'on a des investissements majeurs à faire.

M. Boisclair: Cette taxe a aussi une certaine vertu, mais c'est un débat qui dure depuis... c'est un débat qui dure depuis un certain temps. Mais l'Association des manufacturiers, évoquant les besoins en équipement pour atteindre les objectifs de réduction de gaz à effet de serre, a repris cet argument et identifie ce moyen comme étant un bon moyen pour obtenir des réductions. Moi, je suis plutôt d'opinion qu'il faudrait des mesures plus ciblées, mais je connais bien le discours des industriels sur cette question.

Vous reprenez plusieurs points de vue que nous partageons et que j'appuie. Sur la question de l'entente fédérale, est-ce que vous êtes d'avis qu'une entente bilatérale Canada-Québec sur la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto serait un moyen qui nous permettrait d'abord une entente plus équitable, qui nous permettrait de nous assurer du respect des compétences,

et qui nous permettrait donc, du fait de ce respect, d'identifier des réductions qui seraient les moins dispendieuses à obtenir, puisque ce serait au gouvernement du Québec d'identifier ces réductions dans une dynamique qui n'a rien à voir avec un ensemble, complexe ensemble canadien, qui a ses mérites mais qui nous écarte parfois de notre réalité?

M. Vézina (Pierre): Je crois que, effectivement, c'est une avenue à explorer en ce sens que, d'une part, elle est peut-être séduisante du côté des industriels de dire: Bon, bien, peut-être qu'on peut en arriver à une entente, une entente qui serait aussi plus facile à gérer, hein, parce que vous savez, des dédoublements, ce n'est pas facile. On vit actuellement certains dédoublements dans le secteur de l'environnement, et...

M. Boisclair: ...mon choix à moi.

M. Vézina (Pierre): Pardon?

M. Boisclair: Ça fait longtemps que j'ai fait mon choix sur cette question.

● (16 h 40) ●

M. Vézina (Pierre): Oui. Ha, ha, ha! Alors, pour cet aspect-là, tout à fait. Il y a peut-être moyen aussi de trouver des avenues ou des méthodes de répartition qui seraient peut-être plus équitables. Mais ça soulève aussi d'autres genres de problèmes qui, à mon sens, doivent être étudiés. Essentiellement, notre participation dans le cadre des systèmes de permis échangeables, puisqu'il s'agit ici d'une réglementation fédérale, la question de l'équité intersectorielle aussi peut être soulevée là-dedans autant au fédéral qu'au Québec, et de même que l'équité intrasectorielle. Et ce qu'on fait avec, hein, vous savez, nos compagnies sont des entreprises pratiquement toutes multinationales qui ont plusieurs usines au Canada. Alors, comment on arrive à harmoniser tout ça? Alors, ce serait embêtant aussi de créer un déséquilibre de ce point de vue là.

M. Boisclair: C'est intéressant, comment, dans certains cas, vous pouvez évoquer alors que dans d'autres circonstances, vous aller évoquer l'avantage à investir dans un lieu plutôt qu'un autre. Ce qui est parfois un déséquilibre et un désavantage aux yeux d'autres en paraît un avantage et, vous savez bien jouer sur les deux tableaux.

Je voudrais toutefois indiquer que la perception de la capacité du pouvoir fédéral de mettre sur pied un régime de permis échangeables à sa propre initiative, nous écarte un peu des enseignements de notre Constitution. M. Yergeau est venu nous faire la démonstration que le gouvernement fédéral ne pourrait pas seul mettre sur pied un système de permis échangeables.

Je comprends très bien que le Québec, à 35 grands émetteurs, n'a pas un marché suffisamment grand pour que le prix de la commodité, donc du permis, reflète véritablement sa valeur. Et qu'il nous faudrait un marché à la limite... au minimum canadien et peut-être même un marché continental.

Ceci étant dit, le Québec va chercher à s'assurer que, dans les mécanismes d'allocation de ces permis, on soit consulté puis qu'on soit d'accord. Est-ce que les

permis seront plafonnés? Est-ce qu'ils seront mis aux enchères? Est-ce qu'ils seront émis en fonction du niveau d'émissions passé? Voilà autant de questions qui demeurent floues. Et je vous invite à regarder de quel côté votre pain est beurré et, c'est sans hésitation, que je dirais qu'il se trouve du côté de l'entente bilatérale bien plus que des ententes sectorielles qui, au net, risquent de pénaliser le secteur industriel en lui imposant huit mégatonnes de plus qu'on devrait normalement lui imposer.

M. Vézina (Pierre): Alors, comme je vous mentionnais, je pense qu'il y a plusieurs arguments qu'il faudrait peser, et ça nous ferait très plaisir de rencontrer les gens du ministère pour discuter de façon un peu plus approfondie cette question-là.

M. Boisclair: Ils sauront faire les choses de façon beaucoup plus approfondie que je sais les faire. Je vous remercie pour cette contribution.

Le Président (M. Beaumier): M. le député de Roberval.

M. Laprise: Merci, M. le Président. Vous parlez dans vos recommandations que le gouvernement encourage la remise en production des terres non forestières qui ne sont pas actuellement productives telles que les friches ou encore les terrains, là, qui... Comment est-ce qu'il peut y avoir d'hectares de terres là qui seraient aptes à recevoir des plantations?

M. Gauvin (Jacques): Malheureusement, je ne suis pas en mesure de vous donner un chiffre précis. Mais c'est sûr que, si on examine les potentiels en incluant là-dedans, entre autres, les secteurs de forêts privées au Québec, on peut penser à des superficies très significatives. Il faudrait faire l'évaluation plus précise à un moment donné mais ce n'est pas quelque chose de négligeable. S'il y avait des stratégies qui étaient dans cette direction-là, ça serait un apport certainement considérable dans le contexte du dossier, là, de la séquestration de carbone, là.

M. Laprise: Est-ce que ça représente également les terres qui ont été passées au feu il y a quelques années, par exemple, et qui ne sont pas reprises parce que les distances étaient excessivement grandes, le territoire était immense?

M. Gauvin (Jacques): Peut inclure ces terres-là également, oui.

M. Laprise: Je comprends ça aussi. Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, je céderai maintenant la parole au député d'Orford. M. le député.

M. Benoit: MM. Gauvin, Vézina, Bilodeau, merci infiniment d'être ici aujourd'hui avec nous. Vous nous dites dans votre mémoire qu'il n'est pas évident à qui appartient... Vous dites qu'il nous faut clarifier la propriété des puits de carbone parce que les opérations sont privées-publiques. Ce que je crois comprendre,

c'est qu'à partir du moment où vous avez un CAAF, la terre elle est... c'est une terre publique, mais vous avez autorisation d'y couper les bois sur cette terre-là. Ma compréhension jusque là est exacte... c'est exact. Alors, est-ce que c'est là qu'il vient, le problème, que la terre est publique, mais que finalement la forêt vous appartient jusqu'à un certain point. Et vous dites: Il nous faut clarifier la propriété des puits de carbone. Est-ce que c'est ça qu'il faut comprendre?

M. Gauvin (Jacques): Mais peut-être une précision sur la propriété. On n'a pas le sentiment que la forêt nous appartient, absolument pas. En tant que détenteurs d'un contrat d'approvisionnement et d'aménagement forestier avec le gouvernement du Québec, une entreprise a droit à une attribution d'un certain volume de bois dans une unité territoriale définie par le gouvernement qu'on appelle maintenant une unité d'aménagement forestier. Bon. Ce n'est pas lié spécifiquement à une superficie donnée ou à un territoire, c'est à l'intérieur de ce territoire global là qu'une certaine attribution est octroyée à un détenteur permis d'usine, à un industriel X, Y ou Z. Donc, il n'y a pas de... On n'a pas le sentiment que cette forêt-là nous appartient. Bon, on a droit à un certain volume en échange duquel volume on a des obligations de régénérer la forêt, etc., et de respecter toute la réglementation qui est en vigueur en vertu de la Loi sur les forêts, etc. Bon.

