



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mardi 3 novembre 2009 — Vol. 41 N° 31**

*Consultations particulières sur le document intitulé *Le Québec et les changements climatiques — Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?* (6)*

**Président de l'Assemblée nationale:  
M. Yvon Vallières**

---

**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 de l'agriculture, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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

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

Assemblée nationale du Québec  
Distribution des documents parlementaires  
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85  
Québec, Qc  
G1A 1A3

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:  
[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

## Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 3 novembre 2009 — Vol. 41 N° 31

### Table des matières

Auditions (suite)	1
Confédération des syndicats nationaux (CSN)	1
Hydro-Québec	11
Conseil patronal de l'environnement du Québec (CPEQ)	20
Association canadienne du ciment, région du Québec (ACC-Québec)	29
Vivre en ville	37
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)	46
Gaz Métro	56

### Intervenants

Mme Charlotte L'Écuyer, vice-présidente  
M. Guy Ouellette, président suppléant  
Mme Danielle Doyer, présidente

Mme Line Beauchamp  
M. Scott McKay  
M. André Villeneuve  
M. Patrick Huot  
M. Stéphane Bergeron

- \* M. Roger Valois, CSN
  - \* Mme Isabelle Ménard, idem
  - \* Mme Nathalie Guay, idem
  - \* M. Pierre-Luc Desgagné, Hydro-Québec
  - \* Mme Hélène Lauzon, CPEQ
  - \* M. Jules Lauzon, idem
  - \* M. Pierre Boucher, ACC-Québec
  - \* M. Claude Pigeon, idem
  - \* M. Alexandre Turgeon, Vivre en ville
  - \* M. Christian Savard, idem
  - \* M. André Bélisle, AQLPA
  - \* Mme Kim Cornelissen, idem
  - \* M. Patrick Bonin, idem
  - \* M. Arthur Sandborn, idem
  - \* Mme Guylaine Lehoux, Gaz Métro
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 3 novembre 2009 — Vol. 41 N° 31

**Consultations particulières sur le document intitulé *Le Québec et les changements climatiques — Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?* (6)**

(Dix heures quatre minutes)

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de poursuivre les consultations particulières et auditions publiques à l'égard du document intitulé *Le Québec et les changements climatiques — Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?*

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

**Le Secrétaire:** Oui, Mme la Présidente. M. Boucher (Johnson) est remplacé par M. Cloutier (Lac-Saint-Jean).

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Aujourd'hui, nous recevons, à 10 heures, la Confédération des syndicats nationaux — on va demander de vous approcher; à 11 heures, Hydro-Québec; une suspension à midi; retour à 15 heures, Conseil du patronat de l'environnement et du Québec; 16 heures, Association canadienne du ciment, région de Québec; 17 heures, Vivre en ville; suspension à 18 heures pour reprendre à 19 h 30 avec l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique; et, pour terminer, à 20 h 30, Gaz Métro.

**Auditions (suite)**

Je souhaite la bienvenue à la Confédération des syndicats nationaux. Je vais demander de vous identifier, et, dès qu'un de vos membres prend la parole, de bien s'identifier. Vous avez 10 minutes pour l'exposé, et chaque groupe parlementaire a 25 minutes pour les échanges. M. Valois, la parole est à vous.

**Confédération des syndicats nationaux (CSN)**

**M. Valois (Roger):** Merci, Mme la Présidente. Mme la ministre, MM. les députés, je suis accompagné aujourd'hui de Nathalie Guay, qui est à ma droite, qui a une maîtrise en géographie, c'est commode pour le dossier qu'on a devant vous; il y a aussi Mme Isabelle Ménard, qui est biologiste toxicologue, qui s'occupe du dossier de l'environnement à la confédération; puis aussi Michel Forget, qui est adjoint au comité exécutif de la CSN. D'abord, on vous remercie de nous recevoir pour expliquer nos points de vue à la commission.

La CSN et l'environnement, ce n'est pas d'hier qu'on s'occupe de l'environnement. Ça a débuté dans nos syndicats parce qu'on s'occupait de la santé et sécurité. On s'occupait de la peau du monde, on s'occupait de leurs poumons, on s'occupait d'un peu de tout, et il fallait s'arranger pour que, par exemple, les poussières soient expulsées des milieux

de travail et on ne voulait pas qu'elles soient expulsées... j'avais dit déjà à une compagnie que je la trouvais trop socialiste à mon goût parce qu'elle prenait la poussière de l'usine puis elle la sortait dehors, puis elle l'avait distribuée à nos femmes et nos enfants, donc on leur a dit d'arrêter ça. On s'est arrangés pour avoir un collecteur de poussière au lieu de l'envoyer dans la société. Donc, ce n'est pas d'hier qu'on s'occupe de l'environnement parce que, d'ailleurs, en s'occupant de la santé et sécurité, on s'est trouvé à s'occuper aussi de l'environnement parce qu'on ne voulait pas non plus polluer l'extérieur des milieux de travail que, nous, on dépolluait au fur et à mesure.

La préoccupation environnementale, ça prend beaucoup de place au niveau des membres des syndicats de la CSN. On s'est occupés, avec beaucoup de succès des fois, dans des dossiers... on s'est mobilisés contre le Suroît; on s'est mis d'accord avec La Romaine avec de nombreuses discussions; on parle souvent du transport en commun, le développement de l'éolien, etc. Nos membres sont très préoccupés par la question de l'environnement. On le voit aussi, avec la Fédération des travailleurs du papier et de la forêt, qu'on veut garder aussi les forêts vivantes pour qu'on puisse... parce que c'est un approvisionnement que, nous, on se préoccupe beaucoup, qu'il soit de façon correcte. On fait partie du FSC, de la Forest Stewardship Council, la CSN fait partie de...

Et, à notre dernier congrès, les syndicats présents, les syndicats de la CSN ont été préoccupés... on a pris une résolution qui vous démontre un peu le sérieux de notre démarche. D'abord, on a fait un congrès vert. Ça, c'est assez sérieux parce que... puis aussi on a décidé en congrès que chaque syndicat, pour les trois ans à venir, on poserait un geste par syndicat pour l'environnement au Québec. C'est assez engageant. Un geste... puis il y a déjà des syndicats qui ont posé des gestes assez marquants au niveau de la pollution dans leurs milieux de travail.

On a... dans la région de Tracy, Sorel-Tracy, par exemple, les syndicats se sont mobilisés pour faire en sorte que leurs usines arrêtent de polluer, ou le moins possible, parce que ce n'est pas fini, notre combat, ce n'est pas fini là-dessus. Parce qu'on a eu des exemples où les usines polluaient, ils ont été obligés de fermer. L'exemple de la dioxyde de Tracy qui pollueait, avec l'acide, le fleuve Saint-Laurent, bien elle a été obligée de fermer ses portes, et le président de la compagnie a presque, presque été condamné au criminel pour les gestes posés, mais vous conviendrez avec moi que, des présidents de compagnies, on n'en voit pas souvent en prison. J'aime mieux ne pas élaborer là-dessus, c'est... Parce que, nous, des fois... peut-être que, nous, si on était en lieu et place de ceux qui prennent des décisions...

Et il y a beaucoup de préoccupations face à nos syndicats, par exemple. Dans le Grand Nord, il y a déjà du pergélisol, ça nous préoccupe parce qu'on a des membres là-bas qui nous en parlent; l'érosion des berges sur la Côte-Nord, on a vu des reportages assez inquiétants de

ce côté-là; l'augmentation du smog à Montréal qui perdure de plus en plus au niveau... bien, même du printemps ou de l'automne, là, on voit souvent le smog. On s'est dits d'accord avec Kyoto, on était d'accord avec l'objectif de Kyoto.

Et puis, il y a aussi les orientations du dernier congrès en matière de développement durable, on s'occupe aussi de ça. La protection de l'environnement, la réduction des gaz à effet de serre, le transport aussi. On est beaucoup préoccupés par le transport, soit le transport des marchandises, le transport des personnes. On comprend mal, par exemple, qu'on consomme beaucoup de pétrole dans un pays où l'électricité est notre matière première ou presque. On se demande comment ça se fait, par exemple.

● (10 h 10) ●

J'étais à Vancouver dernièrement et, à Vancouver, on se promène avec des autobus électriques. Et dans l'Ouest, à Calgary, Edmonton, le... pas le métro, eux autres, c'est des... voyons, des tramways, ils sont électrifiés, puis pourtant à Calgary puis Edmonton, le pétrole, ils connaissent ça, hein? Eux autres, ils ont des transports en commun électrifiés. Nous, on a l'électricité qui, je le dis de façon caricaturale, nous sort par les oreilles puis on marche au pétrole.

Je ne sais pas... Il y a quelque chose qu'on n'a pas compris. Il y a quelque chose qui ne marche pas. Pourquoi, par exemple, que des trains de banlieue qui rentrent à Montréal sont encore au fuel pendant qu'on pourrait les mouvoir à l'électricité? En Europe, les trains sont électriques. Puis, je peux vous garantir que le TGV, pour l'avoir pris une fois ou deux, il est électrifié, puis il va bien, puis il va vite. Donc, il y a moyen de faire ça autrement, il y a moyen de se mettre de moins en moins dépendant du pétrole et de ses... des matières, des combustibles par fossile. On pense qu'il y a moyen de faire un gros, gros raisonnement et on le voit aussi dans ce qui nous a été présenté pour... pourquoi on est devant nous autres aussi, le livre qui nous a été présenté, il y a une préoccupation qui est marquée là-dessus.

Au niveau des cibles qu'on vise, nous, on vise les cibles qui sont mises sur la table par le GIEC. On pense que c'est une cible atteignable, c'est une cible qui... probablement va être de plus en plus articulée puis va être de plus en plus plausible. On va être capable aussi de l'expliquer de mieux en mieux, les cibles du GIEC qui se situent entre 25 % et 40 %, puis, notre préoccupation aussi, elle est la suivante: c'est que l'environnement, contrairement à, des fois, à des faux prophètes, ça peut être créateur d'emplois, ça peut être aussi très créateur d'emplois.

Ça a l'air de rien, mais aussi, notre préoccupation, c'est de dire: On a beau vouloir éliminer des emplois qui sont polluants, mais il faudrait peut-être aussi s'arranger pour que les travailleuses puis les travailleurs qui vont être mis de côté par rapport à ça soient aussi reformés pour réoccuper ces emplois-là qui ont été des emplois verts, des emplois qui sont moins polluants.

La question majeure que, nous, on dit aussi: On est prêts à participer, mais pas participer à côté. Ce qu'on souhaite le plus, c'est qu'il y ait des comités de participation multipartites qui incluent les travailleuses puis les travailleurs, leurs organisations et les différents secteurs économiques, ainsi que les diverses régions du Québec afin qu'un travail de planification soit fait autour des enjeux suivants — puis là, il y en a beaucoup: l'impact des changements climatiques sur les personnes, les écosystèmes et

l'emploi, les cibles de réduction des GES, les mesures nécessaires d'adaptation aux changements climatiques, les mesures de transition. Nous, on a regardé le document et on est tout à fait en accord, puis, dans les questions qui nous sont posées, on a des éléments de réponse qu'on va pouvoir mettre tantôt de façon plus articulée, qu'on va déposer devant vous autres.

Le transport des individus, je reviens là-dessus, il faut s'arranger pour qu'on ait des incitatifs fiscaux pour encourager l'achat des voitures hybrides, par exemple. Puis, pourquoi pas détaxer les bicyclettes électriques? Pourquoi on n'enlèverait pas les taxes là-dessus? C'est un incitatif qui peut être important. Les nouveaux vélos, absolument sensationnels, qui aident les personnes qui ont des difficultés des fois à pédaler de se transporter avec une bicyclette électrique. Le transport en commun. Le développement des infrastructures pour l'urbain, et aussi l'interurbain. Les incitatifs fiscaux à l'électrification du transport en commun, j'en ai parlé tantôt. Puis, le transport des marchandises aussi.

On a un fleuve qui est navigable sur tout son parcours, on a des rivières navigables qui ont été abandonnées au niveau du transport. On pense que c'est possible de réhabiliter le transport par bateau, qui est beaucoup moins polluant que le train et beaucoup moins polluant que le camion. On pourrait peut-être profiter du fleuve qu'on a, des rivières qu'on a au Québec pour faire le transbordement des marchandises par bateau au lieu de le faire, comme on le fait présentement, avec des camions.

Et le train. Il faut réhabiliter le train aussi au niveau... On est déjà bien partis parce que, ce qui nous a surpris, c'est qu'on est plus performants que l'Europe au niveau du transport des marchandises par train. Ils l'ont plus au niveau du transport des individus, mais, au niveau des marchandises, on est plus performants que l'Europe au niveau du transport par train. Mais il ne faut pas négliger non plus le bateau. Et ça, le bateau, bien, ça pollue beaucoup moins. On a des chiffres qui sont dans le mémoire qu'on vous a présenté.

Il y a le secteur du bâtiment aussi qui émet 12,5 % des GES. Il y a un effort important qui doit être fait par le secteur institutionnel au niveau du bâtiment. Le chauffage doit être une cible parce qu'une principale source de GES va... Nous, on dit la conversion à l'électricité. Mais, l'électricité, avec le débat qui se passe présentement, il faut reconverter les énergies... de profiter de l'électricité pour reconverter les sources d'énergie. L'électricité, c'est notre richesse, c'est notre capacité d'intervenir. On pense qu'on est... là-dessus on va élaborer tantôt avec les personnes qui m'accompagnent.

Et aussi la réduction de... En fonction notamment... À la question qui a été posée, c'est en fonction notamment de ces éléments, quelle cible de réduction le gouvernement du Québec devrait-il privilégier? Je l'ai dit tantôt, c'est entre 25 % et 40 %. J'aime mieux que ce soit eux autres parce que, vous allez voir ça qu'au niveau technique il y a des choses qui sont avancées, on va finir avec la bourse du carbone où Isabelle va vous faire un plaisir d'expliquer notre position là-dessus.

Donc, Mme la ministre, Mme la Présidente, MM. les députés, on est prêts à répondre à vos questions, et je pense que c'est... La meilleure façon de participer à une commission parlementaire, c'est de répondre aux questions qui nous sont posées puis, ensemble, d'essayer d'échanger puis d'élaborer sur la présentation.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Merci, M. Valois.

**M. Valois (Roger):** J'ai essayé d'être plus court, mais je n'ai pas eu le temps d'être... je n'ai pas eu le temps de me préparer pour être plus court. Des fois, on manque de temps parce qu'on a été... en fait, je veux dire... Bien, c'est ça.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Merci, M. Valois. La parole est maintenant à Mme la ministre pour les 25 prochaines minutes.

**Mme Beauchamp:** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bonjour à vous, représentants de la CSN, merci beaucoup pour votre contribution. Je veux aussi saluer mes collègues, leur souhaiter une bonne et longue journée. Je dis ça positivement, puisque, moi, j'aurai la chance d'être avec mes collègues jusqu'à 9 h 30, ce soir, pour cette consultation. Et on est très heureux de commencer cette journée avec vous.

Je voudrais, peut-être juste à des fins, pour moi, de compréhension... J'ai parcouru votre mémoire, et il y a une phrase qui... je veux savoir comment je dois l'interpréter. Je suis en page 24 de votre mémoire. Vous... On parle de la cible, là, que le Québec doit prendre, et vous me dites: «Une cible de — je suis dans le troisième paragraphe — une cible de 25 à 40 % pour 2020, près de celle de GIEC, permet aux entreprises des secteurs industriels visés — pâtes et papier, cimenterie, aluminerie, chimie, mine — de réduire leurs émissions à moindres coûts.»

Et je veux bien comprendre parce que, moi... Depuis le début des consultations, un argumentaire qu'est venu nous porter, là, je dirais, plusieurs groupes, mais notamment lorsqu'on a rencontré des secteurs industriels, c'était une invitation à la prudence... je suis peut-être même gentille en résumant ça comme ça, mais une invitation à la prudence, en nous disant: Bien, attention avant d'établir la cible, parce que, nous, on a déjà réduit nos émissions; donc, les émissions qu'on était capables de réduire à bons coûts, je vais dire ça comme ça, là... Il y en a qui utilisent l'image des fruits les plus bas, là, qu'on peut cueillir à bons coûts, donc, et je vais mettre des guillemets, mais à moindre effort. Donc, les fruits les plus... là où les actions étaient les plus... je mets aussi des guillemets parce qu'ils vont vous dire qu'il n'y avait rien de facile, mais les plus faciles à faire, on les a faits, et, si la cible est à ce point ambitieuse et aussi, je dirais, là, pas sur le même niveau que ce qui se passe en Amérique du Nord, vous êtes en train de nous amener des contraintes qui vont être à des coûts trop importants. Je vous résume leur position, ça ne veut pas dire que je l'endors en totalité, mais eux, c'est leur vision des choses, de dire: Une cible... une cible très ambitieuse va faire en sorte que, pour nous, c'est de plus en plus compliqué. Et surtout ce qu'ils viennent nous dire, c'est: C'est de plus en plus cher.

Et donc peut-être que la phrase que vous avez ici... Je veux bien la comprendre. Comment puis dans quel contexte, vous, vous nous dites: «Une cible de 25 à 40 % [...] permet [aux] secteurs industriels de réduire leurs émissions à moindres coûts»? Peut-être, vous pouvez nous donner un éclairage qu'on n'a pas eu, jusqu'à maintenant, sur cette notion. «à moindre coût», par rapport aux efforts déjà faits par un secteur industriel québécois qui, il faut le dire... On essaie de défendre ça auprès du gouvernement

fédéral canadien. Je pense que c'est indéniable que, dans un contexte de croissance économique du PIB québécois, le secteur industriel a déjà réduit ses émissions d'environ... un peu plus de 7 % avec l'année de référence 1990, là; c'est les résultats en date de 2006.

Donc, je voudrais juste bien comprendre votre vision des choses sur la notion d'«une cible ambitieuse peut se faire à moindres coûts».

**M. Valois (Roger):** Avec votre permission, madame... Isabelle va essayer de vous éclairer là-dessus.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Ménard.

**Mme Ménard (Isabelle):** Merci. C'est tout simplement le fait qu'il va sûrement avoir un marché interne, là, la WCI, qui va probablement se développer. Et puis c'est tout simplement le fait qu'en participant au marché des crédits du carbone, bien les argents qui vont être... qui vont provenir de la vente de ces crédits-là vont pouvoir peut-être être un bénéfice auprès des entreprises, c'est tout simplement ça, là, que les entreprises qui vont participer à ce marché-là puissent... oui, il va y avoir peut-être des investissements, oui, ils en ont fait beaucoup, mais, d'un autre côté, d'aller retirer, là, une certaine partie, là, pour amortir les dépenses qui vont avoir lieu, là. C'est tout simplement ça, là.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** O.K. Je continue. Parce que par ailleurs c'est eux qui doivent acheter les crédits.

**Mme Ménard (Isabelle):** Oui. Oui, mais...

● (10 h 20) ●

**Mme Beauchamp:** Donc, pour eux, ils le voient comme une dépense, et une dépense de plus en plus lourde. À leur décharge, je prends le temps de vous dire que par ailleurs — puis c'est un très bon signe pour la société québécoise — lorsqu'on a adopté le projet de loi n° 42 nous donnant les pouvoirs de mettre en place un marché du carbone, je peux dire que, très largement, le secteur industriel, manufacturier québécois nous a accompagnés puis nous a appuyés dans l'établissement de ce marché du carbone.

Mais par ailleurs... Tout ça pour revenir en disant: Pour eux, ils disent... Puis, vous savez, moi, des fois, j'utilise l'image du coureur de marathon, là. Elle a ses qualités, ses défauts, mais c'est de dire: On est déjà performants; si vous nous demandez de couper encore de 25 % à 40 %, c'est de plus en plus exigeant et de plus en plus difficile par rapport à des gens, sur d'autres territoires en Amérique du Nord, qui n'ont pas fait d'effort depuis 1990. Mon image du marathon, c'est-à-dire: Quand tu cours déjà en 3 h 30 min puis que quelqu'un, par règlement, t'oblige à couper une demi-heure de course, c'est pas mal plus dur que si tu ne t'es jamais entraîné, puis tu cours en sept heures, puis, par le même règlement, on te demande de couper une demi-heure de course.

Donc, je veux juste peut-être vous réentendre. Dans le marché du carbone, en quoi vous croyez que les... qu'imposer une réduction de 25 % à 40 % fait en sorte que ce serait fait à moindre coût? Je vois mal comment ça peut être fait à moindre coût pour le secteur industriel. Mais il y a peut-être quelque chose, là, que je suis mal, là.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Ménard.

**Mme Ménard (Isabelle):** ...qu'on n'ait pas... À long terme, à moindre... le moindre coût va être intéressant aussi pour les entreprises. Puis, je veux dire, le Québec se place, oui, dans une position avantagée par rapport aux États américains, si on se place dans le contexte WCI. Je pense que ça peut être intéressant pour les entreprises d'aller justement... continuer à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre pour aller chercher les crédits nécessaires puis, ensuite de ça, s'établir sur le marché. Puis à long terme il va y avoir moyen d'amortir, en tout cas, à moins que je n'aie pas tout saisi. Je ne suis pas une financière du carbone, là, mais je pense qu'à long terme...

**Mme Beauchamp:** Moi non plus.

**Mme Ménard (Isabelle):** À long terme, bien, moi, je pense que ça va être bénéfique pour les entreprises, parce que plus ils vont... ils vont s'investir au niveau de la réduction des gaz à effet de serre, plus ils vont investir au niveau des technologies, bien, plus ils vont être capables de participer au marché puis d'amortir à long terme, là, les équipements ou les efforts nécessaires.

Parce que, si je regarde avec le graphique qui est ici, là, que vous avez présenté dans la consultation, bon, les cibles, vous vous arrêtez à 20 %, mais, bon, à moins qu'il y ait des modifications au tableau qui est là, là, mais, moi, je suis partie de la cible de 1990, là, qui est la cible de Kyoto, évidemment, puis j'ai calculé à partir de 6 %, 10 %, 12 %, 15 %, 20 % puis 25 % de... les efforts de mégatonnes à réduire. Puis quand on est à 20 %, pour le Québec, bien, ça donne autour de 16,7, là. Vous, vous avez 16,1, là. Moi, en tout cas, avec les... en arrondissant, ça fait ça comme effort. Bien, je pense que c'est ça aussi qu'il faut regarder, c'est les efforts en mégatonnes qu'on est capables de réduire par les différentes actions.

Vous avez présenté des mesures, 26 mesures dont 20 mesures concrètes de réduction. Je pense que, si on se met à 25 %, par exemple, ça nous fait une baisse de 20,9 mégatonnes. Donc, c'est un effort de 4 mégatonnes de plus que je pense que, pas juste au niveau industriel, mais au niveau... là, je ne parle pas juste au niveau industriel, mais au niveau de l'ensemble de la société, on est capables peut-être de faire cet effort-là pour nous placer dans une bonne position pour l'avenir, là.

Déjà, oui, c'est vrai qu'on a une bonne position au niveau du Québec, à cause de l'hydroélectricité, puis, bon, c'est des efforts qui ont été faits sans trop bouleverser la société parce qu'on déjà beaucoup de ressources hydriques, et tout ça, mais, moi, je pense que, si on fait intervenir pas juste le secteur industriel, mais d'autres secteurs, bien, peut-être que le secteur industriel aussi, au bout du compte, va en bénéficier aussi, là. Ça fait que...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Je vous remercie pour ces explications. Je me demandais, de votre côté, quelle importance vous accordez ou pas à la question... Par exemple, vous-même, vous avez mentionné la WCI, donc le fait qu'on développe un marché du carbone avec des États des États-Unis et d'autres provinces canadiennes. Quelle importance vous accordez ou pas à cette notion

qu'il y ait un... je dirais, un seuil critique ou un certain nombre d'États, sur la base, par exemple, d'États fédérés, qui aient une démarche commune et peut-être donc qu'il y ait des cibles qui se... je dirais, là, qui se... je vais dire qui se ressemblent, là, en tout cas qui sont clairement engagées dans un même mouvement?

Parce que c'est une autre chose sur laquelle je voulais vous entendre. Comme vous le savez, il y a... on a entendu vraiment, sincèrement, un grand, grand spectre de positionnements dans ce dossier-là, mais plusieurs ont insisté... Parfois, ça a même... ça a même pris la forme, là, l'appel de prudence, en disant même: Vous ne devriez pas vous commettre sur une cible — il y en a qui nous ont dit ça — vous ne devriez pas vous commettre sur une cible, parce que... parce qu'on ne sait pas qu'est-ce qui va se passer, notamment sur le territoire nord-américain, alors que d'autres... Ça, c'est une extrême. D'autres vont dire: Chose certaine, pour établir la cible, il faut que ce soit fait sur une base d'un mouvement sur le territoire nord-américain.

Donc, je voulais un peu vous entendre là-dessus parce que... Puis je finis en disant: Vous savez que le spectre, là, le scénario cauchemar mais que plusieurs nomment, c'est de dire qu'il y aurait une cible à ce point ambitieuse que l'effet pervers, c'est de la délocalisation d'entreprises, c'est-à-dire ce qu'ils appellent la fuite du carbone, c'est-à-dire qu'on choisisse d'aller faire nos affaires ailleurs. Puis je vous dirais même: Comme vous le savez, c'est au coeur des discussions internationales, là, c'est le spectre de la Chine qui n'est pas soumise au même niveau que les autres et qui pourrait faire de l'attraction d'entreprises européennes ou nord-américaines sur son territoire. On est pas mal au coeur, là, du grand débat international.

Mais donc je veux savoir un peu, vous, c'est quoi, votre vision des choses, c'est quoi, votre position par rapport à ça, et notamment par rapport à quoi ça doit ressembler sur le continent nord-américain. Est-ce que, vous, vous croyez à la notion de cette menace de fuite de carbone? Puis l'autre chose, c'est: Si vous pensez qu'il y a, plus ou moins de façon importante, une menace de délocalisation ou de perte d'emploi, c'est quoi, les conditions pour avoir une cible ambitieuse puis éviter ça?

**M. Valois (Roger):** ...toutes les deux. Isabelle va commencer, puis Nathalie va...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Ménard.

**M. Valois (Roger):** ...ne va pas conclure, mais ajouter son petit...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Son petit grain de sel.

**M. Valois (Roger):** ...son petit grain de sel là-dessus.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Ménard.

**Mme Ménard (Isabelle):** Bon, le... Bien, pour répondre à la première question par rapport à la WCI, comment est-ce qu'on voit ça, c'est sûr que le marché du carbone, bien, c'est un outil, là, pour permettre de réduire les gaz à effet de serre, comme vous le savez, qui est préconisé par Kyoto, mais avant tout il faut aussi essayer

de réduire un peu — comment, nous, on voit ça — réduire nos propres émissions à l'intérieur même puis au niveau... à l'interne puis... Bon, une certaine partie peut être utilisée pour le marché du carbone au niveau national, là — ça, ça peut être une possibilité — ou peut-être international, là. Mais en tout cas, ça, on n'est... on n'est pas tout à fait certains, là, le pourcentage qui devrait être... J'ai lu toutes sortes de choses, j'ai lu du 25 %, du 10 %, etc. Je pense que ça peut être un incitatif intéressant, qu'il y ait une bourse, là, nord-américaine, là, avec notre propre marché, parce que je comprends que l'Europe, ils ont le leadership, mais, nous autres, on a une autre problématique qui nous est propre, ça, en Amérique du Nord.

Pour ce qui est de la fuite, bien, si on regarde, par exemple, le tableau avec les PIB puis les différents secteurs, bien, le PIB... les secteurs qui sont le plus affectés, c'est ceux qui sont très utilisateurs d'hydrocarbures, là. Bon, puis je comprends que ça doit être l'extraction minière comme... qui est, si je comprends bien, là, qui demande beaucoup d'hydrocarbures, et tout ça, puis qui pourrait dire: Bon, bien, nous autres, on va aller à l'extérieur. Mais je me dis... C'est un discours qu'on entend souvent, là... occasionnellement, de ces entreprises-là. Je me dis: On a quand même du minerai, au Québec, qui est de qualité dans... Tu sais, je veux dire, la carte géologique du Québec démontre quand même des... plusieurs types de minéraux, et tout ça. Je suis sceptique un petit peu par rapport à ça, là, de... S'en aller où? S'en aller en Afrique? S'en aller en Asie? Eux autres aussi, ils vont avoir des contraintes, éventuellement, là, à... ils vont devoir aussi réduire leurs émissions. Ça fait que... Puis c'est... Tu sais, les gaz, ça voyage.

**Mme Beauchamp:** C'est au coeur de l'enjeu, actuellement...

**Mme Ménard (Isabelle):** Bien, c'est ça. Mais, tu sais, à court terme...

**Mme Beauchamp:** ...est-ce qu'ils vont avoir à réduire leurs émissions?

**Mme Ménard (Isabelle):** C'est ça. À court terme, oui, mais, je veux dire, les gaz, ça voyage, et puis le nombre de ppm dans l'atmosphère, là, il est pas mal uniforme un peu partout. Ça fait que je me dis: Tôt ou tard, ça va les rattraper. Ça fait que je me dis: Si on veut se bâtir une vision à long terme... Oui, il y a peut-être des craintes à court terme, mais, à long terme, je pense qu'il y aurait peut-être... j'y crois plus ou moins, là.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Guay.

● (10 h 30) ●

**Mme Guay (Nathalie):** Oui. Alors, moi, essentiellement, je trouve qu'il y a deux volets par rapport à ça. La première chose, c'est d'envisager la lutte aux changements climatiques comme un levier pour réorienter nos activités économiques, et c'est ça qu'on essaie de développer. On a une approche syndicale par rapport à ce dossier-là puis on pense que ça pourrait être intéressant de regarder effectivement, dans les différents secteurs de l'économie, où est-ce qu'elles sont, les réductions à établir, et comment essayer de faire ça de façon à ce qu'il y ait, dans le fond, des mesures pour amener les secteurs économiques vers une économie plus verte. On peut penser... Évidemment,

il va peut-être y en avoir, des délocalisations, peut-être pas; ça va dépendre aussi des négociations à l'international. Mais, si on regarde les choses d'une autre façon et qu'on essaie d'investir justement dans des secteurs qui ne sont pas polluants, qui aident même à capter du carbone, à développer des technologies qui vont nous amener plus loin dans ce domaine-là, c'est sûr que le Québec va être gagnant à long terme. Puis, moi, je pense que c'est vraiment comme ça qu'il faut envisager les choses.

Vous savez, bon, vous le dites, le Québec est un leader dans la lutte aux changements climatiques, on est fiers que le Québec atteigne en 2012 la cible de réduction de Kyoto. Je pense qu'on a pu démontrer... c'est sûr qu'on est aidés par notre potentiel hydroélectrique, on a fait peut-être la partie la plus facile, mais on a démontré notre capacité à aller plus loin, et je pense que c'est le rôle qu'on attend aussi du Québec par rapport à ça. On demande que le Québec fasse des pressions au niveau d'Ottawa, qui bloque carrément les négociations internationales avec d'autres pays. Je pense que vous avez un rôle à jouer par rapport à ça.

Mais l'autre volet, c'est vraiment de s'asseoir avec des acteurs qui sont représentatifs du milieu du travail, avec des scientifiques pour regarder comment on pourrait convertir notre économie pour éviter ces délocalisations-là, prendre les choses un peu plus en amont, travailler sur les nouvelles technologies qui vont permettre de convertir les choses et développer des secteurs de pointe, des secteurs du futur.

**M. Valois (Roger):** C'est ce que je voulais dire.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** C'est un des commentaires les plus pertinents que je vous ai entendu dire, M. Valois. C'était vraiment très bon, M. Valois.

**M. Valois (Roger):** C'est pour ça que je les amène avec moi.

**Mme Beauchamp:** Dans... Vous dites vous-même... Et d'ailleurs les cibles qui sont déposées sur la table, à l'échelle de l'Amérique du Nord, confirment et rendent le Québec dans une situation de leader en Amérique du Nord. Mais vous avez dit vous-même que... Est-ce qu'il y aura délocalisation ou pas d'entreprises? Il y a des secteurs où la transition va être difficile. Il y a plusieurs secteurs, l'aluminium, par exemple, ou même dans le secteur minier, qui sont venus nous dire hier, si je ne me trompe pas, qu'ils estimaient que le secteur minier, en termes technologiques, au Québec, là, si je les compare à ce qui se fait ailleurs dans le monde... Ils disent: On reste parmi, tu sais, le quartile, là, parmi les plus performants en termes technologiques. Ça fait qu'ils viennent beaucoup dire: C'est... la marge de manoeuvre de l'innovation technologique, et tout ça, en tout cas, sur 10 ans... Tu sais, ils viennent un peu nous dire: Woups, est-ce qu'il y a beaucoup de potentiel ou pas? Puis je reprends leur discours. Je tiens à le préciser sans l'endosser, mais parce qu'on doit le lire à la lumière de vos commentaires.

Hier, on a reçu la Fédération des travailleurs du Québec, puis ils nous mentionnaient donc l'importance

qu'ils accordaient à ce que, dans le projet de loi américain Kerry-Boxer, qui est maintenant devant le Sénat, il y a la notion d'un fonds de transition, je vais appeler ça ainsi, là, d'un fonds d'assistance par rapport aux travailleurs qui seraient touchés par un phénomène de délocalisation. Ils mettaient, je dirais... eux aussi utilisaient une certaine prudence en disant: C'est sûr que, quand on parle de ça, entre la couverture sociale qu'il y a aux États-Unis puis la couverture sociale qui existe déjà au Québec, on ne parle pas de la même affaire, là. Puis peut-être que, par là, ils sont en train juste de faire des affaires que, nous, on fait... on fait déjà.

Mais par rapport à ces... Puisque vous représentez des travailleurs, là, par rapport à cette notion que certains viennent nous dire... Puis je veux savoir aussi si vous l'endossez ou pas, mais il y en a qui disent: Écoutez, on a des secteurs industriels où on va vivre de la fragilité, là, avec l'imposition de... Parce qu'on n'est pas juste sur une base volontaire, là, hein? On va bel et bien... Parce que vous dites que vous êtes en faveur avec des ententes volontaires, mais on ne sera plus dans cet univers-là. Avec le marché du carbone, à partir de 2010, il y a une notion réglementaire, c'est... ça va être... ce n'est plus volontaire. Il y en a qui disent: Vous nous... vous nous mettez dans une situation de fragilité. Et je pense aux emplois liés.

Comment vous... Je ne sais pas si vous avez eu la chance ou le temps, là, c'est exigeant ce dossier-là, mais d'examiner ce qu'il y a de prévu dans le projet de loi Kerry-Boxer aux États-Unis. Puis comment vous voyez cette question de la... de la transition, là, je vais employer ça, de la transition de l'économie qu'on connaît maintenant vers une économie plus verte? Mais à un moment donné, dans la vraie vie, là, ça peut vouloir dire des emplois en jeu, qu'il faut amener vers une économie plus verte. Donc, je veux juste vous entendre sur cette notion-là d'assistance et de transition par rapport aux emplois.

**M. Valois (Roger):** ...chaque côté de moi, là.

**Mme Beauchamp:** Donc, ça veut dire que ça va être bon encore.

**M. Valois (Roger):** Oui.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Guay.

**Mme Guay (Nathalie):** Oui. Alors, justement, nous, on parle de transition juste. Bon, il y a deux volets par rapport à ça.

Évidemment, il y a un volet qui concerne, bien entendu, nos travailleurs. On dit que, si des emplois doivent être touchés, ce n'est pas juste de la protection sociale que ça va prendre, c'est des mesures de formation. Au Québec, avec la Commission des partenaires du marché du travail, avec Emploi-Québec, avec le pacte sur l'emploi, il y a plusieurs choses qui sont en place, je pense, qui peuvent nous aider à faire ce virage-là. Il y a aussi le volet... le volet des territoires, évidemment. Il y a certains territoires, au Québec, qui risquent d'être plus affectés par ce genre de conversion là, et il va falloir avoir une approche territoriale en ce sens-là. Donc, évidemment, mesures de protection sociale, mesures de protection des travailleurs.

Mais, vous savez, ce qu'on dit aussi, c'est que ce n'est pas seulement au niveau des industries qu'il faut voir la lutte aux changements climatiques. 25 % de nos gaz à effet de serre, au Québec, viennent du transport des personnes. Nous, on pense qu'il y a un investissement majeur à faire dans le transport en commun. Et, vous savez, il y a une étude qui a été réalisée, qui a démontré qu'on crée deux fois plus d'emplois dans, bon, la construction d'infrastructures de transport en commun que pour construire des routes, puis des ponts, puis des choses comme ça. Alors, il faut avoir une vue un peu d'ensemble. Il faut... tu sais, il faut sortir aussi de l'aspect des industries.

Et ensuite, quand on regarde au niveau des émissions du secteur industriel, bon, évidemment, il y a eu beaucoup de réductions, dans les dernières années, au niveau des émissions issues de procédés, mais je pense que 60 %, quelque chose comme ça, des émissions du secteur industriel viennent de la combustion. Alors, la conversion vers l'hydroélectricité, par exemple, ou enfin l'électricité aussi plus verte, hein, l'éolien, toutes ces choses-là, pourrait permettre de réduire de façon assez importante les émissions du secteur industriel. Et on a vu que, dans les dernières années, vous avez passé, bon, des ententes un peu volontaires avec le secteur des alumineries mais qu'en 2006 on prévoyait avoir des ententes-cadres avec d'autres secteurs, aussi, industriels, et malheureusement ça n'a pas pu continuer à être fait, mais il y a sûrement des choses qui peuvent se faire par rapport à ça. Donc, c'est un peu ça.

Il y a aussi potentiellement des travaux d'adaptation aux changements climatiques qui vont devoir être faits, des mesures diverses pour s'y adapter. Même si on lutte pour réduire nos émissions, il va quand même y avoir des changements climatiques. Alors, il faut aussi avoir cette vision-là, comment on va adapter notre société aux changements et comment est-ce qu'on peut générer la création d'emplois, la création d'activités économiques aussi dans des secteurs auxquels on ne dédie pas assez d'énergie en ce moment.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Ménard.

**Mme Beauchamp:** ...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Il vous reste à peine trois minutes, Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Vous allez me laisser un petit peu de temps?

**Mme Ménard (Isabelle):** Ah! Bien, je...

**Mme Beauchamp:** Non, mais allez-y. On est là avant tout pour vous écouter, mais j'aurais une dernière question.

**Mme Ménard (Isabelle):** Non, non, c'était juste pour ajouter que...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Ménard.

**Mme Ménard (Isabelle):** ... — merci — que, dans le mémoire, on parle d'un fonds pour les changements climatiques. Bien, ce fonds-là pourrait aussi servir, entre autres à être redistribué pour les travailleurs, pour les

personnes qui doivent changer d'emploi, au fur et à mesure, jusqu'en 2020, là. Ça pourrait être utilisé pour ça. C'est ce que je voulais dire.

Par rapport à votre première question, Kerry-Boxer, je n'ai pas passé au travers, là, c'est... j'ai seulement vu des résumés. Je pense qu'il y a 1 000 pages, là, on n'a pas eu le temps. Alors, c'est... ils se font un fonds justement pour protéger les travailleurs. Bien, je pense qu'on aurait tout intérêt, nous autres aussi, à le faire à partir d'un fonds sur les changements climatiques, là, qui pourrait être... Puis ça pourrait être mis en place, là, de façon beaucoup plus structurée, là, pour supporter les travailleurs.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme la ministre, il vous reste à peine 1 min 30 sec.

**Mme Beauchamp:** Merci. C'était encore très bon, M. Valois, hein? Je voulais juste vous le dire.

**M. Valois (Roger):** Elles sont sensationnelles.

**Mme Beauchamp:** Je finis. Je voudrais prendre le temps de vous écouter sur la question du transport. Vous dites dans votre mémoire... je ne retrouverai pas la page, mais que vous êtes en faveur de mesures contraignantes. Est-ce que je dois lire ça comme le fait que le modèle proposé dans la modélisation, qui parle donc d'une hausse de la redevance sur les hydrocarbures... Plusieurs groupes environnementaux sont venus nous dire: Il faut faire ça parce qu'il faut décourager l'utilisation de la voiture, et notamment de la voiture solo.

Quand vous parlez de «manières contraignantes», est-ce que vous, c'est... Est-ce que je dois... je dois le lire comme quoi c'est... vous considérez que le modèle qui dit: Il faut augmenter la redevance, que c'est une... ça, c'est un impact et c'est une... c'est une forme de contrainte à laquelle vous pensiez?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Valois, en une demi-minute.

● (10 h 40) ●

**M. Valois (Roger):** Oui. Je pense qu'au niveau de... au niveau des redevances, les compagnies pétrolières s'en occupent abondamment. Mais ce qu'on parle aussi, c'est peut-être de restreindre, mais au niveau de la facilité du déplacement en automobile, hein? Il y a un effort qui n'est quasiment pas calculable pour le déplacement de l'automobile, puis on dirait qu'on néglige toujours la capacité du transport en commun. C'est épouvantable. Le pont de la 25, ça, ça a été... ça, c'est la cerise sur le sundae. D'entendre dire par un ancien ministre qui est rendu socialiste à Ottawa maintenant... de dire que la 25, en sortant plus vite de la ville de Montréal, ça va polluer moins, ça, ça m'a jeté à terre. Ça, ça n'a pas de bon sens. Dire des insanités semblables, ça n'a pas d'allure. Mais on peut-u contraindre un peu, par exemple...

Moi, je suis plus d'accord à ce qu'on fasse des stationnements incitatifs pour que le monde, à Saint-Jérôme puis un peu partout, plus loin dans le nord, prenne le train. D'abord, le train de banlieue, c'est fait pour le monde qui travaille de jour, hein? C'est pour le monde de jour. Quatre à minuit, minuit à huit, là, oublie ça, le train, là, c'est pour... Ça, c'est pour le monde de jour. Est-ce qu'on peut aller plus loin au niveau des stationnements incitatifs,

pour faire en sorte que le transport en commun amène plus de monde par le... par ces véhicules-là à Montréal, puis restreindre les stationnements? Les centres d'achats, d'abord, un, c'est asphalté, ce n'est pas bon pour la nappe phréatique. Puis ça, des stationnements à perte de vue pour les centres d'achats, peut-être que...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Monsieur...

**M. Valois (Roger):** ...de restreindre ça, ça pourrait peut-être revitaliser les centres-villes, en passant.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Valois, le temps est écoulé.

**M. Valois (Roger):** Oui.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Je vous remercie. Je cède maintenant la parole au député de L'Assomption, porte-parole... critique au niveau du transport et de l'environnement. Vous pourrez continuer avec lui. M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Merci, Mme la Présidente. Et, bien, bienvenue à nos invités. Ça commence bien notre journée. Effectivement, on a une longue journée aujourd'hui, et tout ce que... ce qu'on a entendu jusqu'à date est effectivement de la musique à nos oreilles, puisque... Bien, jusqu'à maintenant, effectivement, il y a... il y a déjà pas mal de différentes associations qui sont venues, donc nos travaux sont bien entamés, puis on a entendu des choses qui n'étaient peut-être pas... où il y avait peut-être un peu de mauvaise compréhension des différents mécanismes pour atteindre des cibles ambitieuses. Et ce qu'on constate, c'est que, vous, vous les avez bien compris, qu'effectivement on peut moduler la cible selon les différents secteurs d'activité économique, on peut aussi mettre en place des moyens de... pour atténuer les... ou faciliter la transition, disons, puis atténuer les impacts. Puis vous nous rappelez que ça, ça doit se faire en impliquant les travailleurs, les travailleuses dans ces secteurs d'activité là, et je pense que c'est... c'est très important.

Vous étiez... vous étiez parti, M. Valois, sur un peu... expliquer un peu ce qui... quelle est votre perspective, là, dans le domaine des transports. Peut-être, j'aimerais ça que vous puissiez continuer. Jusqu'à date, ce que j'ai compris... c'est peut-être une interprétation de ma part, mais qu'en matière de redevances sur le prix des produits pétroliers, en tout cas pour le transport des personnes, vous ne semblez pas prêt à signer un... donner un chèque en blanc au gouvernement pour tarifer, là, à qui mieux mieux. Est-ce que c'est un peu ça qu'on doit comprendre?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Valois.

**M. Valois (Roger):** Si on donnait un chèque en blanc au gouvernement pour tarifer, il faudrait peut-être donner un stop aux pétrolières pour ne pas qu'elles prennent la place. Ça, on a toujours dit ça. Il faut faire attention quand... Je ne sais pas, moi, si le gouvernement veut puiser à même des ressources, à même la vente du pétrole, parce qu'on va être clair là-dessus, là, s'il veut augmenter, par exemple, les vérifications pour faire en sorte que le transport en commun aille beaucoup mieux, nous, on veut

être... on veut être de la partie, on veut... on veut regarder ça avec eux autres. Il faut regarder aussi comment les pétrolières vont réagir à ça et comment, nous, on va se placer, comme société, par rapport à tout ça. Mais il faut être capable probablement de faire en sorte que le transport en commun, il soit déjà accessible pour arriver à d'autre chose.

Si, par exemple, on veut... Un exemple qui est patent: si on veut mettre le pont Jacques-Cartier payant le matin pour faire en sorte que le monde... il y ait pénalité, comme à Londres, pour rentrer au centre-ville, je veux bien, mais il faut que le transport en commun réponde, par exemple. Si, par exemple, partir de Longueuil, j'ai une file d'attente comme le H1N1 présentement, là, pour prendre le métro, j'ai un problème. Mais si je fais en sorte que le transport en commun peut m'amener à Montréal plus vite... Puis on pourrait dire à notre monde: Bien, écoute bien, là, tu veux prendre le... tu veux prendre le pont, tu vas payer. Le transport en commun peut t'amener plus vite à la même place, à moindre coût. Ça, là-dessus, on ne peut pas... Il faut que les arguments qu'on amène, ils soient compensés par un transport en commun qui, lui, va être plus adéquat ou plus... d'abord, un, moins polluant, puis il faut que ce soit plus accessible, il faut que ce soit... que le monde se véhicule de façon plus habile que...

Moi, je suis capable de dire à quelqu'un qui attend une heure, à tous les matins, dans son auto: Si tu prends le transport en commun, qui est fait à ta mesure, puis qui va plus vite, puis qui est électrifié, puis qui ne pollue pas, ça va te prendre 10 minutes au lieu de une heure; bien, ne viens pas chialer que le pont coûte cher. Mais il faut que je sois capable de lui donner le service, avant d'amener l'autre, parce qu'autrement on n'amène pas de solution. Ce n'est pas en faisant des bouchons, le matin, puis en ne faisant rien pour que la circulation débloque, au niveau du transport en commun...

Puis, je l'ai dit tantôt, le monde qui travaille de quatre à minuit... qui viennent de Saint-Jérôme, qui viennent de banlieues, ils ne peuvent pas prendre le train: il n'y en a pas. Il n'y en a pas. De minuit à huit, c'est pareil. C'est fait pour le monde de jour. Ça fait qu'on ne vient pas les blâmer de prendre leurs autos puis en même temps leur taxer, tu sais, leur taxer l'accès à Montréal de quatre à minuit puis de minuit à huit, parce que le transport en commun n'est pas... est inexistant. Ça, c'est terrible, ça.

C'est comme un père de famille qui donne un trente-sous à son fils le soir, il le lui vole la nuit, puis il le bat le matin parce qu'il l'a perdu. Tu l'incites à prendre le transport en commun, mais il n'y en a pas, puis, parce qu'il prend son auto, tu mets le tarif puis t'augmente l'essence en plus. Il y a un problème. On va s'arranger pour que le transport en commun soit efficace, puis après ça on prendra des mesures qui sont plus contraignantes puis qu'on pourra dire au monde: Tu as une possibilité de faire d'autres choses puis tu ne le fais pas. Autrement, là... On ne peut pas partir perdant-perdant, il faut partir gagnant à quelque part puis d'arriver perdant à l'autre bout. Il faut... Ça, si on fait ça, je pense qu'on peut...

La CSN veut être capable de vous suivre n'importe quand, dans cette... la problématique qui est expliquée. On pourrait dire au monde: Oui, tu prends ton char parce que tu veux bien. L'autobus peut t'amener, puis le tramway peut t'amener, puis le train électrique peut t'amener bien plus vite, puis autrement, puis tu vas polluer moins, puis tu peux le prendre à des heures qui ont de l'allure. Moi, je suis prêt à faire ce débat-là n'importe quand, n'importe où.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Bien, effectivement, je prends le simple exemple de la circonscription que je représente, L'Assomption, je veux dire, on... les voies ferrées sont là, on attend un train depuis très longtemps, puis...

**M. Valois (Roger):** Trop longtemps.

**M. McKay:** ...c'est bien beau, dire aux gens de mon comté de prendre le transport en commun, il n'y en a tout simplement pas... ou, enfin, il y a quelques autobus, là, ça s'est amélioré, quand même, mais on s'entend que, de là à aller chercher une part significative des déplacements entre Repentigny et Montréal, il y a beaucoup... beaucoup de choses qui restent à faire. Et donc ce que je comprends, c'est que vous, ce que vous dites, avant de... On parlait un peu de l'approche... certains ont parlé de l'approche de la carotte et du bâton — le bâton, pas en étant des mesures punitives, mais plutôt d'augmenter le coût de l'essence — et ce que vous dites: Bien, il faudrait peut-être qu'on ait la carotte avant d'avoir le bâton ou à tout le moins d'avoir une alternative au départ.

Vous parlez aussi d'aménagement du territoire, parce qu'encore une fois on a mis beaucoup l'accent sur le secteur industriel par rapport à l'établissement de la cible, mais, bon, vous nous avez rappelé, dans le fond, que le secteur industriel, c'est... bien, c'est important, mais c'est quand même 34 % des émissions de gaz à effet de serre, et là-dedans, bien, il y en a près de 60 % que c'est de la combustion, donc... Bon, il y a tout un secteur, là, important. Ce que vous nous dites, vous, vous êtes prêts à vous asseoir, comme syndicat, dans vos entreprises, et contribuer à trouver des façons de pouvoir prendre ce virage-là.

Du côté des transports, bien, vous nous dites... c'est ça, qu'il faut miser avant tout sur les transports en commun. Et vous nous parlez aussi d'aménagement du territoire — je pense que c'était à la page 18 de votre mémoire — puis vous nous dites que de façon générale il doit y avoir une préoccupation, à l'échelle des MRC, afin de limiter la conversion de terres fertiles pour le développement résidentiel ou industriel. Vous parlez de densifier le tissu urbain pour développer une masse critique, limiter les espaces de stationnement.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus là-dessus? Et comment vous voyez ça, aussi, à l'échelle... dans le contexte québécois où on donne beaucoup de marge de manoeuvre, finalement, bon, dans la plupart des cas avec raison, là, aux municipalités puis aux autorités locales? Mais comment le gouvernement du Québec peut mettre un peu plus de carottes et de bâtons là-dedans aussi?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Guay.

● (10 h 50) ●

**Mme Guay (Nathalie):** Oui. Alors, évidemment, l'aménagement du territoire, la préoccupation d'avoir des milieux de vie plus denses, plus vivants, multifonctionnels, c'est aussi lié à l'objectif de réduction de l'utilisation de la voiture, et donc la portion du 25 % de nos émissions de gaz à effet de serre. Nous, on prend aussi le pari que, bon, on peut bien développer le transport en commun, et tout, mais, si l'organisation du territoire continue à se faire de façon aussi étalée, à avoir des villes-dortoirs, des

banlieues, des endroits où, dans le fond, ce n'est pas possible de faire un certain nombre d'activités autrement qu'en utilisant la voiture, bien nos stratégies vont être forcément assez limitées.

Donc, on pense que c'était... C'est un volet où c'est possible d'agir parce qu'il se bâtit... en tout cas, je prends l'exemple de Montréal parce que je le connais, mais il se bâtit autour de Montréal des nouveaux quartiers à la vitesse... à une vitesse assez folle, là; c'est assez incroyable, comment ça se développe. Et donc on a un pouvoir là de penser pour l'avenir en organisant le développement de ces nouvelles zones résidentielles là de façon durable, c'est-à-dire qu'on va pouvoir peut-être collectiviser certaines installations, des installations de géothermie, par exemple, qui vont permettre en même temps d'avoir une utilisation d'une énergie plus propre, et on va peut-être mettre en place des installations, des commerces par exemple, qui vont permettre à certains résidents de faire leurs courses à pied. Et ça se développe, hein? Il y a la Cité verte, à Québec, qui a été faite un peu sur ce modèle-là, mais il y a à peu près cinq ou six quartiers aussi, ailleurs au Québec, qui se développent selon le nouveau... la nouvelle certification LEED pour les quartiers. Donc ça, c'est des choses intéressantes.

Pour ce qui est évidemment de tout ce qui concerne le transport des aliments et l'idée, là, de limiter peut-être la conversion des terres... des bonnes terres agricoles, on en a perdu beaucoup, dans les basses-terres du Saint-Laurent, de ces terres-là qui nous nourrissaient, ici. Et on sait qu'aujourd'hui les aliments, ils font à peu près une distance de 2 600 kilomètres, en Amérique du Nord. C'est assez incroyable. Et donc, nous, on était assez contents du rapport d'Équiterre qui est sorti il y a deux semaines et qui suggérait des choses, par exemple de réduire la distance que vont parcourir les aliments, essayer de ramener ça à quelque chose qui est plus près de 500 kilomètres en moyenne et, bon, donc de réduire, encore là, les émissions de gaz à effet de serre que parcourent les aliments et les marchandises.

Donc, c'est une vision intégrée des territoires. C'est aussi une action à faire dans les quartiers qui sont déjà existants, d'essayer de saisir les opportunités de développement lorsqu'elles se présentent, quand il y a des espaces vacants, quand il y a des... il y a des nouvelles occasions, d'essayer d'avoir une vision comme ça, d'avenir. Et, moi, je pense que c'est tout à fait possible. Ça se fait déjà, d'ailleurs.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Puis qu'est-ce que vous répondriez à des gens qui vous disent que, dans le fond, si les quartiers, le développement domiciliaire se fait de la façon dont il se fait actuellement, avec, bon, de l'étalement urbain, avec des maisons quand même dans des quartiers à faible... à faible densité, où les services sont loin, et tout ça, que ça semble correspondre... que, dans le fond, c'est l'offre et la demande, là, ça, et tout simplement les constructeurs répondent à la demande de la population pour ce type de bâtiment là, et que les municipalités, dans le fond, donnent à leurs citoyens, aussi, ce qu'ils veulent.

Est-ce qu'on doit simplement se fier sur les forces du marché ou si le gouvernement du Québec ne devrait pas fixer un cadre plus contraignant?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Monsieur... Ah! Mme Ménard. Mme Ménard.

**Mme Ménard (Isabelle):** Tout simplement, si on laisse... Bien, c'est ça, vous l'avez dit, si on laisse aller les lois du marché tout le temps, dans ce secteur-là, bien, ça va continuer, là. Je pense qu'il y a une certaine sensibilisation de la part du gouvernement, soit peut-être face à la fédération des municipalités du Québec ou à l'Union des municipalités du Québec, de tenter de faire des percées dans ce sens-là pour leur expliquer le lien entre les différents kilométrages qui sont faits tout simplement par un individu pour aller chercher sa marchandise, aller chercher son épicerie, tout ça, les matériaux de construction, etc., qui sont à l'autre bout complètement. Je pense qu'il y a moyen peut-être, là, de sensibiliser la population par rapport à ça.

Le gouvernement, peut-être qu'il aurait un rôle à jouer sur ça aussi, là, au niveau de l'aménagement du territoire, parce que c'est sûr que, si les gens... Les gens, souvent, ils ne font pas le lien. On a juste à regarder autour de nous, à poser des questions, puis, si tu leur fais faire les liens puis tu les sensibilises à ça, bien ils disent: Ah! Bien oui, regarde donc ça, je n'avais pas pensé à ça, puis tout ça, puis, bon, etc. Si on peut faire le maximum de choses à pied aussi, bien on réduit une bonne partie du transport, puis c'est une autre action, là, qui peut être intégrée, là, à un bon aménagement du territoire.

**M. Valois (Roger):** L'exemple qu'on peut donner, là...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Valois.

**M. Valois (Roger):** L'exemple qu'on peut donner: à Montréal, par exemple, le Marché Maisonneuve se développe de plus en plus. On a pris l'ancien Marché Maisonneuve, on en a fait un édifice à bureaux ou je ne sais pas quoi, là. On a bâti, à côté du Marché Maisonneuve, un autre marché qui se développe de plus en plus. Bien, il y a de moins en moins de monde qui vont à Atwater, maintenant, qui vont au marché Maisonneuve, parce qu'on a développé, puis ça... Puis ça, c'est un peu l'achalandage... ce qu'est l'achalandage. Et le monde de ce quartier-là qui n'ont pas de véhicule puis qui veulent se... peuvent aller au marché à pied, bien là...

Mais les différents marchés de Montréal, il faut qu'ils retrouvent leur vocation d'origine. Il faut que, par quartier ou par petite ville, on puisse trouver ces marchés-là. Il y a de plus en plus de monde qui sont préoccupés par ça, maintenant. On voit la renaissance des marchés dans les villes comme Saint-Hyacinthe, Sorel, par exemple, il y a des marchés, mais Berthier, par exemple, bien, ça... il n'y a pas ça, ce phénomène-là. Il devrait peut-être y avoir quelque chose qui est fait dans ce sens-là pour faire en sorte que le monde du coin peuvent... Bon, bien sûr qu'on a un IGA, il y a un Metro qui s'en vient à Berthier, là, un gros Metro qui va s'installer, mais le marché de proximité, il faut que ça se développe davantage pour permettre aux cultivateurs locaux de...

Mais ça, ça limite les... ça limite les déplacements puis ça fait en sorte que le monde sont plus intégrés à leurs communautés puis qu'on développe des communautés comme ça. Et là c'est... à force d'en parler avec les jeunes, avec d'autres qui sont préoccupés par cette question-là, on se développe ça.

Moi, je reste dans Hochelaga-Maisonneuve, et maintenant, bien c'est un... je vais au Marché Maisonneuve, maintenant. Avant ça, il fallait aller à Atwater. Maintenant, on a un bon poissonnier, on a développé ça, et ça nous évite de se déplacer en ville, soit avec la voiture ou le transport en commun. Mais je vais vous dire que ça, c'est une préoccupation de plus en plus forte.

Et la préoccupation des travailleuses puis des travailleurs en ce qui concerne leurs milieux de travail puis face à tout ça, c'est de faire en sorte qu'on va garder ces emplois-là. Si on ne fait rien, par exemple, pour faire en sorte que notre usine pollue moins, bien, on a peur à la délocalisation, on a peur à la fermeture, carrément.

Moi, je viens de l'usine de Fer et Titane, à Tracy, c'est mon syndicat d'origine. Quand Tioxide, en face, a été obligée de fermer parce qu'ils polluaient, il a fallu regarder ça autrement, hein, il a fallu dire au boss, à la shop: Écoute bien, là, si on continue à polluer, nous autres aussi, peut-être qu'on va... on va passer dans le même moulin à... hein? Il a fallu se prendre en main avec l'employeur, puis on a regardé les possibilités puis... de polluer moins. On a réussi à récupérer les matières qu'on jetait dans le fleuve puis on a réussi, avec la compagnie puis avec le syndicat, la préoccupation de ne pas perdre cet emploi-là... C'est quand même 2 000 emplois. On l'a vu cet été, là, ça a fermé deux mois. Ça a été rough pour l'économie locale, hein? Imaginez-vous si ça fermait tout le temps. Ça fait que la préoccupation de l'environnement fait partie maintenant des craintes qu'on a pour ne pas que nos milieux de travail ferment.

Et les municipalités, à force de les voir étalées comme ça, ça nous préoccupe. Je vous regarde, là, vous êtes député de L'Assomption. Moi, il y a deux personnages que, tous les matins, j'entends parler davantage. Moi, je ne connaissais pas Benjamin Moreau, mais j'en entends parler tous les matins. Charles de Gaulle, je le connaissais un peu plus, par exemple. Bien, à tous les matins, j'entends parler de ces deux personnages-là parce que le trafic est là. Mais là est-ce qu'on a besoin de ça pour connaître des personnages qui donnent leur nom à des ponts? Ça n'a pas de bon sens! Mais cet étalage-là qui se fait est de plus en plus loin, maintenant. Et la 40, le matin, vous, vous le savez, c'est un parking, c'est devenu un stationnement ouvert à tout le monde. Ça n'a pas de bon sens, là.

On l'a vu avec le développement aussi à Lachenaie, bien, que peut-être que ça fait du bien à du monde d'aller moins loin, d'aller à Montréal, le développement du centre d'achats, l'hôpital qui s'est construit là. Nous, on dit: Il faut faire ça... faire ça intelligemment, plus correctement parce qu'autrement on ne viendra pas à bout. Le pays du Québec est tellement immense que, si on le développe avec l'étalement, bien, c'est la pollution qui va prendre le dessus, ça n'a pas de bon sens.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Bien, vous ouvrez la porte un peu, dans le mémoire, à la question de... des centrales nucléaires et, bon, vous mentionnez que les déchets nucléaires... bon, «qu'il s'agit d'une véritable irresponsabilité, [...] sécurité civile, [...] santé de la population et pour l'environnement». Au Québec, on a une centrale nucléaire; bientôt, on va en avoir deux, avec l'achat de New Brunswick

Power. Le gouvernement, en quelque sorte, a brisé le moratoire qui existait au Québec sur l'énergie nucléaire, puisqu'il a décidé, sans consultation publique, de reconstruire la centrale de Gentilly-2.

Compte tenu de ce que vous dites dans le mémoire puis qu'il y a quand même des... une question d'emplois qui est en jeu par rapport à cette centrale-là — je crois savoir que ce n'est pas un syndicat CSN qui est là, mais vous avez sûrement une préoccupation quand même sur les emplois dans ce secteur-là — pensez-vous... Il y a des gens qui ont... qui ont mis en lumière, disons, le fait qu'il existe un fonds quand même pour la... pour le démantèlement de la centrale. Je pense qu'on doit être rendu autour de 680 millions de dollars dans ce fonds-là.

Pensez-vous qu'il y a... sur la question de l'emploi, qu'il y aurait moyen... puis vu qu'on parle de grands chantiers, là, de reconversion dans le secteur énergétique, qu'il y aurait moyen quand même de développer des emplois dans le secteur de la déclassification, là, du démantèlement de centrales nucléaires, à partir de l'expérience qu'on pourrait acquérir avec le démantèlement de Gentilly-2 puis Gentilly-1 qui est encore là, à côté, qui est dans les boules à mites?

● (11 heures) ●

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Ménard.

**Mme Ménard (Isabelle):** Merci. Le sujet du nucléaire a été abordé, dans le mémoire, dans le contexte où on participe au Mécanisme de développement propre, là, dans le cadre... si on va à l'étranger, par exemple, faire la promotion de technologies vertes, parce qu'on sait qu'actuellement le discours du nucléaire, c'est: Ah! Ça ne dégage pas de gaz à effet de serre. Par contre, l'extraction puis l'exploitation du minerai en dégage beaucoup. On a la preuve, là, dans le... C'est un... Ça fait partie du secteur minier. Donc, c'est un discours qui est plus ou moins juste. Et puis ça a été placé dans le mémoire pour éviter que justement on fasse la promotion de cette énergie-là dans d'autres pays, comme en Afrique, en Asie ou dans d'autres endroits où ils n'ont peut-être pas des lois environnementales strictes pour pouvoir justement, là, gérer les déchets et avoir des politiques de sécurité publique, là, qui sont... qui sont tout simplement, là... qui sont appliquées ou qu'il n'y en a tout simplement pas, là. C'est un peu dans ce sens-là, là. C'est surtout de faire la promotion, là, d'énergies renouvelables au niveau de l'éolienne puis de l'efficacité énergétique, là, c'est plutôt faire la promotion de ces énergies-là.

Pour ce qui est de Gentilly-2 ou de Lepreau, là... Lepreau, je le connais moins. Je sais que là, maintenant, Hydro-Québec est propriétaire, là, je pense, de Lepreau ou...

**M. McKay:** Pas encore.

**Mme Ménard (Isabelle):** Pas encore, là.

**M. McKay:** Lorsque la... lorsque la, la reconstruction sera terminée.

**Mme Ménard (Isabelle):** O.K.

**M. McKay:** Mais actuellement ils sont plusieurs mois en retard, alors on ne sait pas exactement où ça va se terminer, mais...

**Mme Ménard (Isabelle):** Bon. Bien, pour ce qui...

**Une voix:** La vente n'est pas conclue encore.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Ménard. Excusez, une personne à la fois.

**M. McKay:** Le deal n'est pas fait non plus.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Une personne à la fois. Mme Ménard.

**Mme Ménard (Isabelle):** C'est juste pour finir qu'avec Gentilly-2, bon, elle doit être passée... on doit faire la réfection de la centrale. Par contre, oui, il y a un fonds de démantèlement de 680 millions. À ce moment-là, bien, il y aurait peut-être possibilité... C'en est, ça, de la réorientation d'emploi vers peut-être des formes d'énergie renouvelable: géothermie, énergie verte. Là, on aurait peut-être possibilité justement de réorienter ces emplois-là avec un suivi puis avec des argents qui pourraient venir du fonds d'adaptation des changements climatiques, là. Ça, ça pourrait être aussi une possibilité, là.

**M. Valois (Roger):** Mais je vais vous dire...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Valois.

**M. Valois (Roger):** ...pour ce qui est de la réfection de Gentilly, là, pour 3 % de production d'électricité, 2 milliards pour la réparation, c'est cher payé pour une société qui fait son électricité de façon bien plus propre autrement, beaucoup plus propre autrement. 3 %, 2 milliards pour la réfection, il me semble que le débat aurait été plus ouvert, plus... Pour ce qui est des emplois, là, c'est quand même Hydro-Québec l'employeur, là, hein? Ce n'est pas une petite business, là.

Pour ce qui est... Je me souviens que, quand Gentilly-1 a fermé, on a pratiquement tout récupéré des emplois parce que les employés de Tracy, de la centrale thermique de Tracy, vieillissaient, les employés de Gentilly-1 ont été déplacés, pour une bonne partie d'entre eux autres, à Tracy, une autre centrale qui pollue beaucoup, hein? Puis on le dit aussi: Si Tracy devait fermer puis qu'on crée, à côté, des emplois verts, peut-être que ce monde-là qui sont... Ce n'est pas... ce n'est pas du monde, là, qui ne sont pas formés, ce n'est pas du monde sans métier, ce n'est pas du monde qui ne pourraient pas se replacer à Hydro-Québec ou ailleurs, Hydro-Québec étant l'employeur. Donc, en fait, il ne faut pas non plus traumatiser en disant: Si on ferme, ils vont perdre de l'emploi, là, tu sais. Il y a moyen probablement de regarder ça autrement.

Mais pour ce qui est de la production à 3 % pour 2 milliards d'investissement, nous, le débat, on aurait aimé ça participer. On a fait le débat avec notre monde, on a fait le débat avec nos gens. Sur la Côte-Nord, avec la CSN, on l'a fait pour La Romaine, on s'est dits d'accord. Ce n'était pas facile, le débat, mais on l'a fait quand même. On est capables de faire des débats. Mais pour Gentilly, bien, le débat, bien on se reprendra, là, on se reprendra, parce que ça a été décidé à quelque part, là.

Puis, pour ce qui est de la centrale de Lepreau, on n'est pas... je ne sais pas si les papiers sont signés, là, ça ne doit pas être fait encore, là. On n'est pas tout à fait

propriétaires, mais quand Irving est d'accord, là-bas, ça va pas pire. Tu sais, quand lui est d'accord là-bas, au Nouveau-Brunswick, quand Irving fait signe de tête, probablement que ça va être... ça va un peu influencer l'opinion là-bas, tu sais.

Mais est-ce qu'on va... est-ce qu'on... qu'est-ce qu'on va faire? Le monde de Dalhousie sont inquiets parce qu'ils vont en fermer une, probablement. Il y a... On a vu le maire de Dalhousie qui se pose beaucoup de questions au niveau des emplois que ça crée dans sa communauté et l'impact que ça va créer. Mais, moi, je pense qu'il faut regarder ça de façon plus positive, en disant là-bas: Oui, il va peut-être y avoir une fermeture, mais il y a moyen de faire autour, avec les possibilités d'une région de recycler avec des emplois verts. Le monde ne disparaissent pas dans la nature, là, il faut regarder ça comme ça, il faut regarder... Oui, c'est nécessaire qu'on les ferme, mais de regarder comment on peut...

Puis je pense que la CSI, la centrale syndicale internationale à laquelle on est affiliés, a beaucoup, beaucoup de préoccupations pour la transition juste. Ça, c'est important, de dire: Le monde qui vont être touchés par les fermetures des emplois polluants, si on crée des emplois verts, bien, peut-être que... peut-être que ce monde-là auront priorité ou bien donc ils seront formés pour occuper ces emplois-là. On a maintenu ça aussi.

Quand on disait: Vous mettez du monde à pied dans les scieries, vous mettez du monde à pied dans les moulins à papier...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Merci.

**M. Valois (Roger):** ...c'est du monde qui connaissent la forêt...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Malheureusement, monsieur...

**M. Valois (Roger):** ...pourquoi on ne les mettrait pas dans la sylviculture, par exemple, hein?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Malheureusement, M. Valois, le temps est écoulé.

**M. Valois (Roger):** C'est toujours trop court quand c'est bon.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Je vous remercie beaucoup de votre présence. Nous allons suspendre quelques minutes.

*(Suspension de la séance à 11 h 6)*

*(Reprise à 11 h 7)*

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** À l'ordre, s'il vous plaît! Je demanderais à M. Pierre-Luc Desgagné — M. Pierre-Luc Desgagné, bonjour — de bien vouloir s'approcher.

**Hydro-Québec**

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Bonjour, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Bonjour. Bien vouloir identifier la personne qui vous accompagne, pour fins de transcript. Et je vous consacre les 10 prochaines minutes.

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Voulez-vous que je m'identifie d'abord ou j'identifie...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Oui, allez-y.

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Alors, Pierre-Luc Desgagné. Bonjour à tout le monde. Je suis directeur principal, Planification stratégique, chez Hydro-Québec. Je suis accompagné de Mme Nathalie Noël, qui est conseillère, Affaires institutionnelles, chez nous, et qui a développé au fil du temps une expertise en termes de GES et de lutte aux changements climatiques.

Alors, Mme la Présidente, Mme la ministre, M. le député de L'Assomption, Mmes et MM. les députés, Hydro-Québec et le développement durable vont de pair depuis plusieurs années. Dès 1989, Hydro-Québec adhérerait au principe du développement durable tel que résumé et édicté dans le fameux rapport Brundtland. Dans la foulée de l'accord de Kyoto et des ententes internationales subséquentes, Hydro-Québec a réitéré ses valeurs et orientations en matière de développement durable à diverses tables de consultation et comités de travail tenus à la fois au Québec ou au niveau fédéral canadien.

Hydro-Québec est fière de son bilan en termes d'émissions de GES, surtout dans un contexte où il est à l'avantage de tous ses clients québécois. Le parc de production d'électricité d'Hydro-Québec est en effet non émetteur à 99 %. Le 1 % restant provient des centrales thermiques de pointe, qui sont utilisées pour la pointe hivernale ou en cas de faible hydraulité, et des centrales thermiques des réseaux autonomes des Îles-de-la-Madeleine et du Nord-du-Québec. Le maintien de l'utilisation de la centrale Tracy en période de pointe hivernale seulement, au moment où elle a une utilité importante pour notre réseau, permet à l'entreprise de réduire les émissions de l'ensemble de son parc de production bien en deçà des pourcentages de réduction évoqués dans le document soumis pour la consultation.

● (11 h 10) ●

La raison principale de ce bilan, comme le souligne le même document, est le choix fait par Hydro-Québec de développer des sources d'énergie propre et renouvelable: au premier chef, l'hydroélectricité et, plus récemment, l'éolien. Sur l'ensemble de leurs cycles de vie, ces deux filières émettent 100 fois moins de GES que le charbon et 80 fois moins de GES que le mazout lourd. Ce choix collectif a donc été le bon. Il demeure aussi le bon pour l'avenir.

Au cours des prochaines années, le cap sera maintenu sur le développement des énergies renouvelables, comme nous l'avons confirmé dans notre récent plan stratégique. Hydro-Québec va augmenter sa production hydroélectrique de près de 1 000 MW sur l'horizon 2013 et par la suite de plus de 3 000 MW, en lien avec la stratégie énergétique du gouvernement du Québec. Hydro-Québec va aussi favoriser l'intégration de près de 4 000 MW d'énergie éolienne. À cela vont s'ajouter des économies d'énergie de 11 milliards de kilowattheures à l'horizon 2015. 11 milliards de kilowattheures, c'est l'équivalent de la consommation résidentielle de la ville de Montréal en

2008 ou deux fois et demie la consommation de la Communauté métropolitaine de Québec.

L'hydroélectricité réduit les émissions de GES au Québec, mais aussi dans le Nord-Est du continent. Nos exportations réduisent l'utilisation de production thermique polluante en périphérie du Québec. Depuis 2001, des émissions de l'ordre de 30 mégatonnes de GES ont ainsi été évitées. De plus, pour la seule année 2013, grâce à la croissance de nos exportations, c'est 12 mégatonnes d'émissions qui seront évitées. Il s'agit là d'une contribution significative à la réduction des GES. Il est important que cette contribution soit non seulement connue, mais reconnue. C'est dans cette perspective que nous consacrons des efforts pour qu'elle soit reconnue dans divers cadres législatifs et réglementaires.

Tout cela a été rendu possible grâce au développement du potentiel hydroélectrique en particulier, mais aussi grâce à l'utilisation responsable que font nos clients de cette précieuse ressource. En 2003, Hydro-Québec lançait en effet son Plan global en efficacité énergétique. Depuis, 3,4 milliards de kilowattheures d'économies ont été réalisées, pour un investissement de l'entreprise de près de 700 millions de dollars. Hydro-Québec continuera de miser sur ces programmes et intensifiera ses actions en efficacité énergétique. En 2015, l'entreprise aura investi dans ce domaine 3,5 milliards de dollars.

Mais, au-delà de ce qui a été fait et de ce qui a fait notre force, parlons maintenant de ce que nous pouvons faire de plus dans le contexte québécois mais aussi dans un contexte plus large, tel qu'exposé dans le document de consultation.

Premièrement, l'hydroélectricité est une filière d'avenir. Cet avantage environnemental et concurrentiel s'accentuera au cours des prochaines années en raison des cadres législatifs et réglementaires qui commencent à être adoptés en Amérique du Nord. Aux États-Unis, l'initiative de représentants au Congrès, MM. Waxman et Markey, en est un très bon exemple. À cet égard, comme nous l'avons suggéré dans le passé, les politiques des différents gouvernements en matière de changements... climatiques, pardon, doivent prévoir un traitement équitable des filières de production d'électricité. Pour ce faire, un certain nombre de droits d'émission ou d'allocations pourraient être accordés aux nouveaux projets d'énergie renouvelable. Ce serait là le meilleur moyen d'encourager l'investissement dans des filières moins émettrices comme l'hydroélectricité, l'éolien et les autres renouvelables émergents.

L'idée maîtresse est la suivante. Nous en avons d'ailleurs discuté lors de consultations sur la cadre réglementaire fédéral, l'an dernier. Par le passé, nous comprenons tous que les projets d'énergie renouvelable lancés et construits l'ont été pour des raisons environnementales, de bonnes raisons environnementales, mais pas dans un contexte de réduction des GES. Dorénavant, par contre, les entreprises du secteur d'énergie font leurs choix de développement dans un contexte différent, un contexte où les émissions de GES sont un intrant incontournable dans la prise de décision. Il faut donc qu'il y ait le plus d'incitatifs possible à choisir les filières d'énergie renouvelable. Il suffirait de reconnaître financièrement les nouveaux projets d'énergie renouvelable, ceux mis en service après une date de référence fixée par le gouvernement.

En ce qui concerne l'avènement d'un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission appelé

le «cap-and-trade», dont il est question dans le document, nous sommes favorables à l'implantation d'un tel système. Il s'agit d'un excellent moyen de réduire les émissions tout en maintenant la compétitivité des entreprises. À ce sujet, compte tenu notamment du rôle joué par nos exportations, nous recommandons la mise en place d'un marché qui couvre le Québec mais qui soit aussi le plus large possible. La référence aux fins d'octroi des allocations devrait être le seuil d'émissions lié à la meilleure technologie de production thermique d'électricité disponible.

Par ailleurs, concernant deuxièmement un tout autre axe de développement, on ne peut passer sous silence l'opportunité offerte par l'électrification des transports terrestres. Cela rejoint aussi l'un des objectifs identifiés dans le document soumis pour cette consultation.

Au Québec, le secteur des transports est le premier émetteur de GES, avec des émissions de 34 mégatonnes en 2006, soit 40 % des émissions totales. C'est aussi le secteur dont la croissance des émissions a été la plus importante depuis 1990.

La nécessité de poursuivre la réduction des émissions de GES au Québec suppose donc des actions significatives pour diminuer la consommation d'énergie fossile dans les transports. Si l'on remplaçait 1 million de véhicules au Québec, soit 25 % du parc actuel, par des véhicules électriques individuels, les émissions de GES pourraient diminuer de 3,4 mégatonnes par année. Ce même million de véhicules ne consommerait qu'environ 3 térawatt-heures par année, correspondant à la production annuelle d'une centrale hydroélectrique de taille moyenne, comme Eastmain-1. C'est grosso modo 2 % des ventes d'électricité de l'entreprise au Québec en 2008. En outre, l'électricité peut prendre le relais du pétrole sans grande difficulté.

C'est pourquoi, dans son plan stratégique, Hydro-Québec a inclus un chapitre portant sur l'électricité dans les transports terrestres. Le plan d'action d'Hydro-Québec comprend quatre volets.

Le premier concerne le transport collectif. À ce chapitre, au Québec comme ailleurs dans le monde, l'électricité a déjà fait la démonstration de son efficacité et de ses avantages environnementaux. Nous avons tissé des liens de collaboration avec l'ensemble des sociétés publiques de transport, dont celle de la ville de Québec. Nos sociétés publiques de transport ont de nouveaux projets. Hydro-Québec a accepté de participer financièrement aux études de faisabilité pour déterminer, d'abord, la nature exacte de l'infrastructure électrique nécessaire et, ensuite, le niveau d'investissement requis de la part de l'entreprise. Ce que nous faisons avec la STL, la Société de transport de Laval, est un très bon exemple. Nous participons, aux côtés du ministère des Transports du Québec, à l'étude de faisabilité lancée par la STL pour un projet de trolleybus, une première au Québec. Rappelons qu'un trolleybus utilisant une électricité propre et renouvelable évite des émissions de 85 tonnes de CO<sub>2</sub> par année par véhicule.

En ce qui concerne les technologies de pointe, notre deuxième pôle d'intervention, nos actions portent sur les moteurs et sur les matériaux de batterie. Notre moteur électrique de dernière génération sera bientôt utilisé en Norvège, dans plus d'une centaine de voitures fabriquées par le groupe indien Tata. Il s'agit d'une belle marque de confiance de la part du plus grand groupe industriel indien.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Il vous reste une minute, monsieur.

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Alors, j'irai rapidement. Je sais que je vais certainement... je suis en présence de gens qui sont des vendeurs de l'électricité dans le transport; on aura l'occasion d'en parler.

Je vais terminer en insistant sur les recommandations de ce mémoire. Nous avons donc plusieurs fers au feu, mais nous croyons que la lutte aux changements climatiques demande des efforts de cette nature. Il nous apparaît important de rappeler les recommandations de ce mémoire:

1° reconnaître formellement, dans les cadres législatifs et réglementaires, la contribution de l'hydroélectricité dans l'atteinte des objectifs de réduction de GES;

2° de traiter équitablement les filières renouvelables dans l'octroi de droits d'émission ou d'allocation;

3° de soutenir la mise en place d'un système de «cap-and-trade» pour un marché le plus large possible, idéalement un marché continental; et

4° soutenir l'électrification des transports par un portefeuille de mesures fiscales, réglementaires, municipales et logistiques.

Il me reste une phrase. Hydro-Québec souscrit aux orientations du gouvernement du Québec et à sa détermination pour réduire les GES...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Merci, monsieur...

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Je vous remercie. Je comprends que ça va jouer dur, madame.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** C'est non pas qu'on ne veut pas vous écouter, mais le temps est limité. Mme la ministre, pour les 22 prochaines minutes.

● (11 h 20) ●

**Mme Beauchamp:** Merci beaucoup. Bienvenue, bienvenue à vous deux. Comme vous le savez sûrement, donc, la question de la diminution des GES sur le territoire québécois, notamment par différentes mesures concernant le secteur des transports, c'est un petit peu au coeur de plusieurs de nos discussions ici, autour de la table, puisque le secteur des transports est le secteur numéro un, là, émetteur de GES sur le territoire québécois, ce qui nous distingue de bon nombre de nos voisins, en tout cas dans le nord-est, dans le nord-est américain.

Dans votre mémoire, en page 7, là, vous faites référence à une statistique extrêmement intéressante, là, quand vous dites que, si 25 % du parc actuel des véhicules automobiles étaient des véhicules électriques, «les émissions de GES pourraient diminuer de 3,4 Mt par année». Je pense que la question que nombre de personnes se posent... Vous avez fait vous-mêmes allusion aux travaux actuellement d'Hydro-Québec. En fait, c'est plus que des travaux, là, c'est carrément de l'action avec la notion de projet pilote, de partenariat avec des constructeurs automobiles, projets de recherche pour développement de la batterie, etc. Vous pourrez nous en parler plus.

Mais je pense que la question qu'on se pose lorsqu'ici, en commission parlementaire, on doit écouter les gens avec un horizon qui est 2020, c'est: Comment vous évaluez, là, l'opportunité réelle qu'on puisse, par exemple, atteindre un chiffre de 25 % de remplacement du parc automobile québécois par des véhicules électriques? Et je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de les entendre, mais il y a eu des intervenants ici qui se sont présentés à

nous en affirmant qu'une telle possibilité... On ne parlait pas du scénario précis de 25 %, là. Je dirais, de façon plus globale, lorsqu'on disait: Wow! Il y a des opportunités dans le domaine du transport, au Québec, on est tellement bien placés pour parler du développement du transport électrique, il y en a qui ont... qui, je dirais, nous ont servi une douche d'eau froide en disant: Écoutez, là, d'ici 2020, là, ne pensez pas que ça va être significatif, puis ta, ta, ta...

Je pense que vous ne pouvez pas être mieux placés pour nous donner, là, l'heure juste, à la lumière des actions que vous entreprenez, de votre connaissance de ce qui se passe au niveau international. Ça va ressembler à quoi — puis je ne veux pas vous faire jouer à Nostradamus, là, mais 2020, vous avez des actions prévues dans votre plan stratégique — vous pensez, l'apport du véhicule électrique dans la lutte aux changements climatiques, quand, nous, on doit décider d'une cible pour 2020? Comment on doit lire la situation pour 2020?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Desgagné.

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Oui. Merci, Mme la ministre. N'ayez crainte, je n'ai pas l'intention de jouer au Nostradamus, je vais plutôt jouer le rôle qui est le nôtre, du fournisseur d'électricité. Évidemment, on a donné un chiffre, une statistique qui est intéressante, parce que 25 % du parc de véhicules, ce serait assez ambitieux. Quand on regarde les objectifs qui sont fixés ailleurs, que ce soit aux États-Unis, en France ou dans certaines provinces canadiennes, en général, les objectifs sont tous entre 3 % à 8 % du parc de véhicules automobiles sur un horizon 2015-2020. Aux États-Unis, vous savez, il y a un chiffre qui a frappé l'imaginaire, qui était 1 million de véhicules en 2015, mais 1 million de véhicules, aux États-Unis, c'est en bas de 1 % de leur parc automobile. Alors, oui, 1 million de véhicules, c'est significatif, mais, quand on met ça dans la balance du parc total de véhicules, ça devient moins significatif, même si c'est un effort intéressant.

Une fois que je vous ai dit ça, c'est sûr que toute utilisation accrue d'électricité dans le transport, qu'on atteigne le 6 %, 7 %, 8 %, ça va avoir un impact aussi, évidemment, sur les émissions de GES, parce qu'on sait qu'évidemment tout véhicule enlevé de nos routes, ça a un impact positif sur les GES.