Quant au questionnement qu'on a, peut-être que Pierre pourra compléter parce que, quelqu'un comme moi qui est davantage versé du côté forêt, on constate, quand on parle de puits de carbone, qu'on parle de séquestration ou qu'on parle d'aménagement intensif, on voit qu'il y a beaucoup plus de questions dans le dossier des changements climatiques. On a beaucoup plus de questions à ce moment-ci qu'il y a de réponses sur la façon que ça se déroulera dans l'avenir.

Quant à la, je dirais, possession, ça peut dépendre évidemment des travaux qui sont à réaliser et qui vont au-delà des exigences actuelles qui sont en lien avec le contrat d'approvisionnement et d'aménagement forestier. Moi, ce que j'ai compris, puis, Pierre, tu me corrigeras, j'espère que je ne dis pas trop des choses qui n'ont pas de bon sens, dans le contexte de notre aménagement forestier actuel, nos plans d'aménagement, on n'a pas de gains au niveau de la séquestration de carbone. Ce que je comprends c'est que, dans un contexte d'augmentation de nos activités d'aménagement forestier où on irait avec des reboisements intensifs sur des friches, etc., là il y aurait un certain gain. Là où c'est peut-être plus en question actuellement, c'est qui aurait la propriété de ça? Est-ce que ce serait l'entreprise qui aurait investi? Si c'est sur des territoires publics, est-ce que le gouvernement partagerait ça également? Comment est-ce que ça se générerait? Ça, honnêtement là je pense qu'il y a plus de questions que de réponses. Pierre, je ne sais pas si tu veux compléter là-dessus, là.

M. Vézina (Pierre): Effectivement. Je pense, les principales questions sont soulevées. Alors, il faut qu'on trouve moyen de clarifier ça parce que, si on veut qu'effectivement les puits de carbone soient utilisés comme mesure ciblée et qu'on en bénéficie, il va falloir qu'on agisse rapidement. Donc...

M. Benoit: ...le point de vue de votre association? Est-ce que vous voulez qu'on clarifie, mais quelle est votre clarification, votre compréhension de ce dossier-là? À qui devrait appartenir finalement la propriété du puits de carbone?

M. Vézina (Pierre): J'ai l'impression qu'il y a un principe qui fait que la personne ou l'entreprise, qui investit pour réaliser ce puits-là ou cette séquestration-là, doit en retirer aussi les avantages.

M. Benoit: D'accord. Je vois que le ministre hoche du bonnet négativement. Alors, je vois qu'il n'y a pas... on ne s'entend pas là-dessus, en tout cas, le gouvernement ne s'entend pas avec vous.

M. Boisclair: ...pour faire le reboisement. Puis l'enjeu en ce moment, c'est le fédéral veut mettre la main sur les puits de carbone. Et c'est ça en ce moment toute la bataille de l'Alberta. L'Alberta a même mis dans sa loi le fait qu'ils sont propriétaires de leurs puits de carbone, alors que le fédéral, Anderson en tête, Dhaliwal, refusent de nous reconnaître la propriété des puits de carbone.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Alors, M. le député d'Orford.

M. Benoit: Oui. Très bien. Un peu plus loin dans votre mémoire à la page 13, c'est plus une remarque que d'autre chose, vous nous parlez que l'Agence d'efficacité énergétique doit prendre un leadership. Je veux juste vous dire là-dedans, tout le monde est venu nous dire ça là, puis on est tous pour la tarte aux pommes et la vertu, le budget de cette Agence-là au Québec, c'est 6 millions de dollars par année, 1 \$ par citoyen plus ou moins. Mon CLSC a un budget plus gros que ça là à Magog. Or, si on veut lui donner un leadership, il va falloir le financer. Est-ce que vous avez des façons de financer l'Agence d'efficacité énergétique? Il y en a qui nous en ont proposé. Est-ce que vous auriez des façons de financer cette Agence-là pour que vraiment elle ait un rôle de leader dans notre communauté?

Le Président (M. Pinard): M. Gauvin. M. Vézina.

M. Vézina (Pierre): Oui, si vous me permettez. Effectivement, ce qu'on mentionne, c'est aussi de renforcer son leadership. Ça veut dire peut-être effectivement lui augmenter ses fonds. Mais elle pourrait également, cette Agence-là, agir comme gestionnaire. On mentionne l'utilité de la création d'un fonds qui serait dédié à l'efficacité énergétique, un fonds important et ce fonds-là serait remboursé de toute façon, mais ça va prendre un gestionnaire, ça va prendre quelqu'un qui va s'en occuper. Ça pourrait faire partie des mandats de l'Agence et ça lui donnerait aussi beaucoup de crédibilité et je pense beaucoup de travail.

M. Benoit: Le fonds de compensation hâtive, je pense que vous êtes le seul groupe — nous sommes ici là depuis une semaine maintenant, nous avons écouté

pas mal de gens — de mémoire, vous êtes le seul groupe qui nous a parlé de ce fonds de compensation hâtive. J'aimerais ça que vous... Ce que je crois comprendre, c'est que la province achèterait un grand nombre de livres de carbone sur un marché boursier en quelque part et sécuriserait une position pour des années à venir. C'est ce que... C'est à peu près ça, la proposition?

• (16 h 50) •

M. Vézina (Pierre): Ça ressemble à ça, effectivement. C'est une idée que je dois remettre à M. Boisclair et pour laquelle on a eu déjà certaines discussions avec les gens du ministère. Pour l'industrie papetière, on y voit de l'intérêt, en ce sens que c'est une opportunité de faire une bonne gestion du risque en agissant rapidement, d'essayer de baisser à toutes fins pratiques les coûts globaux que nous devons assumer éventuellement.

M. Benoit: Juste une question technique pour qu'on se couche plus intelligents ce soir: Les liqueurs de cuisson, qu'est-ce que c'est? Ha, ha, ha! Si jamais mon épouse m'en offre pour souper, je veux savoir qu'est-ce que c'est.

Le Président (M. Pinard): M. Bilodeau.

M. Bilodeau (Paul): Dans les termes du métier ici, on appelle ça du «black liquor». C'est quand on prend du bois, la cellulose... Il y a la fibre de cellulose, puis il y a le liant. C'est des lignosulfonates qui tiennent. Ça fait que, quand vous regardez du bois, c'est la partie plus foncée. Ça fait que c'est dissous, O.K., dans des enclaves, là, avec de la vapeur. Ça fait qu'ils séparent ça. Ça fait qu'ils utilisent la fibre pour faire du papier, comme du papier blanc comme ça, là, comme un Windsor, et le reste est utilisé dans des chaudières de récupération pour faire de l'énergie.

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme la députée de La Pinière.

Mme Houda-Pepin: Merci, M. le Président, Alors, messieurs du Conseil de l'industrie forestière, bienvenue. Merci pour votre mémoire. Ce que j'en retiens, c'est que vous êtes très préoccupés, puis vous reflétez dans votre mémoire la préoccupation de l'industrie papetière. Vous dites: Nous avons déjà réduit les émissions de gaz à effets de serre de 15 % depuis 1990. Et vous réclamez qu'on puisse tenir compte des efforts qui ont été consentis jusqu'à ce jour par votre industrie.

Par contre, nous avons reçu des groupes qui nous ont dit: Les objectifs de Kyoto, c'est-à-dire de réduire de 6 % les émissions par rapport à 1990, ce n'est qu'un point de départ, et qu'il faudrait faire des efforts encore plus grands. Qu'est-ce que vous répondez à ces gens-là?

M. Vézina (Pierre): C'est une question fort intéressante. D'abord, je dirais que, dans un premier temps, l'objectif canadien est en soi un défi, un défi drôlement important. Et ce serait d'autant plus inquiétant si le Québec voulait se donner un défi encore plus élevé, dans un premier temps.

D'autre part, la question du deuxième ou troisième budget soulève aussi de l'inquiétude parce que, nous, on a des limites physiques et techniques à réduire nos émissions.

Maintenant, ce qu'on voit actuellement dans le cadre du Plan canadien, ce qui est proposé en termes de réductions et la réduction sur l'horizon 2012 fait en sorte que malheureusement il y a probablement des secteurs qui vont continuer à croître énormément. Et le fardeau de ces secteurs-là, on va le retrouver dans le deuxième puis dans le troisième budget. On pense en particulier aux secteurs du pétrole et du gaz. Tout ce qui touche la production albertaine des sables bitumineux, le plan canadien a aménagé pour eux des avenues de croissance extrêmement importantes. Mais au lendemain du premier budget il y aura probablement le deuxième et ce qu'on risque encore là, c'est de revoir notre fardeau encore plus important, dû à cette croissance-là de ces autres secteurs. Alors, ce que je peux vous mentionner, c'est que physiquement on a des limites et notre inquiétude est là également.

Mme Houda-Pepin: Ce que vous reprochez au Plan canadien, c'est essentiellement deux choses: le système domestique de permis échangeables et les négociations sectorielles et vous dites qui ne permettront pas leur allocation par secteur. S'il ne fallait pas négocier par secteur, comment faut-il négocier?

M. Vézina (Pierre): Ce qu'on essaie de mentionner, ce n'est pas nécessairement que c'est l'approche sectorielle en soi qui est mauvaise, c'est l'équité qu'on y retrouve, le manque de reconnaissance de ceux qui ont déjà agi, tout ça pour permettre la croissance du secteur pétrolier et gazier essentiellement.

Mais en termes de négociation, je pense que l'approche territoriale peut être aussi une voie et, dans le cadre d'autres discussions avec différents groupes, on a déjà regardé cette avenue-là pas entièrement, mais on considère que ça peut être une avenue aussi à considérer.

Mme Houda-Pepin: D'autres groupes sont venus réclamer des mesures législatives pour démontrer la volonté réelle d'agir dans ce domaine de réduction des gaz à effet de serre. Vous, vous préconisez des mesures incitatives. Est-ce que vous pensez que, si on laissait ça à la bonne volonté des acteurs, des partenaires, des entreprises, on va pouvoir atteindre les objectifs escomptés?

M. Vézina (Pierre): Je dirais que l'expérience passée, en tout cas les résultats sont intéressants, d'une part. D'autre part, l'approche qui a été développée avec le secteur de l'aluminium concernant les ententes volontaires démontre la possibilité de travailler sur une base incitative plutôt que législative ou réglementaire. Il est bien évident que la réglementation ou la menace de réglementation est souvent un élément aussi de motivation. Maintenant, si on est capable de travailler de façon positive et avec des moyens incitatifs, on peut atteindre des résultats, j'en suis convaincu.

Mme Houda-Pepin: Dans votre mémoire, vous avez beaucoup axé votre présentation et votre

argumentation sur les coûts que cela représente pour votre industrie, sachant que vous exportez en fait 75 % de votre production, dont 62 % aux États-Unis. Vous avez souligné le caractère compétitif de l'économie mondiale dans laquelle l'industrie doit évoluer. Tout ça est vrai, on vous le concède. Mais est-ce que la mise en application du Protocole de Kyoto a des avantages pour vous, outre les inconvénients que ça vous incombe?

Le Président (M. Pinard): M. Vézina.

M. Vézina (Pierre): De façon générale, on perçoit ça beaucoup plus comme une menace, c'est bien évident. Et on le perçoit encore plus lorsqu'on ramène ça à vraiment une situation beaucoup plus micro-économique et une application pour des usines précises. Lorsqu'on prend un moyen d'analyse macroéconomique — le gouvernement canadien arrive: Bon, bien, pour le secteur des pâtes et papiers, ça va coûter 0,59 \$ la tonne — nos chiffres ne sont pas aussi favorables, d'une part. Maintenant, ce qu'on remarque, c'est que, ça, ça a été pris sur une moyenne, et là malheureusement quand on tire la moyenne, il y en a la moitié qui passe, il y a une autre moitié qui ne passe pas. Et le problème, c'est ceux qui ne passent pas. On voit que, pour certaines usines, ça pourrait vouloir dire des coûts facilement de 5 et 6 \$ la tonne, c'est énorme. Ça veut dire là des situations d'entreprises difficiles, ça veut dire peut-être de l'écriture en rouge pour certaines usines. Je n'entends pas... ce n'est pas une menace que l'industrie va fermer demain matin, loin de là, hein. Ça risque d'être des objectifs extrêmement difficiles pour certaines usines.

Mme Houda-Pepin: On m'a dit que j'ai encore du temps pour une courte question. Vous recommandez de développer des outils fiscaux qui encourageront les entreprises à investir dans de nouvelles technologies. Vous pensez à quoi exactement, quels types de mesures fiscales et quelles technologies?

M. Vézina (Pierre): Ah, bien, en termes de technologies, je pense que — si vous me permettez l'expression — le catalogue est quand même assez large. L'industrie des pâtes et papiers en utilise vraiment de toutes sortes. Maintenant, je...

Mme Houda-Pepin: Mais nous parlons des nouvelles technologies. Quelles sont les nouvelles technologies qui nécessitent une intervention de l'État pour accorder des mesures fiscales?

● (17 heures) ●

M. Vézina (Pierre): Voyons-le non pas comme étant une mesure de l'État, mais comme un investissement de l'État qui va donner des retombées économiques intéressantes. Chaque fois que, nous, on dépense 1 \$, il y a des retombées aussi: on paie des taxes, on paie des employés, etc. Alors, cette mesure-là, elle est incitative. Il y a, je pense, au cours des dernières années... puis le comité de l'énergie a travaillé extrêmement fort là-dessus depuis les deux dernières années pour identifier quelles étaient justement les technologies qui permettraient à l'industrie de rencontrer

ses objectifs puis de réduire sa consommation d'énergie. On en a fait maintenant, je pense, l'état des lieux, si je puis dire.

Parallèlement à ça, on est aussi, comme on l'a démontré dans le mémoire, une industrie qui vit des difficultés, des difficultés financières, et pour laquelle les rendements sont malheureusement très faibles. Donc, il y a ici un paradoxe entre le besoin extrêmement important de capitaux et le peu de rendement qu'on donne à nos actionnaires. Donc, il faut trouver des solutions qui vont nous permettre justement de continuer à capitaliser et à investir. Je pense que c'est de ce point de vue là que le gouvernement peut être un partenaire.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, MM. Gauvin, Vézina et Bilodeau, de votre présentation et des échanges que vous avez eus avec les membres de la commission. Ce fut très enrichissant. Merci beaucoup. Et j'inviterais maintenant Gaz Métropolitain à bien vouloir se présenter, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Alors, nous sommes heureux maintenant d'accueillir Gaz Métropolitain, qui est représentée par M. Pierre Despars, vice-président aux affaires juridiques et corporatives — bonjour — et par M. Stéphane Bertrand. Alors, messieurs, vous connaissez les règles, vous avez un temps de présentation de 15 minutes, et par la suite nous aurons avec vous une période d'échange. Alors, M. Bertrand ou Despars? M. Bertrand.

Gaz Métropolitain inc. (GMi)

M. Bertrand (Stéphane): Oui. Alors, merci beaucoup, M. le Président. M. le ministre, Mmes, MM. les députés, un beau bonjour. On vous remercie grandement de nous donner l'opportunité de vous rencontrer aujourd'hui. Je passe sous silence, pour aller plus vite, Gaz Métropolitain, cette grande entreprise énergétique du Québec qui est présente à travers les régions et distribue 97 % du gaz naturel actuellement au Québec.