Pourquoi est-ce qu'on parle plus, là, un peu partout dans le monde, d'objectifs de 7 % à 8 %? C'est qu'il y a des éléments encore qui ne sont pas tout à fait sous contrôle. Par exemple, est-ce que les constructeurs vont être en mesure de suivre la cadence si jamais la demande est au rendez-vous? Ça, c'est une première chose. Deuxième élément qui est souvent questionné, c'est: Comment va réagir la clientèle? Comme vous le savez, il y a deux technologies qui sont développées, disons, en même temps, qui sont une technologie hybride rechargeable ou une technologie tout électrique. Alors, comment la clientèle va réagir face à ces deux technologies-là? Ça aussi, pour l'instant, dans plusieurs pays du monde, y compris chez nous, quand on regarde ça, on ne sait pas tout à fait encore comment la clientèle va réagir. Ça aussi, ça fait partie du questionnement.

Et, si vous me demandez: À très court terme, qu'est-ce qu'on peut faire pour augmenter l'apport de véhicules?, c'est clair que ça prend un comportement agressif de la compagnie qui fournit de l'électricité. Je peux vous confirmer qu'on est assez agressifs, dans le sens positif

du terme, parce que les constructeurs nous le disent. Ceux avec qui j'ai l'occasion de parler pour discuter de projets, de démonstrations d'envergure, nous disent tous: Vous êtes très agressifs. Vous savez, quand on leur parle de 50 véhicules à court terme, ils nous ramènent plus à une dizaine de véhicules à court terme. Quand on parle de plusieurs centaines de véhicules, ils nous disent: On n'est pas encore rendus là. Mais plus on va pousser, plus les utilités publiques, dont Hydro-Québec, vont pousser pour avoir des véhicules automobiles, plus, par exemple, les gouvernements vont être au rendez-vous pour avoir des véhicules automobiles, plus ça va créer de la pression pour que les chaînes de montage soient au rendez-vous.

Je m'en voudrais aussi, Mme la ministre, pour que vous me... Puisque vous me donnez l'occasion de le faire, je m'en voudrais de ne pas insister sur la nécessité pour tout État qui souhaite avoir des véhicules électriques en plus grand nombre ou le plus grand nombre de véhicules électriques possible... il faut que cet État-là se dote d'un portefeuille — d'ailleurs, c'est dans les recommandations de notre mémoire — d'un portefeuille qui soit diversifié en termes d'incitatifs pour le client potentiel, pour l'acheteur potentiel. Ça veut dire du fiscal, ça veut dire du réglementaire, ça veut dire aussi des municipalités qui se mobilisent pour, par exemple, offrir du stationnement incitatif, ça veut dire l'accès à des voies réservées.

Vous savez, il y a plusieurs pays dans le monde qui ont décidé d'être très agressifs à cet égard-là. Vous savez, si Tata a choisi la Norvège, ce n'est pas pour les beaux yeux des Norvégiens. Peut-être, mais ce n'est pas juste pour ça. Si Tata a choisi la Norvège...

**Mme Beauchamp:** Les Norvégiennes.

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Oui. Si Tata a choisi la Norvège, c'est avant tout parce que la Norvège, c'est un des pays qui a le meilleur portefeuille d'offres à tous les points de vue. C'est d'ailleurs dans notre plan stratégique, on donne l'exemple de la Norvège.

**Le Président (M. Ouellette):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Ah! Merci, M. le Président. Juste pour savoir si on comprend bien votre réponse, je ne veux pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, mais quand vous nous... J'ai l'impression que, quand, dans votre mémoire, vous sortez le chiffre du 25 %, on voit la suite logique où vous êtes capables ensuite de faire une comparaison sur qu'est-ce que ça veut dire comme contribution énergétique, là, pour un parc automobile à 25 %, quand vous dites: C'est à peu près Eastmain-1. Mais, moi, je veux revenir sur l'horizon de temps devant nous.

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Oui.

**Mme Beauchamp:** Très rapidement, quand vous me dites: Bien, quand on regarde ailleurs, là, les objectifs fixés, y compris par des pays et des États qui sont considérés comme étant, je dirais, agressifs ou très volontaires — vous avez nommé des pays européens — on parle de 7 % à 8 % sur l'horizon 2020. C'est ce que j'ai compris.

Je veux juste savoir, là: Est-ce que... Et, je prends le temps de vous le dire, c'est dans des États où par ailleurs on peut voir qu'il y a une volonté, avec souvent des

programmes incitatifs, et tout ça. Sur 2020, est-ce qu'un horizon qui est ambitieux mais réalisable, ce serait celui-là? Est-ce que je parle plus d'une statistique qui pourrait ressembler à celle-là, ou si vous me dites: Non, nous autres, on est dans un univers où je suis capable, là, d'avoir un objectif encore plus grand par rapport au remplacement du parc automobile par la voiture électrique?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Desgagné.

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Merci. Comme fournisseur d'électricité, Mme la ministre, c'est clair qu'on peut être au rendez-vous sans aucun problème et qu'on est capables d'approvisionner un très grand nombre de véhicules électriques. Ce n'est pas pour rien qu'on donne l'exemple de 1 million de véhicules. C'est que les études qu'on fait sur notre réseau nous démontrent que, jusqu'à 1 million de véhicules, on n'a à peu près pas d'investissement à faire sur le réseau. Notre réseau, il est fiable, il est sécuritaire et il est prêt à recevoir un très grand nombre de véhicules. Ça, c'est évidemment comme fournisseur d'électricité. Si vous me demandez en plus, comme compagnie d'électricité qui souhaite avoir une plus grande utilisation d'électricité renouvelable sur le territoire qu'elle dessert... C'est clair que l'objectif le plus ambitieux que vous pourriez fixer, Hydro-Québec va être au rendez-vous.

Et, une fois que je vous ai dit ça, je sais que vous voulez que je vous donne une évaluation du pourcentage qui pourrait être, disons, envisageable pour le Québec. Moi, je pense qu'un pourcentage qui ressemblerait à ce qui va se faire ailleurs, là, mais qui est quand même assez ambitieux en termes d'atteinte des objectifs, autour de, tu sais, 5 %, 6 %, ça me semble assez réaliste, et ce serait un certain nombre de véhicules sur nos routes.

Par ailleurs, évidemment, c'est le regard qu'on pose en 2009. Comme vous le savez, l'année charnière, là, chez tous les... Et je ne sais pas pour quelle raison ils ont tous ciblé cette année-là, mais l'année charnière pour à peu près tous les constructeurs, c'est fin 2011, début 2012. 2012, là, c'est vraiment... on sent, là, qu'il y a une année... qu'il y a une année charnière.

Il y avait un grand congrès au début d'octobre, à Montréal, et il y a un présentateur américain qui a fait le lien entre le calendrier maya, qui se termine en 2012, et l'avènement du VE. Je ne me rendrai pas jusque-là, mais...

**Mme Beauchamp:** On se rapproche de Nostradamus, là.

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** C'est ça, exact. Mais une chose qui est claire, c'est que 2012, c'est une année charnière. Si, par exemple, en 2012, après avoir réalisé des projets de démonstration, la plupart des constructeurs s'aperçoivent que, un, les réseaux un peu partout sont capables de répondre à la demande, deux, que les véhicules semblent bien résister au «day-to-day» de l'utilisation, parce que ça aussi, ça fait partie de l'équation, et que la clientèle est au rendez-vous parce qu'il y a des incitatifs de toutes sortes, ça se pourrait qu'on ait une demande qui soit exponentielle et qu'une évaluation qu'on faisait de 7 %, 8 % paraisse, en 2016-2017, comme ayant été très conservatrice. Mais par ailleurs je pense qu'il faut être prudents, et je pense qu'en date de 2009 ce n'est pas pour rien que des pays qui sont déjà très agressifs se situent dans ces eaux-là en termes d'objectifs.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme la ministre.

● (11 h 30) ●

**Mme Beauchamp:** Bien, je vous remercie pour la clarté de votre réponse. Puis on se comprend, on a, nous, à oeuvrer dans un univers comme ça. Mais, je pense, vous nous avez donné, franchement, un excellent éclairage.

Je veux revenir. Dans votre mémoire, vous-même, vous parlez que l'arrivée de la voiture électrique doit être accompagnée d'une série de mesures, vous parlez, réglementaires, des incitatifs. Je crois... j'imagine que, dans le lot, il y a la question du prix de l'essence, la question de la redevance qui joue; ça fait partie des stratégies d'à peu près tous les États qui ont des stratégies ambitieuses. Mais je vais plus vous entendre sur un petit élément. Je dis «un petit», là, c'est parce que, dans votre conclusion, si je ne me trompe pas, vous parlez donc de soutenir, là, «un portefeuille de mesures», et vous mentionnez «municipales et logistiques».

Moi, ça m'amène à avoir besoin de vous entendre sur la question du développement des réseaux intelligents sur le territoire québécois, parce qu'il y a la question de la voiture électrique, mais comme vous le savez, même dans notre modélisation, on parle du remplacement, dans le domaine industriel, commercial, de chauffage... de chauffage au mazout par l'électricité, et plusieurs sont venus nous dire: Tu sais, ça prend des mesures agressives à ce niveau-là; et on peut imaginer donc, lorsqu'on parle d'aménagement du territoire, de développement de nos villages, de nos villes, de nos quartiers, une notion où l'électricité est fournie par Hydro-Québec, où les portefeuilles d'énergie renouvelable fonctionnent sur une base donc de réseaux intelligents, où je suis gagnant avec ma voiture qui devient un réservoir — je vais appeler ça comme ça, là — mais un réservoir d'énergie, etc.

Pouvez-vous nous dire... nous en dire plus sur cette question, que, moi, je relie donc effectivement à l'aménagement du territoire, ce qui doit être fait avec nos partenaires municipaux? Mais à quoi ça doit ressembler en 2020, quand on tient compte de l'arrivée de la voiture électrique et des autres, je dirais, des autres enjeux, là, liés à une fourniture, qu'on soit capables de fournir de l'énergie propre et renouvelable, autant que ça puisse être sur le territoire québécois? Je voudrais vous entendre un peu plus sur comment vous voyez l'enjeu relié au déploiement des réseaux intelligents.

On a pris bonne note, là, qu'aux États-Unis il y a des investissements... Tout le monde me dit: Ah! Ce n'est pas arrivé sur le terrain. Ce n'est pas arrivé sur le terrain, mais les investissements sont prévus, puis les argentés sont là, en Floride, en Californie, sur le territoire new-yorkais. Donc, comment vous voyez la situation pour le Québec en 2020, sur cette question des réseaux intelligents?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Desgagné.

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Oui. Merci de votre question, Mme la ministre; ça couvre un éventail assez large d'enjeux. Je vais essayer de répondre à chacun des points, là, que vous avez soulevés.

En ce qui concerne les municipalités, notre propos était plus à l'égard du fait qu'on a besoin d'intégrer les municipalités, en partie les grandes municipalités, dans tout plan qui serait ambitieux ou détaillé pour intégrer des véhicules électriques. Pourquoi? Parce qu'elles ont un rôle évidemment dans leur aménagement de territoire,

elles ont un rôle en ce qui concerne le stationnement, elles ont un rôle en ce qui concerne l'infrastructure de recharge, qui devra suivre aussi en partie quelques endroits sur le territoire. D'ailleurs, je pourrai y revenir, à l'infrastructure de recharge, pour que... les premières données sont assez intéressantes et un peu différentes de ce à quoi on pourrait s'attendre, naturellement. Donc, le rôle des municipalités, c'est comme ça qu'on l'envisageait, et c'est à ça qu'on référerait dans le mémoire.

Maintenant, si vous faites référence à notre réseau et à l'intelligence de notre réseau, quand vous parlez d'échanges potentiels dans les deux sens entre un véhicule et une maison — ça, c'est ce qu'on appelle le «véhicule-to-grid», le V2G — il y a de la R&D qui se fait, vous avez raison, vous êtes bien renseignée, un peu partout dans le monde, mais c'est encore à l'étape de R&D. Pourquoi? Parce que la charge-décharge d'une batterie sur une période aussi régulière mais aussi sur une période où on aurait peut-être besoin, dans certains réseaux, de la charge de la batterie mais de façon très rapide, pas de façon régulière — par exemple, je ne sais pas, moi, en période de fine pointe, dans des réseaux qui ne sont pas les réseaux du Québec, là, dans des réseaux qui sont plus sollicités — s'il fallait régulièrement sortir tout le jus de la batterie sur une très, très courte période de temps, ça peut porter atteinte à la durée de vie de la batterie. Alors, ce n'est pas pour rien qu'il y a de la R&D qui se fait là-dessus pour trouver les meilleurs matériaux possibles et pour faire en sorte que la charge-décharge qui se fasse sur une période de temps très restreinte n'atteigne pas la durée de vie de la batterie. Alors, il y a de la R&D qui se fait sur le V2G.

Quand vous comparez à des réseaux où se fait ce genre de R&D là et qui sont plus sollicités — vous me parlez de la Californie, vous avez raison — je discutais avec des collègues de PG & E, la grande compagnie de la région de San Francisco, et c'est sûr qu'une compagnie comme celle-là... l'arrivée du véhicule électrique ou l'arrivée de toute nouvelle demande substantielle pose des enjeux très différents de ceux du Québec. Ils sont déjà dans une situation où, en période de pointe, ils sont très, très serrés, leurs coûts d'approvisionnement sont très élevés; or, l'arrivée du VE dans certaines juridictions n'est pas vue à très court terme comme une très, très bonne nouvelle. Il va falloir qu'ils gèrent leur réseau de façon très serrée et peut-être, là, qu'il y ait même des désin... pardon, des désincitatifs à ce que la recharge se fasse, par exemple, à l'heure du souper pour être sûr de garder la recharge uniquement pendant la nuit.

Alors, dans certains réseaux, je le répète, qui ne sont pas les nôtres, dans certains réseaux, l'arrivée du VE pose des questions en termes de desserte et surtout en termes de capacité de répondre à cette demande-là, dans un contexte où le coût de l'énergie est déjà très élevé.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme la ministre.

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** J'avais retenu trois choses de ce que vous m'aviez dit, là.

**Mme Beauchamp:** Oui. Bien, je vais peut-être quand même vous demander comment vous voyez la situation en 2020 par rapport au déploiement de réseaux intelligents sur notre territoire.

Mais je vais tout de suite ajouter une question puisqu'on parle de la notion de la pointe, là. Vous savez

aussi, souvent on entend ça, qu'il y aura une difficulté de gestion de la demande à la pointe. Je voudrais que vous commentiez. Quand vous dites: Nous, ça nous concerne moins, je voudrais que vous nous expliquiez mieux en quoi ça nous concerne moins.

Mais l'autre chose, ça m'amène aussi, donc troisième volet, à vous demander de commenter la question de la centrale Sorel-Tracy. Donc, on a cette centrale qui contribue aux émissions de GES sur le territoire, un faible pourcentage par rapport au portefeuille d'Hydro-Québec, on s'entend, mais il y a des gens qui sont venus ici nous dire: Voilà un exemple d'un endroit où il faudrait agir. Je voudrais que vous commentiez cette question, là, par rapport à la réglementation nord-américaine et cette question, donc, de la gestion de la pointe. Et qu'est-ce qu'il peut arriver avec Tracy d'ici 2020?

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** O.K.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Desgagné.

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Oui. Merci, Mme la ministre. Je vais vous parler de Tracy, mais je vais revenir aussi, si vous me permettez, parce que c'était le but de votre introduction, sur la question de la gestion de notre réseau en période de pointe.

Il faut savoir que notre réseau, il est bâti — on a une capacité de réseau assez exceptionnelle, là — il est bâti pour répondre à la pointe hivernale maximale, par exemple le fameux 15 janvier, où il peut faire moins 30 dehors depuis trois jours et que tout le monde a l'idée de souper en même temps à 6 heures du soir. Notre réseau, il est bâti pour répondre à cette période-là de pointe et, comme vous le savez aussi, notre réseau a une particularité: c'est que la large majorité des gens chez nous se chauffent à l'électricité. Alors, ça aussi, ça fait en sorte que notre réseau, il est assez costaud, il est bâti pour répondre à une grande demande.

Si vous excluez ces périodes de pointe là, évidemment, notre réseau, il a une marge pour répondre à la demande. Alors, la gestion de la pointe chez nous, elle n'est pas sur une base annuelle, elle est assez, disons, limitée dans le temps. Elle est importante, et il ne faudrait jamais envisager le fait qu'Hydro ne soit pas au rendez-vous; Hydro sera toujours au rendez-vous dans ces périodes de pointe là. Mais, le reste du temps, notre réseau, il est construit puis il est bâti fiable et solide pour répondre à la demande. Alors, l'arrivée des VE — ce n'est pas pour rien qu'on vous donne l'exemple de 1 million de véhicules, où c'est substantiel — les études qu'on fait, c'est que, jusqu'à 1 million de véhicules, notre réseau, il est au rendez-vous, notre réseau, il est là. Alors, c'est pour ça que c'est difficilement comparable, par exemple, à d'autres types de réseau. Puis l'autre avantage, on ne le dira jamais assez, c'est que, nous, on a l'approvisionnement renouvelable. Alors, c'est sûr que c'est un gros avantage aussi au plan environnemental.

Vous me parlez aussi, Mme la ministre — et je m'en viens à Tracy tout de suite après — du fameux écart entre le prix du pétrole chez nous, le prix de l'essence à la pompe et le prix de l'électricité. Il faut savoir qu'en Amérique du Nord, là, c'est au Québec et aussi à Vancouver, mais au Québec que l'écart entre le prix de l'essence et le prix de l'électricité est le plus grand. Ça coûterait 7,5 fois moins cher de faire le plein d'un véhicule électrique que

de faire le plein d'essence au Québec. Comparable: à New York, ce serait 2,5 fois. Les gens de New York seraient bien heureux d'économiser 2,5 fois, mais chez nous ce serait 7,5 moins cher. Alors, il y a un grand avantage concurrentiel pour le Québec.

Vous me parlez de Tracy et vous avez raison de le faire. Il faut rappeler que Tracy, c'est une centrale qui n'est utilisée qu'en période de fine pointe hivernale. J'en parlais tout à l'heure, de la fine pointe hivernale: on parle ici de quelques heures par année. Il faut aussi regarder Tracy sur une base réseau. Comme vous le savez, notre réseau, il est bâti de façon très particulière. Ce n'est pas pour rien qu'on a développé une expertise en transport d'électricité qui est reconnue mondialement: nos centres de production sont à 1 000 km des centres de consommation. La Baie James, complexe Manic-Outardes, Churchill, c'est 1 000 km des centres de consommation, qui sont Québec et Montréal, la vallée du Saint-Laurent. En période de pointe, lorsque le réseau est très sollicité, au plan électrique c'est très utile d'avoir des actifs de production qui sont en bas de réseau. Pourquoi? Parce que ces actifs-là stabilisent le réseau en bas de réseau, puis en période de pointe c'est important d'avoir une bonne stabilisation de réseau qui nous permet de répondre à la demande et qu'on passe la pointe de façon tout à fait correcte.

Alors, Tracy, ça a un rôle essentiel en période de pointe et aussi en période de très faible hydraulité. Vous savez, on est un peu dépendant du bon Dieu lorsqu'on gère des actifs hydroélectriques. Ça peut arriver que le bon Dieu nous envoie, une année donnée, beaucoup moins d'eau que prévu, on est un peu dépendant de ça. Évidemment, nos réservoirs sont gérés sur une base pluriannuelle pour éviter d'être à la merci d'une seule mauvaise année, mais un actif comme Tracy peut être utile en cas de faible hydraulité. Mais c'est notre intention, Mme la ministre, d'en limiter l'utilisation au strict minimum. Il n'y a pas de plan chez Hydro d'augmenter la présence de Tracy ou la production de Tracy sur notre réseau en période de pointe hivernale et de faible hydraulité.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Il vous reste à peine une demi-minute.

**Mme Beauchamp:** Oh my God! Tant mieux si vous pouvez poursuivre l'échange par la suite, mais je voudrais vous entendre sur les enjeux de reconnaissance de l'hydroélectricité dans le projet de loi américain qui est devant le Sénat actuellement, puis comment vous lisez la situation actuellement.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Très rapidement, M. Desgagné.

● (11 h 40) ●

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Très rapidement, dans le contexte, on se réjouit de Waxman-Markey, qui fait en sorte de reconnaître en partie l'hydroélectricité et qui reconnaît pour les distributeurs l'achat d'hydroélectricité comme étant renouvelable. On suit de très près... Ça, c'est l'initiative à la Chambre des représentants, et on suit de très près le projet de loi au Sénat, qui est le Kerry-Boxer, qui pour l'instant n'a pas tout à fait les mêmes prescriptions que Waxman-Markey, mais on sait que, dans le système américain, là, il y a beaucoup de va-et-vient, beaucoup de négociations, et on sait que plusieurs poussent aussi

pour qu'il y ait des prescriptions de même nature dans Kerry-Boxer. Mais j'y reviendrai plus loin, parce que je sais que Mme la Présidente va m'enlever la parole.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Merci. Ha! Ha! Ha! Merci. M. le député de L'Assomption, la parole est à vous pour les 22 prochaines minutes.

**M. McKay:** Merci, Mme la Présidente. Et bonjour à nos invités. Bien, écoutez, vous sembleriez sur une bonne lancée avec vos commentaires sur Kerry-Boxer. Alors, j'aimerais aussi... j'aimerais ça vous laisser l'opportunité de poursuivre.

Peut-être juste si vous pouvez aussi répondre à la préoccupation. Moi, j'ai l'impression que... Il me semble que la reconnaissance de l'hydroélectricité du Québec comme énergie verte, dans toute la législation américaine, je vous poserais la question comme ça: Ne pourrait-elle pas être facilitée si nous avions un portefeuille de sources d'énergie renouvelable plus diversifiées, c'est-à-dire qui intègrent aussi, bon, bien, on est en train d'intégrer de l'éolien, là, mais aussi d'autres sources peut-être plus décentralisées, là, ce qui correspond davantage à la définition américaine d'une énergie verte?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Desgagné.

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Oui. Merci, M. le député de L'Assomption. Je suis très heureux d'amorcer l'échange avec vous.

Tout d'abord, comme Mme la ministre le souhaitait, sur Waxman-Markey, le génie entre guillemets de Waxman-Markey, du côté des renouvelables, c'est le suivant. Il y a des interventions qui sont souhaitées à deux niveaux: il y a tout d'abord l'intervention chez les grands émetteurs et une intervention chez les distributeurs. Chez les grands émetteurs, l'idée, c'est d'exiger des grands émetteurs une réduction de 17 % de leurs émissions sur la base 2005 sur 2020, et du côté des distributeurs d'électricité, de leur demander de se munir d'un portefeuille d'énergies renouvelables représentant 20 % de leur portefeuille d'approvisionnement sur l'horizon 2020. Je dis peut-être des choses que vous savez déjà.

Ce qui est intéressant pour le portefeuille d'énergies renouvelables, c'est que, dans la définition des énergies, on y reconnaît le «qualified hydro». Ce qu'on veut dire par l'hydro qualifié, c'est soit l'ajout de production à une centrale existante, exemple lorsqu'on va aller de l'avant avec un projet comme Manic-2, où on va rajouter quelque chose comme 125 mégawatts... C'est le genre d'ajout de production qui serait reconnu, ça, aux fins d'intégration dans un portefeuille d'énergies renouvelables. Il y a aussi le fait d'ajouter, par exemple, une turbine de production hydroélectrique à un barrage ou une digue existante. Alors, c'est le genre de chose qui est reconnue dans l'hydroélectricité qualifiée.

Par ailleurs, une fois qu'on sort de ces définitions-là, il y a une reconnaissance, j'oserais dire «directe», mais je vais me limiter à «indirecte», il y a une reconnaissance indirecte de l'hydroélectricité, parce qu'aux fins de calcul de son 20 % le distributeur d'électricité pourra réduire des unités qu'il achète sur une base annuelle le nombre d'unités qu'il achète provenant de l'hydroélectricité.

En termes clairs, ce que ça veut dire: Un distributeur achète 100 unités d'électricité sur une base annuelle.

Il y a 30 unités qui proviennent de l'hydroélectricité. Le 20 %, il ne le calculera pas sur le 100, il va le calculer sur le 70 %. Ça voudrait donc dire qu'à la limite un distributeur qui n'achète que de l'hydro, il n'a pas de portefeuille d'énergies renouvelables à atteindre parce qu'on considère qu'il s'approvisionne déjà en termes d'énergies renouvelables. Ça fait que j'avoue que là-dessus, pour Waxman-Markey, pour nous, c'est vu comme étant très positif. C'est pour ça que je dis qu'on va être attentifs du côté de Kerry-Boxer.

Vous posez une très bonne question du côté de la reconnaissance de l'hydroélectricité. Et je sais qu'on a eu l'occasion, vous étiez présent, M. le député de L'Assomption, lors de la présentation et de la discussion sur le plan stratégique, il y a eu aussi une discussion à cet égard-là, fort intéressante.

Il faut se souvenir que souvent les mécanismes de développement d'énergies renouvelables, ce qu'on appelle les RPS, là, les portefeuilles d'énergies renouvelables dans certaines juridictions des États-Unis, c'est vu avant tout comme étant des possibilités de faire aussi du développement régional et du développement qui se fait vraiment sur place.

Pourquoi je vous dis ça? C'est important, parce que dans le Nord-Est, souvent on va cibler l'éolien. Dans le Sud-Ouest, ils vont cibler le solaire parce que c'est une évidence qu'au Nouveau-Mexique ou en Arizona, ça peut être intéressant. Donc, on va en général cibler des choses qui sont plus près de nos réalités — je parle des Américains, ici. C'est la raison pour laquelle souvent ils n'intégreront pas l'hydro, parce que le potentiel hydroélectrique, dans la plupart des régions des États-Unis, c'est un potentiel qui est déjà développé.

Alors, c'est pour ça qu'il ne faut pas mélanger le fait que l'hydroélectricité ne soit pas incluse dans les RPS et le fait qu'il y ait un rejet de l'hydro; ça n'a rien à voir. Au contraire, je veux dire, au plus haut niveau du gouvernement américain, le secrétaire d'État Chu, le secrétaire d'État à l'Énergie — comme vous savez, prix Nobel il y a quelques années — lui-même reconnaissait dernièrement que l'hydroélectricité était clairement partie de la solution de l'atteinte des objectifs américains. Alors, il n'y a pas de rejet de l'hydro et, là-dessus, je pense que c'est une bonne nouvelle. C'est plus que les RPS, ils sont vus comme des outils plus régionaux, plus près des réalités que vivent les citoyens américains de régions données.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Merci. Vous mentionnez aussi, dans votre mémoire, que, depuis 2001, des émissions de l'ordre de 30 millions de tonnes de gaz à effet de serre ont été évitées en Amérique du Nord grâce aux exportations de l'entreprise; alors très heureux de lire et d'entendre ça. Sauf que je suis quand même un petit peu surpris, parce que je n'ai pas entendu beaucoup parler de centrales américaines, centrales au charbon, par exemple, centrales thermiques en général qui ont fermé. Donc, pour remplacer des émissions de gaz à effet de serre, concrètement il me semble qu'il faut...

Est-ce que... Est-ce que vous avez des exemples de centrales qui ont été, qui ont été fermées aux États-Unis grâce au fait qu'ils ont importé de l'électricité du Québec? En tout cas, j'apprécierais si vous pouviez nous

donner un peu plus de détails, là, sur cette affirmation-là, puis éventuellement peut-être, si vous pouviez faire suivre au secrétariat de la commission un peu la démonstration, là, de ce calcul-là.

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Avec grand plaisir, M. le député.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Desgagné.

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** J'allais d'ailleurs vous offrir le fait de fournir au secrétariat de la commission le mécanisme de calcul qui nous permet d'avoir cette affirmation-là. Il faut comprendre qu'avant de faire cette affirmation-là on s'est basé sur des façons de faire ou des calculs qui soient crédibles et qui soient basés sur des choses que l'on peut affirmer et surtout des comparables. Il y a différentes façons de calculer les émissions évitées qui sont reconnues notamment par la commission conjointe de l'ALENA; alors, c'est basé là-dessus. M. le député, on va le fournir avec plaisir au secrétaire de la commission, vous allez le voir.

Vous savez, il y a deux choses: il y a la fermeture de certaines centrales, mais il y a aussi la baisse de production de certaines centrales qui peut aussi être intéressante. Vous dire, là, je peux vous affirmer que la centrale X a fermé à cause des exportations d'Hydro, je ne peux pas vous affirmer ça ce matin. Ce que je peux vous affirmer par ailleurs, et basé sur ce qu'on va vous fournir comme mécanisme de calcul, c'est qu'il y a eu une baisse des émissions à la hauteur de ce qui est dans le document qui est liée à nos exportations. Ça, je suis capable de vous l'affirmer. Ça, je suis capable de vous l'affirmer. Mais vous dire: Tu sais, il y a telle centrale. Il n'y a pas de connexion qu'on peut faire, de cette nature-là, en disant: La centrale X a fermé, parce qu'il y a des exportations. Mais on est capable de vous affirmer qu'il y a eu une baisse des émissions, parce que l'hydroélectricité du Québec était au rendez-vous.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Vous, vous avez parlé d'un, vous avez parlé d'un projet de démonstration du moteur électrique, là, de dernière génération, le TM4 Motive qui sera bientôt utilisé en Norvège, dans plus d'une centaine de voitures fabriquées par le groupe indien Tata. Les Indes, la Norvège, pourquoi tout ça ne se déroule pas plutôt ici, au Québec? Comme le génie, c'est le génie québécois qui est à l'origine de tout ça, qu'est-ce qu'il nous manque, au Québec, pour qu'on puisse faire ça ici?

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Pas grand-chose.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Desgagné.

● (11 h 50) ●

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Pas grand-chose. Je peux vous dire qu'on travaille fort pour que ça ait lieu au Québec. Si vous me permettez, je le prendrais peut-être sur une perspective différente au départ de la vôtre, et ce n'est pas négatif quand je dis ça, là. C'est quand même assez fascinant que des gens de Mumbai soient venus à Boucherville, puis ils avaient le choix de plusieurs moteurs

dans le monde, puis aient choisi le moteur TM4. Alors, je pense que, pour le génie québécois, c'est assez intéressant qu'on soit... qu'on ait une reconnaissance de cette nature-là, de la qualité du produit TM4. Et on va aussi être en Europe, ça va être aussi une vitrine, pour nous, la Norvège.

Mais une des raisons pour laquelle Hydro-Québec s'est dotée d'un plan d'action, M. le député, c'est justement parce qu'on veut qu'il y ait des projets qui se fassent chez nous. Et, notre idéal, c'est... Puis je vais peut-être révéler un petit scoop ce matin, mais on est en discussion notamment avec Tata pour qu'on ait aussi un projet de démonstration chez nous, puis on est en discussion avec bon nombre d'autres constructeurs. Je pense qu'ils m'en voudraient si je vous révélais les noms, mais on parle en ce moment à plusieurs constructeurs automobiles pour les convaincre de venir chez nous.

Quand je vous disais qu'on se fait dire qu'on est assez agressifs, c'est que, nous, on aimerait ça avoir des projets de démonstration de plus grande envergure qu'un ou deux. On a réussi à convaincre Ford. Vous savez qu'on est la seule entreprise au Canada, que Ford a choisie pour faire le test de son Escape hybride rechargeable. Mais on veut plus qu'un ou deux véhicules à la fois, on aimerait ça faire un projet de démonstration.

Puis dans un monde idéal, M. le député de L'Assomption, ce qu'on voudrait, c'est faire un projet de démonstration qui inclurait le gouvernement, qui inclurait une ou deux municipalités, qui inclurait un fournisseur de borne puis un constructeur. Si c'était quelque chose d'assez intégré, puis, après ça, de tester ça avec le vrai monde. Parce que, pour ce qui est de l'habitude de la clientèle avec un véhicule électrique ou un hybride rechargeable, là, il n'y a personne qui sait actuellement comment le client va vraiment se comporter. On peut bien confier un véhicule à un client deux jours de temps, il va trouver ça le fun, puis le soir, c'est sûr qu'il va y penser, de se connecter puis le matin... Mais on s'entend-u que, quand la routine s'installe, c'est là qu'on voit comment le client réagit.

Alors, notre objectif... puis on a ici un objectif clairement lié à notre mission de base, c'est de voir comment le client va se comporter en termes de recharge. Alors, oui, on veut faire des projets. Puis je peux vous dire une chose, M. le député, on veut que ça marche.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Merci. Oui. Bien, écoutez, on est toujours très heureux d'entendre avec quelle... quelle détermination vous abordez cette question-là. Mais vous comprendrez qu'en tout cas de notre côté, ici, quand on a vu, au cours des dernières années, nos instruments d'intervention économique, comme la Caisse de dépôt et de placement, se retirer un peu des investissements au Québec... Et malheureusement, ça a eu comme impact, quand on compare, en tout cas, les rendements de la caisse sur ses investissements au Québec et ses investissements à l'étranger, bien, on s'aperçoit qu'on aurait probablement été... la caisse aurait été... nos avoirs collectifs auraient été un peu moins malmenés si on avait investi davantage ici, au Québec, plutôt que dans des projets comme autour des aéroports de Londres et des projets qui ont été... qui ont été assez désastreux d'un point de vue financier.

Et là, quand on voit des projets comme ceux-là dans un domaine qu'on reconnaît si prometteur un peu

partout dans le monde, qu'on voit que nos choses... Comme vous dites, là, c'est vrai que c'est intéressant de voir que les gens ailleurs reconnaissent notre savoir-faire et notre expertise. Par contre, s'ils le reconnaissent et que c'est eux qui en bénéficient, bien, c'est le fun pour l'ego, là, mais ça nous... ça ne nous rend pas beaucoup plus prospères pour autant. Donc, c'est une préoccupation, je pense. qu'on a. Et on a entendu beaucoup d'intervenants ici venir à la commission et vendre un peu... mousser l'idée des grandes perspectives, des nouvelles avenues de développement économique qui résident dans toute cette question de l'électrification des transports.

J'aimerais que vous... peut-être que vous reveniez un petit peu, parce que tout à l'heure vous avez mentionné que, si le projet de démonstration se déroulait en Norvège, c'est que, bon, Tata avait analysé différents environnements pour le faire et qu'en Norvège il y aurait cette mobilisation donc et cette cohérence, je dirais, des différents ministères. Puis il y a une orientation qui permet... qui fait en sorte... en tout cas, il me semble que les conditions sont pas mal réunies.

Donc, pouvez-vous nous décrire un peu quelles sont ces conditions-là de façon à ce qu'on puisse vraiment voir... Au Québec, on se targue d'être des leaders de la lutte aux gaz à effet de serre. Moi, j'ai l'impression qu'on est en retard dans certains secteurs... Et peut-être des recommandations ou des avenues que cette commission pourrait prendre si on s'inspirait d'exemples comme la Norvège...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Desgagné.

**M. McKay:** ...qu'est-ce que ce serait?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Desgagné.

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Oui. Merci, M. le député. Tout d'abord, peut-être sur Tata et notre collaboration sur la Norvège. Il ne faut pas oublier que les 120, grosso modo, véhicules qui vont être munis de notre moteur, si c'est probant et si ça débouche sur des commandes de moteur beaucoup plus substantielles, c'est clair que ça va avoir des retombées chez nous, que ce soit en termes de R&D, de design ou de production de moteurs. Ça fait que ça peut être intéressant aussi à moyen, long terme, mais j'ai bien saisi votre message quant à la nécessité de toujours penser au développement économique du Québec.

En ce qui concerne la Norvège, et ça, on a eu l'occasion d'en discuter avec certains officiers gouvernementaux, parce que vous savez que le gouvernement travaille actuellement à la définition d'un plan d'action en termes de véhicules électriques, donc Hydro-Québec y participe. La Norvège, ce qui fait la beauté de son plan, c'est qu'il est varié et il couvre plusieurs secteurs. Et ça, on a vu de la part de nos homologues gouvernementaux une assez bonne réception à ça. Ça couvre, par exemple, un congé de taxe à l'achat d'un véhicule électrique. Ça couvre la question du bonus-malus en termes d'immatriculation. Ça couvre la question du congé de péage sur les autoroutes parce qu'en Norvège les autoroutes sont tarifées. Ça couvre la question du stationnement dans les villes; il y a du stationnement gratuit à des endroits stratégiques, si on est en VE. Ça couvre la question de l'accès à des voies réservées dans les villes. Alors, quand on parlait tantôt d'un plan qui soit bien intégré, un plan d'incitatifs, c'est ce genre de choses

là. Ça fait qu'en Norvège, ce que je viens de vous mentionner, ça existe.

Il faut aussi comprendre que, bon, il y a certain... il y a un coût de la vie en Norvège qui n'est pas le même que chez nous, et là-dessus un peu tant mieux pour nous, mais vous savez une Golf, en Norvège, une Volkswagen Golf, ça peut coûter 80 000 \$. Alors, on est loin des prix d'ici. Pourquoi? Parce qu'il y a le coût de la vie, mais il y a aussi des surtaxes. Il y a des surtaxes qui sont sur les véhicules à combustion interne, parce qu'on veut vraiment décourager l'importation de ce type de véhicules là.

Alors, évidemment, il y a une question de coût de la vie, mais une fois que je vous ai dit ça, ça ne change pas le fait que le portefeuille de soutien qu'a la Norvège ou qu'ont d'autres pays... Et on pourrait fournir, si la commission le souhaite, là, des exemples d'intervention dans certains pays. C'est clair qu'en général il faut que ce portefeuille-là soit intégré. Mais on sent une sensibilité de la part du gouvernement dans le travail qu'il fait pour un plan d'action.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. le député de L'Assomption, il vous reste trois... quatre minutes.

**M. McKay:** Oui. Dans le travail, par ailleurs très, très intéressant et important que le gouvernement a fait pour préparer la consultation et la modélisation économique qui a été réalisée pour différentes cibles, il y a différents paramètres naturellement qui ont été intégrés là-dedans, et quelques organismes qui sont venus devant la commission ont mentionné que, par exemple, au niveau du prix du baril de pétrole, qui était encore à 60 \$ dans la modélisation, qu'on intègre des paramètres peut-être un peu plus récents.

Dans le cas de la pénétration de véhicules électriques, je ne pense pas qu'il y ait eu de telles analyses de sensibilité non plus. Par exemple, si le prix du pétrole varie de tant à tant, on pourrait avoir des résultats de la modélisation peut-être possiblement significativement différents. Pensez-vous que ça pourrait être une bonne idée ou pensez-vous que, vous, vous avez suffisamment de données pour qu'on puisse réaliser aussi éventuellement une analyse de sensibilité autour de la pénétration, du taux de pénétration de véhicules électriques?

Parce que, Mme la ministre l'a souligné, bon, il faut voir un horizon 2020, alors là on a fait appel à votre meilleure connaissance, et je pense que vous avez très bien répondu, sauf que ça nous laisse peut-être... justement, ça nous permet de nous mettre davantage en appétit et se dire: Bon, bien, est-ce qu'on ne peut pas regarder différents scénarios? Je ne sais pas si vous, à Hydro-Québec, vous avez déjà fait ce type de travail là ou à tout le moins est-ce que vous avez suffisamment de données, vous croyez, pour alimenter le ministère des Finances?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Desgagné, très rapidement.

● (12 heures) ●

**M. Desgagné (Pierre-Luc):** Merci. M. le député, ce serait probablement une bonne idée que de faire une espèce d'étude de sensibilité du client à l'égard du prix du pétrole et du moment où ça devient, pour le client potentiel, une évidence, là, de faire l'investissement pour un véhicule. Mais ce genre d'étude là aussi fine, à ma

connaissance, elle n'a pas été faite, mais ça pourrait être une bonne chose, comme on le fait régulièrement dans nos activités, par exemple, pour la sensibilité du client à certains prix, par exemple le prix du mazout.

Je veux dire, c'est clair qu'on l'a vu chez nous qu'à partir du moment où le mazout atteint des sommets, bien le mouvement des clients pour passer du mazout à l'électricité est plus fort. Même s'il y a une tendance lourde où les clients vont passer de plus en plus du mazout à l'électricité, tu sais, on sent que, quand il y a une fluctuation à la hausse du prix, bien ça a un impact direct sur le choix du client. Mais ce qui est important de vous mentionner, M. le député, puis j'en parlais tantôt, c'est qu'au Québec déjà l'écart entre le prix de l'essence puis le prix de l'électricité, c'est l'endroit où le delta est le plus élevé, où la différence est la plus élevée. Alors, ça fait partie clairement de la valeur ajoutée ou de l'intérêt pour des constructeurs de venir faire des essais et de venir au Québec aussi. Alors, c'est clair que, cette différence-là, elle est déjà très attrayante pour le client québécois.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Merci, M. Desgagné. Nous suspendons... La commission suspend ses travaux jusqu'après les affaires courantes, vers 15 heures. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 1)

(Reprise à 15 h 20)

**La Présidente (Mme Doyer):** ...l'avis que nous pouvons commencer nos travaux a été donné. Alors, j'inviterais les représentants du Conseil patronal de l'environnement du Québec de venir s'installer pour leur présentation. Fermez les portes, s'il vous plaît, qu'on puisse travailler tranquille. Voilà.

Alors, Mme Lauzon, bienvenue en commission et peut-être vous présenter, présenter la personne qui vous accompagne, et vous avez dix minutes pour faire votre... la présentation de votre mémoire.

### Conseil patronal de l'environnement du Québec (CPEQ)

**Mme Lauzon (Hélène):** Merci. Merci, Mme la Présidente. Bonjour, Mme la ministre. Bonjour, Mmes et MM. les députés. Je vous remercie d'avoir invité le Conseil patronal de l'environnement du Québec à cette séance de consultation. Je suis Hélène Lauzon, la présidente du CPEQ, et je suis accompagnée de M. Jules Lauzon, qui est membre de notre conseil d'administration, mais également directeur général de l'Association canadienne de l'industrie de chimie. Et à notre connaissance, il n'y a pas de lien de parenté entre M. Lauzon et moi-même.

Donc, juste un mot pour débiter, pour vous parler du Conseil patronal de l'environnement du Québec, qui est un regroupement qui représente le secteur d'affaires du Québec dans le domaine de l'environnement et du développement durable, secteur d'affaires qui génère des milliards en termes de revenus, mais également des milliers d'emplois au Québec. Le CPEQ, qui est l'acronyme du Conseil patronal de l'environnement du Québec, fait part des contributions et préoccupations des entreprises dans le

domaine du développement durable et de l'environnement, mais également favorise l'engagement de ses membres à implanter une démarche de développement durable.