D'entrée de jeu, je dirais que Gaz Métropolitain reconnaît que la nécessité de réduire les gaz à effet de serre est l'affaire de tous et apprécie à cet égard le dynamisme du gouvernement québécois et de l'ensemble des parlementaires dans leur effort de sensibilisation, d'écoute et d'empressement à mettre en oeuvre les mesures nécessaires à atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés collectivement.

Notre but aujourd'hui, dans le cadre de cette commission parlementaire, est de faire connaître le rôle de Gaz Métropolitain en tant que partenaire et les avantages environnementaux et économiques du gaz naturel. En effet, la nature du produit que nous distribuons, notre expertise de même que notre engagement en faveur de l'efficacité énergétique font en sorte que nous pouvons apporter une contribution substantielle à l'effort collectif qui se présente. Nous vous ferons donc part de quelques recommandations en ce sens tout au long de la présentation.

Avant de vous parler des efforts passés et présents de Gaz Métropolitain en matière de réduction des gaz à effet de serre, voici quelques informations de base concernant le gaz naturel. Le gaz naturel est l'énergie fossile la plus verte. C'est l'énergie la plus respectueuse de l'environnement, fossile évidemment. Il est également reconnu internationalement comme une énergie pouvant contribuer à solutionner les problèmes liés aux changements climatiques. Ses propriétés physiques, notamment son état gazeux et sa faible teneur en carbone, en font une source d'énergie qui, lorsqu'il est brûlé, émet beaucoup moins de gaz à effet de serre que les autres combustibles fossiles. Autre avantage, le gaz naturel n'émet que très peu d'oxyde d'azote, d'oxyde de soufre et de composés organiques volatils, ce qui fait en sorte que son utilisation en remplacement d'autres combustibles fossiles permet de réduire les émissions de substances précurseurs de smog, de pluies acides et de particules fines.

Gaz Métropolitain ne se contente pas d'offrir une énergie propre à ses clients. L'entreprise démontre également son engagement en faveur de l'environnement en matière notamment de réduction de ses propres émissions de gaz à effet de serre et d'une gestion environnementale de ses opérations, d'une réduction des gaz à effet de serre chez ses clients et d'une participation active à des projets, des colloques et autres initiatives du milieu environnemental et gouvernemental.

Si je reprends ces trois items rapidement, sur la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre, Gaz Métropolitain s'est donné une politique environnementale exigeante afin de gérer, de maîtriser et de prévenir les impacts environnementaux reliés à ses activités. La mise en oeuvre de cette politique environnementale est réalisée dans le cadre d'un système de gestion de l'environnement enregistré à la norme ISO 14001. Gaz Métropolitain a également été l'une des premières entreprises à se doter d'un plan d'action volontaire dès 1996 pour la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre. L'engagement initial de Gaz Métropolitain pris en 1996 consistait à limiter pour l'an 2000 le niveau absolu de ses émissions de gaz à effet de serre au niveau de 1990. Cet objectif a été atteint et les émissions de gaz à effet de serre sont aujourd'hui de 30 % inférieures à celles de 1990. L'engagement révisé consiste maintenant à limiter l'intensité de ces émissions de gaz à effet de serre, les émissions maintenant calculées par mètre cube livré en deçà de leur niveau de 1990, soit un niveau d'émissions par mètre cube livré de 20 % inférieur à celui de son année de base.

Le résultat de nos efforts a permis à Gaz Métropolitain de se classer parmi les trois finalistes 2002 du prix EcoGESTe, catégorie grandes entreprises, et d'obtenir la mention or du programme fédéral du registre des mesures volontaires pour les années 1999, 2000 et 2001. Dans cette foulée, Gaz Métropolitain demande au gouvernement du Québec — et c'est là une des premières recommandations — de tenir compte de ses efforts passés et en cours en matière environnementale dans le cadre des négociations avec le gouvernement fédéral. Dans la même veine, le gouvernement du Québec doit s'assurer que les entreprises qui ont été proactives ne seront pas pénalisées lors des négociations.

On peut faire mieux, alors on a besoin d'un petit coup de pouce. Notre réseau de distribution a été construit selon des normes très strictes et modernes. Ainsi, en 2001, seulement un demi de 1 % du gaz distribué s'est retrouvé dans l'atmosphère, c'est ce que nous appelons des émissions fugitives. Toutefois, l'une des sources importantes de fuite de gaz naturel et donc d'émissions de gaz à effet de serre est le bris des conduites par des tiers. Ces bris menacent la sécurité publique, causent différents inconvénients aux municipalités et aux populations locales, coûtent cher et représentent une source d'émissions de gaz à effet de serre qui pourrait facilement être réduite en imposant plus de rigueur. Gaz Métropolitain déploie des efforts importants de sensibilisation pour réduire au minimum le nombre d'accrochages et réduire le temps d'intervention lors des bris. De cette manière, le volume de gaz qui s'échappe dans l'atmosphère est limité. Déjà nous avons obtenu une réduction de l'incidence de ces bris de plus de 50 % depuis 1996.

Même s'il existe des dispositions dans le Code de sécurité pour les travaux de construction exigeant en principe que tout employeur et excavateur vérifient la présence de canalisations souterraines dans le périmètre de travaux à exécuter, cette mesure n'est pas assez contraignante et n'est pas respectée de façon systématique. Nous ne pouvons que réitérer une fois de plus au gouvernement l'intérêt que nous avons à faire adopter une loi qui devrait obliger toute personne procédant à une excavation à contacter Info-Excavation qui est un organisme à but non lucratif, qui est formé par les utilités publiques et les utilisateurs du souterrain et qui a toutes les données en main pour répondre, à travers la province, à ce qui existe dans le souterrain. Alors, la réglementation devrait également introduire de lourdes pénalités comme c'est le cas aux États-Unis — on n'a pas cette loi-là ici, mais, aux États-Unis, la protection des infrastructures souterraines est beaucoup plus sévère que ce qui est ici — et, évidemment, on ne peut que souhaiter que la réglementation devrait être appliquée de façon systématique.

● (17 h 10) ●

En ce qui a trait aux réductions de gaz à effet de serre chez ses clients, en 2001, Gaz Métropolitain a adopté le Plan global en efficacité énergétique qui représente maintenant un investissement annuel de plus de 4 millions de dollars. Gaz Métropolitain a été le premier fournisseur d'énergie au Québec à adopter un tel plan. Approuvé par la Régie de l'énergie, il propose une stratégie globale qui mobilise toute l'industrie gazière québécoise pour aider les utilisateurs de gaz naturel à consommer moins.

Avec le programme global en efficacité énergétique, Gaz Métropolitain offre 22 programmes ainsi qu'un fonds en efficacité énergétique géré par les intervenants du milieu, qui incite les clients à adopter de nouvelles habitudes, une nouvelle gazotechnologie et, surtout, des appareils à très haute efficacité. Ces programmes se divisent essentiellement à parts égales pour le secteur industriel et résidentiel.

Le programme a commencé à donner des résultats très concrets. Le plan triennal du Plan global en efficacité énergétique 2002-2005 devrait permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre de la

clientèle de Gaz Métropolitain au cours de la vie utile des équipements installés, soit de 580 kilotonnes CO₂ équivalent, soit environ 60 000 tonnes par année. En ce sens, le gouvernement — et c'est le souhait de Gaz Métropolitain — devrait tenir compte du dynamisme et de l'expertise développée par Gaz Métropolitain dans le créneau de l'efficacité énergétique. Il devrait donc soutenir les initiatives de SCGM en efficacité énergétique soit en les bonifiant ou en l'appuyant pour atteindre ses propres objectifs en la matière, favorisant ainsi un guichet unique pour l'efficacité énergétique au Québec.