Donc, d'abord, on souhaite vous féliciter pour cet excellent document que vous avez préparé, qui brosse un tableau complet du dossier des changements climatiques à l'heure actuelle. Et cet après-midi, j'aborderai avec vous cinq sujets qui sont couverts dans notre mémoire et que je tenterai de résumer, soit la position du secteur industriel par rapport aux cibles de réduction d'émissions de gaz à effet de serre proposées par le document de consultation, le rôle du secteur des transports dans la poursuite de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'enjeu de la compétitivité lorsque vient le temps d'établir une cible de réduction de gaz à effet de serre, le système de plafonnement et d'échange au Québec, ainsi que l'achat de crédits internationaux par le gouvernement du Québec.

Alors, d'abord, concernant la position du secteur industriel par rapport aux cibles proposées dans le document de consultation, bien entendu, le CPEQ reconnaît que des efforts soutenus devront être apportés pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et ainsi contribuer à la lutte aux changements climatiques au Québec, mais le CPEQ est d'opinion que l'établissement d'une cible globale pour le Québec, à cette étape-ci, est prématuré, puisqu'il aurait été souhaitable que des cibles soient préalablement établies pour chaque secteur d'activité.

En fait, pour ce qui est de nos entreprises et de nos associations membres, il est très difficile de mesurer quels sont les impacts des cibles qui sont proposées dans chaque secteur. Il est également difficile de savoir comment la cible qui serait choisie serait répartie entre les secteurs; ensuite, quels sont les efforts ou les initiatives auxquels songe le gouvernement pour contraindre les entreprises et le milieu industriel à respecter ces cibles. Donc, compte tenu du fait que le document de consultation suggère une cible globale, sans aucune répartition, sans aucun plan de répartition de la cible, sans égard à la mise en oeuvre de cette cible, le CPEQ ne peut suggérer d'adopter une cible en particulier. Ceci étant dit, nous reconnaissons, bien entendu, que le Québec a adhéré à la Western Climate Initiative et, dans ce contexte, s'est engagé à respecter les cibles dont cette organisation s'est dotée, c'est-à-dire une baisse de 12 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'ici 2020.

En ce qui concerne le rôle du secteur des transports dans la poursuite des objectifs, et puisque nous préconisons qu'une répartition de cibles devrait être établie par secteurs, le secteur des transports, compte tenu de sa contribution à 40 % des émissions de gaz à effet de serre, devrait continuer à être la priorité du gouvernement. Bien entendu, nous reconnaissons les initiatives qui ont été prises à ce jour, c'est-à-dire le programme d'inspection des émissions des véhicules lourds, l'imposition de normes spécifiques pour ce qui est des véhicules automobiles, l'actuelle étude d'un programme d'inspection pour les véhicules légers de huit ans et plus, mais bien sûr d'autres initiatives devront être mises en place. On peut penser, par exemple, à l'entretien et la modernisation du parc de véhicules automobiles au Québec, avec la mise au rancart, entre autres, des véhicules vétustes et polluants, pour le remplacement par des véhicules plus verts, et donc qui émettraient moins de gaz à effet de serre.

Mais, le secteur du transport mérite également des investissements beaucoup plus importants, que ce soit en

termes de planification et de modernisation. La gestion du transport est un exemple. Les véhicules à efficacité énergétique accrue, les moteurs hybrides, les moteurs électriques, pour vous donner des exemples, l'électrification des transports, l'offre de transport collectif, les politiques sur la mobilité, l'aménagement du territoire, la réduction des espaces de stationnement pour favoriser le transport en commun en milieu urbain, le recours à des carburants alternatifs lorsque les technologies le permettent, puis, idéalement, essayer de trouver des solutions innovatrices pour essayer d'éviter ou réduire les déplacements. Et je crois que le recours aux technologies de l'information en ce sens pourrait être très utile.

L'enjeu de la compétitivité maintenant dans la fixation d'une cible. Nous croyons que la compétitivité des entreprises du Québec passe par l'harmonisation des mesures... de nos mesures avec les mesures des économies qui sont en concurrence avec les nôtres. Donc, faisons attention de ne pas avoir des mesures qui vont surpasser les normes qu'on retrouve dans d'autres juridictions. Et l'exemple des droits d'émission, c'est-à-dire des allocations gratuites des droits d'émission que l'on retrouve dans le document de consultation constitue un exemple de ces surpassements. Soyez aussi conscients que nos partenaires, que ce soit en Californie ou que ce soit en Colombie-Britannique, ont des cibles qui ne sont pas aussi ambitieuses qu'on pourrait le penser à certains endroits.

Alors, bien que le CPEQ soit favorable à l'implantation d'un système d'émission et de plafonnement de droits d'émission, sur le plan de la compétitivité, nous ne sommes pas d'accord avec la double imposition qui résulte du plafonnement des droits d'émission en combinaison avec l'augmentation de la redevance. Nous suggérons plutôt des politiques et des programmes, notamment dans le secteur du transport, qui pourraient accélérer les réductions d'émissions.

Nous sommes de plus préoccupés par la délocalisation des entreprises vers d'autres juridictions, ce que certains ont peut-être qualifié devant vous de fuite géographique de carbone, puisque, si on devait adopter une cible trop ambitieuse, il serait possible qu'il y ait une délocalisation des entreprises, ce qui nuirait, bien sûr, à notre économie sans pour autant réduire les émissions à l'échelle globale. En ce qui a trait au système de plafonnement d'échange de droits d'émission au Québec, le gouvernement devrait moduler ses interventions en fonction des contributions des secteurs.

Comme vous le savez, depuis 1990, les secteurs n'ont pas tous contribué de la même façon, de sorte qu'il serait intéressant d'avoir des interventions selon les secteurs. Le secteur manufacturier, pour votre information, a contribué et a réduit ses émissions de 7,1 % depuis 1990, de sorte que les prochaines contributions significatives ne pourraient être tributaires que d'un ralentissement de la production ou encore de modifications majeures de procédés ou de produits. Or, comme l'industrie vous l'a expliqué à plusieurs reprises, les émissions provenant de procédés fixes ne pourront être réduites que s'il y avait une diminution de la production.

Pour ce qui est des mécanismes que le gouvernement devrait reconnaître pour permettre aux entreprises de respecter leurs obligations, toujours dans le système de plafonnement échange, bien sûr, nous préconisons la reconnaissance des actions hâtives, la reconnaissance

des crédits locaux et internationaux, mais également la création d'un fonds technologique. Comme nous le mentionnons dans le mémoire, tout incitatif de nature fiscale ou financière serait bienvenu, bien accueilli dans les circonstances actuelles.

En ce qui concerne l'achat de crédits internationaux par le gouvernement, avant d'envisager l'achat de crédits sur le marché international, nous croyons qu'il est important de favoriser les investissements au Québec par les industries. Ces projets locaux créeront des retombées positives récurrentes, alors que les crédits internationaux qui pourraient être achetés par le gouvernement du Québec pourraient entraîner ou générer des dépenses récurrentes, ce qui peut être intéressant sur le plan de la protection de l'environnement, mais non pas nécessairement sur le plan du développement économique. Donc, nous favorisons la mise en place d'un marché du carbone qui s'arrimerait avec les autres marchés, bien sûr, continentaux et internationaux, et qui permettrait de reconnaître les crédits locaux pour des projets réalisés au Québec.

En conclusion, le CPEQ appuie la démarche gouvernementale, qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Et, bien sûr, tout cela doit passer par la consultation des entreprises, de façon à ce qu'on puisse déterminer la cible et les efforts que les entreprises devront apporter et reconnaître les contributions, bien sûr, réalisées depuis 1990. Pour sa part, le gouvernement, croyons-nous, doit maintenir cette priorité dans le domaine du secteur des transports. Je vous remercie.

● (15 h 30) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, Mme Lauzon. Je vais maintenant donner la parole à Mme la ministre, pour un échange de 20 minutes.

**Mme Beauchamp:** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Donc, bon après-midi à tous mes collègues parlementaires et au personnel de cette commission. Et également, donc, bienvenue à vous Mme Lauzon, M. Lauzon, représentants du Conseil patronal en environnement.

Je pense que de... une première... première source de questionnement par rapport au secteur que vous représentez, c'est lorsque vous décrivez la menace possible qu'on a déjà entendue... dont on a déjà entendu parler, là, lors de nos consultations, mais cette notion de fuite du carbone, la menace de délocalisation, déplacement d'entreprises. Nous avons abordé la question, par exemple, avec des instances syndicales, qui... qui sont là pour défendre l'intérêt de leurs membres, de travailleurs. Or, les instances syndicales ne partagent pas les appréhensions que par ailleurs plusieurs secteurs industriels sont venus nous décrire quant à la menace de déplacement d'activités à l'extérieur du Québec, si la cible fixée pour 2020 était trop ambitieuse, là. Et on a beaucoup, beaucoup entendu ce commentaire lié à des messages, donc, de prudence.

Je voudrais vous entendre un peu plus, et peut-être que vous nous indiquiez... Parce que je sais que vous avez passé beaucoup de temps, beaucoup de réflexion avec vos membres. Vous faites partie, là, des gens qui connaissent vraiment très bien cette dynamique-là, cette... les enjeux reliés à la lutte aux changements climatiques. Est-ce que, selon vous, donc, il y a des conditions à mettre en place pour que le Québec puisse à la fois avoir une cible ambitieuse et à la fois éviter la fuite de carbone ou, en tout cas, le déplacement d'activités économiques de type

industrielles, manufacturières à l'extérieur du territoire québécois? Je voudrais vous entendre un peu plus sur les scénarios possibles, les scénarios positifs possibles.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lauzon.

**Mme Lauzon (Hélène):** Merci. Je m'excuse.

**La Présidente (Mme Doyer):** Je m'excuse. Pour avoir un bon, comment je dirais ça, «transcript» des galées, il faudrait que je donne la parole à chaque fois pour essayer de faire ça dans l'ordre.

**Mme Lauzon (Hélène):** Oui. Pardon.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci.

**Mme Lauzon (Hélène):** Merci. Merci, Mme la ministre. Bien, ce que je dirais dans un premier temps, quand on parle des actions à prendre à court terme, c'est d'abord de s'asseoir avec les secteurs industriels, comme on l'a déjà fait, pour poursuivre ces discussions, et voir comment faire pour répartir la cible. Une fois qu'on a fait... on a réparti la cible, on est plus en mesure de déterminer quelle est cette cible globale. Et cette cible globale, une fois qu'on aurait eu toutes ces discussions, permettrait de déterminer qu'est-ce qui est acceptable, pour éviter que les entreprises se dirigent vers d'autres juridictions effectivement.

Et je pense que l'exercice est intéressant, parce qu'on a quand même plusieurs données dans le cadre du document de consultation, qui nous révèlent quels sont les pourcentages qui sont admis dans nos juridictions qui sont nos partenaires. Alors, je pense qu'il s'agirait de comparer, peut-être encore plus en profondeur que ce qui se passe en Amérique du Nord, puisque ce sont nos principaux partenaires dans le reste du Canada, et s'aligner sur ces pourcentages qui sont plutôt... qui ne sont pas autour de 20 %, si je peux m'exprimer ainsi. Je vais donner la parole à M. Lauzon aussi.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon.

**M. Lauzon (Jules):** Oui. Au niveau des fuites de carbone, c'est un problème extrêmement majeur, et c'est le coeur des discussions qui ont cours aux États-Unis actuellement, la fuite de carbone, et aussi en Europe.

Quand on parle, quand un industriel parle des fuites de carbone, ça ressemble beaucoup à une menace, dans le genre: Bien, écoutez, là, ne mettez pas des cibles trop sévères: on va s'en aller. Ce n'est absolument pas le cas. De la façon qu'on considère les fuites de carbone, d'abord, c'est un échec, pas juste pour l'industriel qui doit quitter, aller produire ailleurs, c'est aussi un échec au niveau de la lutte aux changements climatiques. Parce que, si une production est faite dans un pays ou une province où les standards sont inférieurs, donc, le même produit va créer beaucoup plus de gaz à effet de serre.

Donc, il faut considérer, quand on fait le commentaire des fuites de carbone, c'est un commentaire qui doit être considéré comme un commentaire positif. Il faut absolument que, si on veut arriver à des résultats, que ce soit planétaires ou au niveau du Québec, il faut arriver à des cibles qui sont atteignables par notre secteur industriel, parce que, si ce n'est pas atteignable par notre secteur industriel,

il va, effectivement, comme varie le coût de l'électricité ou des autres facteurs de compétitivité, les entreprises sont mobiles et, malheureusement, vont suivre les endroits où c'est plus facile de produire, même si c'est des entreprises qui sont sérieuses.

Donc, au niveau d'établissement des cibles, il faut continuellement faire un monitoring avec les mêmes émissions, du «benchmarking», si on veut, avec les mêmes émissions pour les mêmes produits parce que toute déviation ne peut pas être compensée l'achat de crédits de carbone ou l'allocation. Les allocations, les crédits de carbone, c'est des éléments qui peuvent être mis en place pour faire la transition entre une entreprise qui émet beaucoup de gaz et qui va finalement s'améliorer pour être à l'intérieur des normes. Mais c'est des mesures qui sont temporelles pour la transition. Il ne faut pas tenir compte de ces facteurs-là comme étant un arrêt pour les fuites de carbone. Les entreprises prennent des décisions aujourd'hui sur les cibles qu'ils devront atteindre et de la capacité qu'ils ont d'atteindre ces cibles-là.

Il faut... et Mme Lauzon l'a mentionné dans le mémoire, que le secteur industriel a réduit de 14 %, au niveau des procédés, 14 % de nos émissions depuis 1990. Donc, des progrès ont été faits, et, je pense, Mme la ministre, dans une conférence, vous avez parlé des marathoniens. On ne peut pas exiger d'un marathonien la même réduction s'il est champion ou s'il est novice. C'est un petit peu ce qui peut se produire, là, dans le débat des fuites de carbone.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** J'aimerais avoir vos commentaires. Vous savez qu'il y a donc des tables de travail et des processus de consultation reliés aux travaux du WCI. Vous en avez fait partie, vous y avez participé, il y a eu des documents publics mis sur site Internet, appelant le commentaire des différents secteurs sous les différents États membres du WCI.

Je voudrais peut-être, sans qu'on... on a déjà eu une commission parlementaire à ce sujet, mais peut-être vous entendre sur le fait que les souhaits exprimés par vos membres, est-ce que vous considérez tout de même que les travaux à l'intérieur du WCI sont sur la bonne piste avec les notions de souplesse, de reconnaissance des efforts précoces, les notions de — excusez le mot anglais — mais de «benchmarking» au niveau technologique, etc.?

Je pense qu'il faut vous entendre, parce qu'en même temps, moi, j'ai très bien compris, plusieurs groupes sont venus nous dire: Le pire, pour nous, c'est l'incertitude. Puis là, écoutez, au niveau mondial, c'est un contexte d'incertitude. Mais ils viennent nous dire ça. Mais on doit aussi se comprendre que, nous, on a choisi donc cette alliance avec d'autres États fédérés pour mettre en place un marché du carbone, en dépit des actions à venir ou non des gouvernements fédéraux, américain et canadien. Et il serait difficile de commencer à fixer déjà les cibles par secteurs, alors que les travaux ont cours à l'intérieur du WCI. Ils doivent justement s'arrimer à un marché du carbone qu'on souhaite le plus continental possible.

Face à votre commentaire, je pense que ça vaudrait la peine qu'on vous entende rapidement sur: Est-ce que vous considérez néanmoins, donc, que les discussions qui ont cours plus autour du modèle développé WCI, sont

sur la bonne voie pour répondre aux souhaits de vos membres et à cette notion de lutter contre la fuite de carbone, là, avec tous les enjeux que M. Lauzon nous a présentés, non pas des enjeux reliés à une notion de lâcheté ou d'irresponsabilité, mais bien carrément aussi des notions de dire: On doit permettre la réalisation d'activités industrielles, manufacturières sur le territoire d'États qui ont des exigences importantes et où on réalise pour vrai des réductions de GES? Donc, je voudrais que vous preniez le temps de commenter si ça va dans le bon sens, selon vous, les actions et les discussions en cours au WCI.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lauzon.

**Mme Lauzon (Hélène):** Merci. Oui. D'abord, quand vous mentionnez le régime de souplesse, de flexibilité, effectivement on trouve que cette direction-là qui est prise par la WCI est une bonne chose, et je suis très consciente qu'en vous disant ça je vous dis en même temps: Effectivement, on ne peut pas procéder à une répartition de la cible maintenant puisqu'on n'est pas encore assez avancés au niveau de la WCI. Alors, indirectement, ce que je me trouve à vous dire, c'est que peut-être que la cible globale pour le Québec, elle est un peu prématurée, compte tenu du fait qu'on ne peut pas encore répartir la cible par secteurs. C'est le commentaire que je vous ferais.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

● (15 h 40) ●

**Mme Beauchamp:** Bien, à ce moment-là, et c'est important aussi de se le dire, vous insistez à juste titre, dans votre mémoire, pour dire que, sur le territoire québécois, le secteur où on sera tous interpellés à obtenir des résultats, c'est le secteur des transports.

Il y a peut-être quelque chose que je voudrais mettre au clair, parce que, dans votre mémoire, il y a comme une prémisse de base que je voudrais, moi, défaire, qui est une notion de double taxation, c'est-à-dire un marché du carbone où je dois acheter des crédits et je devrais aussi payer une redevance. Et je pense qu'il y a une première chose qu'on doit éclaircir, c'est que, nous, en tout cas, notre vision des choses, et à travers les travaux de la WCI, c'est que, bien sûr, il faut éviter cette notion de double taxation. Et donc les entreprises ou les secteurs soumis au marché du carbone, là, et notamment la première phase entre 2012 et 2015, s'ils sont soumis à un marché du carbone, l'utilisation de mazout ou d'hydrocarbures dans les fonctions industrielles de l'entreprise ne sont pas comptabilisées deux fois, et sont donc vraiment tout ça soumis sous le régime du marché du carbone. Et je voulais donc vous dire qu'on est, bien sûr, sensibles à ça, et que ce serait vraiment très inéquitable qu'il y ait une double taxation.

Mais je voulais faire... je voulais mettre ça au clair pour dire que, par la suite, quand vous commentez donc en disant: Donc, il ne devrait pas y avoir le régime de redevance, quand on a fait le projet de loi n° 42, on a beaucoup questionné différents acteurs, et honnêtement, lors du projet de loi n° 42, les gens disaient: Bien oui, c'est des systèmes qui peuvent cohabiter, comme d'ailleurs ce sera le cas sur le territoire européen, où il y a un marché du carbone, et plusieurs États qui procèdent maintenant à l'implantation de façon parallèle et corollaire à une notion de fixer un prix sur le carbone pour d'autres secteurs.

Donc, je veux juste vous entendre. Est-ce que, là, je suis devant, moi, une position de principe où vous dites: Il ne devrait pas y avoir l'imposition d'une redevance sur les hydrocarbures? Et à ce moment-là, j'ai envie de vous dire: Quels seraient vraiment les bons mécanismes pour être capables de tout faire les investissements que vous souhaitez dans le secteur des transports? Parce qu'au moment même où je parle, je collecte une redevance qui nous amène 200 millions de dollars par année, puis les deux tiers sont reversés au ministère des Transports. C'est en ce moment le système en place. Donc, est-ce que j'étais devant une opposition de principe à la redevance ou si vraiment votre principal message, ici, était d'éviter la double taxation sur le secteur industriel manufacturier utilisant le mazout?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lauzon.

**Mme Lauzon (Hélène):** Oui, je vais, si vous permettez, céder ensuite la parole à M. Lauzon, si vous voulez, Mme la Présidente.

Mais, oui, effectivement c'était la position de principe contre la double imposition ou la double taxation. Or, vous avez... Ce n'était pas la position de principe sur la redevance, mais je...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, M. Lauzon, allez-y.

**M. Lauzon (Jules):** Oui. Et les endroits en Europe où on a tenté d'avoir les deux systèmes ont créé énormément de problèmes, parce qu'il y a deux signaux qui touchent la même entité que le carbone. Il faut que tout ça... Ce n'est pas impossible d'avoir les deux systèmes, sauf qu'il faut que ce soit très bien harmonisé et qu'il y ait effectivement, en bout de ligne, que la comptabilité ne démontre pas que c'est une double taxation. Parce que déjà on utilise des redevances, et c'est dans les documents comme étant un signal de prix pour qu'il y ait des actions futures.

En même temps, il y a l'Hydro-Québec qui nous menace d'augmentations assez importantes. Donc, le signal de prix qu'on veut imposer par une redevance devra suivre aussi le signal de prix que l'Hydro-Québec nous envoie ou va nous envoyer prochainement. Ça fait qu'il y a quand même des limites à envoyer des signaux, surtout quand les signaux viennent de partout, et un signal embarque par-dessus l'autre, que ce soit la taxe sur les carburants et les redevances, donc il y a aussi une double comptabilité. Ça fait qu'il faut être extrêmement prudents et s'assurer que, si la redevance est un signal de prix, que la redevance rend le service pour lequel elle a été développée.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Bien, je vais me permettre un commentaire. C'est quand même assez indéniable, au Québec, que notre... nos conditions d'approvisionnement énergétique dans le secteur industriel ou manufacturier est très avantageux sur le territoire nord-américain. Ça fait même partie d'une vision d'une économie plus verte à développer, en se disant: Ça peut être vraiment un pouvoir d'attraction futur extrêmement, extrêmement important.

Je veux vous entendre sur un aspect de votre mémoire où, moi, je vois une contradiction, mais ça veut dire, ça veut donc dire, puisque je suis sûre qu'il n'y en a pas, qu'il y a quelque chose que je comprends mal. C'est toute la question de l'achat des crédits sur des marchés étrangers, parce qu'à un moment donné dans votre mémoire, vous dites: Pour nos secteurs industriels qui ont déjà fait des efforts, il faudrait leur permettre qu'une partie de leur réduction, ce soit grâce à l'exportation des technologies que l'on a, et tout ça. Je résume, hein, puis c'est ça que j'ai compris.

Donc, vous dites ça, puis après ça, un peu plus loin, quand il est spécifiquement question de l'achat de... qu'une partie de l'effort du Québec soit faite sur d'autres territoires que le territoire québécois, là vous semblez mettre un peu des bémols et en disant: Bien, il faudrait quand même qu'on fasse du soutien technologique aux entreprises québécoises. Et, moi, j'y vois quasiment... si je lisais ça sans avoir lu avant, je lirais ça un peu comme un signal qui dit: Pas trop. Même dans vos commentaires tantôt, vous avez dit: Bien ça, on n'est pas certains, c'est comme un coût récurrent, puis...

Et donc, là, je concilie mal, moi, le fait que vous disiez: Bien, on n'a pas beaucoup de marge de manoeuvre dans notre secteur, favorisons l'exportation de technologies et, en même temps, que vous nous disiez un peu plus loin: Mais on n'est pas nécessairement à l'aise avec la notion d'achat sur des... de crédits sur des marchés étrangers.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lauzon.

**Mme Lauzon (Hélène):** L'achat de crédits, plutôt l'exportation de technologies, cette idée s'inscrit dans le cadre du fait qu'on se dit: Le secteur industriel a atteint un pourcentage de réduction qui est très élevé; il sera difficile d'atteindre de grands pourcentages de réduction dans les prochaines années. Donc, si on a un faible pourcentage de réduction qui nous est imposé, on pourra combler bien sûr en exportant nos technologies.

Dans le pourcentage qui sera imposé, il y aura bien sûr des initiatives qui devront être prises par des entreprises, parce qu'on va quand même avoir des réductions à effectuer, et donc ces réductions devraient être encouragées par des investissements. Ça ne veut pas dire aussi que certaines de nos entreprises ne voudront pas réaliser des projets à l'international et se faire reconnaître des crédits à l'international.

Par contre, lorsque je parlais de crédits internationaux un peu plus loin, à l'un des derniers points, c'était l'achat de crédits par le gouvernement, où on souhaitait plutôt que ces argents-là soient réinvestis par les entreprises qui auront quand même une cible, parce qu'on s'attend quand même à ce qu'il y ait un pourcentage qui soit imposé au milieu industriel.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Bien, je vais juste résumer, mais avec un sourire, parce que c'est un peu comme si vous étiez en train de me dire: Nous, le secteur industriel, nous, c'est avantageux puis c'est bon qu'on aille acheter sur des marchés étrangers, qu'on aille réaliser des projets sur les marchés étrangers, mais, vous, le gouvernement, ne le faites pas. C'est ça, votre message...

**Mme Lauzon (Hélène):** Oui.

**Mme Beauchamp:** ...à la fin?

**Une voix:** ...

**Mme Beauchamp:** Ah, bon. Ça fait que, nous, même si le coût marginal de la dernière tonne est à 150 \$, on doit quand même le faire ici?

**Mme Lauzon (Hélène):** Ce serait d'encourager, oui, les industries à réaliser des projets ici.

**Mme Beauchamp:** Je suis sûre que ce n'est pas ça que vous êtes en train de me dire. Est-ce que vous vous imaginez ce que ça veut dire comme impact sur notre régime fiscal si on devait faire ça comme ça?

Mais enfin je me demandais si c'est vraiment ça que je devais comprendre. Mais je suis un peu étonnée, je vous avoue, parce qu'on est... le gouvernement, c'est vous puis c'est les citoyens, là. Ça fait que, si le coût marginal est à 150 \$ à 200 \$ la tonne, je n'ai pas de marge de manoeuvre à aller chercher... à faire des efforts sur d'autres marchés?

**Mme Lauzon (Hélène):** Je vais laisser M. Lauzon répondre à cette question.

**M. Lauzon (Jules):** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** Puis je vous ferais remarquer qu'il reste un peu moins de trois minutes...

**M. Lauzon (Jules):** Oui, rapidement. C'est que ce qu'on... dans le mémoire et aussi dans les propos de Mme Lauzon, c'est qu'il faut prendre toutes les mesures pour que le développement — que ce soit de nouvelles technologies — soit fait ici. L'achat de crédits à l'extérieur pour venir compenser notre incapacité à réduire, ça, c'est des mesures qui doivent être temporaires et considérées comme des mesures temporaires, parce que, dans l'avenir, les seules entreprises qui vont continuer de produire, c'est des entreprises qui sont performantes au niveau de l'environnement, donc avec une intensité extrêmement faible. Il faut mettre tous les efforts dans cette direction-là.

Et, si on n'arrive pas, il y a toujours des moyens... le plan B, par exemple. Mais jamais considérer comme le moyen facile d'aller acheter à l'extérieur ce qu'on ne peut pas faire, nous, ici. C'est un outil, mais il faut le mettre dans le contexte où c'est après avoir fait d'autres choses qu'on peut aller sur les marchés à l'extérieur.

Et je suis certain que vous comprenez aussi la même démarche, et votre intention est dans cette démarche-là, parce que, si on regarde juste les réductions, si on prend le nombre... le tonnage qu'il faut réduire et on multiplie par 60 \$ la tonne, ce serait facile de dire: Bon, écoutez, on passe la quête puis on achète ces crédits-là, et c'est les affaires, comme d'habitude.

**Mme Beauchamp:** Vous trouvez que ce serait facile de faire ça?

**M. Lauzon (Jules):** Bien, regardez...

**Mme Beauchamp:** Vous devriez vous présenter en politique, si vous trouvez que c'est facile de ramasser de l'argent à 60 \$ la tonne pour aller acheter des crédits.

**M. Lauzon (Jules):** On met une redevance et... Mais il y a quand même... C'est une façon. Il y a des gens qui vont... ou des pays qui vont être obligés de faire cette démarche-là, d'acheter des crédits, parce qu'effectivement leur fabrication ne rencontre pas ou ne rencontrera pas à court terme les objectifs.

**Mme Beauchamp:** Si vous permettez, je pense qu'on se comprend...

**La Présidente (Mme Doyer):** Une dernière question.

**Mme Beauchamp:** ...et honnêtement, c'est en ligne avec nos intentions, c'est-à-dire bien sûr... Et à long terme, on est plus gagnants à faire les réductions ici, c'est indéniable. Mais il y a la notion un peu, à un moment donné, de... on voit le montage que ça demande, hein, d'aller ramasser environ, en tout cas, plusieurs milliards de dollars, dépendamment de la cible, d'aller ramasser cet argent-là dans l'économie québécoise, puis là de la structurer afin de la retourner en investissement public, en soutien aux industries, et c'est de voir que, si on veut atteindre une cible au coût marginal de 150 \$ la tonne, ça ne marche plus, là, entre les milliards que je ramasse et réaliser toutes les réductions sur le territoire québécois. Mais il faut que je vous entende sur le fait de dire: Oui, il faut que le maximum d'efforts soit fait sur le territoire québécois.

Il reste très peu de temps, puis je me dois de vous poser la question: Comment voyez-vous la possibilité que des ensembles d'États, notamment l'Europe, notamment les États-Unis, puissent imposer des pénalités tarifaires, je dirais, comme plan B au fait qu'il n'y ait pas d'entente à Copenhague et que ces ensembles passent à l'action? Comment voyez-vous la situation du Québec dans un tel contexte?

● (15 h 50) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lauzon, pour un dernier échange.

**Mme Lauzon (Hélène):** Ce que j'ose espérer, Mme la ministre, c'est qu'on ne fasse pas partie de ces pays qui se feront imposer des barrières tarifaires parce qu'ils n'auront pas adopté de cibles suffisamment élevées par rapport, par exemple, aux États-Unis. Alors ça, c'est le commentaire que, moi, je vous ferai par rapport à ça.

**M. Lauzon (Jules):** Oui. Et c'est aussi...

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon.

**M. Lauzon (Jules):** Les barrières tarifaires, il y a toute la politique ou la stratégie canadienne, qu'on ne connaît pas encore, qui va sûrement être dans cette direction-là. Barrières tarifaires d'abord entre les États-Unis et le Canada, si les normes sont différentes. Et pour avoir rencontré le ministre Prentice, il nous garantit à chaque rencontre que ce ne sera pas le cas, il n'y aura pas de différence entre ce qui est exigé au Canada, exigé aux

États-Unis. Donc, en théorie, il ne devrait pas y avoir de frontière.

Par contre, on perd régulièrement des entreprises parce qu'il y a un fabricant chinois qui fabrique les produits à meilleur coût. Ce ne serait pas mauvais d'avoir certaines protections à ce niveau-là, surtout pour des gens qui sont à l'extérieur de l'ALENA.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Alors, je vais passer la parole aux groupes de l'opposition, dont l'opposition officielle. M. le député de L'Assomption, pour 20 minutes.

**M. McKay:** Merci, Mme la Présidente. Et bonjour, M. et Mme Lauzon, c'est quand même assez simple de retenir vos noms. Bien, je vous souhaite la bienvenue à nos travaux. Merci pour votre contribution.

Moi, je voudrais d'abord, d'ores et déjà, parce que... vous assurer de notre compréhension, disons, parce que ça fait effectivement... il y a plusieurs secteurs industriels qui sont venus devant la commission et qui ont un peu déploré, comme vous le faites, les lacunes, disons, en termes de l'information qui est disponible. Nous, on constate qu'il y a peut-être une certaine incompréhension, et on l'attribue... ce n'est pas un... on l'attribue davantage à un manque d'efforts de la part du gouvernement. Lorsqu'il est arrivé avec... Bon, lorsqu'on a adopté le projet de loi n° 42 en juin, c'est vrai que c'était dans les dernières heures, sinon les dernières minutes de la session parlementaire, mais c'était clair qu'il y avait là-dedans toute une série de mesures qui, je pense... adressent, ce n'est pas le bon terme, mais qui répondent, je crois, à la grande majorité des préoccupations que vous avez exprimées après-midi.

Donc, on partage vos doléances par rapport au manque de concertation peut-être qu'il y a eu, et d'information. Puis je comprends aussi en même temps que le gouvernement avait des délais relativement serrés, parce qu'il voudrait arriver à Copenhague avec déjà un chiffre. Mais lorsqu'on bouscule un peu trop les gens, bien ça fait en sorte qu'on se sent... les gens ne se sentent peut-être pas suffisamment à l'aise. Et je pense qu'honnêtement il y a effectivement plusieurs de vos préoccupations qui ont déjà été prises en compte lorsqu'on a adopté la loi n° 42, lorsque le système a été mis en place, par exemple en ce qui concerne la double taxation. Aussi, c'était une préoccupation, lors des travaux de la commission, lors des consultations particulières et ensuite lors de l'étude détaillée du projet de loi. On a eu, nous, comme parlementaires en tout cas, suffisamment d'assurance qu'il n'y aurait pas de double taxation pour voter en faveur du projet de loi.

Et aussi, en ce qui concerne la reconnaissance des efforts déjà consentis depuis 1990, il y a différents mécanismes. Il y a, dans l'attribution des crédits, il y a des crédits gratuits, il y a des crédits expressément pour reconnaître les efforts consentis depuis 1990. Et aussi, c'est assez clair que les efforts seront modulés en fonction de la capacité, là, des caractéristiques des différents secteurs industriels. Par contre, effectivement, jusqu'à maintenant, ce sont les principes qui ont été adoptés, et on a très hâte de voir ça. Tout comme vous, nous pressons le gouvernement, là, mais, en même temps, on comprend qu'il y a des impondérables, mais le plus tôt les règles du jeu seront établies, particulièrement pour les grands émetteurs, le mieux ce sera.

Moi, je... dans nos questions, on se demande... parce qu'on a souvent évoqué l'analogie du marathonien, donc c'est effectivement logique de penser que, lorsque quelqu'un performe déjà très bien, c'est difficile de lui demander le même... l'atteinte d'un même pourcentage, l'amélioration serait plus difficile que pour quelqu'un qui a encore beaucoup d'amélioration devant lui. Par contre, c'est aussi vrai qu'on n'a pas tous, comme individus, non plus la même génétique, et on pourrait croire que le Québec a une meilleure génétique que les autres par rapport à toute cette question d'émissions de gaz à effet de serre, parce que... Des fois, moi, je suis un peu jaloux lorsque je vois certaines personnes qui sont vraiment en forme, puis je leur demande... ils doivent s'entraîner beaucoup, et puis, ma foi, dans certains cas, ce sont des gens qui ne font pas d'efforts et... c'est un peu frustrant, mais c'est comme ça. Et, au Québec, des fois j'ai l'impression que, en tout cas dans certains secteurs, on n'a pas nécessairement eu à faire des efforts incommensurables pour pouvoir être bons et performants.

Alors, moi, je voudrais vous demander: La réduction de 14 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport au niveau de 1990 — c'est sûr que ça doit varier pour les différents secteurs — mais vous attribuez ça à quoi? Et est-ce que ces gestes-là, qui ont été posés depuis les années quatre-vingt-dix, est-ce que ce sont des gestes qui ont nui à la compétitivité des entreprises ou, au contraire, qui ont amélioré la situation concurrentielle des entreprises au Québec?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lauzon.

**Mme Lauzon (Hélène):** Oui. Alors, pour ce qui est du 14 %, ce dont vous faites référence, il y a un 7 % qui est attribuable aux réductions concrètes effectuées par le secteur manufacturier, 14 % attribuable aux modifications aux procédés industriels. Ces modifications-là ont été positives, dans ce sens qu'elles ont permis aux entreprises de se moderniser, mais de devenir plus concurrentielles pour répondre à votre question. Donc, ce n'est pas, ça n'a pas un impact négatif, mais, bien au contraire, un impact positif. Je ne sais pas, Jules, si...

**M. Lauzon (Jules):** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon, pour compléter.

**M. Lauzon (Jules):** Et beaucoup de ça est relié aussi au contexte Québec, avec l'électricité qui est abondante et à bon prix. Il faut faire très attention quand on établit une cible pour le secteur manufacturier, c'est qu'il y a des cibles, il y a des émissions qui sont incompressibles, soit les émissions qui sont reliées aux procédés. Elles sont devenues incompressibles, parce qu'après 14 % de réduction, on est rendu réellement à l'extrême limite, là: le squelette ne peut plus en donner. On est rendu réellement dans la fine pointe de la technologie. Ceux qui ne sont pas rendus à la fine pointe de la technologie, ces entreprises-là ne sont plus en opération ici. Donc, il faut d'une certaine façon être fiers de ce qui a été réalisé.

Par contre, c'est un autre... il y a un autre signal, c'est que les prochaines étapes sont extrêmement difficiles, beaucoup plus difficiles au Québec qu'elles ne le seront

en Ontario, par exemple. On le sait qu'en Ontario, 15 % de réduction, on parle d'à peu près cette cible-là de réduction, c'est à peine... 15 %, c'est des fermetures de quelques centrales thermiques, et l'objectif est atteint pour l'Ontario, très peu d'efforts dans d'autres secteurs. Tandis qu'au Québec, l'énergie, c'est à peu près 5 % de nos... 0,5 % de nos émissions sont reliées à l'énergie ou la fabrication d'électricité. Donc ça, c'est des réductions qu'on ne peut pas faire.

Et, dans tout le débat des changements climatiques, les réductions qui ne sont pas faites par un secteur sont faites par les autres. Donc, c'est des vases communicants, et c'est pour ça que, dans le secteur industriel, quand on voit que les réductions ne sont pas possibles dans les procédés, si on a une cible à atteindre, les réductions vont être des réductions plus importantes dans la chauffe ou les émissions qui sont reliées à la chauffe au niveau de l'industrie, et non des procédés. Donc, beaucoup plus difficile d'atteindre ces cibles-là puisque les autres ne peuvent pas être atteintes.

Juste un dernier commentaire au niveau des émissions de procédés. On anticipe, par exemple au Québec et ailleurs, une augmentation importante de la demande pour les isolants parce qu'il y a des programmes au niveau d'économie d'énergie de l'Agence d'efficacité énergétique, que ce soit dans le résidentiel ou dans l'industriel, il y a une demande future extrêmement importante pour les isolants. L'entreprise qui fait des isolants, c'est une entreprise dans le domaine de la chimie, une entreprise chimique qui est à Varennes — une pour ne pas le nommer, là, la compagnie Dow — et elle est à la fine pointe de la technologie. Donc, on va demander, dans les années futures, plus de produits de cette entreprise-là puis d'un autre côté on va lui dire: Il faut que tu réduises tes émissions. Les émissions sont reliées directement à la production.

Donc, on voit qu'il faut faire extrêmement attention à la structure industrielle dans tout cet exercice-là parce que c'est la structure industrielle qui doit faire le virage. Il faut faire les choses d'une façon différente, mais il y a quand même un décalage entre les nouvelles technologies et les besoins de réduction. C'est pour ça qu'il faut être extrêmement patient et extrêmement prudent dans l'établissement des cibles.

● (16 heures) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Merci. Je pense que dans... un des éléments importants lorsqu'on parle d'améliorer la productivité des entreprises, c'est de pouvoir justement investir dans, bon, la recherche et développement mais aussi dans des équipements plus performants et investir dans des équipements plus performants, bien il faut avoir un certain degré de confiance par rapport à ce qui va arriver dans le futur. Et les variations... On a cité souvent... plusieurs citent les variations dans le prix du pétrole comme étant un élément qui cause beaucoup d'incertitude et qui pourrait empêcher les entreprises d'investir pour améliorer leur productivité.

Dans le fond, plus on est dépendant au pétrole... du pétrole, des produits, des hydrocarbures, plus on est susceptible, on est sujet à ces variations-là dans les prix. Et donc on pourrait penser que des gestes, des programmes gouvernementaux puis des investissements d'entreprises pour réduire la dépendance aux hydrocarbures pourraient améliorer la situation compétitive des entreprises.

Donc, je me demandais est-ce que vous... est-ce qu'à votre connaissance c'est effectivement un facteur qui est significatif donc cette dépendance aux variations des prix de l'énergie, et en particulier des hydrocarbures? Et est-ce qu'il y a des mesures ou des programmes qui pourraient être mis de l'avant par... plus agressifs par le gouvernement du Québec dans le cadre d'une politique comme celle-ci?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon.

**M. Lauzon (Jules):** Oui. D'abord, le coût du pétrole, c'est un facteur qui est commun, donc qui n'a pas de différence pour le Québec versus la compétition. Ça fait qu'à ce niveau-là, pour juste le dossier de changements climatiques, le coût du pétrole, plus le coût est élevé plus il y a de disponibilité de nouvelles technologies, et c'est nos... La concurrence a aussi les mêmes règles de jeu.

Ce qui est inquiétant au Québec pour le coût du pétrole, c'est les fermetures ou la fabrication ou l'importation de produits finis parce qu'on a... La balance commerciale, au niveau énergétique, du Québec est extrêmement importante dans l'importation du pétrole. Tu sais, on parle de quelque chose comme 1,5 milliard de différence entre ce qu'on va chercher en revenus au niveau de l'électricité exportée et l'achat du pétrole. Mais quand on achète de l'essence, on vient multiplier cette dépendance-là ou cette balance-là par quatre parce que c'est bien certain que, quand on achète de l'essence, on achète un produit fini; quand on achète du pétrole à 60 \$ le baril, on le finit nous autres mêmes.

Ça fait que ça, il faut être extrêmement prudent à ce niveau-là. On voit que le raffinage au Québec, c'était une situation extrêmement difficile, mais le facteur pétrole, pour nous, à part la politique énergétique, c'est un facteur qui est comparable à d'autres régions. Il y a aussi, dans le domaine du pétrole, la péréquation qui affecte le Québec. Parce que le nouveau pétrole, c'est du pétrole synthétique, et le retour sur la péréquation est légèrement différent. Mais au niveau de juste la cible, si on revient à notre sujet, la cible de carbone, des émissions, il y a peu d'effet, c'est un facteur qui s'annule avec les autres juridictions.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. C'est parce qu'on constate que, dans le secteur industriel, il y a quand même près de 60 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur industriel qui sont liées à la combustion et, l'autre partie, ce sont les procédés. Bon, vous avez mentionné qu'en ce qui concerne les procédés, dans le fond, la plupart des gains qui ont été réalisés depuis 1990 sont davantage de ce côté-là.

Donc, ce que j'aimerais savoir, c'est est-ce qu'on peut espérer des gains du côté de la combustion et est-ce qu'il y a des programmes de conversion qui pourraient être mis de l'avant pour aider le secteur industriel au Québec à, d'une part, donc, réduire ses émissions de gaz à effet de serre, mais aussi en même temps réduire sa dépendance aux produits pétroliers? Et donc, comme c'est... le prix des produits pétroliers est fixé sur le marché international, à partir du moment où on est moins dépendants que nos concurrents, à ce moment-là, ça devrait nous donner, au Québec, un avantage concurrentiel?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon.

**M. Lauzon (Jules):** Oui. D'abord, les émissions du secteur manufacturier et le secteur industriel, c'est 34 % des émissions totales du Québec et, de ça, il y a 20 % des émissions totales qui sont des émissions reliées au chauffage, 14 % qui sont reliées aux émissions de procédés. Ces chiffres-là sont trois fois supérieurs à ceux de l'Ontario, par exemple, parce que l'Ontario, les émissions de procédés des industries, est nettement inférieure, c'est un niveau de 6,7 %... 6 %, et au niveau de la chauffe aussi.

Encore là, c'est parce que l'énergie, nous, c'est de l'énergie électrique. On a très peu de flexibilité, que ce soit au niveau du chauffage ou au niveau des procédés. Au niveau des procédés, je pense qu'on en a suffisamment parlé, les procédés ne devraient pas être inclus dans les émissions pour les industries quand l'industrie est à la fine pointe de la technologie.

C'est ce qui se fait en Europe de plus en plus: c'est qu'au lieu de donner des allocations de crédits, comme ici dans le document on propose 50 %, 75 %, de plus en plus, et les États-Unis s'en viennent aussi avec le même système, c'est que, pour les procédés, les allocations pourraient être de 100 % — et ils le sont dans certains pays en Europe — de 100 % des besoins de l'entreprise si la technologie utilisée par l'entreprise est à la fine pointe de la technologie. Encore là, c'est dans le contexte des fuites de carbone. Donc, on aime mieux que la production se fasse dans une usine qui est performante qu'ailleurs dans une usine qui est non performante.

Donc ça, et c'est dans notre mémoire, c'est une demande express dans le mémoire de considérer très sérieusement l'exclusion des émissions de procédés pour les entreprises, parce que c'est des émissions qui sont incompressibles. Et, dans la mesure où ce n'est pas possible, au moins avoir un crédit de 100 % au niveau des allocations.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de L'Assomption, il vous reste un peu moins de trois minutes.

**M. McKay:** Oui. Bien, en fait, j'aimerais peut-être utiliser tout le temps qui reste pour que vous puissiez élaborer un peu davantage sur les réductions d'émissions de gaz à effet de serre que vous voyez dans le secteur des transports. Dans la présentation de Mme Lauzon, il y a eu plusieurs éléments de mentionnés, mais le temps était assez court. Je ne sais pas s'il y a des aspects sur lesquels vous aimeriez expliciter davantage.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lauzon.

● (16 h 10) ●

**Mme Lauzon (Hélène):** Oui, bien, écoutez, effectivement, on a fait une énumération assez rapide, mais le secteur des transports, ça passe par, bien sûr, un engagement ferme gouvernemental, mais aussi une participation des citoyens. Donc, il va falloir des changements de comportement majeurs pour qu'on puisse évoluer dans le domaine.

Quand on parle, par exemple, de l'amélioration du transport en commun, l'offre de transport en commun, ça passe par des changements de comportement. Ça passe par des investissements gouvernementaux majeurs, mais ça passe par des changements de comportement. C'est la même chose... Bon, quand on parle de politiques sur la

mobilité urbaine ou encore l'aménagement sur le territoire, la diminution des stationnements... Parce qu'on sait très bien que les stationnements en milieu urbain contribuent à l'utilisation de la voiture. Donc, si on diminue le nombre d'espaces de stationnement en milieu urbain, bien sûr on va favoriser le transport en commun.

Mais c'est les deux pôles; ça nécessite un engagement gouvernemental ferme, comme on l'a déjà mentionné. C'est déjà le cas, il y a déjà des initiatives qui ont été prises. Mais ça va demander beaucoup de sensibilisation et d'éducation auprès de la population pour changer des comportements ancrés.

**La Présidente (Mme Doyer):** Il vous reste une minute, M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Bien, vous avez mentionné que, bon, vous auriez préféré avoir des consultations sectorielles au préalable, donc avant la fixation d'une cible globale, que ça aurait amélioré le processus, selon vous.

Est-ce que, suite à de telles consultations sectorielles qui auraient lieu dans le futur, vous serez ouverts à considérer un rehaussement de la cible qui aurait été approuvée par le gouvernement, et voire même, si on met en lumière des améliorations qu'on n'avait pas nécessairement vues, là... même voir une cible supérieure à celle que le gouvernement a posée, là, de 20 %, donc une cible plus arrimée sur les données de la science?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lauzon, pour terminer.

**Mme Lauzon (Hélène):** Tout dépendra... M. le député, tout dépendra de la répartition de cette cible. Alors, nous croyons que les efforts doivent être soutenus, donc indépendamment de la cible, elle doit être soutenue, tous ces efforts doivent être soutenus. Mais bien sûr, tant que nous ne connaissons pas la répartition de cette cible à travers les secteurs et surtout le secteur industriel puis ce dont on parle aujourd'hui, bon, c'est difficile de soutenir l'une d'entre elles. Mais bien sûr qu'en fonction de la répartition nous pourrions appuyer une éventuelle cible.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, M. Lauzon, pour terminer.

**M. Lauzon (Jules):** C'est une suggestion intéressante, c'est, je pense que c'est plus prudent d'avoir une cible qui est quand même... qui contient un certain défi mais qui est atteignable que d'avoir une cible qu'on va rater. Je pense que, dans l'exemple du marathonien, le marathonien a très bien performé avec des souliers, des neuf, si on lui fait porter des 10, il n'ira pas plus vite.

**Une voix:** Au contraire.

**M. Lauzon (Jules):** Au contraire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Il s'enfermerait.

**M. Lauzon (Jules):** Donc, il faut être extrêmement prudent avec la cible. Et on a démontré qu'avec des cibles très inférieures on avait quand même des performances... 14 % de réduction dans les procédés industriels,

c'est une réduction où il y avait zéro comme cible de réduction et, même à ça, le secteur industriel a fait son effort. C'est certain qu'il y a des impératifs économiques pour faire ces efforts-là au Québec, c'est des avantages économiques, mais il faut quand même être prudents: atteindre une cible, et après ça être capable de dépasser la cible, c'est beaucoup plus facile et beaucoup plus valorisant pour les investissements futurs, pour les entreprises et ceux qui participent à l'atteinte de la cible.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, M. Lauzon, Mme Lauzon, sur ce, je vous remercie de votre contribution aux travaux de la Commission des transports et de l'environnement. Et je vais inviter... Je vais suspendre pour quelques minutes, pour que l'autre groupe puisse s'installer, soit les gens qui représentent l'Association canadienne du ciment pour la région de Québec. Merci.

*(Suspension de la séance à 16 h 14)*

*(Reprise à 16 h 15)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Mesdames messieurs... Là, le party est pris. Bien oui! Mesdames messieurs, je vous invite à... Je vais être rigide... parce qu'il y a deux autres groupes à entendre.

Alors, M. Pierre Boucher, M. Claude Pigeon, je vous demanderais de prendre place, ce qui est fait, et de vous présenter, ainsi que l'association. Et vous avez deux minutes pour faire votre présentation. Bienvenue. Excusez. J'ai dit 20 minutes? 10 minutes. 10 minutes. Ensuite, on va avoir 20 minutes pour chacun des groupes.

**Une voix:** Ce n'est pas beaucoup. J'étais presque content.

**La Présidente (Mme Doyer):** Presque content, hein? 10 minutes. Alors, vous voyez, ça m'oblige à avoir le mauvais rôle là de mettre de l'ordre un peu. Alors, bienvenue à la commission. La parole est à vous pour 10 minutes.

#### **Association canadienne du ciment, région du Québec (ACC-Québec)**

**M. Boucher (Pierre):** Bonjour, Mme la Présidente. Bonjour, Mme la ministre, Mmes et MM. les députés. Mon nom est Pierre Boucher. Je suis président de l'Association canadienne du ciment. Je suis accompagné aujourd'hui avec M. Claude Pigeon, qui est le vice-président régional pour le Québec. Et donc M. Pigeon aura le plaisir de vous présenter le mémoire.

**M. Pigeon (Claude):** Alors, bonjour, Mme la Présidente, Mme la ministre, membres de la commission. D'entrée de jeu, je vous dirais que nous sommes particulièrement en appui des efforts que le gouvernement met de l'avant pour réduire les gaz à effet de serre dans le dossier des changements climatiques. Et, ces deux dernières années, notre industrie a participé très activement à des consultations productives avec le Québec sur ce dossier.

Aujourd'hui, je vais tâcher de répondre aux cinq interrogations que pose le document de consultation du

ministère, mais tout d'abord j'aimerais vous présenter brièvement le secteur du ciment, vu sous l'optique du dossier des changements climatiques.

En guise d'entrée en matière, il convient d'apporter une précision pour éviter toute confusion, c'est-à-dire la différence entre le ciment et le béton: le ciment étant la poudre qui, mélangée à de l'eau et à des granulats, constitue une matière, un matériau qui s'appelle le béton; le béton est le matériau de construction bien entendu le plus répandu dans le monde, et je n'ai nul besoin de vous expliquer que c'est un produit vital pour le développement économique du Québec.

Aujourd'hui, nous parlons au nom des trois cimentiers qui ont pignon sur rue au Québec, c'est-à-dire: Lafarge, Holcim Canada, anciennement connue sous le nom de Ciment St-Laurent et, pardon, Ciment Québec.

Nous faisons référence au béton comme étant le fondement de nos infrastructures, car, si vous observez bien, vous remarquerez que, dans toute notre société... que toute notre société repose sur le béton. N'oublions pas que le béton a fait ses preuves depuis des milliers d'années et qu'à ce titre il a des qualités indéniables de durabilité à faire valoir. Le béton est véritablement un matériau de construction essentiel, performant et durable, qui résiste au feu et commande peu d'entretien.

Il se fabrique chaque année dans le monde environ 2,5 milliards de tonnes de ciment. Cette production contribue pour à peu près 5 % des émissions annuelles de gaz à effet de serre d'origine humaine. Le Québec, quant à lui, en produit 3,3 millions de tonnes par année. Donc, vous le verrez... comme vous le verrez plus loin, c'est un très petit joueur à l'échelle mondiale.

Acteurs mineurs dans une industrie mondiale, les trois cimentiers québécois sont des preneurs de prix sur les marchés hautement compétitifs que sont les marchés nationaux et d'exportation et, à ce titre, il ne peut pas récupérer des hausses de coût de production aussi facilement que d'autres secteurs auprès de ses clients. Cette compétitivité est bien illustrée par le fait que, depuis 2004, du ciment étranger, principalement en provenance de pays asiatiques, est livré par bateau au Québec, et plus particulièrement à Québec. Cela représente déjà, depuis 2004, 17,5 % du ciment qui est consommé au Québec.

● (16 h 20) ●

Les cimenteries québécoises contribuent pour environ 3 % de l'inventaire des gaz à effet de serre au Québec. En 2008, les émissions absolues de GES dans l'ensemble de l'industrie sont demeurées sensiblement au niveau des émissions de 1990, et ce, malgré l'augmentation de production de 5 %. Ceci représente un contraste marqué avec le reste du Canada, où les GES émis par les cimenteries ont augmenté d'environ 27 % depuis 1990. Contrairement aux autres provinces canadiennes au cours des dernières années, l'industrie québécoise voyait son utilisation de charbon et d'autres combustibles fossiles diminuer de façon importante pendant la même période. Grâce à la prévoyance et la flexibilité dont le gouvernement du Québec a fait preuve au cours des dernières années, l'utilisation des énergies renouvelables et de remplacement répond aujourd'hui à plus de 25 % des besoins énergétiques de l'industrie québécoise du ciment. L'utilisation de ces matières résiduelles en tant que combustibles alternatifs génère des gains importants en matière de réduction de GES.

Du point de vue des émissions relevant des activités cimenteries, il faut savoir — et ici, c'est très important de

bien saisir cette distinction-là — il faut savoir que 60 % des CO<sub>2</sub> associés à notre industrie sont des émissions de procédés, c'est-à-dire des émissions totalement irréductibles, contre lesquelles on ne peut rien et qui émanent de la calcination de la pierre calcaire dans nos fours à ciment. Il n'y a pas de technologie, il n'y a pas de réponse technologique à ce volet-là. Peu importe l'endroit où le ciment est fabriqué dans le monde, ces émissions de procédés demeureront, puisqu'elles découlent de réactions chimiques résultant du procédé de fabrication du ciment. L'utilisation des combustibles chauffant les fours à ciment est à l'origine des 40 autres pour cent de GES que nous émettons, et c'est là-dessus où on peut agir en partie, avec les solutions que nous vous proposons à l'instant. Cette répartition est importante si on veut comprendre la stratégie mise de l'avant par l'industrie pour réduire ses GES.

Notre stratégie pour réduire les gaz à effet de serre repose sur une consultation multipartite tenue à l'échelle mondiale pendant plusieurs années et développée dans le cadre de l'Initiative ciment pour le développement durable du World Business Council for Sustainable Development. Au Québec, l'industrie du ciment s'apprête à mettre en oeuvre son plan d'action axé sur les quatre approches que voici et communes à toutes les cimenteries dans le monde.

Premièrement, remplacement des combustibles fossiles par des sources d'énergie à plus faible intensité en carbone. Le gouvernement reconnaît le potentiel de cette avenue dans son document de consultation, et les autorités doivent maintenant en faciliter la mise en oeuvre par les cimentiers.

Deuxième solution: augmentation de l'emploi des ciments mélangés et des substituts au ciment que nous fabriquons. Il s'agit d'ajout de matières résiduelles provenant d'autres secteurs industriels et qui ont aussi des propriétés cimentaires. Cependant, ces matériaux sont peu disponibles et coûteux au Québec, contrairement à d'autres régions au pays.

Troisième solution: amélioration continue de l'efficacité énergétique. Cependant, cette avenue est peu prometteuse au Québec, étant donné que l'essentiel du potentiel d'amélioration a déjà été réalisé. De là l'importance de reconnaître les actions précoces de l'industrie cimentière au Québec.

Et quatrième solution: l'investissement dans la recherche et le développement pour améliorer la propriété des matériaux.

Ça conclut notre introduction au secteur du ciment. Je vais maintenant tenter de répondre aux cinq questions que pose le document de consultation.

Première question, qui vise les principes directeurs pour guider les décisions du secteur québécois du ciment. Pour fixer les objectifs à atteindre en 2020 en matière de programmes et de politiques pour contrer les changements climatiques, le secteur québécois du ciment demande aux membres de la commission d'inclure les quatre principes directeurs qui suivent dans son processus décisionnel.

Premier principe. D'abord et avant tout, il importe de développer des cibles et politiques qui tiennent compte de la compétitivité des marchés et qui éliminent le transfert de production et les fuites d'émissions vers d'autres pays ou administrations nord-américaines. Le gouvernement se soucie d'ailleurs de ce problème dans son document de consultation. La hausse des prix de fabrication découlant d'une réglementation mal adaptée pourrait suffire à chasser

les fabricants de ciment à l'extérieur du Québec et contribuer de ce fait à accroître les productions mondiales de GES, puisque c'est par voie transocéanique que les besoins en ciment du Québec seraient alors comblés.

Deuxième principe. Il faut s'assurer que les décisions se rapportant au plafonnement et aux mécanismes visant les allocations sont prises en prenant en compte les considérations sectorielles de l'industrie du ciment. Et, plus précisément, il faut rappeler que 60 % de nos émissions sont des émissions de procédés et qu'elles sont irréductibles.

Troisième principe. Les membres de cette commission s'accorderont pour reconnaître la grande interdépendance de l'économie du Québec avec celles de nos partenaires commerciaux, principalement l'Ontario et le Nord-Est des États-Unis.

Et quatrième et dernier principe: il faut s'assurer d'éviter des signaux de prix multiples sur les émissions de GES. Cela signifie que l'industrie ne devrait pas être vulnérable à la fois aux réglementations fédérale et provinciale. Cela signifie également qu'aussitôt les émissions de GES des cimenteries incluses dans le système de plafonnement et d'échange, la taxe québécoise sur le carbone, ou la redevance, devrait être abolie. Mais je n'élaborerai pas plus là-dessus, puisque le sujet a été abordé avec nos prédécesseurs.

Quant au projet de principes de la WCI en matière de compétitivité, plusieurs de ces points sont exposés dans le projet de déclaration de principe... et les autres partenaires de la Western Climate Initiative. Les cimentiers québécois appuient ces principes et recommandent vivement à la commission de les adopter formellement pour son cadre de travail 2020.

Question 2: Considérations sectorielles. Comme nous l'avons déjà mentionné, il est impératif que les considérations sectorielles propres au ciment entrent en ligne de compte lors de l'élaboration des objectifs à atteindre pour 2020 et des politiques et des programmes qui les appuieront. Ailleurs dans le monde, les principaux chefs de file intéressés aux changements climatiques, entre autres les pays couverts par le programme européen de plafonnement, ont tous délaissé l'approche du traitement uniformisé pour tous les secteurs d'activité. Plus précisément, nous souhaitons attirer l'attention de la commission sur le fait que ces pays ont classé la fabrication du ciment au rang des activités qui sont à la fois grandes émettrices et fortement exposées aux forces du marché. Ils se sont alors engagés à mettre à la disposition du secteur du ciment des allocations gratuites au moins jusqu'en l'an 2020. Nous vous demandons de faire de même.

Question 3: Selon la WCI, dont le Québec est membre, bien entendu, la cible de 15 % sous 2005 dès 2020 se rapproche des cibles actuellement considérées dans les délibérations du Congrès américain. Contrairement aux États-Unis et à l'Ontario, nous n'avons pas accès à des réductions substantielles liées à la production de l'électricité, donc le Québec va faire face à des défis singuliers s'il veut atteindre cet objectif. En guise de point de départ, nous encourageons le Québec à adopter cet objectif, mais aussi à demeurer souple et ouvert aux changements, compte tenu des discussions avec les autres administrations et pays.

Question...

**La Présidente (Mme Doyer):** Pour... pour conclure, parce qu'il vous reste peu de temps, j'ai dépassé

d'une minute votre temps, mais si vous pouviez conclure, M. Pigeon.

**M. Pigeon (Claude):** Alors, rapidement, oui, question 4: Avis sur les compensations de carbone. Tout obstacle artificiel à la poursuite des réductions d'émissions à moindre coût ne fera qu'augmenter les coûts de la conformité pour les unités de production québécoises, les rendant moins compétitives que leur rivales d'ailleurs.

Question 5: L'atteinte de la cible fixée par le Québec pour 2020. La mise en oeuvre de la stratégie de réduction des émissions dans le secteur québécois du ciment nécessite que le gouvernement du Québec collabore de façon étroite sur cinq principes que je reprendrai lors de la période des questions, si vous n'avez pas d'objection.

Et, quant aux indicateurs de réussite en 2020, simplement vous laisser en vous... en attirant votre attention sur l'importance d'arrimer nos démarches avec celles des autres administrations, puisque nous sommes dans un contexte concurrentiel à l'échelle mondiale.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Pigeon, et assurément qu'avec les échanges vous allez pouvoir compléter, du moins nous l'espérons. Et la parole est à Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Merci beaucoup. Bonjour, bonjour à vous deux et merci de ce mémoire qui, effectivement, est important et donne un éclairage particulier.

J'ai envie d'aborder, avec vous, une question de fond. Vous avez sûrement pris connaissance de différents intervenants qui sont passés devant cette commission et qui ont plaidé avec vigueur, je dirais, pour qu'il y ait un changement de cap et que l'on privilégie l'utilisation du bois dans les infrastructures québécoises. Je dis avec un sourire: Vous retrouvez un petit peu comme là... l'industrie du mazout, hein, où plein de gens sont venus nous dire: Bien, l'idée, c'est qu'on puisse se passer du mazout, et eux sont venus nous dire: Bien là, faites attention, parce qu'il y a des dimensions notamment régionales où le mazout, la distribution du mazout sur le territoire québécois demeure important pour certains secteurs dont l'agriculture, enfin.

J'ai besoin... Je pense qu'on devrait commencer en vous invitant à nous donner un éclairage sur cette question. Dans votre mémoire, à la toute fin d'ailleurs, vous faites référence à du «ciment à faible teneur en carbone». Je veux vous entendre parce qu'en même temps vous avez beaucoup plaidé pour dire: Le procédé chimique fait en sorte qu'on émet des GES. Et là vous avez fait allusion à là où il y a des réductions possibles. Mais je voudrais que vous nous fassiez le lien, donc, entre: qu'est-ce que c'est que les possibilités de ciment à faible teneur de carbone, qu'est-ce que ça veut dire? Qu'est-ce que ça veut dire sur le territoire québécois? Et comment... comment vous voulez commenter le fait que, donc, plusieurs intervenants sont venus, avec de bons arguments, nous dire qu'il y a peut-être des alternatives à des matériaux comme le ciment que, vous-mêmes, vous décrivez comme étant fortement contributeurs à l'émission de GES? Donc, je pense que c'est important qu'on entende votre éclairage, là — pas qu'on entende votre éclairage, ça ne s'entend pas un éclairage — mais qu'on bénéficie de votre éclairage sur ces questions.

● (16 h 30) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Pierre):** Du moins, nous allons partager notre vision avec vous. Il est sûr que les... la filière «changements climatiques» est avant tout une filière énergétique. Le gouvernement du Québec a certainement une très bonne... un arrimage très bien avec son hydraulique, son énergie éolienne, possiblement son énergie solaire, et devra l'avoir aussi sur l'ensemble de son énergie de la biomasse. Et on va en faire état beaucoup, là, ici...

Les cimentiers veulent absolument utiliser de la biomasse également. Et nous, nous... nous comprenons très bien les gens de la foresterie qui disent, eux, qu'ils sont un puits de carbone. Nous ne sommes pas un puits de carbone. Par ailleurs, la foresterie, une forêt productive peut nous apporter à nous certainement beaucoup d'énergie de type propre, d'énergie verte qu'on veut utiliser.

On a des programmes même au Canada présentement, dans l'Ouest canadien, où on discute présentement pour utiliser du bois, le pin, là, qui a subi des dommages compte tenu de ce puceron, ce qu'on peut utiliser dans les cimenteries. Et les discussions sont en cours avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, également le gouvernement fédéral, pour utiliser ce bois-là, qui est une énergie tout à fait propre, et que la meilleure place où utiliser cette énergie, c'est dans les cimenteries.

Nous avons également un projet en Ontario, où il y a des terrains avoisinants d'une cimenterie, où le cimentier se propose de faire... de cultiver ce qu'on appelle du «switchgrass», qui est vraiment le millet, pour l'utiliser dans sa cimenterie.

Donc, toute la question des biomasses, des biogaz, là, nous sommes des précurseurs dans ce domaine-là. Et, lorsqu'on discute que la foresterie est un puits de carbone, j'en conviens. C'est également une grande source d'énergie que vous devriez contrôler. Et qui la contrôlera sera très important dans l'avenir de l'ensemble des cimenteries.

Vous savez, les cimentiers, là, à travers le monde, on produit 2,5 milliards de tonnes de ciment. Ça, ça veut dire 20 milliards de tonnes de béton par année, 20 milliards de tonnes de béton par année qui sont utilisées à travers le monde. Ici, on est au Québec... Relativement, on en produit 3,3 millions environ. On en consomme ici 2 millions de tonnes. Donc, ça se traduit en 16 millions de tonnes de béton que les Québécois, les Québécoises utilisent chaque année — 16 millions de tonnes. Si vous comparez ça à l'ensemble des autres industries, il n'y a personne qui s'approche de cette quantité de tonnes, de tonnes produites qui sont utilisées ici, au Québec. 16 milliards... 16 millions de tonnes de béton.

Donc, on doit absolument produire le béton et puis... le béton et le ciment. Et toute cette question de la foresterie, nous, ce qu'on dit, c'est que toute cette énergie-là, contrairement à ce que les gens disent, on devrait absolument l'utiliser dans les cimenteries avant tout. Lorsque les gens parlent: On va faire plus de maisons en bois, par exemple, bien nous avons beaucoup de maisons effectivement au Québec qui sont en bois. Tous les solages sont en béton. Et il y a aussi des maisons en béton. Ici, la foresterie veut percer le marché, ce qui s'appelle multirésidentiel, quatre étages et plus...

**Mme Beauchamp:** Même les infrastructures publiques, des ponts en bois...

**M. Boucher (Pierre):** Bien, écoutez, je ne pense pas qu'on va faire... les ponts en bois, c'est excellent si

on fait de la motoneige. Mais, si on transporte d'un point a à un point b sur l'autoroute 20, sur la 40, avec des ponts en bois, c'est impossible. Puis c'est impossible, ça va coûter beaucoup trop cher. Puis vous ne pourriez pas transporter l'ensemble des quantités des marchandises qui doivent aller du point 1... du point a au point b. Au contraire, vous devriez faire des ponts en bois et des routes en béton... excusez, des ponts... des ponts en...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Boucher (Pierre):** ...des ponts en béton et des routes en béton. Pourquoi? Parce que le béton, on ne peut... économiser beaucoup d'énergie en utilisant des routes en béton que plutôt des routes en asphalte. Ça, c'est bien connu. Puis on peut économiser du carburant puis améliorer la qualité de l'air.

Donc... et, effectivement, le bois... disent qu'ils sont un puits de carbone. Tout dépendant des chiffres qu'on regarde, ils disent, ils sont capables de mettre 1 mètre... une tonne de CO<sub>2</sub>. Nous, quand on produit du béton, madame, on... on utilise 100 kg de CO<sub>2</sub> par tonne de béton. Ça... c'est-à-dire on doit... nos émissions pour le béton sont de 100 kg de CO<sub>2</sub> par tonne de béton. Le bois effectivement, c'est un puits de carbone. C'est un produit... c'est un effet chimique bien connu, là. Ce n'est pas une révélation à personne. Puis, sans doute, dans l'ensemble de la grande comptabilisation des CO<sub>2</sub> dans le monde, c'est déjà comptabilisé. Tout le monde sait ça.

Mais il faut bien comprendre: une fois que la maison est construite, si elle... puis elle dure 50 ans plutôt qu'une maison en béton, 100 ans, il faut réutiliser ce bois-là pour les mettre dans les cimenteries pour utiliser cette énergie, sinon, si on laisse l'énergie sans l'utiliser, bien on va réémettre encore le CO<sub>2</sub>, puis encore le méthane. Donc, c'est une chaîne, ça. La forêt a toujours... a toujours pu capter le CO<sub>2</sub>, émettre l'oxygène, mais ce n'est pas une révélation, mais on ne peut pas tout construire en bois.

**Mme Beauchamp:** Peut-être...

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre, je crois que M. Pigeon voulait compléter.

**M. Pigeon (Claude):** J'aimerais répondre brièvement.

**La Présidente (Mme Doyer):** Peut-être un petit peu plus court, pour que Mme la ministre puisse poser des questions, qu'il y ait des échanges.

**M. Pigeon (Claude):** Je vais répondre brièvement à votre autre question, à savoir qu'est-ce que c'est que du ciment à faible teneur en carbone.

Ça tient à deux choses: d'une part, les combustibles alternatifs au charbon que nous pourrions utiliser, qui ont une empreinte carbonique beaucoup moins grande, et tous ont une empreinte moins grande que le charbon. On a élaboré pas mal dans le mémoire là-dessus, on pourrait en dire plus si ça vous intéresse. Et l'autre volet, ça tient aux ajouts cimentaires qu'on peut mélanger au ciment de type Portland qu'on fabrique dans nos usines. D'autres matériaux, d'autres résidus industriels qui ont des propriétés cimentaires, et chaque tonne de ces matériaux-là qu'on ajoute au ciment qu'on fabrique, bien c'est une tonne de moins de ciment fabriqué dans un four à ciment.

**Mme Beauchamp:** Merci. Je vous remercie pour ces précisions. Je voulais aussi vous entendre, vous dites que vous êtes confortables, je veux dire, je vais dire ça ainsi, là, avec la cible WCI, moins 15 %, avec l'année de référence 2005, ce qui équivaut, là, dans notre document on l'explique, là, pour le Québec, là, à la cible de moins 12 %, avec l'année de référence 1990. Juste pour qu'on se comprenne bien dans les chiffres qu'on utilise. Honnêtement, jusqu'à maintenant, on a tenté d'utiliser des chiffres avec l'année de référence 1990 aux fins de cette commission, bien que je reconnaisse que le WCI auquel on a adhéré avait débuté ses travaux avec l'année de référence 2005.

Je voudrais vous entendre... Il y a une donnée extrêmement intéressante dans votre mémoire qui est la donnée de la comparaison de la diminution des émissions sur le territoire québécois en dépit, vous dites, d'une hausse des affaires, comparée à l'augmentation sur le reste du Canada. Mais je voulais juste vous entendre un peu plus. L'augmentation sur le reste du Canada, est-ce que c'est lié à une augmentation aussi du niveau des affaires?

Tu sais, ce que je veux dire c'est que, est-ce que vous nous dites: C'est toute chose étant comparable par ailleurs, donc, est-ce que je suis en train... est-ce que vous êtes en train de me dire que, pour chaque tonne de béton produite, nos cimentiers sont plus performants que ceux du reste du Canada? C'est-u comme ça qu'on doit lire les statistiques que vous nous donnez? Et on comprend, si c'était le cas, je comprends le message qui dit: Bien, vous savez, comme plusieurs autres sont venus nous le dire, là, notre marge de manoeuvre n'est pas si grande, c'est l'image du marathon que M. Lauzon du CPEQ a utilisée avant vous, mais j'ai envie de dire qu'il y a aussi un corollaire à ça: c'est la notion de la compétitivité de votre secteur dans un contexte où vous auriez beaucoup mieux performé que des compétiteurs sur le territoire canadien. Dans un contexte comme ça, vous auriez beaucoup mieux performé. Ça a été quoi, l'effet sur la compétitivité des entreprises québécoises? Parce que ça, c'est quelque chose où vous levez vraiment un drapeau rouge en disant: Faites attention, là, fermez-vous pas les yeux sur cet enjeu de la compétitivité. Je pense que je cite une partie de votre mémoire.

Mais comment je dois entendre ce signal-là, puis je ne le sais pas, mais si les entreprises sont restées compétitives tout en se distinguant nettement des compétiteurs canadiens en termes de performance pour la diminution des GES?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

● (16 h 40) ●

**M. Boucher (Pierre):** Il y a deux volets à votre question. Concernant la cible, c'est clair qu'on a mentionné que la cible du WCI, c'est certainement un départ, mais la cible du secteur ciment est d'autant plus importante. C'est de ça qu'on veut savoir, on veut connaître, c'est de ça qu'on veut discuter avec vous. La cible sectorielle industrie et plus spécifiquement la cible du secteur ciment, c'est celle-là qu'on doit... on veut discuter, sur laquelle on doit s'entendre a priori.

Donc, on parle de notre performance. Notre performance, ici au Québec, est exemplaire en ce sens qu'on utilise moins de charbon que dans d'autres provinces. C'est-à-dire le combustible, c'est le charbon a priori, sauf

qu'on utilise d'autres types de combustibles, autres types que le charbon comme des énergies de type renouvelables et alternatives qui sont permises par le Québec puisqu'ils sont progressistes dans ce domaine-là, mais que vous pouvez encore faire davantage puis que ce n'est pas permis dans d'autres secteurs, pour l'obtention des permis environnementaux, par exemple, où sont pas encore là. En Europe, ils peuvent utiliser des énergies de type alternatives ou renouvelables qui remplacent le charbon à la hauteur d'environ... jusqu'à 80 %. La moyenne est environ 60 %. La moyenne québécoise est de 25 %. La moyenne canadienne est environ 5 %. La moyenne ontarienne est environ de 2 %.

Donc, cette utilisation des énergies de type alternatives soit renouvelables ou non renouvelables nous permet d'avoir un ciment et donc un béton beaucoup plus vert que d'autres régions. Et cette technique que nous utilisons, là, ce n'est pas une nouvelle technique, c'est une technique européenne qu'on importe simplement ici.

Vous pouvez comprendre qu'en Europe, les discussions que nous avons aujourd'hui, là, elles sont entamées depuis fort, fort longtemps. Ils ne permettent plus l'enfouissement. Ils valorisent l'énergie, l'énergie que ce soit dans les pneus, que ce soit dans les bardeaux, que ce soit dans le bois, on parle de toute la biomasse. Ils ont un contrôle parfait sur leur biomasse, entre autres choses. Ils ne permettent pas aucun enfouissement. Tout ce qui est enfoui doit être absolument valorisé, ce que nous faisons, et c'est ce que je vous invite à faire, et c'est la façon dont on pourra avoir un béton et un ciment d'autant plus vert.

Et c'est comme ça on voit ensemble si on a une réglementation à la fois adaptée dans les changements climatiques et ce que j'appelle une réglementation d'accompagnement pour favoriser l'utilisation par les cimentiers de cette énergie qui n'est pas valorisée à un coût compétitif. C'est le défi que vous avez et que nous avons ensemble.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre. M. Pigeon, vous voulez compléter?

**M. Pigeon (Claude):** J'ajouterais simplement que, si on n'accélère pas le pas au Québec pour faciliter l'utilisation de d'autres combustibles alternatifs, bien on va même perdre l'avance qu'on a gagnée sur les autres administrations canadiennes, parce que le tiers, déjà le tiers du 26 % de combustible de substitution qu'on utilise est lié aux pneus, aux pneus usagés. Les réserves de pneus sont presque épuisées et, dans deux ans, il n'y en aura plus. Alors, juste avec le flux courant, déjà le 26 % va diminuer beaucoup.

**Mme Beauchamp:** Ce qui est une bonne nouvelle aux yeux de la ministre de l'Environnement...

**M. Pigeon (Claude):** Oui. Bien entendu.

**Mme Beauchamp:** ...qu'on ait vidé les dépotoirs de pneus. Enfin.

**M. Pigeon (Claude):** Ça nous a fait plaisir de faire partie de la solution.

**Mme Beauchamp:** Oui. Voilà. Exactement, Exactement. Je veux juste vous préciser, parce que je veux bien comprendre votre mémoire, la discussion sur la cible,

là, la précision que vous nous avez donnée, vous avez dit: Oui, mais là je veux parler du secteur. Mais la cible que vous indiquez dans votre mémoire, qui équivaut à moins 12 % avec l'année de référence 1990, c'est la cible globale pour le Québec ou si c'est, vous, un signal que vous nous donnez que, dans votre secteur, vous pensez qu'il y a de la marge pour que dans votre secteur vous atteigniez ça?

Je voulais juste bien comprendre votre commentaire. Moi, j'ai lu votre mémoire, comme quoi c'était votre proposition pour la cible qui impliquerait des efforts aussi dans le secteur des transports et...

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Pierre):** Mme la ministre, à travers le monde, nous, nous prenons l'approche sectorielle, approche sectorielle ciment. Donc, vous devez absolument examiner les spécificités, les défis auxquels on doit relever, nous, les cimentiers, et établir la cible en conséquence.

Vous, dans cette enceinte, si je comprends bien, vous devez établir la cible globale. Nous...

**Mme Beauchamp:** Pour qu'on comprenne bien, sur comment lire votre mémoire, sur la cible globale.

**M. Boucher (Pierre):** Oui. Je comprends. Nous, on anticipe de s'asseoir là avec l'ensemble des gens qui vont prendre cette décision-là pour déterminer la cible ciment.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Merci. Je voudrais... peut-être aussi un commentaire, puis je n'ai pas eu le temps de le faire avec d'autres intervenants qui sont venus ici. C'est votre... Je veux juste qu'on se replace, on est en page... on est en page 14, je crois, c'est-u ça? C'est quand vous faites le commentaire par rapport à l'orientation choisie, en Europe, par rapport aux industries... Ah! voilà. Je suis en page 12, pardonnez-moi, quand vous dites, là, que «ce sera des allocations gratuites» parce qu'on dit que «c'est une industrie fortement émettrice et soumise, très lourdement soumise aux lois du marché», je veux juste peut-être vous dire que l'interprétation ou enfin la compréhension qu'en a le ministère du Développement durable sur cette mesure-là au niveau européen, c'est non pas que, pour toutes les industries d'un tel secteur, que pour toutes les industries, c'est 100 % gratuit, les crédits.

L'orientation européenne, c'est qu'il y a une notion de, je mets des guillemets, mais de «benchmarking», et on va prendre la moyenne des 10 meilleurs, on va dire la moyenne du 10 % meilleur de l'industrie: eux, parce qu'on va considérer qu'ils sont dans les plus performants au niveau technologique, pourraient se voir remettre les crédits gratuitement, et les autres, s'ils sont en deçà du pourcentage le plus performant, eux vont devoir acheter des crédits.

Parce que je voulais juste défaire l'image qu'on a eue quelques fois qui disait: Pour tout un secteur donné, ça va être entièrement gratuit. Ce n'est pas ça. C'est une notion d'étalonnage où on va essayer de mesurer les plus performants, et eux auront droit à des notions de gratuité parce qu'on va admettre qu'ils sont... qu'ils n'ont plus de marge de manoeuvre au niveau technologique, mais, si d'autres n'avaient pas fait les mêmes sortes d'investissements, ils vont être obligés d'acheter des crédits.

Je voulais juste qu'on s'entende sur cette notion-là et non pas... Votre mémoire pourrait... si certains le lisaient, ils pourraient comprendre que tout le secteur du ciment, peu importe sa performance sur le territoire européen jusqu'en 2020, ce serait gratuit. Ce n'est pas... ce n'est pas cela, la réalité, au niveau de l'Union européenne, et je voulais juste qu'on se comprenne bien là-dessus.

Mais ça m'amène, cette notion-là de l'international, ça m'amène à vouloir vous entendre plus en profondeur quand, dans... et là c'est là que c'est en page 14 de votre mémoire, vous amenez la notion d'«obstacle artificiel». Vous dites, en page: «Tout obstacle artificiel à la poursuite des réductions d'émissions à un moindre coût ne fera qu'augmenter les coûts de la conformité pour les unités de production québécoises, les rendant moins compétitives que leurs rivaux d'ailleurs...» Donc, c'est la notion de la compétitivité. Mais, quand vous nous dites, là, «tout obstacle artificiel», je... vous faites référence à quoi, là? Plus nommément, qu'est-ce que vous avez en tête quand vous voulez me décrire cette menace, là, d'«obstacle artificiel»?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Pierre):** Vous soulevez quelques questions, on parle de la cible. C'est important d'établir la cible sectorielle pour le ciment. C'est important, et par ailleurs établir la moyenne dans la performance de l'industrie du ciment et aussi de donner des allocations à 100 %.

Donc, lorsqu'on va... l'allocation se donne depuis la cible jusqu'à 100 % et, nous, ce qu'on doit réduire, c'est votre cible de réduction. Ça fait que les deux vont ensemble, là. Mais, quand on établit la moyenne, ça, c'est la moyenne des cimentiers du Canada ou... la moyenne des cimentiers du Canada. Il y en a des plus et des moins performants, et ça permet de reconnaître les actions hâtives. O.K. Donc, on parle de la moyenne et donc on demande 100 % des allocations dans... pour les cimentiers, mais c'est basé 100 % d'allocations jusqu'à la moyenne de la performance des cimentiers.

**Mme Beauchamp:** Ou la moyenne des plus performants.

**M. Boucher (Pierre):** Bien, en fait, ça, c'est...

**Mme Beauchamp:** Parce que c'est une... c'est... ce n'est pas la moyenne de l'industrie, c'est: On prend les plus performants et là on fait une moyenne des plus performants...

**M. Boucher (Pierre):** C'est une façon de le faire...

**Mme Beauchamp:** ...et ça devient le «benchmarking», enfin.

**M. Boucher (Pierre):** ...ça, on pourrait en discuter plus en détail.

**La Présidente (Mme Doyer):** Donc, le temps... le temps est terminé presque, 10 secondes.

**M. Boucher (Pierre):** Vous parlez des empêchements. Par exemple, moi, je siège à la Commission canadienne des codes du bâtiment et aussi la prévention incendie. Il y a plusieurs choses qu'on peut faire au point

de vue des codes du bâtiment pour améliorer l'utilisation du béton. On a du nouveau type de béton, du béton... du ciment Portland, là, au calcaire, qui pourra réduire immédiatement de 10 % les émissions de gaz à effet de serre.

Mais ça prend des années pour changer des codes et normes, madame. Ça prend des années. Ce sont tous des empêchements. Les permis trop onéreux de l'environnemental, des approches archaïques environnementales font en sorte que ça décourage souvent les gens d'y accéder. Et c'est la raison pour laquelle on doit travailler ensemble pour faciliter l'obtention de ces permis-là, parce que ces genres de permis là, ce n'est pas une nouveauté québécoise, ça se donne à travers le monde. Mais il semble qu'on doit ensemble s'ajuster aux nouvelles façons de faire et donc enlever ensemble des barrières qui pourraient nous empêcher d'avoir des objectifs communs de réduire les gaz à effet de serre. C'est plutôt ça dont on parle.

• (16 h 50) •

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Alors, on va passer à l'opposition officielle, et vous allez me permettre à titre de présidente de poser une question. Je vais essayer de faire vite parce que je trouve que la présentation de ces messieurs est intéressante et, pour une députée de région forestière, de comté forestier, vous m'avez... on a beaucoup d'inconvénients environnementaux.

Par exemple, au niveau de la loi n° 57, on avait reçu les représentants de l'Association des producteurs de copeaux, et vous avez parlé... qui ont... C'est devenu un inconvénient environnemental plus que jamais parce que les débouchés sont moindres, dû à la crise forestière. Et il y a aussi... vous avez parlé de biomasse et vous avez dit: Tout ce qui peut être enfoui peut... «Tout ce qui est enfoui peut être valorisé.»

Alors, moi, je voulais savoir: C'est quoi, les composantes par rapport aux cimenteries, de matériaux qui pourraient être, comment je dirais ça, utilisés par vous et valorisés à quelque part?

Parce qu'il y a ce qu'on peut valoriser au niveau des matières issues des résidus forestiers quels qu'ils soient, bûchettes énergétiques, etc. Ça, ça va, on le comprend. Mais, vous, j'aimerais ça... Quels sont les matériaux que vous pourriez utiliser à bon escient, là, pour nous aider à...

**M. Boucher (Pierre):** Oui. Mais là je peux en nommer quelques-uns, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui.