Enfin, je ne saurais passer sous silence la participation active de Gaz Métropolitain aux initiatives et projets du milieu environnemental et gouvernemental. Gaz Métropolitain croit que l'ampleur des changements nécessaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre à un niveau sécuritaire exige des efforts concertés entre les différents intervenants. Gaz Métropolitain se fait donc un devoir de participer à de nombreuses initiatives visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, et j'aimerais en citer quelques-unes: nous participons aux travaux du projet-pilote d'échange et de réduction de gaz à effet de serre, le PEREG, en collaboration avec le ministère des Ressources naturelles du Québec, nous participons au processus national sur les changements climatiques du gouvernement canadien et, enfin, nous participons activement aux travaux des groupes de consultation mis sur pied par le gouvernement du Québec et à la consultation sur la protection du niveau de référence qui a lieu à Montréal.

Je veux réitérer ici l'engagement de Gaz Métropolitain envers l'ensemble de ses initiatives et notre participation active. En somme, en tant que partenaire, Gaz Métropolitain s'efforce, de manière structurée et sur une base quotidienne, de faire sa part dans l'atteinte des objectifs découlant du Protocole de Kyoto. Gaz Métropolitain doit être un partenaire essentiel et un acteur incontournable pour le gouvernement dans l'atteinte de ses objectifs de diminution des gaz à effet de serre. Et vous me permettez maintenant de passer la parole à mon collègue, M. Despars, pour citer quelques recommandations et exemples de réductions possibles avec le gaz naturel.

Le Président (M. Pinard): M. Despars.

M. Despars (Pierre): Merci. Parlons maintenant de notre produit, le gaz naturel, et comment il peut constituer un outil de réduction des gaz à effet de serre. D'abord, dans un premier temps, il faut favoriser le remplacement des autres combustibles fossiles par le gaz naturel. Nous l'avons déjà mentionné: Le gaz naturel est l'énergie fossile la plus verte. Le tableau 2, à la page 14 de notre mémoire, vous donne une idée des émissions de gaz à effet de serre par TWh généré.

Considérant que chaque effort compte dans la lutte aux émissions de gaz à effet de serre, des mesures devraient être mises en place pour favoriser la substitution des autres combustibles fossiles par le gaz naturel, notamment pour le chauffage de l'air et de l'eau ainsi que dans les secteurs industriel et agricole. Le gaz naturel répond globalement à 49 % des besoins énergétiques des industries québécoises. Nous travaillons en

étroite collaboration avec les grandes industries afin de développer des solutions d'efficacité énergétique accrue. Les entreprises peuvent donc réduire leurs émissions tout en devenant plus compétitives.

Dans le secteur agricole notamment, les entreprises qui choisissent d'utiliser le gaz naturel au lieu du propane peuvent réduire leurs coûts énergétiques de 15 à 40 % tout en réduisant leurs émissions de gaz à effet de serre de 20 % par année. Voilà donc un facteur de compétitivité très important. Dans ce contexte, le gouvernement devrait encourager la conversion des équipements utilisant le gaz naturel et favoriser le développement du réseau gazier en milieu rural.

Mais, au-delà de la conversion d'appareils utilisant d'autres combustibles fossiles, il faut promouvoir l'utilisation de la bonne énergie à la bonne place. Historiquement, le Québec a décidé, et avec raison, de profiter de son exceptionnelle richesse hydroélectrique pour répondre à ses besoins énergétiques. 40 % de l'énergie consommée au Québec provient de l'hydroélectricité et 25 % de l'énergie consommée sert au chauffage des espaces et de l'eau. Le gaz naturel représente un bon choix pour produire de l'électricité. Le gouvernement du Québec l'a d'ailleurs reconnu dans sa politique énergétique de 1996. Les centrales à cycle combiné au gaz naturel offrent une efficacité énergétique supérieure et rejettent beaucoup moins d'émissions que les autres centrales thermiques fonctionnant au charbon ou au mazout.

Il est important de noter cependant que le gaz naturel utilisé directement pour le chauffage de l'eau et de l'air émet moins de gaz à effet de serre que l'électricité produite par les turbines à gaz naturel à cycle combiné et servant aux mêmes applications, et ce, à cause du pourcentage d'efficacité que l'on retrouve dans chacune des alternatives, soit 50 % pour le cycle combiné et 95 % pour les appareils à haute efficacité énergétique. Considérant cette équation ainsi que l'ouverture des marchés énergétiques nord-américains, il serait avantageux de remplacer une partie de l'électricité servant à la chauffe de l'espace et de l'eau au Québec par le gaz naturel afin que cette électricité soit disponible pour la vendre sur les marchés qui produisent actuellement leur électricité à partir du mazout ou du charbon. Le principe, vous en conviendrez, est donc d'utiliser la bonne énergie à la bonne place, ce qui maximise le rendement énergétique de chaque ressource, réduit d'autant les gaz à effet de serre et permet de s'accaparer une rente économique qui actuellement nous échappe.

Comme je le mentionnais un peu plus tôt, le gaz naturel a un avantage environnemental indéniable pour la production d'électricité thermique. Mais il y a d'autres avantages, et, à titre d'exemple, on peut mentionner la rapidité d'exécution des travaux et le fait que les installations sont à proximité des marchés, et donc, permettent la préservation du territoire et limitent la construction d'infrastructures de transport. Donc, le gouvernement devrait favoriser la mise en place de centrales de cogénération partout où sont situées les grandes industries consommatrices de vapeur, par exemple l'industrie papetière, et devrait promouvoir le recours aux centrales à cycle combiné au gaz naturel comme complément aux sources d'énergie renouvelable pour la production électrique.

J'aimerais prendre quelques secondes pour vous parler du secteur des transports, O.K., et donc celui du gaz naturel pour véhicules. Il est important de mentionner que la technologie existe depuis 20 ans, elle est éprouvée et efficace. De plus, considérant les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports, le GNV doit faire partie de la solution à court terme. Les grands manufacturiers automobiles produisent déjà des véhicules hybrides ou dédiés au gaz naturel. Il faudrait donc encourager l'achat de véhicules fonctionnant au gaz naturel pour les parcs de véhicules et les autobus urbains afin de profiter des économies d'échelle.

Le Québec est aussi un producteur de gaz naturel par les sites d'enfouissement sanitaires et les biogaz qu'ils produisent. Les émissions de biogaz représentent 5,35 % des inventaires d'émissions de gaz à effet de serre au Québec. S'appuyant sur son expertise de distribution par canalisations et son droit exclusif de distribution du gaz naturel au Québec, Gaz Métropolitain a développé des projets de valorisation de biogaz. À ce jour, 25 sites d'enfouissement sanitaires ont été identifiés. Au total, les sites identifiés représentent un potentiel énergétique combiné de 12 à 15 milliards pi³ de gaz naturel par année et renouvelable, ce qui représente entre 6 et 8 % de la quantité de gaz naturel utilisé annuellement par le Québec. C'est énorme. C'est actuellement une ressource énergétique qui est perdue et qui vaut entre 40 et 60 millions de dollars.

Le Président (M. Pinard): Merci, monsieur.

M. Despars (Pierre): Merci.

Le Président (M. Pinard): Nous allons immédiatement procéder à notre période d'échange, et j'inviterai M. le ministre d'État à l'Environnement.

M. Boisclair: Oui. Je serai bref, M. le Président, simplement pour remercier les gens de Gaz Métro. Nous allons terminer cette période de la commission avec ce dernier intervenant qu'est Gaz Métro. Sans doute aurons-nous l'occasion de nous revoir, à moins que des événements nous tiennent loin de l'Assemblée nationale et davantage dans nos circonscriptions, ce qui est une possibilité. Mais je voudrais tout simplement dire qu'encore on entend, par le témoignage de Gaz Métro, un concert d'appuis à la proposition du gouvernement du Québec et aux critiques du gouvernement du Québec à l'endroit du Plan fédéral, qui n'ont rien à voir avec un concert partisan, même avec l'intensification du climat politique qu'on peut estimer voir apparaître dans les prochains jours. Peu importe ce qui arrivera de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto et ce qui arrivera dans les prochains jours, je pense que nous faisons bien, nous, membres de cette commission, et vous particulièrement, M. le Président, de travailler à définir un plan de mise en oeuvre qui soit équitable, et, cet objectif, bien, il faut continuer de le poursuivre.

● (17 h 20) ●

Les gens de Gaz Métro nous disent: Il faut reconnaître les diminutions hâtives qui ont été faites par l'entreprise. Tout le monde est venu nous dire ça. Il y a quelques instants, les gens des papetières, des pâtes et papiers, nous disaient ça; les cimentiers sont venus nous

dire ça; les gens du centre patronal en droit de l'environnement sont venus nous dire ça; l'aluminium est venu nous dire ça. En somme, tout... même les experts sont venus nous dire que ça n'avait pas de bon sens qu'on ne reconnaisse pas les diminutions hâtives, puisque, d'une certaine façon, on se trouverait à encourager celles et ceux qui ont des comportements plus délinquants par rapport à ceux qui ont été plus prévoyants. Donc, c'est une vraie question.

J'entends aussi de la même façon les critiques qui sont faites à l'endroit du Plan fédéral dans sa répartition des permis qui seront prévus par le mécanisme d'allocation, qui viennent nous dire: Bien, le secteur manufacturier en prend trop par rapport au secteur énergétique. Et je l'ai dit avec certains accents, mais avec aussi beaucoup de colère: Les Québécois ne paieront pas une deuxième fois pour l'exploitation gazière puis les sables bitumineux dans l'Ouest. On prévoit des augmentations importantes en Alberta et ailleurs, et ça n'a rien à voir avec le sentiment que je peux entretenir à l'endroit du ministre albertain. J'aime particulièrement le ministre albertain, lui et moi nous entendons bien, et je suis convaincu qu'on va enrichir notre dialogue. Mais, dans les faits, le gouvernement fédéral avait un certain nombre de responsabilités, oui, d'éviter qu'une juridiction ait un fardeau trop lourd à supporter, mais oui à une équité qui ferait en sorte que nous ne ferons pas les frais d'une augmentation considérable en Alberta, par exemple, alors que déjà nous avons fait nos efforts. Puis on l'a fait, en plus de ça, avec notre argent. Je dis «notre argent», c'est l'argent du gouvernement du Québec et des Québécois et des Québécoises, sans appui du gouvernement fédéral. Donc, ces choses se devaient d'être dites, M. le Président. Je remercie les gens de Gaz Métropolitain de le dire à leur façon.

Je veux aussi, compte tenu de l'expertise des gens de Gaz Métro, compte tenu des liens qui existent aussi avec Hydro-Québec, intervenir sur une dernière question qui est celle de la Bourse de permis échangeables. Moi, je veux vous dire que je plaide deux choses: d'abord, la mise sur pied d'un fonds où on pourrait prendre une position dans le marché des permis échangeables alors que ce marché n'est pas encore organisé. Je comprends que c'est un marché qui est plutôt risqué. Mais avons-nous un intérêt à prendre une position dans ce marché pour atténuer certains impacts de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto? Puis une intervention de l'État, ce qu'elle permettrait de faire, c'est de diminuer le risque des entreprises qui joueraient sur ce marché qui, avouons-le, est particulièrement risqué. Mais on pourrait penser à un partenariat public-privé pour financer un tel fonds. Moi, en tout cas, c'est une proposition... Je serais curieux de savoir ce que les gens de Gaz Métro en pensent.

Puis, deuxièmement, bien, dans l'expertise du commerce des permis, il y a des connaissances chez nous, il y a des plateformes informatiques qui existent à la Bourse de Montréal. Quel genre de collaboration devrions-nous entretenir avec des gens, par exemple, à Chicago? L'équivalent de Hydro-Québec... en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba?

Une voix: Au Manitoba.

M. Boisclair: C'est le Manitoba. Leur société d'utilités publiques est membre de la Bourse de Chicago. Il y a là une expertise, ils sont assis avec de très grands émetteurs industriels qui ont compétence, expertise. Le Québec est complètement absent, c'est moi qui suis obligé de provoquer des rencontres entre les gens de la Bourse de Chicago puis la Bourse de Montréal.

Alors, sur ces deux questions — sur le fonds et sur la place de votre entreprise et l'expertise de votre entreprise sur les permis échangeables — peut-être pourriez-vous commenter davantage. Qu'est-ce que vous pensez de mes propositions? Puis est-ce qu'une entreprise comme la vôtre n'aurait pas intérêt à être partie prenante de ces expériences d'échange de permis, pour qu'on ait une expertise chez nous et que, à la limite, le savoir-faire québécois qui est à la Bourse de Montréal, bien, qu'on le mette à profit? Je vous laisse sur ces deux questions-là.

Le Président (M. Pinard): M. Despars ou Bertrand?

M. Despars (Pierre): Je vais prendre la parole.

Le Président (M. Pinard): M. Despars?

M. Despars (Pierre): Oui. Concernant notre intérêt pour ces mécanismes économiques de permis échangeables, au cours des années on a mis des ressources pour développer l'expertise au niveau des programmes canadiens, des programmes de l'Ouest canadien et de l'Ontario. Et il est clair qu'on a développé une certaine expertise chez Gaz Métropolitain et qu'on a un intérêt envers cette approche de permis échangeables.

Au niveau de créer un fonds ou une Bourse, le sujet a été discuté et il y a un intérêt de la part de Gaz Métropolitain à participer. Donc, il s'agira de voir à quelle hauteur et quelles seraient les conditions de participation, mais on peut dire aujourd'hui, oui, qu'il y a un intérêt de participer et de participer activement, et ce, tant pour nous, Gaz Métropolitain, en tant que distributeur gazier, que pour nos clients, pour réduire ou minimiser les impacts du Protocole de Kyoto.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre. Autre question du côté ministériel? Alors, je passerai maintenant la parole au critique officiel de l'opposition en matière d'environnement et député d'Orford.

M. Benoit: Bien, comme l'a dit le ministre, il se pourrait qu'on ne se revoie pas, tout au moins à ce que je crois comprendre, au moins avant le 11 de mars, donc on va lever nos travaux pour une semaine et demie. Je veux juste dire au ministre que, moi aussi, j'ai écouté les mêmes mémoires que lui, même un peu plus que lui parce que, pour toutes sortes de raisons qui lui sont propres... j'en ai écoutés lundi. Moi, je sors plutôt positif. J'ai vu une volonté chez l'ensemble des gens de s'entendre. Je suis positif parce que, finalement, essayer de mettre 200 pays ensemble — ce qui est le cas — qui ont signé et maintenant 103 pays en date d'hier qui ont ratifié, ça me donne l'impression qu'on veut arriver à

quelque chose à travers la planète. Nous, on a nos petits problèmes, bien sûr, au Canada et au Québec, puis les Albertains ont les leurs, mais je rappelle au ministre d'être très positif. L'Europe, 25 pays se sont très véhémentement lors de la Première et de la Deuxième Guerre mondiale, qui ne parlent pas les mêmes langues, qui n'ont pas les mêmes cultures, qui ont souvent des objectifs tellement opposés. Ils se sont entendus, et, à l'intérieur de ces pays-là, dans des fédérations telles que l'Allemagne, entre l'Est et l'Ouest, on est arrivés à s'entendre, puis imaginez-vous si les économies sont différentes. Alors, nous...

Et l'Europe, c'est 400 millions de citoyens, puis on est arrivé à s'entendre, 25 pays. Nous, on est une trentaine de millions, 10 provinces. Je suis convaincu, à ce jour, qu'on va s'entendre. Et, franchement, on aura beau essayer de me dire qu'il y a des problèmes incommensurables, je dis au ministre: Un peu de bonne volonté de part et d'autre — de part et d'autre — et on va y arriver.