**M. Boucher (Pierre):** Seulement les pneus usés, les pneus usés produisent 20 % moins de CO<sub>2</sub> qu'une tonne de charbon, puis ça produit la même énergie; les huiles usées; les solvants récupérés; les bardeaux d'asphalte, madame, les bardeaux d'asphalte, c'est de l'énergie. Pourquoi sont-ils entreposés en quelque part au Québec sans être utilisés? Aucune raison. L'eau contenant des hydrocarbures; les schistes bitumineux, les plastiques. Les plastiques qu'on ne peut pas recycler, c'est une quantité d'énergie phénoménale, vous les enfouissez présentement. Du type renouvelable: les résidus fibreux de l'industrie du bois très certainement; la farine de viande et d'os, un des matériaux le plus utilisé en Europe; les déchets municipaux solides; le papier d'emballage postconsommation; des poteaux; et les résidus du bois de l'exploitation forestière. Certainement les boues usées des usines d'épuration aussi, c'est utilisé, mais on ne l'utilise pas, madame.

Premièrement, il n'y a pas de réglementation qui peuvent l'encadrer et favoriser l'utilisation, et je dois dire: Non seulement favoriser l'utilisation mais l'utilisation économique par les cimentiers. On compétitionne tout le temps avec la source d'énergie de base qui est le charbon, qui est beaucoup moins onéreux que n'importe quel type d'énergie. Dans les cimenteries, 40 % du coût d'une opération de cimenterie, c'est de l'énergie, c'est de l'énergie.

Donc, si, au Québec, on est capables d'avoir la mainmise sur l'ensemble de vos filières énergétiques, vous en avez plusieurs, là. Mais, le solaire, là, c'est quelque chose, si vous voulez des capteurs solaires sur des bâtiments, mettez donc des toits en béton. Si vous voulez avoir des toits verts, mettez des toits en béton, pas en bois. Et si vous avez des...

Donc, il y a plusieurs débouchés, il y en a plusieurs solutions à apporter, mais on a besoin de votre aide. Si vous nous aidez pas, si vous n'avez pas des mesures d'accompagnement, des réglementations d'accompagnement, on ne pourra pas réussir ensemble ce qu'on doit réussir. Et ce que dont on vous parle, ce n'est pas une première québécoise et canadienne, ça se fait ailleurs, mais il s'agit de rapidement implanter ces nouvelles façons de faire ici, au Québec.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, M. Boucher. Je vais passer la parole à mon collègue. Dans le fond, l'idée, c'est le bon matériau au bon endroit pour le bon usage et ne pas gaspiller. Voilà! M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Bien, merci, Mme la Présidente, et bienvenue à nos invités.

Écoutez, avec votre dernière intervention, vous me permettez de rappeler que nous attendons toujours la politique québécoise de gestion des matières résiduelles, et un des... et le... cette commission-ci avait, il y a près de deux ans, déposé un rapport unanime de l'ensemble des groupes parlementaires qui notamment fixait, demandait justement un objectif de zéro enfouissement. Donc, on attend impatiemment les orientations du gouvernement pour donner suite à cet objectif-là. Je...

Par rapport à ce que vous disiez, parce que, dans ma vie antérieure, j'ai justement travaillé sur un projet, je travaillais dans le domaine de l'environnement, particulièrement la valorisation des boues des stations d'épuration, et j'ai... j'avais évalué différentes technologies d'assèchement des boues pour pouvoir arriver à un gain calorifique, là, suffisant pour une cimenterie. Et puis on n'y arrivait pas vraiment, pas en tout cas de façon tout à fait... bien avec un retour sur l'investissement suffisant... suffisamment court pour justifier l'investissement, parce que c'est quand même des investissements relativement importants.

Alors, si on prend juste cet exemple bien spécifique que vous avez mentionné d'ailleurs, qu'est-ce qu'il faudrait faire, au Québec, pour valoriser les boues des stations d'épuration? Qu'est-ce qui... qu'est-ce qu'il vous manque pour que ça devienne faisable économiquement, cette affaire-là?

**M. Pigeon (Claude):** Nous avons déjà les boues, c'est déjà commencé en cimenteries, des boues séchées, évidemment séchées, parce que, si l'objectif est de faire brûler de l'eau, on ne gagne pas grand-chose en termes d'énergie dans une cimenterie. Mais c'est déjà une matière

qui est utilisée. Ça pourrait être fait à plus grande échelle encore; la question est de les traiter pour les rendre intéressantes pour fins de valorisation énergétique.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Pierre):** Ce que je voulais dire effectivement... Là, mon collègue... On parle de volume. On est sérieux puis on en veut beaucoup, mais ils doivent être traités au préalable. C'est sûr que ça se fait... ça se fait dans plusieurs pays en Europe, mais on doit... les gouvernements doivent clairement indiquer que les usines d'épuration, nous connaissons tous qui sont les propriétaires, vont prendre des décisions. Qu'est-ce qu'on fait avec les boues? Est-ce qu'on les enfouit ou on les valorise? Donc, c'est une décision qui est à la fois... qui demande des règlements d'accompagnement pour faire en sorte aussi que son utilisation dans les cimenteries... Puis on n'est pas un incinérateur, là, on fait un produit à valeur ajoutée, puis on chauffe à 1 500 °C. Ça fait en sorte qu'on va pouvoir réduire nos gaz à effet de serre.

Donc, ça prend des mesures d'accompagnement, puis c'est sûr que ça prend des investissements. Peut-être le Fonds vert serait une bonne... on pourrait utiliser les fonds du Fonds vert pour ces fins-là, pour valoriser l'ensemble de nos énergies, souvent qui sont enfouies dans le sol.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Pigeon.

**M. Pigeon (Claude):** Un court complément d'information. Il faut comprendre aussi que les boues usées, même séchées, n'ont pas la même valeur calorifique que d'autres combustibles. Donc, il faut les intégrer en dosant bien à d'autres combustibles qui ont la valeur calorifique qui nous permet d'atteindre les températures qu'on sèche. Et pour ce combustible-là, comme bien d'autres combustibles alternatifs, il faut toujours se rappeler qu'en cimenterie tout ce qui entre dans le four finit dans le produit, dans le ciment. Donc, on n'a pas de matières résiduelles, il n'y a pas de cendres ou d'autres matières qui résultent de la combustion. Tout ce qui va entrer là-dedans va cuire et va être intégré au clinker qui, une fois broyé, devient du ciment.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Merci. Vous parlez aussi de l'augmentation de l'emploi de ciment mélangé des substituts au ciment. Il s'agit d'ajout de matières résiduelles provenant de d'autres secteurs industriels et qui ont des propriétés cimentaires.

Donc, vous parlez de résidus. Est-ce que vous parlez, dans le fond, de ciment concassé, récupéré de béton ou vous parlez de résidus industriels qui peuvent être intégrés? Et pourquoi est-ce que ces matériaux-là, vous dites qu'ils sont peu disponibles au Québec, contrairement à d'autres régions du pays, comment ça se fait?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Pigeon.

**M. Pigeon (Claude):** On parle de matières résiduelles, comme par exemple les cendres volantes qui résultent de la combustion du charbon, qui est fortement

utilisé dans d'autres secteurs industriels, par exemple les centrales thermiques qui produisent l'électricité. On parle des laitiers de haut fourneau, qui sont des résidus industriels qui résultent de la production d'acier. On parle de... voyons, j'en oublie, c'est quoi, le troisième?

**Une voix:** ...

**M. Pigeon (Claude):** La fumée de silice. Donc, ce sont tous des résidus de d'autres procédés industriels qui ont des propriétés cimentaires et qui, une fois intégrés au ciment que l'on produit dans nos usines, permet de réduire le volume de ciment qu'on produit.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Lorsque...

**Une voix:** ...

**M. Pigeon (Claude):** Mes excuses, mais il y a le deuxième volet de votre question: Pourquoi est-ce que c'est difficile d'y avoir accès au Québec? Bien, simplement parce qu'il n'y a pas d'aciérie au Québec, ou à peu près pas. Il n'y a pas de résidus de combustion de charbon au Québec. Donc, tout ce qui reste, c'est la fumée de silice finalement, en petite quantité. Ce qui veut dire qu'à chaque fois qu'on en intègre, on doit l'importer d'ailleurs et en assumer les coûts du transport aussi.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Vous mentionnez que l'utilisation de combustibles de remplacement, les biocombustibles, a triplé depuis 1990, puis ça comble maintenant 25 % de vos besoins en énergie. Qu'est-ce que c'est que vous utilisez? Vous avez mentionné... Bon. Les pneus, pendant un bout de temps, ça a été sûrement une bonne affaire. Et qu'est-ce qui reste qui comble ce 25 %?

**M. Pigeon (Claude):** Il y a, par exemple, de la biomasse telle que les boues usées, dont on vous parlait tantôt, telle que les poteaux de téléphone ou les poteaux d'électricité, les... Voyons, comment on appelle ça? Les pneus, on l'a dit...

**M. Boucher (Pierre):** Les matériaux...

● (17 heures) ●

**M. Pigeon (Claude):** C'est ça. Les matériaux de construction tels que... et qu'on pourrait utiliser à plus grande échelle tels que des bardeaux d'asphalte usés que l'on conditionne.

Il y en a plusieurs autres, mais le potentiel réside beaucoup plus dans ce auquel on voudrait avoir accès pour augmenter notre pourcentage de substitution. Actuellement, on est à 26 %, mais on vise 50 % si l'accès à ces matières et aux permis qui nous autoriseraient à le faire était plus facile.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, M. Pigeon? Excusez, M. Boucher.

**M. Boucher (Pierre):** Il est certain qu'au Québec, là, on est chef de file en Amérique du Nord, l'utilisation

jusqu'à 25 %. Il faut le souligner. Donc, on peut faire beaucoup plus, là. Les fonctionnaires, le ministère de l'Environnement sont à l'avant-garde de tout ça. Sauf, ce qui est important, c'est maintenant augmenter cette utilisation-là puis augmenter de façon économique pour qu'il nous soit livré de façon économique. On ne peut pas aller chercher de la foresterie et des matériaux de résidus de forêt en forêt; ça coûterait beaucoup trop cher. Ça va coûter plus cher que le charbon.

Donc, dans un objectif de réduction des gaz à effet de serre, il faut absolument que le ministère, le gouvernement nous accompagne dans l'ensemble de cette démarche-là pour trouver les sources d'énergie qui sont... qui ont une faible teneur en CO<sub>2</sub>. C'est ça qui est le défi, là, qui reste à faire.

**M. Pigeon (Claude):** Et il y a, si je peux me permettre...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, M. Pigeon.

**M. Pigeon (Claude):** ...principalement trois matériaux que l'on vise plus spécifiquement, qui sont les bardeaux d'asphalte usés, qu'on pourrait utiliser à grande échelle, qui ont un gros potentiel énergétique; les plastiques non codés, qui ne sont pas recyclables, qui finissent à l'enfouissement, comme on l'a dit tantôt; et ce qu'on appelle dans le jargon le «fluff» automobile, qui est en fait tout ce qui est non ferreux et qui résulte du recyclage d'une automobile, là, les sièges, les tapis, le capitonnage, le tableau de bord, etc., qui a aussi une valeur calorifique très intéressante.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. C'est parce que tous les matériaux dont vous venez de parler ont une mauvaise réputation, c'est-à-dire de créer des problèmes en matière de qualité de l'air. Alors, si on règle le problème des gaz à effet de serre mais qu'on crée un problème de qualité de l'air... Je ne sais pas, à moins que vous... Vous avez peut-être... Vous êtes peut-être en désaccord avec... Je sais que... Il me semble avoir entendu certains organismes, là, qui se préoccupent de qualité de l'air s'opposer assez vigoureusement à l'utilisation du «fluff» automobile. Pour les bardeaux d'asphalte, je n'ai pas de souvenir particulièrement précis, mais est-ce que vous avez... Vous avez sûrement des études qui démontrent que ça ne cause pas un problème en matière de qualité de l'air?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Pierre):** Bien, il est certain, M. le député, là, que l'utilisation en cimenterie des énergies alternatives renouvelables, quelles qu'elles soient du type, seront faites en respectant l'ensemble des normes de qualité de l'air, là, qui sont édictées. Il est certain. Et donc jamais qu'on n'utilise des matériaux qui feraient en sorte qu'on va dépasser, puis être nuisibles à la qualité de l'air. Jamais, jamais qu'on fait ça. Et puis, quand on le suggère, c'est parce qu'on l'a déjà vérifié, que c'est faisable, vous savez?

Donc, c'est de la composition de cet ensemble de ce combustible là, là, qui est important. On ne brûlera

pas juste du bois, juste du papier pour faire une recette. C'est ça qui est difficile, la recette. On brûle une recette, on ne brûle pas nécessairement des matériaux à la pièce, puis on brûle des recettes. Et puis à la cheminée, là, on peut installer à votre bureau, si vous voulez, là, l'ensemble de toutes les émanations qui peut arriver, puis si vous pensez que l'alarme sonne, là, pesez sur le piton puis ça va arrêter.

C'est ce qu'on fait. Vous pouvez le faire si vous voulez. Les normes sont là. C'est très transparent. On ne fait pas 2,5 milliards de ciment dans le monde sans avoir des normes, des contrôles; c'est impossible.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Pigeon.

**M. Pigeon (Claude):** En fait, la crainte que vous exprimez pourrait être légitime si on pensait utiliser ces combustibles-là pour chauffer la chaudière d'un atelier mécanique ou d'une serre à tomates, mais on parle ici d'un four dans une cimenterie, où le temps de résidence de tout ce qui entre dans le four est extrêmement long, à des températures de l'ordre de 1 600 °C, avec un temps de résidence d'à peu près une heure. Alors, la problématique est complètement différente. C'est pour ça que c'est facile pour nous de faire la démonstration qu'il n'y a aucun problème au niveau des émissions.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, je vais donner la parole à M. le député de Berthier. Il reste 4 min 30 s.

**M. Villeneuve:** Merci, Mme la Présidente. Tantôt, vous avez dit qu'il y a 7,5 % de «clinker», si je peux dire ça comme ça, de ciment qui entre au Québec et provenant principalement d'Asie, versus ce qui se fait ici en termes, là, d'émission de gaz à effet de serre lorsqu'on produit du ciment et versus le produit qui rentre ici qui vient d'Asie. Donc, on peut qualifier de plus vert que celui qui est produit ici ou de moins vert et c'est quoi, les proportions, là, par rapport aux différences qu'on peut retrouver? Et en termes de marché aussi, est-ce qu'on peut parler, d'une certaine façon, d'une concrétisation de la délocalisation d'une certaine façon, parce qu'à ce moment-là, c'est un peu ça qu'on voit poindre à l'horizon? Donc, si le marché ici n'est pas concurrentiel, évidemment, les marchés extérieurs vont envahir le marché intérieur. Alors, j'aimerais savoir ce que...

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Pierre):** Mais il est certain que l'importation se fait, se fait surtout, ces temps-ci, beaucoup en Colombie-Britannique à cause de la taxe sur le carbone, où on a vu une augmentation phénoménale de l'importation de ciment depuis la Corée. Il y a de l'importation qui se fait ici, au Québec.

La délocalisation, si je peux me permettre, la délocalisation, là, on produit 2,5 milliards de tonnes de ciment dans le monde. On en produira, d'ici 2040, 5 milliards de tonnes. 5 milliards de tonnes, c'est beaucoup de béton, ça, et parce qu'il y a un besoin. La délocalisation... C'est un produit tellement stratégique que vous ne pouvez pas vous permettre de ne pas en avoir.

C'est la question de délocalisation des grandes décisions sont prises, là. Où doit-on investir? Disons que les gens investissent où le besoin se trouve, les grandes cimenteries: certainement en Asie, certainement en Afrique

du Nord, dans l'Afrique dans l'ensemble. On ne partira pas demain matin, mais est-ce qu'on va en construire plus si ce n'est pas une terre d'accueil intéressante? Certainement pas. Mais le défi, là, c'est un défi, c'est un défi de CO<sub>2</sub>, c'est global. Donc, vous êtes beaucoup mieux de le produire ici que de l'importer puis qu'un bateau produise des CO<sub>2</sub>. On ne se lancera pas de fleurs, là, si on fait ça. Effectivement, vos actions, nos actions communes vont faire en sorte qu'on va augmenter le CO<sub>2</sub> dans le monde puis peut-être on va le réduire au Québec.

Donc, ça n'a pas de commune mesure... Ce n'est pas vraiment logique. Donc, le ciment est produit le plus fort possible de ses marchés et le béton encore plus proche, parce que le béton a une durée de vie utile d'une heure et demie. Donc, il s'agit que tout le monde ait son approvisionnement de ciment très proche.

Regardez le Venezuela, c'est tellement stratégique qu'ils ont nationalisé le ciment. Allez aux Indes. Vous ne pouvez pas exporter du ciment des Indes, là; ils veulent l'avoir pour eux. Donc, il y a plusieurs contraintes aussi où, bien au contraire, les pays disent que le ciment et le béton est tellement important qu'on veut l'avoir chez nous. Ils n'ont pas le réflexe de faire des mesures qui feraient en sorte qui... défavoriser l'installation d'une cimenterie dans une quelconque région, bien au contraire.

Mais, encore là, il faut adapter des réglementations sur le changement climatique si on veut ensemble rencontrer nos objectifs avec des mesures d'accompagnement qui vont faciliter l'utilisation des énergies alternatives et renouvelables dans les cimenteries. C'est ce qu'on doit faire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, M. Pigeon, brièvement, parce qu'il reste seulement une minute.

**M. Pigeon (Claude):** D'un point de vue de gaz à effet de serre, le ciment importé a probablement une empreinte qui est assez proche de celle qu'on a au Québec. D'un point de vue des émissions atmosphériques, là ça peut être d'autre chose.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ça va pour tout le monde. Alors, je vous remercie beaucoup de votre collaboration. Merci de votre présentation, M. Boucher, M. Pigeon. Je pense que ça va être intéressant pour la suite des choses pour les travaux de la commission. Merci.

Je vais suspendre quelques instants pour permettre au gens de Vivre en ville de s'installer.

*(Suspension de la séance à 17 h 8)*

*(Reprise à 17 h 10)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, M. Turgeon et M. Savard, bienvenue. Alors, la parole est à vous pour 10 minutes. Peut-être vous présenter, d'entrée de jeu.

### Vivre en ville

**M. Turgeon (Alexandre):** Oui. Bonjour. Je suis Alexandre Turgeon. Je suis président exécutif de l'organisme Vivre en ville. Je suis accompagné par le directeur général, M. Christian Savard, directeur de notre organisme.

D'abord, remercier d'avoir accepté de nous recevoir et de nous entendre à cette présente commission parlementaire sur un sujet qui nous interpelle et nous préoccupe grandement chez Vivre en ville depuis notre fondation, il y a maintenant 15 ans.

Vivre en ville, comme son nom ne le dit pas, c'est un organisme qui travaille sur la promotion des principes des collectivités viables, et c'est un organisme qui se spécialise et qui a 25 professionnels qui travaillent moitié-moitié dans le secteur de l'efficacité énergétique et dans le secteur de l'aménagement du territoire et des transports.

Je vais laisser la parole à Christian, qui va vous présenter sommairement les grandes lignes de notre mémoire, pour revenir, en deuxième partie, sur quelques grandes lignes sur lesquelles on veut sensibiliser la présente commission parlementaire.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Savard.

**M. Savard (Christian):** Bien, merci à tout le monde. Donc, d'entrée de jeu, en ce qui concerne la question principale de la consultation d'aujourd'hui, c'est-à-dire quelle cible pour le Québec, Vivre en ville s'appuie sur le consensus scientifique international, sur la société civile québécoise pour recommander au gouvernement d'adopter, pour 2020, une cible de réduction des émissions de GES de 25 % en dessous du niveau d'émissions de 1990.

Donc, nous, comme le disait mon collègue, on s'occupe essentiellement des questions d'aménagement du territoire, efficacité énergétique, transport. Le cœur de notre réflexion, le cœur de notre mémoire que nous avons déposé, repose sur le postulat que le type de développement urbain qu'on a au Québec depuis 50... depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, donc depuis plus de 50 ans, brise tous les efforts et les actions qu'on pourrait faire pour faire notre part dans la réduction des gaz à effet de serre.

M. Turgeon va pouvoir un peu vous parler du cercle vicieux de notre dépendance à l'automobile. Selon nous, ce cercle vicieux là peut être brisé par deux grandes actions, deux grandes orientations: d'abord, il faut arrêter le laisser-faire en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme par la mise en place des principes des collectivités compactes qui vont favoriser les transports collectifs et actifs; et le deuxième grand axe est un investissement massif dans le développement du transport collectif.

On vous l'a sûrement répété beaucoup dans les derniers jours, on n'aura pas le choix, on ne pourra pas avoir le luxe de ne pas s'occuper du secteur des transports, même si, à première vue, il semble plus difficile. En fait, vouloir réduire les émissions de GES du Québec sans maîtriser celles du... sans maîtriser celles du transport — excusez-moi — c'est tenter de remplir une baignoire dont le bouchon est absent. Donc, je repasse la parole à M. Turgeon.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Turgeon.

**M. Turgeon (Alexandre):** L'objectif principal, quand on a lu le document de consultation, c'est de revenir ici pour redire ce qu'on a déjà dit dans le passé, notamment dans le cadre de groupes de travail sur les changements climatiques en 1999-2000, qui est à l'effet que d'avoir une approche de réduction des gaz à effet de serre qui soit un peu obnubilée autour de la notion du coût à la tonne de CO<sub>2</sub> réduit, c'est une mauvaise approche.

Les changements climatiques, on a beau, comme société... Même, je dirais même, les environmentalistes au Québec n'ont pas assez peur des changements climatiques, c'est vous dire l'effort de sensibilisation qu'il va falloir faire. Ça a beau être un grand défi, un grand enjeu, il faut qu'on arrive à mettre en place une approche où on privilégie les mesures les plus rentables selon une approche coût-bénéfice.

Et ça, ça veut dire quoi? Ça veut dire notamment faire des choix qui... oui, le document de consultation l'illustre très bien, c'est cher à la tonne réduite, des investissements dans le transport en commun, mais c'est des investissements que, somme toute, dans une analyse coût-bénéfice, comme société, on se dirait: Il faut les faire, indépendamment de la question des changements climatiques. Donc, à ce moment-là, ça devient, à notre avis, les choix de société et d'investissement qu'on doit privilégier en priorité, bien plus que dans un rapport de coûts à la tonne réduits.

L'autre chose qu'on veut répéter à cette commission-là, c'est qu'on ne pourra pas atteindre, dans l'horizon de 2050, des réductions de 80 % des émissions de GES qui sont recommandées et demandées par le GIEC par rapport à notre niveau de 1990 sans revoir notre mode d'occupation du territoire qu'on pratique depuis 60 ans, qui est un modèle d'occupation du territoire qui tourne autour de la... qui entraîne une dépendance à l'automobile, qui repose sur la nécessité pour à peu près tous nos déplacements comme individus... qui repose autour de la nécessité d'avoir des voitures. Et ça, notre mémoire l'expose en long et en large, c'est extrêmement coûteux pour notre société.

Le choix tout à l'automobile, qui nous entraîne une forte dépendance au pétrole... Une parenthèse sur le document de consultation qui table beaucoup sur le fait que notre électricité provient, à 95 %, d'énergie renouvelable. Ce que le document de consultation ne dit pas, c'est que, l'électricité, c'est seulement 40 % de notre consommation d'énergie au Québec, qu'on a une grande dépendance aux produits pétroliers puis que cette grande dépendance aux produits pétroliers là, là où elle est particulièrement problématique, c'est dans le secteur des transports. Alors, il faut qu'on arrive à renverser ça, et ce n'est pas facile.

Notre travail, nous... à nous, comme organisation, ça consiste à faire des conférences, des formations auprès des acteurs québécois, des élus québécois, des professionnels dans les municipalités et les professionnels de l'urbanisme pour leur rappeler que la vie, le mode d'occupation du territoire qu'on connaît aujourd'hui...

J'ai grandi dans un bungalow tout ce qui a de plus typique, un semi-détaché préfabriqué en usine, trois chambres à coucher, le plus typique du bungalow que vous pouvez connaître, j'ai grandi dans ça. J'aspirais, quand j'avais 14, 15 ans, à aller vivre dans un «split-level» sur le bord du golf à La Prairie puis avoir une Honda Civic «hatchback». Je pense que je suis un produit québécois typique: j'aspirais aux mêmes choses, en matière de mode de transport et en termes de mode d'habitation, que n'importe quel Québécois. Pourquoi? Parce qu'on est nés et on a l'impression que c'est la façon et que c'est la seule façon d'occuper et d'habiter, c'est ça qui est notre seule alternative.

Alors qu'avant 1950 on a tendance à oublier qu'on vivait sans automobile, au Québec comme ailleurs dans le monde. Dans la première partie du XXe siècle, les quartiers qui, à notre avis, sont les plus viables, les plus

proches des principes des collectivités viables, c'est les quartiers qui ont été développés dans la première partie du XXe siècle. Ce sont tous des quartiers qui ont été développés, que ce soit le... tout le centre de Montréal jusque dans Rosemont, à Trois-Rivières, à Gatineau, à Sherbrooke, à Québec, ce sont tous des quartiers qui se sont développés autour des tramways, qui ont une forte densité, environ 100 logements à l'hectare. Puis on s'entend-u que, dans Montcalm, quand on parle de densité, c'est quand même raisonnable, là, c'est des triplex, il y a beaucoup d'arbres. 100 logements à l'hectare, des milieux mixtes, donc avec des services de proximité où les gens sont capables de faire un grand nombre d'activités à pied, des quartiers qui étaient orientés autour du transport en commun. Vous avez tous entendu parler des TOD, des «transit-oriented development», bien c'est un langage qu'on utilise beaucoup depuis... en termes d'urbanisme, depuis 10 ans, mais c'était comme ça qu'on développait notre territoire.

Alors que, depuis 60 ans, le maître à penser en matière d'urbanisme, même si, depuis 20 ans, il y a des gens qui disent à travers le monde qu'il faut renverser cette tendance-là, on a pratiqué une grande ségrégation des fonctions. On met le résidentiel à un... dans un quartier, on met les fonctions commerciales ailleurs, on met les fonctions de bureau dans un autre endroit. Alors ça, c'est des pratiques qui nous viennent de l'urbanisme moderne, autour d'un réseau autoroutier, qui fait en sorte que pour le moindre déplacement, il faut utiliser son automobile.

À Québec, 75 % de la population doit prendre l'automobile pour tous ses transports. Dans... ou plutôt, 75 % de leurs déplacements, ils doivent le faire systématiquement en automobile.

Alors, ça montre à quel point on a un défi, on a une côte à remonter. Et comme société qui ne produit pas de pétrole, qui ne produit pas d'automobile, c'est extrêmement rentable pour nous de le faire. Le scénario de base, d'autres groupes ont dû vous le dire, basé sur un scénario que je dirais très optimiste où on prévoit un baril du pétrole à 60 \$ le baril en 2015, je pense que... d'autres groupes ont dû vous dire que c'est plus... d'autres groupes économiques ou spécialistes de l'énergie, notamment le département américain de l'énergie prévoit plus des scénarios à 115 \$, 120 \$ le baril d'ici 2015, que je considère également comme des scénarios optimistes.

Donc, plus le baril de pétrole va être cher, plus comme... on va être, excusez-moi l'expression, dans la merde comme société. Est-ce que j'ai besoin de vous rappeler que 10 \$ le baril d'écart, ce qu'on a connu il y a à peu près... depuis deux mois, ça représente 1 650 000 000 \$ sur une base annuelle que, les Québécois, on sort de notre poche pour envoyer à l'étranger parce qu'on n'en produit pas, de pétrole. À chaque fois que le baril de pétrole augmente de 1 \$, c'est 165 millions qu'on envoie à l'extérieur. Alors, imaginez, ça nous a coûté cher à la société québécoise avec un baril de pétrole à 150 \$ le baril l'année passée.

Alors, c'est pour ça qu'il y a urgence de revenir à ce que d'autres réussissent à faire ailleurs dans le monde et à réinventer des formes urbaines qui répondent plus à une vraie qualité de vie. Pas créer des milieux de vie où les autos sont heureuses, mais où les gens sont heureux.

● (17 h 20) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** En conclusion, M. Turgeon.

**M. Turgeon (Alexandre):** En conclusion, en 30 secondes. À revenir à des formes plus mixtes d'aménagement du territoire orientées autour des transports en commun, mais aussi des milieux de vie où les gens seraient capables de maximiser les déplacements à pied. Et pour ce faire, bien on ne pense pas que les municipalités vont y arriver toutes seules. Il va falloir qu'à un moment donné qu'on dise... qu'on sonne la fin de la récréation. On ne pourra pas se permettre d'avoir un plan d'action qui ne dicte pas certaines... arrêter certaines façons de faire en matière d'aménagement du territoire et en matière de transport, sinon on n'atteindra pas nos objectifs.

Vivre en ville, en conclusion, on a été solidaires du gouvernement du Québec en 2005 quand il a été le temps de demander de l'argent au gouvernement fédéral pour la lutte aux changements climatiques. On a été solidaires du gouvernement du Québec quand il a lancé son plan d'action en juin 2006, malgré le fait que, pour nous, il y avait des lacunes parce qu'il n'y avait rien en matière d'aménagement du territoire. Cette fois-ci, il y a une petite phrase sur la notion de «smart growth», mais c'est une toute petite phrase qui est dans le document de référence. À notre avis, il faut que dorénavant on soit collectivement solidaires du peuple québécois et des générations futures puis qu'on fasse le choix de rapidement renverser les tendances en matière d'aménagement du territoire et, pour nous, c'est fondamental. Sans action en aménagement du territoire, on n'y arrivera pas, à avoir une vraie stratégie au niveau des changements climatiques, puis on risque d'en payer le prix chèrement dans d'autres secteurs.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Turgeon. Alors, Mme la ministre, à vous la parole.

**Mme Beauchamp:** Oui, merci beaucoup, parce que votre éclairage est d'autant important qu'on parle de transport, mais vous êtes sûrement les intervenants auprès de cette consultation par la qualité indéniante de votre mémoire, où vous apportez l'éclairage le plus important entre le lien entre le transport et la question de l'aménagement des territoires, de nos villages, de nos villes, de nos quartiers. Et c'est donc un éclairage qui est très important.

Ma première question va être très ouverte. Dans votre mémoire que je trouve d'une grande qualité, c'est, pardonnez-moi, c'est vous... Et j'oublie votre nom, je suis désolée... Non, pas M. Turgeon.

**La Présidente (Mme Doyer):** Savard.

**Mme Beauchamp:** Savard. Merci. Donc, c'est M. Savard qui disait qu'en annexe vous nous présentez le cercle vicieux de l'automobile, mais vous présentez aussi le cercle vertueux du développement durable viable. Et je voudrais qu'on prenne le temps parce que c'est l'éclairage le plus important dont on a besoin dans cette commission. Je ne sais pas si vous pouvez rapidement mais nous décrire ce que vous décrivez comme le cercle vertueux qui, j'imagine, va nous donner les conditions essentielles pour qu'on réalise cet enjeu d'aménagement du territoire.

Je le dis dans un contexte où il faut le répéter. Certains intervenants sont venus nous dire, hein, qu'il y a des États voisins... On prend souvent l'exemple de l'Ontario, où leur cible de moins 15 % avec l'année de référence

1990, on le sait que ça passe essentiellement par la fermeture de centrales au charbon. Puis donc on sait que nous, avec la proposition que vous nous faites d'avoir une cible à moins 25 %, on sait que, nous, le défi qu'on a, c'est cette question d'aménagement du territoire, mais que ça entraîne carrément le changement de culture. Puis je vous dirais, là, à la fin, le vrai défi qu'on a, c'est le changement de comportement chez bon nombre de nos concitoyens, parce qu'en plus c'est le transport des personnes qui est une cause vraiment importante des émissions de GES.

Donc, toute cette notion, qui, moi, m'interpelle, d'aménagement du territoire mais de changement de comportement, je voudrais que vous nous fassiez votre lecture du cercle vertueux avec qu'est-ce que, selon vous, donc il faut... Qu'est-ce que ça comprend, le cercle vertueux du développement urbain viable, selon vous?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Savard.

**M. Turgeon (Alexandre):** Je vais laisser Christian répondre sur le cercle vertueux puis je vais revenir sur le changement de comportement, comment on peut y arriver.

Mais j'en profite, à la suite de votre commentaire, pour, moi, remercier les membres de l'équipe de Vivre en ville qui sont tous derrière, ceux qui ont participé à la rédaction de... Moi, personnellement, quand j'ai vu le mémoire, j'étais très satisfait puis je tiens à les remercier également comme administrateur de l'organisation.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Turgeon. Oui, Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Je veux juste faire le commentaire, Mme la Présidente, parce que je n'ai pas assez insisté. Je l'ai dit trop rapidement, mais il faut le dire: C'est vraiment un mémoire très, très, très complet. Puis je ne le dis pas pour être racoleuse, vous savez. Vous ne seriez pas là, je le dirais, là, c'est indéniable, à sa face même, à sa lecture. Oui, bonne présentation aussi. Donc, c'est d'autant plus important de vous écouter, ça fait que la parole est à vous, M. Savard.

**M. Savard (Christian):** Donc, en fait, le cercle vertueux est le pendant du cercle vicieux, qui a fait en sorte que nos villes sont devenues de moins en moins intéressantes, particulièrement pour le piéton et particulièrement pour les transports collectifs. On s'est mis à aménager nos villes avec souvent en se basant uniquement sur rendre l'auto heureuse, comme on le disait, ce qui a fait en sorte que les commerces de proximité se sont mis à fermer, parce que les commerces axés sur l'automobile sont devenus plus concurrentiels, avaient des grandes surfaces. On a construit des autoroutes pour avoir accès à ces quartiers-là souvent peu viables, à ces commerces-là peu viables. Donc, la solution pour comment briser ce cercle vicieux là, bien c'est de renverser la tendance, avec le même type de solution mais à l'inverse.

Donc, il va falloir mettre en place une série de mesures, particulièrement en aménagement du territoire et en transport, qui vont venir faire en sorte de revitaliser nos quartiers, revitaliser particulièrement nos couronnes de première banlieue qui sont parfois déclinantes, il va falloir également faire en sorte de stopper l'étalement urbain. On ne peut pas toujours construire plus loin, toujours

aller plus loin. La seule chose que ça fait, c'est que tous nos objectifs de favoriser le transport en commun sont toujours minés par ce type d'aménagement là. Donc, il va falloir également resserrer les périmètres urbains afin d'arrêter le transport en commun.

Et là-dessus le gouvernement du Québec, à travers ses orientations gouvernementales en matière d'aménagement, a une grande responsabilité, va devoir maintenant faire appliquer ces orientations-là. Il y a beaucoup de vertus au MAMROT, il y a beaucoup de vertus dans les orientations, mais il n'y a aucun contrôle, il n'y a aucune coercition. Les municipalités font ce qu'elles veulent. Donc, on va commencer par cette section-là où est-ce qu'on vient faire en sorte de créer des quartiers plus denses, des quartiers plus mixtes. Voilà la première condition.

La deuxième condition, il y a beaucoup de déplacements qui devront être remplacés. Si on veut faire en sorte que les gens, que le taux de motorisation baisse, il va falloir commencer par s'attaquer à la deuxième voiture et éventuellement à l'ensemble des voitures. Et ça, il va falloir offrir une excellente desserte de transport en commun, transport en commun où est-ce qu'on a pris énormément de retard au Québec. On commence tranquillement à rattraper ce retard-là, mais il va falloir doubler les investissements facilement dans le transport en commun si on veut faire en sorte que les gens aient des alternatives.

En faisant ça de cette manière-là, on va réduire le taux de motorisation, on va réduire le nombre de déplacements et le kilométrage parcouru, ce qui va faire en sorte que le mode de vie plus viable, le développement urbain viable va avoir de la place pour respirer. On va pouvoir commencer à prendre des autoroutes en milieu urbain et les transformer en boulevards urbains, des milieux de vie qui sont encore une fois plus adaptés aux piétons. Donc, avec ces deux mesures-là, on va pouvoir renverser la tendance du tout-à-l'auto pour aller vers une tendance vers la marche et vers le transport collectif et vers un aménagement urbain plus dense.

Je ne sais pas si, Alexandre, tu veux compléter avec... Mais c'est vraiment: il faut inverser avec ces deux axes-là.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Turgeon.

**M. Turgeon (Alexandre):** Oui. Je vais faire quelque chose que je n'ai jamais fait en commission parlementaire dans le passé, mais sur la question de changement de comportement. On pense que c'est principalement sur ceux qui agissent sur l'offre en matière de transport et en matière de choix d'habitation, de modèle de quartier qu'il faut qu'on travaille les changements de comportement, et non pas sur la demande.

Pourquoi pas sur la demande, c'est-à-dire sur la population? C'est parce que les chiffres montrent déjà que les gens aspirent à autre chose. Daniel Gill, de l'Université de Montréal, à l'École d'urbanisme, dit que le bungalow, la maison individuelle, ça va répondre à un maximum de 30 % des besoins des ménages québécois d'ici 10 ans, sans tenir compte des impacts du «peak» pétrolier et des potentielles augmentations du prix de l'essence, alors que massivement c'est de la maison unifamiliale qu'on offre.

Et la preuve de ça, c'est quand on regarde les prix dans les quartiers centraux. Pourquoi les gens sont prêts à payer 350 000 \$ pour un sept et demie mal isolé, mal insonorisé? Ça semble que ça ne fait pas de sens.

Pourquoi? C'est parce que les gens cherchent des milieux de vie près des espaces verts, près des transports collectifs, près de leur milieu de travail, près des services de proximité. C'est pour ça... Puis, il y a quatre ans, il y a cinq ans, je disais: Pourquoi les gens sont prêts à payer 150 000 \$ pour ce sept et demie là? En cinq ans, là, le sept et demie en question, là, puis c'était déjà considéré comme exorbitant 150 000 \$, pour la qualité de logement que c'était il y a cinq ans. Aujourd'hui, les gens sont prêts à payer 350 000 \$ pour ça. Il y a déjà une forte demande.

● (17 h 30) ●

Quand la Cité verte va être construite, SSQ Immobilier va pouvoir faire des marges de profit assez grandes par unité. Pourquoi? Parce que c'est un produit différent qui répond à d'autres besoins. Et donc, à notre sens, on ne réussira jamais à rattraper la demande pour cette autre chose.

Combien de jeunes familles qu'on connaît, qui cherchent avec un agent immobilier dans des quartiers centraux pendant un an de temps, puis un moment donné, par dépit, parce qu'ils ne trouvent rien d'abordable, finissent par dire: O.K., je vais aller m'acheter une maison à Lac-Beauport ou à Saint-Augustin. Puis là ils font le mauvais calcul de penser qu'ils vont être capables de se contenter d'une seule voiture, mais pas bien, bien longtemps, ça fait qu'au bout du compte ça finit par leur coûter très cher.

Une voiture, c'est un bon 10 000 \$ par année que ça représente. Deux voitures, c'est 20 000. S'ils avaient mis ce 20 000 \$ là sur une plus grosse hypothèque, ils auraient pu se payer une maison de 150 000 \$ de plus. C'est des calculs que malheureusement on ne fait pas, individuellement, quand on fait nos choix de localisation. Mais c'est pour ça qu'on pense que...

Il faut offrir... travailler sur l'offre, vous le savez. À chaque fois qu'il y a des nouvelles lignes de transport en commun qui sont ouvertes, c'est un succès le lendemain de leur ouverture. On n'a jamais eu de problème à faire de la promotion des modes de transport alternatifs. À Québec, ça fait 10 ans que le RTC dit: Ne faites pas de promotion du transport collectif, on n'est pas capables de répondre à la demande.

Heureusement que, grâce au Plan d'action sur les changements climatiques, les sociétés ont enfin eu un peu d'oxygène pour augmenter cette offre-là, mais je pense qu'il faut vraiment peser sur l'accélérateur. En campagne électorale, M. Charest a dit: Il va falloir des investissements massifs dans le transport collectif. Bien, on les attend, puis on les souhaite, ces investissements-là, parce que c'est les colonnes vertébrales du redéveloppement des villes sur elles-mêmes. Les principes des collectivités viables, on a toujours su rebâtir les villes sur elles-mêmes. Et c'est là-dessus qu'il faut axer. Alors, si...

**La Présidente (Mme Doyer):** Je m'excuse, messieurs...

**M. Turgeon (Alexandre):** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est parce que la ministre a plusieurs questions. J'aimerais ça que vous preniez le mode échange...

**Mme Beauchamp:** Je voulais juste être sûre que vous me laissiez du temps.

**M. Turgeon (Alexandre):** D'accord. Je m'excuse, madame...

**Mme Beauchamp:** C'est bien intéressant, mais...

**M. Turgeon (Alexandre):** Mais si vous permettez, Mme Beauchamp, là, si vous voulez qu'on travaille, comme organisation, à travers le Québec, à sensibiliser les acteurs sur ces autres façons de faire, de leur montrer comment ils font ça, dans le quartier Hammarby à Stockholm, comment ils font ça, dans le quartier Vauban, à Fribourg, en Allemagne, on a besoin d'avoir un pacte avec le gouvernement du Québec, comme le gouvernement en a un avec Solidarité rurale, pour changer des pratiques à l'échelle du Québec en matière d'urbanisme et d'aménagement.

On a des faibles moyens comme organisation, et on n'arrivera pas à changer ces tendances-là sans un appui important et un partenariat avec vous pour arriver à sensibiliser sur ces autres façons de faire là. Puis ça, c'est de l'ordre de 1 million de dollars par année, si vous me le permettez.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Si je comprends bien, vous me déposez une demande de subvention? Je vais... Quelque chose, et je vais juste prendre le temps de vous dire que j'ai lu avec beaucoup d'attention votre mémoire, mais il y a une... Puis je ne veux pas... Malheureusement, je n'aurai pas le temps de rentrer dans chaque dimension, mais, dans votre mémoire, un moment donné, vous proposez au gouvernement... Vous vous dites en faveur de la redevance, comme vous dites, qui a servi à alimenter le Fonds vert et les investissements supplémentaires en transport en commun, puis vous dites aussi: On devrait l'augmenter en fait tout de suite. Parce que, dans la modélisation, on parle de l'augmentation de la redevance à différents niveaux, selon la cible qui sera choisie.