M. le Président, quelques petites questions. Il y a quelque chose qui n'est pas clair ni dans la tête du ministre puis ni dans la mienne, finalement, c'est l'hydrogène. Je suis arrivé ici très positif sur l'hydrogène. Il y a un groupe qui nous a quasiment démontré que le président Bush avait avantage à ce qu'on ne se serve pas de l'hydrogène pour 15 ans. Pendant ce temps-là, il va vendre son pétrole. Je vois que vous nous en parlez, de l'hydrogène. Vous êtes des savants. Je connais M. Stéphane Bertrand, mathématicien, musicien, un grand sportif. Alors, ces savants-là, j'aimerais ça avoir leur point de vue devant la pensée de l'hydrogène finalement. Vous savez que le Parti libéral y croit à l'hydrogène. M. Bourassa y croyait. Mais j'ai un doute depuis un moment, depuis qu'on m'a dit qu'effectivement il y a peut-être un agenda caché aux États-Unis dans l'agenda de M. Bush quand on parle d'hydrogène. J'aimerais ça vous entendre.

M. Bertrand (Stéphane): Alors, je vous remercie beaucoup de la question. Je vais quand même laisser mon collègue répondre, parce qu'il y a un bout du texte que vous n'avez pas entendu sur l'hydrogène. Je pense qu'il est très important. Mais il n'y a aucun doute dans notre esprit que c'est une source d'avenir, que le gaz naturel, pour la production d'hydrogène, c'est un élément très important. Alors, à cause de la composition essentiellement du gaz naturel qui est le CH₄, évidemment, il y a quatre molécules d'hydrogène à l'intérieur de ça, on l'oublie souvent, mais la recherche est très active. Je vais laisser mon collègue en discuter 30 secondes.

M. Despars (Pierre): O.K. En fait, à ce moment-ci, sans être un expert en hydrogène et pour pouvoir positionner dans le temps quand est-ce que l'hydrogène pourra être utilisé pour des fins de consommation — il est déjà utilisé dans le secteur industriel — au niveau de la consommation. Ce que, nous, on recommande et ce qu'on voit, c'est que, à terme, l'hydrogène va être une source d'énergie importante. Cependant, on ne tient pas un discours à savoir que c'est la solution alternative à très court terme. À très court terme, on positionne le gaz naturel comme

étant une énergie de transition qui va permettre de réduire de façon significative les gaz à effet de serre.

● (17 h 30) ●

Donc, lorsque je parlais tantôt de gaz naturel pour les véhicules, la technologie existe, l'effet d'une réduction sur les gaz à effet de serre est présent, sur les composés organiques volatils aussi. Cette technologie-là existe; il s'agit de la prendre et de la mettre en place. Alors que, à ce moment-ci, lorsqu'on regarde les études, les analyses, on regarde l'hydrogène, principalement aux États-Unis... Il y avait un article récemment, là, dans un journal où on annonçait la venue des premiers véhicules à l'hydrogène aux États-Unis avec des postes de ravitaillement en Californie où la législation est très sévère pour amener les véhicules avec zéro émission. Mais il s'agit là d'un début de percée, alors que le marché est très grand et qu'on n'est pas encore rendu à la période de maturité là pour cette technologie-là et la mettre en application.

M. Benoit: Dernière question avant de laisser à ma consœur... Vous nous dites, à la page 22 de votre mémoire: «Le gouvernement devrait favoriser l'adoption le plus rapidement possible de la législation qui autorisera les municipalités, les régies régionales et les paramunicipalités gestionnaires de lieux d'enfouissement sanitaire à vendre et à valoriser leur biogaz.» Est-ce que je dois comprendre, parce que le règlement n'a jamais été mis en application sur la loi n° 137, que les municipalités, en ce moment, ainsi que les sites de déchets ne peuvent pas vendre le gaz qui est émis par les sites de déchets ou les... C'est-à-dire qu'il faut que je comprenne? Si c'est le cas, c'est pas mal plus grave que...

M. Bertrand (Stéphane): Alors, il faut faire bien attention. Les sites qui sont gérés de façon privée ont le pouvoir de vendre parce que, évidemment, ça leur appartient. Et comme les municipalités, ce sont des pouvoirs qui lui sont dévolus par le gouvernement, elles n'ont pas actuellement le pouvoir. En tout cas, les contentieux qu'on a, chez Gaz Métropolitain, et, par exemple, à la ville de Sherbrooke, s'entendent sur le fait que, même si Sherbrooke est le gestionnaire du site d'enfouissement de la ville de Sherbrooke, elle n'a pas la capacité légale de valoriser ses gaz à effet de serre. Alors, en pratique, c'est juste un amendement législatif qu'on demande. On pensait l'avoir avec la loi n° 137. Maintenant, je crois qu'on compte que ça va se faire.

M. Benoit: Une raison de plus de vous dire que le programme du Parti libéral traite de ce sujet-là. On veut réévaluer ce règlement-là rapidement qui traîne sur les tablettes. Ça n'a pas d'allure, ce que vous venez de nous dire ici, qu'un site municipal, au moment où on se parle, ne peut pas capter et vendre ses biogaz. Mais est-ce que Miron ne le fait pas?

M. Bertrand (Stéphane): Il peut les capter...

M. Benoit: Mais il ne peut pas les vendre.

M. Bertrand (Stéphane): ...mais c'est les vendre. Mais...

M. Benoit: Mais est-ce que Miron ne le fait pas en ce moment?

M. Bertrand (Stéphane): Pardon?

M. Benoit: Miron le fait.

M. Bertrand (Stéphane): Dans le cas de Miron, ce n'est pas pareil. Dans le cas de Miron, il produit de l'électricité.

Une voix: Non, non.

M. Bertrand (Stéphane): Bon, excusez.

M. Despars (Pierre): Dans le cas de Miron, il y avait eu un amendement législatif à la loi sur...

Le Président (M. Pinard): Messieurs, excusez. Alors, sur cette question précise, M. Despars.

M. Despars (Pierre): Excusez. Concernant Miron, O.K., il y avait eu un amendement législatif à la loi sur la ville de Montréal ou la charte de la ville de Montréal, à l'époque, qui permettait à la ville de Montréal de vendre les biogaz, et c'est le seul cas qu'on a recensé.

M. Benoit: Si le ministre veut amener un amendement à la loi le 11 mars, quand nous rentrerons, on va lui voter ça, un, deux, trois, dans deux minutes. Ça n'a pas d'allure ce que je viens d'apprendre ici. Ça n'a pas d'allure qu'un site municipal ne puisse pas vendre son gaz qui, rapidement, pourrait aider l'environnement. Je veux dire, moi, j'apprends ça là, je suis un peu surpris.

M. Boisclair: Ce n'est pas un projet qui est sur la table. En ce moment, il n'y a pas un projet qui est sur la table qui, demain, pourrait se faire sur cette question, et il est clair que...

M. Benoit: ...Sherbrooke pourrait avancer s'il l'avait, hein?

M. Boisclair: Sherbrooke ne m'a jamais... Sherbrooke, il n'y a pas un tuyau à Sherbrooke en ce moment qui nous permettrait de faire ça. C'est clair que c'est dans les possibilités et qu'ils souhaitent le faire. Il y a un omnibus municipal qui va prévoir ces modifications législatives, mais jamais le maire de Sherbrooke ne m'a demandé, par exemple, dans la dernière session, un amendement de ce genre-là. Alors, les accents partisans n'ont pas leur place. On s'en est tenu loin. De grâce, gardons-nous de...

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, madame... M. le ministre, merci. Mme la députée de La Pinière, s'il vous plaît.

Mme Houda-Pepin: Merci beaucoup, M. le Président. Alors, M. Despars, M. Bertrand, bienvenue à la commission. Merci pour votre mémoire très instructif et bien documenté. Vous nous apprenez que Gaz

Métropolitain a adopté une politique environnementale. On sait que vous avez fait beaucoup de choses. Vous êtes une entreprise proactive. Vous avez un plan d'efficacité énergétique. C'est extraordinaire.