Il y a eu des discussions ici, c'était plus la semaine passée, mais avec des gens ou même des parlementaires, et tout ça, on se questionnait sur, je mets des guillemets, mais la notion d'acceptabilité sociale, et là, je l'amène par rapport à la dimension des régions plus rurales. Vous-même, à la fin, là, vous avez fait allusion à ça. Par rapport à vous, vous vous appelez Vivre en ville, et je comprends très bien tout votre mémoire puis cette question-là, mais je voudrais vous entendre. Sûrement, souvent, dans toutes les rencontres que vous faites à l'échelle du Québec, vous-mêmes, vous êtes, je dirais, aux prises avec ces notions qui disent: Bien, c'est bien beau à Québec, c'est bien beau à Montréal, c'est bien beau à Trois-Rivières, c'est peut-être même beau à Saguenay, et tout ça, mais, moi, je suis, tu sais, je suis plus loin encore, puis tout ça, puis vous ne pensez pas à moi.

Et je pense qu'il faut qu'on vous entende sur quel argumentaire vous amenez à cette dimension de Québécois qui disent, par ailleurs: Bien, tout ce que vous voulez ramasser comme argent, ça va être dans mes poches, puis tout ce que vous allez redistribuer, moi, je n'en verrai jamais la couleur. Vous connaissez ce discours-là qu'on entend de gens qui sont plus en région.

Ça m'intéresse de dire: Quel est... C'est quoi, votre argumentaire qui continue à soutenir votre modèle où, vous, vous dites: Ramassez beaucoup d'argent — parce

que j'ai compris qu'il y avait un appui sur les mesures «marché du carbone et redevances» — c'est: Ramassez beaucoup d'argent puis utilisez-la pour densifier des quartiers. Qu'est-ce qu'on raconte par ailleurs aux autres Québécois? Je dis aux autres, là... Je ne veux pas moi-même dichotomiser les affaires, là, mais qu'est-ce qu'on raconte aux Québécois qui disent: Il y a-tu quelque chose pour moi là-dedans? Qu'est-ce qu'il y a pour ce Québécois-là...

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Turgeon.

**Mme Beauchamp:** ...dans votre plan?

**M. Turgeon (Alexandre):** Bien, deux choses, que votre question m'amène comme éléments de réponse. Premièrement, le «worst-case scenario» du document de consultation que le gouvernement... que vous avez déposé. Prenons un scénario d'un coût de 800 \$ par individu par année, dans le pire des scénarios, c'est-à-dire quelqu'un qui chauffe au mazout...

**Mme Beauchamp:** ...retour fiscal, là...

**M. Turgeon (Alexandre):** 800 \$ par année, à notre avis, là, par rapport à une augmentation du prix du pétrole de 20 \$ ou 30 \$ le baril, là, l'impact financier sur chaque individu va être passablement supérieur, d'où l'urgence d'avoir ces redevances-là pour être capable d'investir dans les alternatives. Et les alternatives, là... Ça fait 10 ans qu'on aurait dû changer de nom, là, le 6 novembre, là, ça va faire exactement 10 ans qu'on devait annoncer notre changement de nom puis que c'est un débat interne interminable chez nous, puis on vous l'a déjà dit en commission parlementaire...

**Mme Beauchamp:** Ah! Ça vous arrive à vous autres aussi?

**M. Turgeon (Alexandre):** Oui. Mais parce qu'effectivement Vivre en ville, hein, les gens en périphérie, même à Québec, dans les arrondissements périphériques, ne se sentent pas là-dedans, alors que notre mission, c'est l'aménagement du territoire.

Le mémoire dit: Les solutions qu'on préconise, c'est bon pour les villages de 5 000 habitants à l'agglomération de 500. Je ne suis pas d'accord avec ça. C'est bon pour les villages de 1 000 habitants et moins jusqu'aux agglomérations urbaines. Pourquoi? Je donne souvent l'exemple de Cabano, dans le Bas-Saint-Laurent, là d'où ma mère vient, ma famille maternelle. Tous les villages au Québec, là, ils ont été développés autour des chemins de fer, autour d'une gare, dans beaucoup de cas, puis avec un certain nombre de services autour de la gare, puis le village s'organisait sur l'échelle du piéton. Et on a changé ça à partir des années cinquante, avec l'arrivée de l'automobile. Mais fondamentalement... Parce que l'urgence, ce n'est pas tellement, pour les Québécois, les changements climatiques que le «peak» pétrolier et l'incapacité de continuer de faire vivre ce modèle-là basé autour du pétrole. Et donc, à toutes les échelles, à tous les villages, il va falloir qu'on se redéveloppe à l'intérieur, dans nos petits villages, dans nos petites communautés.

Je fais ces conférences-là, Mme Beauchamp... des conférences, des formations, j'en ai faites, ce printemps,

à Baie-Comeau, à Sept-Îles, dans plusieurs régions à travers le Québec, et on leur dit justement: C'est pour vous aussi, et vous aussi, là, dorénavant, là, ça ne se peut pas que votre municipalité, qui compte 1 000 habitants, 1 500 habitants, là, vous ne commenciez pas à repenser à ramener le... le centre commercial qui est en périphérie, peut-être qu'à un moment donné il va falloir le fermer, que de toute façon il a atteint sa durée de vie utile, puis le ramener plus dans le centre, près des gens pour qu'ils puissent y aller à pied. Puis le transport en commun, là, c'est vrai à toutes les échelles.

Il y a un programme que le gouvernement a mis en place pour favoriser l'essor des développements des transports en commun dans les régions, dans les MRC où il n'y avait pas de transport collectif, mais il va falloir appuyer financièrement la mise en place de services dans toutes les collectivités.

Ce n'est pas vrai qu'il va y avoir un type d'investissement majeur en transport collectif dans nos grandes agglomérations puis de dire au reste du Québec, dans les régions: Vous, ça va tourner autour de l'automobile efficace. Ce ne peut pas être ça, la solution; il n'y a pas d'avenir à ça. Alors, les solutions qu'on préconise en matière de bonne... urbaine sont à toutes les échelles, de la ville de 1 500 personnes jusqu'au quartier urbain. C'est là-dessus qu'il faut travailler.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Trois minutes, un peu moins de trois minutes.

● (17 h 40) ●

**Mme Beauchamp:** Trois minutes? O.K. Je veux juste vous faire un clin d'oeil en vous faisant un commentaire. Je suis députée à Montréal-Nord, le comté s'appelle Bourassa-Sauvé, et, nous, on travaille à un projet de dédensification du quartier le plus fortement peuplé à l'échelle du Canada. Je le dis en prenant le temps de vous dire que ça ne m'empêche pas de très, très, très bien comprendre votre message autour de la densification de nos milieux de vie, mais je me devais, moi, de le dire par rapport à ceux que je représente parce que ça aurait pu être mal interprété chez moi. J'ai le quartier le plus densément peuplé au Canada. On sait ce qui est arrivé l'année passée à Montréal-Nord. Donc, je voulais prendre le temps de dire que des fois ça ne veut pas dire que c'est des notions de mur-à-mur partout.

Je veux vous entendre. Encore là, je vais me permettre de vous poser une question très, très ouverte parce que je veux que tout le monde puisse vous entendre. La question des pouvoirs à confier aux villes, l'encadrement que vous sollicitez par rapport à l'aménagement et, comme vous le savez, le MAMROT est en travail sur cette question. Et peut-être aussi vous entendre me donner plus de détails sur votre vision, à la page 25, quand vous abordez les questions liées aux politiques budgétaires et fiscales et la gouvernance. Mais vous faites là-dedans certaines propositions. Et peut-être, moi, ma question portait plus sur l'importance que vous accordez... vous parlez de l'internalisation des coûts, mais...

Enfin, ma question, je la voulais ouverte, là. Je pourrais vous poser un paquet de questions, mais toute

cette question... vous savez comme moi, puis d'ailleurs, à Québec, c'est un bon exemple qu'on peut donner, avec les actions faites, par exemple, sur le territoire de la ville de Québec pour l'aménagement de quartiers plus verts... Donc, il y a des possibilités, on le voit avec des villes qui ont donné congé de taxe pour des bâtiments LEED. Donc, on voit qu'il y a un certain nombre de pouvoirs et de possibilités.

Qu'est-ce qu'on doit faire? Est-ce qu'on doit changer ça en profondeur, alors qu'on assiste peut-être, en ce moment, à un certain mouvement de la part du monde municipal? Est-ce que c'est des notions d'encadrement? C'est-u des notions d'incitatifs? Puis aussi que vous abordez ces questions-là d'un point de vue fiscal et budgétaire, là, le lien entre qu'est-ce qui doit être dans le coffre à outils des municipalités par rapport au gouvernement?

**La Présidente (Mme Doyer):** En 30 secondes, c'est un beau défi.

**M. Turgeon (Alexandre):** Je vais aller vite. La ville de Québec prêche des bonnes pratiques pour le redéveloppement de certains anciens quartiers qui sont tout à fait dans la ligne de ce qu'on fait la promotion. À l'opposé, depuis huit ans, il y a eu 110 nouveaux kilomètres de nouvelles rues sur le territoire de la ville de Québec, depuis la fusion en 2001, pour des développements totalement dépendants de l'automobile. On ne peut pas faire les deux, et la loi sur... la réforme de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, notre compréhension, c'est que on n'ira pas... elle va être une loi fonctionnelle qui va donner beaucoup de marge de manoeuvre aux municipalités, puis ça va prendre bien du temps avant qu'ils comprennent leur marge de manoeuvre, mais ce n'est pas une loi d'objectif qu'on annonce.

Alors, nous, on pense qu'il faut mettre un holà. Il faut... Des développements dépendants de l'automobile, là, il y en a à la tonne au Québec. La norme LEED, c'est le fun, il faut l'encourager, mais la première maison certifiée LEED — c'est nous d'ailleurs qui sommes responsables de la certification LEED for Homes dans la région de Québec — première maison certifiée LEED dans la région de Québec, c'est à Stoneham, à flanc de montagne, une maison de 5 000 pi<sup>2</sup>. Imaginez-vous comment que ça peut être un petit peu trop grand pour un ménage ordinaire, qui vont être évidemment dépendants de deux automobiles pour faire tous leurs déplacements. Alors, il faut qu'on mette un... On ne pourra pas redévelopper tous les quartiers et les réurbaniser, tous les quartiers existants.

Alors, nous, on pense que l'ouverture de nouvelles rues, ça devrait... En plus d'être des opérations pas rentables pour les municipalités fiscalement, c'est un contre-choix de société pour le Québec, puis c'est là-dessus qu'il faudrait mettre un holà. Un vrai resserrement des périmètres d'urbanisation, protéger une fois pour toutes notre petit 3 % de territoire agricole qui nous reste au Québec, puis nos maigres 20 % de milieux humides qui nous restent au Québec. On en a juste scrapé 80 %.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, messieurs. Puis je veux passer la parole à l'opposition officielle. M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Merci, Mme la Présidente, et souhaiter la bienvenue à nos deux invités, et vous remercier pour

votre présentation, mais aussi vous féliciter pour votre persévérance, peut-être on devrait parler d'opiniâtreté, parce qu'en effet vous ne manquez pas une seule occasion pour venir marteler le même message et continuer à taper sur ce clou-là. Et on ne peut qu'espérer qu'à force de taper ça va finir par rentrer, mais on... Je pense que force est de constater que ça ne rentre pas très, très vite, parce que l'augmentation de la capacité véhiculaire au Québec, on nous en lance à qui mieux mieux. Alors j'ai un certain nombre de questions que j'avais pour vous, mais je vois ici mon collègue, le porte-parole en matière de transports, qui doit quitter dans cinq minutes, alors je vous demanderais de lui céder la parole, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Certainement, M. le député de Verchères. Avant, je vais demander le consentement des collègues de la commission pour lui permettre de poser des questions.

**M. Huot:** Ouf! pas trop longtemps.

**M. Bergeron:** Ce ne sera pas longtemps, de toute façon.

**M. McKay:** Il faut qu'il parte dans cinq minutes.

**La Présidente (Mme Doyer):** Allez-y, je... Allez-y.

**M. Bergeron:** Merci, Mme la Présidente.

**Mme Beauchamp:** ...faire remarquer notre gentillesse...

**M. Bergeron:** Ah oui! Non, ça, je n'en attendais pas moins de votre part.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, sur ces bons mots, allez-y.

**M. Bergeron:** Merci, Mme la Présidente. Écoutez, encore une fois, je vais ajouter ma voix à celles de mes collègues pour saluer la qualité du travail que vous avez fait. On sait bien que l'urbanisation ou le modèle d'urbanisme qui a été mis en place au Québec va prendre un certain nombre d'années à se modifier. D'ici là, il y a des gestes énergiques, massifs, qui doivent être posés, et ces gestes-là doivent être principalement posés dans le secteur des transports. Je pense que vous avez souligné cela. Alors, vous ne m'en voudrez pas de passer directement aux pages 24, 25, où vous faites un certain nombre de recommandations au niveau de l'offre de transport: politique, fiscal, budgétaire et gouvernance.

D'abord, sur la question du péage, je pense que vous serez intéressé d'apprendre que la ministre des Transports a déclaré dans cette commission, deux fois plutôt qu'une, qu'il n'était pas question d'instaurer d'autres péages que ceux qui sont prévus pour les projets de PPP. On sait que tous les ministères se sont donné un plan d'action pour se conformer à la Loi sur le développement durable, mais il y a comme pas de vision commune, à telle enseigne que ça s'en va un peu dans toutes les directions. Et alors qu'on se serait attendu à des gestes concrets de la part du ministère des Transports, on maintient une vieille philosophie, une vieille culture au ministère des Transports

où l'essentiel, c'est de construire des routes pour permettre aux autos de passer. Donc, dans cette logique-là, il n'y a pas, semble-t-il, d'autres projets de péage du côté du ministère des Transports. Et même là où il y en a, il n'est absolument pas question d'avoir un tarif différencié pour favoriser l'usage de véhicules moins énergivores.

On parle d'investir massivement dans la consolidation et le développement de réseaux de transport collectif efficaces et performants. Et je sais que le gouvernement, avec raison, se targue d'investir des sommes plus importantes qu'on le faisait dans le passé dans le réseau de transport collectif, mais investit toujours des sommes tout aussi importantes, sinon plus importantes encore, dans le bitume et le béton, donc favorisant par le fait même les déplacements en véhicule automobile.

J'aimerais peut-être que vous vous exprimiez sur cette question particulière parce qu'on salue bien sûr l'augmentation des ressources allouées au transport collectif, mais, comparativement à l'augmentation des ressources allouées au bitume puis au béton, dis-je, pour les prochaines années, c'est presque rien, là. Je veux dire, c'est faramineux, les sommes qui sont investies dans le réseau automobile. Et là on parle de projets pharaoniques comme celui de la reconstruction du complexe Turcot.

Alors, comment réconcilier le discours du gouvernement en matière de réduction de gaz à effet de serre et les gestes posés en matière de transport, particulièrement quand on sait que 40 % des émissions de gaz à effet de serre au Québec dépendent directement du secteur des transports et près de 60 % dans la région métropolitaine de Montréal?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Turgeon.

**M. Turgeon (Alexandre):** Je vais laisser Christian répondre, mais juste un clin d'oeil sur... vous avez fait référence au Plan de développement durable du gouvernement du Québec et juste vous répéter ce qu'un urbaniste français disait dans la revue *Urbanité*, qui est la revue des membres de l'Ordre des urbanistes au Québec, au mois d'octobre. Il disait: Il n'y aura pas de développement durable sans urbanisme durable. On ne peut pas... C'est une nécessité, de revoir notre mode d'occupation du territoire si on veut réduire drastiquement notre consommation des ressources, parce que c'est un modèle extrêmement énergivore et consommateur de territoires. Mais je vais laisser Christian poursuivre dans la réponse à la question.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Savard.

**M. Savard (Christian):** En ce qui concerne le MTQ, on a l'impression trop souvent qu'il est dirigé par des ingénieurs des années cinquante qui ont fait des plans dans les années cinquante et qui ont le fantasme de le compléter maintenant, avant de prendre leur retraite. Permettez-moi ce commentaire-là.

Effectivement, en ce qui concerne les niveaux d'investissement, quand on regarde qu'est-ce qui se fait en matière de développement routier, autoroutier, au Québec, en 2004-2005, le niveau d'investissement était autour de 950 millions par année. Aujourd'hui, 2009-2010, il est passé à 3,5 milliards. Donc, on est d'accord effectivement à l'entretien et réfection des routes actuelles. Par contre, dans ce 3,5 milliards là, il y en a 1 milliard qui est pour

l'amélioration et le développement de la capacité routière et autoroutière. Quand on parle de partir le cercle vertueux, effectivement ce n'est pas une bonne base.

Et ce que ça montre, ces chiffres-là, c'est qu'il y a des sous, il y en a, de l'argent de disponible, là. On est capables au Québec... on a encore la richesse pour faire des choses et changer les choses. Le problème, c'est qu'actuellement, quand on regarde des projets comme Notre-Dame, comme le projet de la 25, effectivement le renouvellement de Turcot pratiquement à l'identique, même avec une capacité plus grande, ce n'est pas des pas dans la bonne direction: ça continue d'augmenter la dépendance à l'automobile, ça continue de subventionner les déplacements automobiles. Parce qu'effectivement, en transport en commun, on paie une partie du coût; quand on est en voiture, l'ensemble des routes du Québec sont gratuites.

Donc, quand on parle d'internalisation des coûts, il y a un pas là. Et effectivement le développement du transport routier, autoroutier, c'est des ressources de moins, c'est des milliards de moins, des centaines de millions qu'on ne peut pas mettre annuellement dans le développement du transport en commun.

Si on veut mettre en marche le cercle vertueux, ça va être un premier pas à faire, une réallocation des ressources dans ce sens-là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, ça va? La parole est au député de L'Assomption.

● (17 h 50) ●

**M. McKay:** Oui, merci. Bien, dans ce sens-là, juste pour poursuivre cette discussion-là, on a entendu souvent la ministre parler de changement de comportement des citoyens. Je pense que, là, on est rendus, là, et on a hâte de voir un changement de comportement du gouvernement et un changement de... Et quand vous rappelez que les ingénieurs du ministère des Transports, on dirait qu'ils sont des ingénieurs qui n'ont pas évolué depuis les années 1950, bien il y a des... c'est sûr qu'il y a des... des... Enfin, je pense, il y a sûrement un genre de caricature, là. Mais, à leur défense, je vous dirais que ces gens-là suivent des orientations de leur ministère, et il y a des responsables politiques en haut de... à la tête de ces ministères-là. Et en plus il y a un Conseil des ministres où la ministre des Transports ne siège pas toute seule.

Je ne sais plus, c'est-y rendu un... Et donc c'est une... c'est une... Il faut voir là des orientations d'un gouvernement. Et c'est bien... c'est... Je vous remercie de le rappeler, là, mais on a effectivement besoin de davantage de cohérence, parce qu'actuellement la main droite défait ce que la main gauche fait, ou vice versa, et malheureusement, bien, il y a une des deux mains qui est beaucoup plus forte que l'autre et qui défait pas mal plus les efforts louables que le gouvernement fait en investissant davantage dans le transport en commun. Et puis c'est fantastique qu'il y ait 130 millions des 200 millions du Fonds vert qui aillent au budget d'opération des sociétés de transport, mais, comme vous l'avez souligné, si en même temps qu'on fait ça, on construit des nouveaux quartiers complètement dépendants de l'automobile, bien on... c'est difficile de voir des... l'atteinte d'objectifs ambitieux en matière de réduction de gaz à effet de serre.

Vous avez mentionné des termes un peu... un peu forts, je vous dirais, quand vous parlez de mettre fin au laisser-aller en aménagement. Vous avez même parlé

de sonner la fin de la récréation. Vous avez vu, le nouveau cadre d'aménagement qui est proposé ne pose pas de contraintes comme telles, puis c'est difficile... Moi, comme ancien élu municipal, je sais qu'on voyait assez mal les interventions du gouvernement, tu sais, de Dieu le Père, à Québec, qui vient mettre son gros doigt dans les affaires d'élus, démocratiquement élus dans leur ville.

Comment est-ce que vous voyez ça, un cadre plus contraignant, mais en même temps, en évitant de se mettre à dos l'ensemble du monde municipal? Est-ce que... est-ce que vous avez des orientations? Vous dites que vous... vous vous promenez, vous avez donné des conférences à différents endroits au Québec, est-ce qu'on est mûrs pour ça, actuellement?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Savard. M. Savard ou M. Turgeon.

**M. Turgeon (Alexandre):** Je veux commencer.

**La Présidente (Mme Doyer):** Allez-y.

**M. Turgeon (Alexandre):** Je vais peut-être en profiter, parce que... On a donc tapé sur la ville de Montréal dans les dernières semaines, pour ne pas dire les derniers mois, pour saluer plusieurs initiatives de la ville de Montréal: son plan en matière de développement durable; son plan de transport, qui est extrêmement visionnaire et, à notre sens, qui doit être appuyé par la gouvernement du Québec. Les professionnels et les élus de la ville de Montréal ont accouché de plusieurs documents d'orientation extrêmement intéressants au cours des huit dernières années. Je pense qu'on doit le dire, parce qu'à Montréal se fait et se pratique probablement ce qu'il y a de meilleur en matière de gestion urbaine vers le bon sens qu'on le souhaiterait, à Vivre en ville.

Ceci dit, on est bons dans les objectifs de papier au Québec. Qu'on a donc de la misère à les mettre en oeuvre! Le ministère des Transports, en 1968, disait: La priorité doit être au transport collectif. C'est-y ça qu'on a fait? Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement, depuis 1989, disent qu'on doit redévelopper là où il y a déjà des infrastructures existantes, en priorité, consolider des périmètres urbains existants. On a démultiplié les périmètres d'urbanisation depuis ce temps-là. Alors, avec tout le respect que je dois aux élus municipaux, ce sont des créatures municipales... du gouvernement du Québec, les municipalités, et, à un moment donné, il y a... s'ils ne veulent pas la faire, la job, d'assumer les responsabilités que le gouvernement du Québec leur confie, bien ils ne sont pas obligés de le faire, hein?

C'est une job passablement ingrate, être élu municipal. C'est mal rémunéré, c'est beaucoup d'heures le soir, les week-ends. Ils ne sont pas obligés. Qu'ils passent la «puck» à du monde qui ont envie de la faire correctement. On ne peut pas... Surtout que ce n'est pas rentable pour eux, là, dans la majorité des cas. Le type, ce n'est pas pour rien...

Le document de référence fait référence au «smart growth», «smart growth», donc développement intelligent, par opposition au «dumb growth», au développement stupide qu'on pratique massivement à travers le Québec. Développement stupide parce qu'il n'est pas rentable pour les municipalités, il n'est pas rentable pour les individus, il est coûteux sur le plan social et sur le plan environnemental.

En anglais, ça va bien, hein? Quand tu leur parles de «smart growth», ça sonne une cloche chez eux, puis ils disent: Oui! On va peut-être regarder ça.

Puis, en Ontario, c'est ce qu'ils font depuis 15 ans, d'ailleurs. En Amérique du Nord, le mot... le principe de «smart growth» a un écho parce que ce sont des anglophones. Nous, on a un problème linguistique: «croissance intelligente», hein, ce n'est pas très sexy. Mais c'est vers là qu'il faut qu'on aille. Et, moi, je pense qu'il faut...

Comment qu'on va faire pour atteindre les objectifs de réduction de dépendance à l'automobile si on laisse, année après année, les promoteurs immobiliers développer des centaines de kilomètres de nouveaux... de nouvelles rues dépendant de l'automobile, pour qu'après ça ces gens-là, quand le baril va être à 200 \$... le baril de pétrole va être à 200 \$, qu'ils crient pour avoir des solutions. Rappelez-vous, à l'été 2008, là, un animateur que j'adore, au 93 à Québec, disait: Ça nous prend des solutions en transport collectif dans deux semaines. Ça ne prend pas deux semaines, mettre des solutions intelligentes en matière de transport en commun. Puis ce n'est pas en laissant accroître la dépendance à l'automobile qu'on va être bien outillés pour réagir correctement. Alors, il faut mettre fin à l'hémorragie.

Nous, on est obligés de dire que, d'année après année, là, on s'éloigne dans les municipalités du développement durable, on s'éloigne d'une stratégie intelligente pour réduire les émissions de gaz à effet de serre année après année. Il y a 10 ans, l'Ordre des urbanistes disait: Il faut renverser la tendance à 180 degrés en matière d'aménagement du territoire. Mais, si ça ne vient pas du gouvernement du Québec, les municipalités nous le disent: Ça ne viendra pas de nous autres. C'est ce que le directeur du développement économique disait à une de mes collègues derrière moi il n'y a pas plus tard qu'un mois. Ce n'est pas nous qui allons changer notre façon de faire en matière d'aménagement du territoire si le gouvernement du Québec ne nous le demande pas.

Alors, je pense qu'il faut que le gouvernement entende le message et dire: Ce n'est plus ça. On dessert la population du Québec. C'est un suicide économique. Il faut arrêter ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Savard, je pense que vous voulez compléter?

**M. Savard (Christian):** Oui? Non, ça va.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ça va aller?

**M. Savard (Christian):** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Mais il y a quand même... je ne sais pas. Moi, je... justement, la circonscription que je représente, elle n'est pas... elle est loin d'avoir la densité que la circonscription de Mme la ministre... a. Les... la ville est encore... les municipalités, bon, comme Repentigny, sont encore à la recherche de développement parce que leur modèle d'affaires, disons, est basé... il y a toujours eu de la croissance depuis que la municipalité existe, mais surtout depuis qu'on lui a mis une autoroute à côté, là, le... Il y a eu un député qui représentait la circonscription

dans le passé qui s'est adonné à être ministre des Transports, et la 40 a bifurqué un peu de son trajet... de son tracé original. Et, bon, ça induit un type de développement. Puis on est habitués à construire des nouvelles maisons et à agrandir les rues. Et là on est rendu qu'on a un rond-point, là, qui donne sur une terre agricole et... Bon.

Donc, comment est-ce que, d'après vous, le gouvernement du Québec peut changer... on parle peut-être de changer les mentalités. Il y a aussi des promoteurs immobiliers. Eux, leur... leur façon de gagner leur vie, ça a toujours été ça, d'ouvrir des nouvelles rues, de construire des maisons, de les vendre, et puis... et puis... Bon. Tout ça est un système qui est organisé depuis un certain temps. Alors, comment est-ce que le gouvernement du Québec peut briser ça?

Est-ce que ça va prendre, d'après vous, des mesures... bon, je pense, je vous l'avais déjà un petit peu dit, mais il y a... C'est une chose que de dire, puis, je comprends, ce n'est pas votre responsabilité de voir à comment politiquement une mesure peut s'implanter, sauf qu'en même temps, si vous voulez que vos... ce que vous proposez, que votre cercle vertueux ne soit pas que des voeux pieux, il faut qu'on puisse voir comment on... comment, dans les faits, là, on peut faire...

**Une voix:** Une minute.

**M. McKay:** ...en sorte que ce soit faisable. Je ne sais pas, est-ce que vous proposez, par exemple, de lier les subventions du gouvernement du Québec aux municipalités, d'avoir des conditions, des contrats de performance, des contrats de ville?

● (18 heures) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** En conclusion, parce qu'il ne reste plus de temps, peut-être 1 min 30 s.

**M. Savard (Christian):** Bien, effectivement, les municipalités québécoises vont devoir être au coeur des réformes qu'on va devoir faire en matière d'aménagement, on en parle depuis tantôt. Si on arrive avec des contraintes, il va falloir effectivement arriver aussi avec des moyens, que ce soient des moyens réglementaires, mais également des moyens financiers.

Depuis trop longtemps les municipalités québécoises, leur développement repose uniquement sur les taxes, sur l'assiette fiscale, et ça, c'est un problème effectivement de compétition pour laisser le champ libre aux promoteurs pour avoir des taxes, mais, à un moment donné, on va arriver au... on va arriver dans le mur, puis ces municipalités-là vont avoir des problèmes financiers, économiques très importants.

Donc, il va falloir diversifier l'assiette fiscale des municipalités. Nous, on fait une suggestion qui est très préliminaire: par exemple, d'accorder 1 % de la TVQ aux municipalités afin de grandir leurs sources de revenus et de faire face aux défis d'un nouvel aménagement du territoire plus responsable face aux défis de réduction des gaz à effet de serre. Mais les municipalités vont être un acteur incontournable.

**M. Turgeon (Alexandre):** Peut-être en... et pour conclure.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui.

**M. Turgeon (Alexandre):** ...j'avais peut-être deux choses. Vous avez parlé du territoire agricole. Je pense que ça a été notre meilleur outil de contrôle et de gestion de l'urbanisation, mais il y a là une poignée... à mon avis, là, si on veut contrôler l'urbanisation, on peut faire deux choses extrêmement simples, dire: C'est fini le développement dans les milieux humides qu'on finit toujours par autoriser et c'est fini le développement dans les territoires agricoles. Il ne nous en reste que 3 %, et ça, dans notre stratégie de changements climatiques, de favoriser l'agriculture de proximité, commençons donc par protéger systématiquement et dire non au dézonage agricole. Et ce n'est surtout pas en donnant aux municipalités la capacité de décider de l'avenir du territoire agricole qu'on pourra le faire.

L'autre chose, c'est aux promoteurs. Les promoteurs n'ont pas le pif à travers le Québec. Ils sont très rares, les promoteurs qui ont le pif pour sentir c'est quoi, les besoins en termes de mode d'occupation du territoire de demain. Et effectivement ils font tout le temps ce qu'ils ont toujours fait par réflexe, sans prendre en compte qu'ils pourraient avoir une meilleure rentabilité sur... dans leur développement quand tu le développes de façon plus dense et plus intelligente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, MM. Turgeon et Savard, merci beaucoup de votre contribution à nos travaux.

Je suspends la commission jusqu'à 19 h 30.

(Suspension de la séance à 18 h 3)

(Reprise à 19 h 34)

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre les consultations particulières et auditions publiques à l'égard du document intitulé *Le Québec et les changements climatiques — Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?*

Je souhaite la bienvenue à l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique. Je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour présenter votre mémoire, et les échanges sont sur une période 50 minutes, 25 minutes pour la partie gouvernementale, pour Mme la ministre, et 25 minutes pour l'opposition officielle.

M. Bélisle, je vous demande d'identifier les gens qui sont avec vous, et vous informe de bien vouloir vous présenter, s'il y a des gens... au fur et à mesure que vous prenez la parole. M. Saint-Jean, la parole est à vous... Bélisle! Bélisle! Je m'excuse. M. Bélisle.

#### **Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)**

**M. Bélisle (André):** Pas de problème. Bonsoir, Mme la Présidente. Bonsoir, Mme la ministre. Et bonsoir, tous les gens de la commission. Tout d'abord, je vais

présenter, à ma droite, à mon extrême droite, Mme Kim Cornelissen, conseillère en énergie et administratrice de l'AQLPA; à coté, j'ai Patrick Bonin, coordonnateur Environnement et... Environnement et énergie — voilà, je m'excuse — pour l'AQLPA; à ma gauche, Arthur Sandborn, qui représente le Réseau québécois des groupes écologistes, et, moi, bien, je suis président de l'AQLPA.

Alors, tout d'abord, j'aimerais remercier Mme la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour ses engagements, premièrement, de nous avoir invités et, deuxièmement, pour ses engagements à aller de l'avant dans la lutte aux changements climatiques. Et on salue sa détermination pour les vieux de la vieille comme nous, là, qui sommes dans ce dossier-là, depuis, dans mon cas 1982. On a vu un changement et un vent de fraîcheur apparaître quand Mme Beauchamp est apparue, alors je voulais le souligner pour tout le monde. Non seulement avec son sourire elle est...

Alors, l'AQLPA reconnaît les efforts du gouvernement du Québec dans la lutte aux changements climatiques et la détermination que le gouvernement a, bien, je le disais, là, c'est la détermination surtout de Mme Beauchamp depuis qu'elle est en poste. Alors, là-dessus, bien, on voit que le Québec contraste vraiment quand on regarde du côté du fédéral avec l'inaction et même foncièrement la malhonnêteté intellectuelle avec laquelle on agit. Donc, le Québec... L'AQLPA invite le Québec à donner espoir à toute la population à continuer à être chef de file et à s'élever parmi les meilleurs au monde.

Pour nous, la science doit dicter notre façon d'agir et les actions qu'on mènera dans les prochaines années, et la science le dit clairement, et maintenant il n'y a plus de doute là-dessus, il faut viser au moins un moins 25 % à plus que ça, possiblement, des émissions de gaz à effet de serre par rapport à ce qu'elles étaient en 1990. Et encore aujourd'hui, hier... bien on a vu les pays en développement et même pays du tiers-monde sortir de la salle pour rappeler aux pays riches, donc à nous, que nous sommes responsables mais nous sommes victimes aussi. Alors, il faut agir et, au Québec plus qu'ailleurs dans le monde, on a la capacité de bien faire. Et ce n'est pas parce qu'au Canada on ne bouge pas qu'au Québec on est gelés dans la glace.

Alors, pour nous, il y a une chose qui est absolument inacceptable. Pour nous, le gouvernement du Québec aurait dû regarder les scénarios plus importants en termes de réduction, ne pas se limiter à un maximum de moins 20 %, mais de vraiment évaluer d'autres scénarios de moins 25 % jusqu'à moins 40 %. Et pour nous, bien la conclusion est évidente: il faut qu'on se fixe des objectifs qui soient responsables et surtout cohérents avec la situation à laquelle on doit composer.

Là-dessus, je vais vous rappeler en terminant, rapidement, il y a des secteurs prioritaires où on doit agir: dans le transport, on est largement en retard. En lisant le document, on nous a rappelé à plusieurs reprises que le Québec avait une flotte de véhicules qui était remarquable parce qu'elle consommait moins. Je suis obligé de rappeler à ceux qui ont écrit ce livre-là qu'ils ont oublié qu'il n'y a pas de programme d'inspection et d'entretien obligatoire pour les véhicules au Québec. Alors, sur papier, on a une flotte qui consomme moins, mais, dans la réalité, on a une flotte qui est déglinguée et une des pires en Amérique. Alors, on n'a pas trop de quoi à se vanter là-dessus.

Il y a un autre point important pour nous, nouvelle... un nouveau champ d'intérêt: la production de gaz de schiste.

C'est une réalité avec laquelle on devra composer dans les prochains mois et les prochaines années. On nous parle de gaz de schiste; en fait, c'est un gaz naturel sale qu'on veut exploiter partout dans la vallée du Saint-Laurent, et je compare ça, de ce temps-là, à un petit développement de sables bitumineux ou à peu près pour la vallée du Saint-Laurent. Alors, on attire votre attention sur cette réalité-là qui risque d'être très, très, très problématique. Malheureusement, ce qu'on nous dit ici, c'est que les problèmes sont restés au sud de la frontière, dans l'État de New York, et, nous qui avons la même formation géologique, on n'aurait pas les problèmes qu'il y a dans l'État de New York. Bien, ça ne tient pas.

Il y a aussi des côtés intéressants qu'on doit considérer qui peuvent nous permettre d'avancer de façon importante. Ma collègue Kim va vous présenter la question sur les biogaz et... bien, je laisserai à mes collègues le soin de vous présenter davantage et je reviendrai pour certains points en conclusion.

● (19 h 40) ●

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Cornelissen.

**Mme Cornelissen (Kim):** Oui. Bonsoir. Bonsoir, Mme la Présidente. Bonsoir, Mme la ministre. Bonsoir, MM. et Mmes les commissaires.

Justement, c'est une bonne idée de passer du gaz de schiste au biogaz, parce que, dans le fond, autant certaines questions énergétiques... il va falloir se poser la question: Quel type d'énergie on veut? Et on a pris la peine de vous marquer dans le mémoire que, dans le cas du gaz de schiste, on se pose les questions sur les objectifs en politique de développement durable, politique sur les changements climatiques sur la limitation des émissions atmosphériques, politique énergétique, politique agricole, politique municipale, politique de santé publique, politique de l'eau, et ce qui est intéressant, c'est que le biogaz est une solution dans la majorité de ces politiques-là.

Pour avoir étudié également les politiques dans ce sens-là, on sait que le ministère du Développement... le MDDEP est au courant de tout ce qui est possible avec le biogaz. On sait également qu'on a une cible de déchets putrescibles qu'on a de la misère à atteindre, s'il y a des moyens de l'atteindre. Autrement dit, le Québec est bien placé pour faire figure de proue à ce niveau-là et de faire des choix énergétiques qui vont aller dans le sens des politiques et des cibles qu'on veut atteindre dans les changements climatiques.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Bonin.

**M. Bonin (Patrick):** Tout à fait. Je vais prendre la parole, peut-être, pour vous présenter rapidement le mémoire, que vous n'avez peut-être pas eu le temps de consulter en profondeur. Le document de consultation posait cinq questions. Le mémoire, on s'est forcé de répondre à ces cinq questions-là.

La première question, sur les principes qu'on devrait considérer, nous avons ramené quelques principes, qui étaient d'ailleurs mentionnés, bien qui sont d'ailleurs mentionnés dans la Loi sur le développement durable. Évidemment, l'idée de développement durable est centrale à notre mémoire lorsqu'on parle d'intégrité écologique ou la dimension environnementale dans le développement durable, pour nous, la vision est bien exprimée que c'est

de préserver l'intégrité écologique des écosystèmes. Avec, présentement, ce qu'on a comme résultats, comme consensus scientifiques, comme dernières connaissances scientifiques quant à l'avancement des changements climatiques, on se rend compte que les prévisions du GIEC de 2007 sont déjà dépassées, il y a de cela deux ans à peine qu'on avait vu ces prévisions-là, et on se dirige vers les pires scénarios, les scénarios les plus pessimistes.

Évidemment, si on veut respecter l'intégrité écologique du système écologique et la terre, on ne vous cachera pas qu'il faut également suivre les recommandations du GIEC, donc c'est ce pourquoi on arrive avec une position d'un minimum moins 25 % au Québec. D'autant plus qu'au niveau économique on considère que c'est une belle opportunité pour le Québec. Et le Québec est bien situé pour se sortir économiquement gagnant d'une cible audacieuse, une cible ambitieuse, en ce sens qu'il a déjà très bien avancé et qu'avec l'hydroélectricité, vous le savez très bien, on a un potentiel électrique et on peut facilement s'attaquer à la question des transports et développer les énergies renouvelables, entre autres en capitalisant sur le passé, mais bien également en saisissant les occasions économiques qui se présentent. On le voit à travers le monde, les énergies renouvelables et les énergies soutenables sont en pleine émergence.

Évidemment, au niveau social, il y a plusieurs avantages, et on doit considérer les avantages sociaux lorsqu'on parle de la lutte aux changements climatiques. J'entends par là tous les avantages qu'on peut avoir de faire un virage, entre autres au niveau des transports collectifs, ne serait-ce qu'au niveau du temps, ne serait-ce qu'au niveau de la pollution de l'air, je parle le temps pour les gens, le temps de productivité et la pollution de l'air, la santé de la population. Et évidemment, encore une fois, on revient à l'économique... au niveau économique quand on parle de toute l'exportation de nos avoirs qui sert justement à l'achat d'hydrocarbures et de pétrole.

Je vous... je sauterai peut-être rapidement sur la question de l'équité à l'intérieur du développement durable, qui est importante pour nous. André a parlé de la question des pays en voie de développement. Et je crois qu'on ne peut passer cette question-là de devoir moral que le Québec a envers les gens qui risquent d'être le plus affectés et qui le sont déjà en matière de changements climatiques.

Évidemment, on recommande la mise en place rapide d'un plan d'action 2012-2020 dans le document. Vous aurez compris qu'on parle de 2013-2020, mais pour nous, c'est très important de le mettre rapidement en place. Donc, 2012 est un petit lapsus, vous le pardonnerez. Ce plan-là devrait être élaboré rapidement à partir d'un mécanisme de concertation, puis comme ça a été fait au début des années 2000 où on rassemble différents secteurs, différents intervenants de la société civile, pour rapidement tabler sur ce à quoi va ressembler notre plan à partir du 1er janvier 2013.

Je ne vous cacherais pas que nous avons regardé l'évolution de la commission jusqu'à maintenant et nous appuyons fortement toute revendication d'un plan rapidement mis de l'avant par le Québec quant à la libération de notre dépendance aux hydrocarbures. Plusieurs organisations ont proposé cette alternative, et on croit que c'est essentiel que le gouvernement table rapidement là-dessus, comme il a d'ailleurs commencé à le faire à certains niveaux.

Je laisserais peut-être M. Sandbord terminer sur la question du transport qui est centrale, évidemment, pour l'atteinte de ces objectifs-là.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Sandbord, vous en avez pour 30 secondes. Vous pourrez continuer après avec les questions de madame...

**M. Sandborn (Arthur):** Ceci inclut l'introduction, mais, pour le reste... Soyons clairs, au ministère des Transports, il y a un sérieux problème. À la page 26, vous trouverez les chiffres. Juste pour l'île de Montréal, d'avoir créé un bassin d'un nouvel espace pour les autos de 230 000 véhicules, juste avec Turcot, la 25, île Notre-Dame. Ça n'a pas de sens. Juste avec Turcot, on va augmenter les gaz à effet de serre de 20 % d'ici 2016. Sur la prochaine page, on parle des projections d'augmentation du nombre de chars de 200 000 véhicules de plus d'ici 10 ans.

Les normes californiennes ne régleront pas ça. Jamais. Le transport va continuer à être un désastre, et donc on doit changer le ministère du Transport vers le ministre de la Voirie comme on a actuellement le ministre des Transports, mais il faut juste le dire. Turcot, là, on a prévu tous les espaces pour les chars, tout le travail pour les chars, tout l'espace pour les chars et les espaces pour le transport en commun, il est prévu sans aucun budget pour construire le transport en commun. C'est un vrai désastre.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Merci, M. Sandborn. Je passe... Je cède maintenant la parole à Mme la ministre pour les 25 prochaines minutes.

**Mme Beauchamp:** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je vais saluer mes collègues parlementaires, leur souhaiter une bonne soirée puis saluer nos invités et vous remercier d'être des nôtres et de la contribution d'un mémoire qui est très étoffé. Je prends le temps de vous le dire, là, un mémoire qui est vraiment très étoffé puis qui embrasse un large spectre des mesures possibles à mettre de l'avant.

Juste avant, je veux juste parler au niveau justement, je dirais, un peu des principes, là, derrière la proposition que vous nous faites d'adopter une cible qui serait... Je ne veux pas défaire... Je ne veux pas mal citer votre mémoire. Je pense... Est-ce qu'on peut dire que votre cible de base est à moins 25 % ou même si je dois dire qu'elle est à moins 40 % dans...