Et je veux vous ramener à la page 19. M. Despars, vous avez commencé à aborder cette question-là de la promotion du gaz naturel pour véhicule, et vous dites que, finalement, vous souhaitez qu'on puisse pousser là-dessus, et, si on ne fait rien, cette tendance risque de compromettre la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Québec. On parle ici du fait qu'on n'utilise pas le gaz naturel.

Pourriez-vous nous faire l'état de la situation actuellement? Où est-ce qu'on utilise le gaz naturel pour les véhicules? Aux États-Unis, par exemple, et ailleurs au Canada, ou peut-être même ici, au Québec, quel est l'état des lieux?

M. Bertrand (Stéphane): Bien, je peux commencer à répondre à la question, Pierre complétera. Mais, en fait, le gaz naturel pour véhicule, ça existe depuis de nombreuses années. Aux États-Unis, par exemple, les autobus scolaires, il y a à peu près 40 % des autobus qui sont des autobus qui sont mus au gaz naturel. Au Canada, on parle de dizaines et de dizaines de milliers d'autos qui sont au gaz naturel. Essentiellement, dans d'autres provinces, comme en Colombie-Britannique, et... Mais ça existe. La technologie, elle existe. Ici, au Québec, pour toutes sortes de raisons, ça n'a pas été un choix qui a été retenu. C'est pour ça qu'on en a peu. Alors, il en existe un tout petit peu: il y a des flottes municipales dont les flottes sont au gaz naturel et il y a une partie de la flotte de Gaz métropolitain qui est au gaz naturel.

Alors, en principe, ce n'est pas parce que la technologie n'existe pas ou que ce n'est pas faisable, c'est faisable. C'est plutôt des choix qui ont été faits dans le passé par les gestionnaires de flotte surtout, qui font en sorte que c'était probablement moins cher. Ils ont opté à ce moment-là pour des autobus au mazout, par exemple, ou au diesel, alors qu'un autobus au gaz naturel, ça existe.

Mme Houda-Pepin: Donc, vous, ce que vous êtes en train de nous dire, vous dites que le gaz naturel est une source d'énergie qui est propre, verte et vous souhaitez, dans le cadre du débat sur le Protocole de Kyoto, qu'on puisse réviser le mode d'utilisation des combustibles, particulièrement au niveau du transport qui est identifié d'ailleurs par tout le monde comme étant la principale source d'émission des gaz à effets de serre, à la hauteur de 40 %. C'est ça que je comprends.

Vous recommandez, entre autres, une loi pour obliger toute personne procédant à une excavation à contacter un organisme à but non lucratif qui s'appelle Info-Excavation, avant de creuser. Qu'est-ce qui vous amène à une telle conclusion? Est-ce que l'ampleur du phénomène est assez grande, assez grave pour recourir à la législation ou est-ce qu'on n'est pas en train de tuer la mouche avec un marteau? Je veux comprendre.

Le Président (M. Pinard): M. Bertrand.

M. Bertrand (Stéphane): Je crois que c'est une méthode qui est assez lourde quand même là. Mais il existe une réglementation au Québec et cette réglementation-là, qui relève du Code de sécurité sur la construction, oblige les entrepreneurs et les excavateurs à faire localiser avant de creuser.

Malheureusement, un, elle est peu connue parce qu'elle oblige en fait toute la population qui va creuser à faire localiser le souterrain. Mais ça, c'est peu connu et c'est presque pas appliqué. Alors, depuis 1996, mais notamment depuis 1998, Gaz métropolitain a fait des efforts considérables, notamment par des campagnes radio, pour diminuer, sensibiliser le monde au fait qu'il faut absolument faire localiser parce que ça évite énormément de bris.

Aux États-Unis, la réglementation, elle est excessivement sévère à cet égard-là. Ici, la pénalité par exemple, c'est 250 \$, si vous vous faites prendre puis vous n'avez pas localisé. Aux États-Unis, un excavateur qui ne protège pas les infrastructures souterraines quand il y va, la première amende, c'est 5 000 \$, la deuxième amende, c'est 10 000, après ça, ça monte à 50 000. En tout cas, finalement ils n'en ont presque pas.

Ici, on a diminué quand même beaucoup les bris par les tiers depuis de nombreuses années. Il faut dire que la température nous a grandement aidés également parce qu'il y avait des hivers qui étaient relativement chauds, ce qui n'est pas le cas cette année. Alors, nous autres, on est très heureux de ça, remarquez. Mais, dans les dernières années, il y a eu des hivers relativement chauds, avec peu de neige, alors il y avait moins de chance de bris.

Alors, au moment où on se parle, la construction marche à plein au Québec depuis un an, et c'est excessivement important que les gens fassent localiser. Il y a énormément d'infrastructures souterraines, il y en a de plus en plus. Et il y a des coûts sociaux rattachés à ça, qui sont très importants. Il y a des coûts également de sécurité importants, dans le cas de Gaz métropolitain. Puis, malheureusement nous sommes la première infrastructure, après le pavage: alors, on est à peu près, entre le 18 pouces et un mètre sous le pavage, ce qui n'est pas le cas, par exemple, des égouts qui sont presque à sept pieds. Alors, pour nous autres, c'est excessivement important parce que c'est certain, certain que, si les gens sont pour accrocher une infrastructure, c'est nos tuyaux qui vont être accrochés. Alors, là-dessus, on ne peut que demander la collaboration de tous. On pense que, avec une législation, probablement que la réglementation actuelle serait moins cachée ou, en tout cas, on aurait plus de chances de travailler en concertation pour pouvoir sensibiliser les gens.

Mme Houda-Pepin: Alors, merci beaucoup.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, MM. Bertrand et Despars, de votre dépôt et de votre communication avec les membres de la commission. Alors, je tiens également à remercier tous nos collègues des formations politiques qui depuis quatre jours ont entendu, à date, 39 mémoires qui ont été déposés en cette commission, qui ont été entendus.

• (17 h 40) •

Il faut se rappeler que nous avons reçu des spécialistes pendant une journée et demie, et les différents autres groupes que nous avons entendus ont été fort intéressants, fort instructifs d'abord pour les membres de la commission, bien entendu, et j'espère pour tous ceux qui ont eu l'occasion de nous écouter sur les ondes de notre système de télévision de l'Assemblée nationale.

Mémoires déposés

Je me permets, à ce stade-ci, de vous dire que je dépose officiellement les mémoires des personnes et des organismes que la commission n'a pas encore entendus, ce qui ne l'empêchera pas de les inviter si d'autres séances sont mises à l'horaire. La liste des mémoires des personnes et organismes qui n'ont pas été entendus, 23: l'Association du camionnage du Québec; l'Association du transport urbain du Québec; l'Association québécoise pour la maîtrise de l'énergie; Georges Beaudoin du Département de géologie et de génie géologique de l'Université Laval; le comité de l'environnement du Syndicat des cols bleus regroupés de Montréal; le Comité régional des usagers du transport en commun; Communauto inc.; Yves Deshaies; la Direction régionale de la santé publique de Montréal-Centre; Elliot Deringer; Énergie solaire et domestique; Louise Fecteau; la Fédération des chambres de commerce du Québec; la Fédération maritime du Canada; le Fonds en efficacité énergétique; Robert Henri; l'Industrie de la chaux marchande du Québec; Jocelyn Millette; l'Option transport durable; la Régie de gestion des matières résiduelles de la Mauricie; la Régie régionale de la santé et des services sociaux de la Mauricie et du Centre-du-Québec; la Société de développement économique du Saint-Laurent ainsi que Vélo Québec.

Alors, je dépose ces 23 mémoires, et permettez-moi, en terminant, de remercier le personnel de l'Assemblée nationale qui nous a supportés pendant ces quatre jours d'audition. Et, à vous tous, merci infiniment d'avoir été présents, d'avoir été très actifs pendant ces auditions. Et, de ce fait, j'ajourne nos travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 17 h 43)