**M. Bélisle (André):** Minimum de moins 25 %, et plus on aura de détermination plus on pourrait aller loin, mais il faut au moins viser le moins 25 %.

**Mme Beauchamp:** D'accord. Merci. Là, je voulais être sûre de bien vous citer. Je veux savoir... Dans le fond, est-ce que, sur la base des travaux du GIEC et cette notion de moins 25 % à moins 40 %, comment vous considérez que ça, ça cohabite avec ensuite l'autre argumentaire qui est en pleine discussion en ce moment d'un point de vue international qu'est la notion de la responsabilité partagée mais différenciée.

Comme vous le savez, là, c'est ça qui fait l'objet de discussions, dans le fond, entre les grands blocs, là, de notre système économique, donc entre l'Europe, les États-Unis, la Chine, d'autres pays émergents.

Ça fait que je veux juste vous entendre sur, lorsqu'on prend la partie de l'équation qui dit: Le GIEC dit au moins moins 25 % à moins 40 % et donc on doit l'appliquer sur le territoire québécois, comment par ailleurs je dois interpréter l'autre partie de l'équation que plusieurs reconnaissent dans les principes, là, qui doivent nous guider, qui est la notion de la responsabilité commune, donc chacun doit faire un effort, mais que, la responsabilité, elle peut être différenciée selon, par exemple, sa contribution historique, hein, sur la base de quel effort doivent faire les pays en développement. On va parler de... Ils n'ont pas contribué historiquement aux émissions, etc.

Mais est-ce que, ce principe-là, il est discutable pour le Québec? Parce que certains sont venus nous dire: Bien, vous savez, le Québec historiquement a une meilleure performance, une assez bonne performance sur le continent nord-américain. À l'échelle du Canada, on émet deux fois moins que la moyenne canadienne. On se situe dans la moyenne européenne. Et donc je veux vous entendre. Comment on concilie?

Parce que je veux juste être sûre puis je sais que ce n'est pas ça que vous avez dit, mais des fois on pourrait comprendre tout bonnement dire: Tout le monde doit faire moins 25 % à moins 40 %, parce que le GIEC a dit: C'était ça que ça prenait. Je ne pense pas que les discussions se déroulent sur cette base-là en ce moment. Et donc je vais vous demander, là, comment vous répondez à ceux qui disent: Bien, la notion de responsabilité commune mais différenciée, elle doit s'appliquer sur un territoire comme le territoire québécois où il y a une différence dans la contribution historique, en tout cas depuis le développement de l'hydroélectricité, dans la contribution historique du Québec aux émissions de gaz à effet de serre à l'échelle du continent nord-américain.

Est-ce que ça peut s'appliquer, la notion de responsabilité commune mais différenciée à l'échelle nord-américain ou pas selon vous?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Bélisle.

● (19 h 50) ●

**M. Bélisle (André):** Moi, je pense et, si mes collègues veulent commenter, peut-être qu'ils pourront le faire. Je pense qu'on doit d'abord regarder qu'est-ce qu'on peut faire. Il y a à peu près nulle part sur la planète où on peut faire aussi bien qu'au Québec; donc, moralement, on doit continuer à être ce que le Québec a été, un chef de file, et continuer à pousser plus loin. J'irais même jusqu'à dire à écrire le livre des énergies vertes. On a la capacité plus que n'importe où dans le monde, et plus on avancera là-dedans plus on pourra continuer à avancer.

Maintenant, ça dépend aussi de quel angle vous voulez regarder cette question-là. Prenons, par exemple, si on devait se comparer à l'Alberta, hein? Et j'ai entendu à quelques reprises qu'ici, au Québec, nos efforts vont être tellement plus difficiles qu'ailleurs que ça va nous coûter trop cher. Bien, ce n'est pas vrai, ça. Ça va être bien, bien, bien plus compliqué en Alberta parce qu'ils ont une côte à remonter qui est autrement plus abrupte. Et si, nous, on continue sur la lancée de vouloir être les meilleurs et de développer dans ce sens-là, bien on va développer l'expertise et on pourra le faire à meilleur compte. Et plus rapidement on agira, mieux ce sera.

Maintenant, à l'autre bout de la lorgnette, bien, si le Québec, qui a la possibilité de mieux faire qu'à peu

près n'importe quel pays dans le monde, ne le fait pas, qui va le faire?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Sandborn.

**M. Sandborn (Arthur):** On peut peut-être ajouter à ça que, oui, c'est une vision un peu différenciée. Ce qu'on vous dit, c'est que... On vous prend au mot. On vous dit: Peut-être que vous ne serez pas, au Québec, à moins 6 % assez vite, mais on va l'être en 2012. Ça veut dire que, pour arriver à moins 25 %, il nous reste 19 % de réduction par rapport à 1990. Alberta, là, 70 %, 80 % de réduction pour arriver à moins 25 % pour jouer leur rôle.

Oui, les autres ont beaucoup plus grand rôle à faire. On sait tous que le Canada est 25 % globalement au-dessous d'où elle était en 1990, et, oui, il faut faire l'effort pour réduire à moins 25 % d'ici 2020. Et ça va être beaucoup plus difficile que pour le Québec, qui est actuellement en voie, on espère, d'arriver à moins 6 %.

Donc, pour nous... On n'est pas en train de parler des mêmes choses pour le Québec puis le reste du Canada, là. On est en train de dire: Faire la même chose que l'Europe. Puis il y a des pays européens qui parlent actuellement de moins 35 % et moins 40 %; c'est ce rôle-là qu'on espère que le Québec va jouer.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Bonin.

**M. Bonin (Patrick):** Tout à fait.

**Mme Beauchamp:** J'ai une autre question, ça fait qu'allez-y, allez-y, allez-y.

**M. Bonin (Patrick):** O.K. Bien, ça va être rapide.

**Mme Beauchamp:** Mais je veux juste être sûre parce qu'on... Le temps passe tellement vite...

**M. Bonin (Patrick):** Tout à fait. Juste...

**Mme Beauchamp:** ...que je veux juste être sûre que vous me gardez un petit peu de place.

**M. Bonin (Patrick):** Je veux juste rajouter, en effet... bien, je pense que ce qu'il a dit, c'était très complet comme réponse. On peut garder en tête que le problème, au Québec, c'est l'utilisation du pétrole. Donc, si on ne voit pas l'opportunité de se libérer du pétrole, il y a quelque chose... on va frapper un mur, qu'on frappe déjà et que la planète frappe. Ça nous coûte 17 milliards par année présentement d'achat de pétrole; on a tout intérêt à se libérer de ça. Le baril du pétrole est présentement à, quoi, près de 80 \$?

Présentement, dans le document de consultation, les modulations de ce que j'ai compris ont été faites avec un baril à 60 \$. Évidemment, si le baril du pétrole est déjà à 80 \$, il y a des bonnes chances qu'en 2020 il soit plus élevé que 80 \$. Il y a des bonnes chances que ça nous coûte plus cher que 17 milliards. Ça va nous coûter, quoi, 35 milliards?

Et évidemment, si le baril du pétrole augmente à ce point, on s'attend à ce que le cours normal des affaires... peut-être que les émissions d'elles-mêmes vont réduire, d'une certaine manière, au Québec. Donc, en ce sens que

si le pétrole coûte plus cher, les gens vont utiliser moins leur véhicule; les mêmes choses pour les industries, pour les entreprises, il y a un même virage qui va se faire.

Donc, à quel point c'est difficile pour le Québec? Écoutez, si, nous, on ne le fait pas, comme André disait, je ne vois pas qui pourrait être capable de le faire, de montrer ce leadership-là. Et on a besoin de ce leadership-là au niveau international. Ça ne veut pas dire que le Québec ne doit pas revendiquer au Canada justement des efforts, et les moyens, et des reconnaissances de ce qui a été fait dans le passé, chose qui n'est pas le cas présentement avec l'année de référence qui est prise au Canada, mais le Québec doit quand même continuer et a plus qu'intérêt à le faire, ne serait-ce que pour simplement le Québec, la population du Québec et lui-même.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Merci. Mon autre question, elle porte sur un élément dans votre mémoire où vous dites: Le prix des crédits d'émissions devrait être transigé à 200 \$ la tonne. Puis là je veux que vous nous expliquiez... Je sais que, demain, on reçoit aussi la Fondation David-Suzuki, là, mais deux, trois questions.

Premièrement, est-ce qu'on doit comprendre ça comme étant une condition pour la réalisation d'une cible ambitieuse, par exemple, à moins 25 %? Puis, deuxièmement, c'est: Comment vous voyez ça, dans un contexte où, par exemple, on a adhéré au WCI — je pense que vous avez donné en principe votre appui à la mise en place d'un marché du carbone — et comment je dois voir ça, comment je dois le comprendre dans un contexte où... par exemple, pendant que les partenaires du WCI discutent, là, puis essaient de montrer le leadership que vous souhaitez, en tout cas pour la mise en place du marché du carbone dès 2012?

Par ailleurs, le projet de loi qui est devant le Sénat américain, lui, en ce moment, fixe, je dirais, un prix au carbone qui est à la hauteur, là, d'environ un peu plus que 30 \$ CAN: 28 \$ US à 30 \$ US, là. Ça fait que j'essaie juste de voir, parce que j'essaie de voir comment je peux faire coexister sans provoquer un choc, là — la notion presque de choc tarifaire, là — comment je peux faire exister le fait que les États-Unis — puis on en est heureux — ont choisi la voie de développer la notion d'un marché du carbone, mais fixent un prix limite qui est un peu plus... — pour les fins de la démonstration, je vais le mettre à 35 \$ CAN — on va dire 35 \$ CAN, puis que vous, vous dites: Nous, au Québec, on devrait charger à nos entreprises, ou en tout cas à ceux qui participent à l'achat des crédits, on devrait charger 200 \$.

J'essaie de comprendre comment ça pourrait fonctionner. Puis est-ce que vous nous le proposez sur la stricte base québécoise ou si, dans le fond, vous dites: Il faudrait travailler à ce qu'un système plus continental soit à cette hauteur-là?

Mais, je vous avoue, quand je regarde ça aller, je me dis: Comment je vais faire pour dire aux entreprises qui participent à un marché du carbone: Aux États-Unis, là, c'est 35 \$ la tonne, puis chez nous ça va être 200 \$? Ça fait que je veux juste vous entendre me l'expliquer: Pourquoi vous proposez cela et comment ça pourrait fonctionner?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Bélisle ou M. Bonin.

**M. Bonin (Patrick):** Oui. C'est sûr que, dans ce qu'on a présenté, justement, on s'est inspiré du rapport qui est sorti de la Fondation David-Suzuki et de L'Institut Pembina, qui ont été rédigés entre autres et financé par la Banque TD et rédigés par M. Jacquard. Présentement, c'est ce qu'ils disent, que le prix devrait être à la tonne lorsqu'on parle d'un scénario de 2 °C. Évidemment, on est conscients que le Québec... Et on l'a reconnu, et on a encouragé les initiatives de s'intégrer à même un système rapidement de plafonnement d'émissions. À quel prix sera la tonne en 2020? Je ne peux pas le prédire. Présentement, les montants annoncés ou plutôt affichés dans le mémoire réfèrent à l'année de référence de 2020. Donc, un départ, évidemment, à partir — rapide — de 2010, je crois, 2012 qu'on mentionne dans le mémoire, et c'était en référence à ce qu'on nous proposait justement dans cette étude-là, qui est pour l'instant la seule étude ou l'étude la plus complète qui nous permet de voir quelle serait la réalité économique de l'application ou du respect du 2 °C au Canada ou dans la province. Donc, on s'est basé là-dessus.

On ne demande pas au Québec d'imposer un fardeau plus grand à ses entreprises. On pense qu'il y a quand même une logique à l'intérieur d'une intégration continentale qui doit être respectée pour la compétitivité des entreprises. Là-dessus, il n'y a pas de doute là-dessus.

On pense que, par contre, on doit revendiquer un prix qui reflète vraiment le coût à la tonne. Et, si on regarde 30 \$ la tonne, là, si on regarde par exemple pour l'essence, ce n'est pratiquement rien. Ça veut dire qu'avec quoi, 100 \$ à peu près par année, quelqu'un va annuler toutes ses émissions de gaz à effet de serre qu'il va faire dans une année en voiture. Donc, le prix à 30 \$ n'est pas suffisamment incisif, je dirais, et ne fait pas suffisamment de pression pour avoir des modifications au niveau des entreprises. C'est ce qu'on...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** À ma connaissance, c'est aussi un peu le niveau européen. La taxe sur le carbone du président Sarkozy a été introduite à 19 euros la tonne au moment où on se parle, ce que... Bien, c'est pour ça que je voulais qu'on essaie de bien comprendre.

Ce que je comprends, c'est que vous dites — et on pourra approfondir cet aspect-là, je vais passer à d'autres questions, on pourra l'approfondir avec la Fondation David-Suzuki — c'est que, quand on prend... Eux, c'était à l'échelle canadienne, d'ailleurs. Là, on pourra voir mieux comment ça pourrait se refléter au niveau québécois. Mais c'est comme s'il disait: Avec toutes les actions qu'il faut mettre en place pour obtenir les effets de réduction, avec les investissements nécessaires, il faudrait que ça ressemble à 200 \$ la tonne. C'est comme ça que j'ai compris l'étude. Mais, en même temps, c'est ça, c'est comment je dois la voir dans un contexte où on sait à peu près à quel prix se transige la tonne de carbone au niveau européen et comment c'est prévu dans le plan américain au moment où on se parle. Mais on pourra approfondir cette question-là. J'ai compris quelle est votre source d'inspiration, puis on pourra l'approfondir avec la Fondation David-Suzuki.

Je voudrais bien sûr, parce que c'est un élément extrêmement important de votre mémoire, puis vous avez une expertise en plus là-dedans, parler de la question du transport, qui est un secteur donc où on a beaucoup, beaucoup, beaucoup à faire, puis je veux garder du temps pour que vous puissiez nous parler plus longuement des gaz de schiste aussi, là. Là aussi, ça vaut la peine qu'on vous écoute un peu plus longuement.

● (20 heures) ●

Mais, très rapidement, sur la question du transport, on a reçu des invités de Vivre en ville, plusieurs groupes environnementaux, il y a toute la question de l'aménagement du territoire, et tout ça. Mais, bien honnêtement, je crois que nous, on doit écouter l'AQLPA plus autour de la question, parce que vous avez une expertise là-dedans, mais la question de, je vais dire ça... l'avenir du véhicule automobile. Ça fait que j'ai besoin que vous nous disiez, d'ici 2020, et honnêtement ça m'intéresse d'entendre M. Sandborn, mais je pensais plus à l'expertise de l'AQLPA.

Vous voyez comment les désincitatifs comme une taxe sur le carbone, une redevance, puis vous voyez comment les incitatifs, pour qu'il y ait ce changement de culture par rapport à une société faite autour de l'automobile?

Certains, comme par exemple la CRE de Montréal est venue nous dire: Il faut le dire, ça prend la carotte et le bâton. La carotte, c'était une offre de service en transport en commun de qualité, puis je ne veux pas résumer trop courtement tout ce qu'ils sont venus nous dire, mais le bâton c'était: Ça prend aussi un niveau de prix d'essence au Québec, à la pompe, qui agit comme bâton, c'est-à-dire comme élément de découragement. Ça fait que je veux vous entendre sur comment vous voyez ça, la question de l'automobile, puis peut-être en finale que vous abordiez la question du véhicule électrique. On a eu des échanges avec Hydro-Québec, avec d'autres.

Est-ce que vous, dans votre... vous qui vous intéressez de près à la question du véhicule automobile, est-ce que vous... comment vous pouvez nous commenter l'arrivée de la voiture électrique sur l'horizon 2020?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Bélisle.

**M. Bélisle (André):** Bon, vous avez...

**Mme Beauchamp:** Je le sais, mais...

**M. Bélisle (André):** Une large... Bien on va commencer par le commencement. Il faudrait...

**Mme Beauchamp:** C'est la voiture. Racontez-moi quel est l'avenir de la voiture, selon vous.

**M. Bélisle (André):** Oui, bien on va commencer par aujourd'hui si vous voulez, Mme la ministre. Il faudrait réaliser, je le disais un peu tantôt, on est toujours dans la théorie quand on parle des véhicules automobile, puis l'AQLPA, nous, on est généralement dans la rue. O.K. Alors, ce que je veux dire par là, c'est que la première chose qu'il faudrait faire, là, si on veut être sérieux, c'est imposer le respect des émissions des véhicules, et ça, ça prend un programme d'inspection obligatoire. O.K.? Le simple fait de faire ça, là, si on le faisait comme l'AQLPA l'avait proposé, mais que l'industrie préférerait qu'on ne fasse pas, mais si on avait un programme universel pour tous les

véhicules de cinq ans, on parle d'un million de tonnes de gaz à effet de serre par année, après deux ans, et à chaque année qu'on va chercher. Ça, c'est majeur. On n'en parle pas parce que, là, ça dérange, hein? Il y a 5 000 propriétaires... 5 millions de propriétaires de véhicules qui devront se civiliser.

Bon, ça, là, c'est la première des choses qu'on devrait faire, et en partant de ça, ça nous permet aussi d'avoir un contact direct avec les propriétaires de véhicules et de leur expliquer, parce que, là, un moment donné, quand ils vont passer à l'inspection, là, on a quelques instants pour leur parler, là, puis on a des papiers qu'on peut faire circuler, bien leur parler qu'on est tous victimes et responsables, et on doit agir. Bon.

Ça c'est la première chose qu'on doit faire, puis on ne peut pas les effacer, les 5 millions de véhicules. Puis, même si on faisait la promotion du transport en commun, et ça fait longtemps qu'on le fait à l'AQLPA, on ne fera pas disparaître les véhicules d'ici 5 ans ou 10 ans ou 20 ans. Alors, il faut agir sur ce niveau-là, ça c'est le bâton, et le bâton va aussi avec des taxes sur l'essence, absolument nécessaires.

Parce qu'il n'y a pas que le problème du réchauffement planétaire. C'est un problème majeur, mais il y a du monde qui meurt à toutes les années à cause de la pollution de l'air en ville, là. Ça, on en parle pas beaucoup, là. Mais on le sait, il y en a 2 500 qui meurent par année, puis on n'a rien fait. On continue à dire: Ah! C'est fatigant, avoir un programme d'inspection. Bien, c'est fatigant aussi quand on se ramasse à l'urgence avec son petit puis qu'il est sur le bord de mourir. Ça, c'est pas mal plus fatigant. Donc, le bâton, on doit agir sur le parc automobile, on doit trouver les moyens de le civiliser, de le réduire, de le contrôler.

Maintenant, là vous me parlez des véhicules électriques. Bien, les véhicules électriques, encore là, d'ici 20 ans, oui, parfaitement plausible qu'ils apparaissent. Personnellement, et là je ne répondrai pas pour les autres, mais je pense que les...

**Mme Beauchamp:** D'ici 2020?

**M. Bélisle (André):** Oui.

**Mme Beauchamp:** O.K. J'ai compris d'ici 20 ans. Pardonnez-moi, Mme la Présidente...

**M. Bélisle (André):** Non, bien, il va apparaître, mais d'ici 20 ans qu'on aura changé, qu'on aura un parc automobile qui aura changé beaucoup, mais déjà, il y en a, des véhicules. Par contre, est-ce qu'on doit aller vers le véhicule tout électrique ou on doit aller plus vers les hybrides branchables? Personnellement, ayant une hybride, je connais comment ça fonctionne, puis une hybride branchable m'apparaît quelque chose qui serait plus logique, plus utile, plus fonctionnel puis plus rapidement déployable. O.K.?

Bon, ça... mais, il y a quand même, si on regardait la filière du moteur-roue qui avait été développé par un des membres de l'AQLPA, M. Couture justement, bien il y a un univers, là, qu'on a laissé tombé. Et, si on allait vers ça, là c'est plus intéressant que les autres propositions qu'on nous fait de véhicules électriques. Mais là je n'entrerai pas trop là-dedans. Si vous voulez avoir plus d'informations, ça va me faire plaisir de vous présenter

certaines membres de l'AQLPA qui ont vraiment une expertise reconnue et sans l'ombre d'un doute.

Maintenant, il faut absolument développer, encourager et déployer les transports en commun non seulement dans les villes, mais entre les villes. Il faut... Et comment on peut m'expliquer à moi — puis là, 55 ans, je commence à connaître un petit peu l'histoire du Québec — comment on peut m'expliquer qu'au Québec, pays de l'hydroélectricité, où on a une compagnie comme Bombardier, qu'on n'ait pas de trains électriques, qu'on n'ait pas de tramways électriques? Il y a quelqu'un quelque part qui n'a pas fait sa job, là.

Alors ça, Mme la ministre, tant qu'à moi, ça fait partie des choses qu'on doit faire, qu'on doit développer, mais il ne faut pas le faire à la façon qu'on voit depuis longtemps comme d'une théorie qu'on voudrait appliquer, mais plutôt comme d'un défi qu'on veut lever. Et là-dessus je vous dirai ce que je vous avais dit il n'y a pas tellement longtemps: J'aimerais qu'on renoue avec l'esprit qu'on avait dans les années soixante, soixante-dix, quand on a décidé qu'on voulait devenir les meilleurs en production d'énergie. Si on appliquait cette même logique là, cette même volonté là que je pense qui dort dans le coeur de tous les Québécois et les Québécoises, si on réveillait ça, bien je vous dis, le Québec peut relever des défis beaucoup plus importants que ça et en sortir gagnant.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Bonin, très brièvement parce qu'il reste quatre minutes, là.

**Mme Beauchamp:** Je veux juste, M. Bonin, si vous permettez...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Je veux juste poser ma question, puis là vous vous partagerez le temps, puis il me reste trois minutes. Ça fait que je pense qu'on devait vous entendre plus longuement sur les impacts que vous voyez par rapport à l'exploration puis l'exploitation des gaz de schiste. Et je voulais vous lancer la balle, là, et que vous puissiez nous en parler un petit peu plus longuement dans le contexte des changements climatiques. M. Bonin, je n'ai rien contre vous, ça fait deux fois que je vous interromps, je suis désolée, mais je voulais quand même, et vous verrez comment vous y répondez, mais je voulais, là, qu'on puisse vous entendre un peu plus longuement sur cet enjeu-là.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Cornelissen.

**Mme Cornelissen (Kim):** Désolée. Cornelissen.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Cornelissen.

**Mme Cornelissen (Kim):** Le problème avec le gaz de schiste, c'est que, contrairement au gaz naturel où ça tend à être des réserves qui sont concentrées à certains endroits qui sont, par exemple, loin de la population, loin des milieux bâtis, et tout ça, le problème du gaz de schiste, c'est que ce sont des petites bulles qu'il y a un peu partout dans le schiste qui est, comme l'a dit André tantôt, là, c'est le même schiste qu'il y a à l'État de New York aussi, le schiste d'Utica, ce qui fait que le gaz se trouve un peu partout dans la vallée du Saint-Laurent et on a vu, en

commençant à fouiller le dossier au Québec, qu'il y avait déjà comme 500, plus que 500 permis de donnés.

Et j'ai la chance d'être co-coordonnatrice de l'Agenda 21 Sorel-Tracy, où là on a vu apparaître des compagnies dans un petit village proche des maisons avec beaucoup, beaucoup de nuisances, et tout ça. Et on a commencé à se mettre en contact avec des gens aux États-Unis qui... Et là ça a sorti, là, tous les problèmes qui sont liés à la pollution de l'air, à la pollution de l'eau, à l'accessibilité à l'eau, parce qu'il faut fracturer le schiste verticalement puis ensuite horizontalement. On peut imaginer tous les problèmes que ça cause. Ça ramasse des métaux lourds au passage.

Je ne sais pas comment c'est au Québec, mais, aux États-Unis, ce n'est pas juste de l'eau puis du sable, c'est de l'eau, du sable et beaucoup de produits chimiques. D'ailleurs, on a de la documentation là-dessus si jamais vous voulez en savoir plus. Et c'est quelque chose qui semble tellement aller à l'encontre du développement durable de la façon dont c'est fait, parce que ça peut être un petit peu partout. J'habite dans un petit village de 2 000 personnes, puis il y a une compagnie qui est venue voir chez nous, qui est venue voir chez le voisin, c'est comme il y a une espèce de... Et les gens face à ça ont beaucoup de détresse...

**Une voix: ...**

**Mme Cornelissen (Kim):** Oui, magnifique petit village, n'est-ce pas, M. Bergeron, mon député? Et les gens se rendent compte qu'il n'y a pas de réglementation...

**Une voix: ...**

**Mme Cornelissen (Kim):** Saint-Marc. Même pour les municipalités, il n'y a pas de réglementation, pour les MRC il n'y a pas de réglementation. Clairement la CPTAQ n'a pas vu toute l'étendue de ce que c'est parce qu'à un moment donné juste sur la question de l'eau, ça va être la question de l'accès à l'eau. On parle de 10 millions de litres d'eau par fracturation...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Cornelissen, je regrette, le temps est écoulé. Cependant, je cède la parole à M. le député de L'Assomption, porte-parole officiel de l'opposition. S'il veut continuer dans cette veine-là, la parole est à vous, M. le député.

**M. McKay:** Merci beaucoup, Mme la Présidente, et bonsoir à tous nos invités. Bien, moi, je me posais une grave question: Qu'est-ce qui arrive donc avec les gaz de schiste?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Cornelissen, vous avez tout le loisir.

**Mme Cornelissen (Kim):** Alors, je continue ça. Je veux juste faire une petite anecdote. Les contacts que j'ai avec les États-Unis, quand j'ai commencé à parler des gaz de schiste et des problèmes qu'il y avait au Québec, je me faisais répondre systématiquement: On n'est vraiment désolés pour vous. J'avais l'impression d'avoir perdu ma mère tellement le nombre de problèmes est important.

On sait, par exemple, que le président de l'arrondissement de Manhattan a demandé un rapport...

**Une voix:** ..

**Mme Cornelissen (Kim):** Non, non. Mais avant il a demandé une étude sur le gaz de schiste dans l'État de New York et il a demandé un moratoire quand il s'est rendu compte que ça menaçait la réserve d'eau potable de Manhattan, de New York, et tout ça.

● (20 h 10) ●

Alors, c'est un énorme dossier. Je ne comprends pas comment on peut penser à un tel... à des tels projets dans l'optique, comme je disais tantôt, de répondre aux politiques, aux différentes politiques qu'on a. Puis on parle là des changements climatiques, mais on parle également de l'agriculture: ça va être quoi, les conflits avec l'agriculture. Vous essaieriez de vendre votre maison s'il y a des puits pas loin; vous ne serez pas capables de vendre votre maison. Il y a eu... et même chez les investisseurs, parce qu'on a lu des documents qui s'adressent aux investisseurs pour le Québec, il y a des problèmes de sulfure d'hydrogène, qui est un gaz très toxique, il y a des problèmes d'explosions de puits, en tout cas, plein de choses qui sont possibles et, chez les investisseurs, ça répond... c'était écrit, il y avait une note qui disait: Il y a des assurances pour ça.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Bien, écoutez, Mme la Présidente, moi, je pense qu'il y a des moments comme ça, des fois, dans des commissions parlementaires où on reçoit des informations un peu privilégiées. Moi, je vous dirais que, dans le contexte où on nous a parlé de plusieurs centaines de permis qui ont été accordés, et on sait qu'au Québec... au Québec, nous vivons encore sous le... dans le secteur minier, sous le régime de la Loi sur les mines, et donc qui accorde quand même des privilèges importants à... aux... à l'exploration minière, notamment qui ne donne pas à un propriétaire de terrain le droit de refuser l'accès à sa propriété lorsque les prospecteurs ont de plein droit un claim minier sur une parcelle de terrain. Donc, on voit que cette situation-là se produit actuellement.

On constate aussi que la ministre de l'Environnement du Québec ne semble pas en contrôle de l'information sur cette question-là, puisqu'elle questionne les invités ce soir sur l'impact même de cette... de ce phénomène-là. Alors...

**Des voix:** ...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Une personne a la parole.

**M. McKay:** Pardon?

**Mme Beauchamp:** ...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Excusez, excusez. Est-ce qu'on peut...

**M. McKay:** Bien, on nous... ce qu'on nous présente...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Est-ce qu'on peut ne pas s'interpeller? Merci.

**M. McKay:** ...comme une marque de politesse, Mme la Présidente, je pense que, dans le contexte où nos invités nous mettent en lumière le fait qu'il n'y a actuellement aucun contrôle sur toute cette exploitation des gaz de schiste, que par ailleurs nous sommes en train de discuter d'objectifs de réduction de gaz à effet de serre pour le Québec à l'horizon de 2020, et qu'on constate qu'on n'a pas le contrôle même sur les émissions de gaz... des nouvelles sources d'émissions de gaz à effet de serre qui ont lieu aujourd'hui, je pense... je voudrais demander à la ministre qu'elle puisse prendre un engagement ce soir sur toute cette question. On nous propose un... on nous propose un moratoire...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. le député...

**M. McKay:** ...sur l'exploitation des gaz de schiste, alors je voudrais... je pense que c'est une question suffisamment importante et grave à ce moment-ci pour qu'on puisse demander à la ministre sa position sur cette demande-là.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. le député, les commissions... les questions s'adressent à nos invités. Je vous demanderais de bien vouloir vous adresser à nos invités, et les questions ne s'adressent pas...

**Mme Beauchamp:** ...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme la ministre, s'il vous plaît...

**Mme Beauchamp:** ...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** ...les questions ne s'adressent pas entre parlementaires. J'aimerais bien que vous vous adressiez...

**Mme Beauchamp:** ...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** ... — Mme la ministre, s'il vous plaît! — que vous vous adressiez à vos invités. Merci.

**M. McKay:** Oui. Bien, Mme la Présidente, je pense que c'était suffisamment important pour qu'on puisse faire un aparté, alors je veux bien...

On a un mémoire extrêmement fouillé et développé devant nous, qui fait... qui fait état de toute une série de questions et de constats. Celui-là, je crois, mérite que... qu'on le prenne à part parce qu'il s'agit d'un tout nouveau secteur pour lequel actuellement le gouvernement du Québec... sur lequel on n'a aucun contrôle.

Alors, pour faire suite à cette question-là, moi, je vous demanderais peut-être, sur cette question de l'exploitation des gaz de schiste, qu'est-ce qui vous apparaît le plus urgent? Est-ce qu'effectivement on a raison du côté de l'opposition officielle de pouvoir saisir ce soir l'urgence de la situation ou est-ce qu'on peut... on devrait... qu'est-ce que vous nous suggérez finalement comme... ou au gouvernement du Québec, comme action à relativement court terme comme source d'information, par exemple, sur ce dossier-là?

**La Présidente (Mme Doyer):** Madame... Ah, M. Bélisle.

**M. Bélisle (André):** Premièrement, ce qu'on demande, c'est clair, ce n'est pas... sans équivoque: on a besoin d'un moratoire sur l'exploitation des gaz, on a besoin d'une audience générique pour faire la lumière sur tous les aspects de la question.

Je vous dirais, M. le député, Mme la Présidente, Mme la ministre, j'ai tombé sur un article qui sortait de WCI justement, qui a paru dans *New York Times* le 15 octobre dernier, où on mentionnait que les compagnies ont systématiquement caché les émissions des puits de gaz de schiste de l'État de New York et dans la plupart des États américains et, après avoir fait différentes recherches avec toutes sortes d'équipements dont des détecteurs à infrarouge, on s'est rendu compte que les déclarations d'émissions des compagnies pouvaient être facilement multipliées par 10, parce qu'on avait toujours tendance à vouloir les minimiser, O.K. Et à ma grande et très décevante surprise, les compagnies dont il était question sont celles qui travaillent sur le terrain du Québec.

Alors, pour moi, il est grand temps qu'on décrète un moratoire et qu'on agisse de façon prudente. Ça ne veut pas dire qu'on ne devrait pas exploiter le gaz, mais on doit l'exploiter de façon cohérente. On est à l'ère où on doit réduire l'utilisation des combustibles fossiles, pas de les doubler. Alors, si on arrivait à nous dire que, par une exploitation, une utilisation intelligente, on va arrêter d'importer du gaz de l'extérieur, on va puiser le nôtre et on va le faire de façon intelligente sans augmenter les émissions, ah! pourquoi pas? Par contre, si on est pour retomber dans la même vieille façon de faire, de vider la caisse de 24, puis après ça se trouver un peu bêtes d'avoir mal à la tête, bien je pense qu'on devra vieillir.

Et là-dessus, Mme la ministre, je vais, si vous me permettez, regarder mon collègue député de Varennes: Qu'est-ce qu'ils sentent, les eaux de puits, dans la région de Varennes, Verchères et un peu partout dans le coin? Oui, bien, c'est parce que M. Bergeron...

**Des voix: ...**

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Excusez. Est-ce qu'on peut ne pas s'interpeller?

**M. Bélisle (André):** Bien, si vous n'avez pas de réponse, je vais vous répondre rapidement, parce que le temps passe. On sait que, dans beaucoup, beaucoup de municipalités de Montérégie, les eaux sentent, les eaux de puits sentent les oeufs pourris au point où les gens ne veulent pas boire cette eau-là. Bien ça, c'est du souffre. Et le souffre, l'odeur d'oeufs pourris, c'est l'indicateur privilégié du H<sub>2</sub>S. O.K. Le H<sub>2</sub>S est un gaz mortel, on a des pancartes partout dans l'Ouest canadien, surtout en Alberta, pour mettre en garde les gens contre des émissions accidentelles de H<sub>2</sub>H<sub>2</sub>: la vie des gens est en danger en dedans de deux minutes. On n'en parle pas ici, on nous dit qu'il n'y en a pas de H<sub>2</sub>S. Bien, c'est faux, il n'y en a pas de gaz qui n'a pas de H<sub>2</sub>S. O.K.

Donc, pour nous, et je vais céder la parole à Kim ensuite, pour nous, il faut absolument un moratoire, il faut absolument une audience générique pour savoir de quoi on parle, comment on pourrait agir avec ça de façon intelligente plutôt que d'essayer de réparer les pots cassés. Parce qu'une fois que cet engin-là est parti, il n'y a plus rien pour l'arrêter.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Un petit renouvellement-mémoire: Vous vous adressez à la présidence, s'il vous plaît. Mme Cornelissen.

**Mme Cornelissen (Kim):** Oui. Ce qu'il y a d'admirable, tu sais, quand on parle que le Québec est pionnier, sur une des choses où est-ce que le Québec a été pionnier, c'est sa Loi sur le développement durable. Puis elle avance, puis on l'expérimente, puis ça va bien. Or, je pense que c'est le cas idéal pour la Loi sur le développement durable, parce que ça interpelle le MRNF, ça interpelle le MAPAQ, ça interpelle le MAMROT, ça interpelle le ministère des Transports, ça interpelle l'UMQ. Ça interpelle tout le monde, et je pense que c'est suffisamment fondamental pour suivre l'actualité là-dessus, pour qu'on travaille ensemble, pour qu'on essaie de faire vraiment quelque chose, pour ne pas que ça devienne une catastrophe.

Je vous assure qu'aux États-Unis c'est catastrophique, ce qui se passe présentement. On parle de 500 000 puits qui sont creusés, et on parle de cinq à six lois fondamentales qui ont été... où le gaz de schiste a été exclu de ça, des lois sur les produits toxiques, des lois sur la qualité de l'air, sur la qualité de l'eau, sur le droit à l'information, et tout ça, ça n'a pas de bon sens, il faut qu'on fasse ça d'une autre façon au Québec.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. McKay, il y avait M. Sandborn qui avait levé la main. M. Sandborn.

**M. McKay:** ...une information très importante à apporter.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Sandborn. ● (20 h 20) ●

**M. Sandborn (Arthur):** J'aimerais ça qu'on ramène ça au sujet principal de la soirée parce qu'il est intimement lié. J'ai vu une déclaration d'une ministre, je ne me souviens pas, ce n'était pas Mme Beauchamp, c'était une des autres ministres du cabinet, disons que c'est assez intéressant. Il pourrait en avoir pour 200 ans de production à notre utilisation actuelle de gaz... Si on produit et on utilise encore autant de gaz naturel dans 200 ans qu'on utilise aujourd'hui, on est cuit, messieurs dames. C'est ça que ça veut dire: qu'on pourrait à 4 degrés d'augmentation de la température d'ici 2100. C'est dans combien d'années? 91 ans.

Possiblement, ils ont dit: Il y a deux semaines, les scientifiques, en Thaïlande: En 2070, on va arriver à 4 degrés. Et là on est en train de parler de s'organiser pour produire des gaz naturels pendant 200 ans pour nos besoins actuels.

Pour réduire, tout le monde semble d'accord que, d'ici 2050, il faut réduire de 80 % nos émissions de gaz à effet de serre. On ne peut pas se permettre d'utiliser le gaz naturel comme on l'utilise aujourd'hui, rendu là. On ne peut plus se permettre de produire ça comme on produit aujourd'hui. C'est moins grave que le pétrole lourd, mais c'est une des sources de problème.

À un moment donné, de quoi on est en train de parler dans ces débats-là? Oui, la caisse de 24, ça a l'air faisable et profitable tout de suite, mais toute cette production-là de gaz local qui pourrait réduire le prix, augmenter ci, augmenter l'utilisation, tout le reste, ce n'est même pas prévu dans vos plans actuels de réduction. Ça, c'est une

nouvelle donne qui rentre, puis woups! Les gaz à effet de serre, si on commence à produire du gaz naturel, puis c'est énergivore, quand on produit ça de cette façon-là dans les schistes, bien là on est dans un autre bracket de problème, là, puis oui... Qu'est-ce que tu avais dit au début? C'est comme les sables bitumineux, là?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, écoutez, effectivement, ce qui arrive, c'est qu'effectivement votre mémoire contient beaucoup d'information, il y a à boire et à manger pour tout le monde là-dedans. Le fait que vous ayez mentionné les gaz de schiste, moi, personnellement, je crois que c'est probablement, par rapport à tout ce que nous avons entendu de plusieurs intervenants tout au long de ces audiences, qui avaient des informations extrêmement pertinentes et importantes à nous livrer...

Là, je le répète, ça arrive de temps à autre, que lors d'audiences publiques comme celle-ci, les informations que les parlementaires entendent donnent lieu à un genre de coup de massue. Alors, on peut continuer à parler des objectifs pour 2020. Par contre...

**Une voix:** ...

**M. McKay:** Non. Je n'ai pas manqué la conférence de presse. Ce que j'ai manqué, c'est la réponse du gouvernement du Québec aux révélations que les gens ont faites...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme la ministre.

**M. McKay:** ...au cours des dernières semaines...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. McKay...

**M. McKay:** ...sur ce dossier-là.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. McKay, s'il vous plaît, vous adresser à la présidence.

**M. McKay:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Merci, M. McKay.

**M. McKay:** Donc, on peut utiliser peut-être les... Ce que je constate, c'est que la ministre ne semble pas intéressée, ne trouve pas pertinent à ce que cette question-là soit particulièrement débattue. Elle ne veut pas saisir l'opportunité que je lui offre de pouvoir prendre position ce soir. J'imagine qu'on pourra avoir, au cours des prochains jours, une position.

D'ici là, pour terminer en beauté la soirée, on sait que l'AQLPA — puis Mme la ministre a pris la peine de le souligner précédemment — a une expertise particulière dans toute la question de l'inspection, des programmes d'inspection obligatoire des véhicules automobiles et aussi, je pense, un succès très intéressant un peu plus récent avec les programmes de mise à la ferraille.

Donc, dans la perspective d'un objectif ambitieux d'atteinte d'objectif de réduction de gaz à effet de serre, qu'est-ce que, selon vous, le Québec devrait mettre en oeuvre... ou qu'est-ce qui pourrait être mis en oeuvre plus

facilement, plus rapidement pour nous mettre dans une meilleure position? Parce que je crois que vous avez mentionné que, sur papier, la situation de notre parc automobile semble intéressante, mais que la réalité serait tout autre.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. Bélisle.

**M. Bélisle (André):** Bien, il n'y a pas de doute que ça fait maintenant près de 20 ans qu'on le dit, ça prend absolument un programme d'inspection d'entretien obligatoire des véhicules automobiles. On pourra, de par ce programme-là, réduire de beaucoup les émissions et la consommation d'essence et améliorer l'état du parc. En fait, je pourrais donner une autre image: il y a à peu près juste au Québec à cette heure qu'on peut mourir d'intoxication au monoxyde de carbone parce que notre parc automobile est à ce point déglingué. Pour pouvoir faire l'inspection, il faut que tu aies un système d'échappement qui ne soit pas perforé. Bien, ici, ce n'est pas le cas, il y en a beaucoup.

Alors, programme d'inspection va aussi avec d'autres programmes complémentaires: l'aide à la réparation et surtout un programme de recyclage des vieilles voitures, dans lequel, nous, on préconise le transfert modal. Le programme s'appelle Faites de l'air!. C'est un succès étonnant qu'on a depuis six mois, un an, mais c'est un programme qu'on mène depuis 2001 quand même. Et il faut développer et encourager les transports en commun.

C'est clair qu'une des priorités, là, vraiment les plus importantes, c'est des actions résolues dans le transport, réduire le nombre de véhicules, réduire les besoins de déplacement, améliorer la mobilité autre qu'en automobile. Bien, maintenant, il faut aussi être capable d'éviter de se créer de nouveaux secteurs, et la question des gaz de schiste en était un.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Cornelissen.

**Mme Cornelissen (Kim):** On a amené des nouvelles moins drôles, mais on en a aussi des beaucoup plus joyeuses ou beaucoup plus encourageantes.

Au MDDEP, il est en train de se développer des programmes de biogaz, entre autres, comme biocarburant. Or, là où ça pourrait être le plus intéressant, c'est de développer toute la question des biogaz produits localement et utilisés localement, en collaboration avec les municipalités puis en collaboration avec les gens locaux. Ça peut aller chercher aussi plusieurs des préoccupations de l'UPA et ça produit un fertilisant qui est tellement bon qu'il peut être utilisé en agriculture biologique. Ça fait que c'est un choix qui est... puis le choix est prêt.

Il y a deux semaines, on a eu la chance d'avoir un expert suédois sur la question qui est venu voir le MDDEP puis le MDEIE sur ces questions-là. Tout est là. Je pense que c'est le type de partenariat qui se fait super bien. On peut-u faire ce genre de choix énergétique là qui nous ressemble beaucoup au Québec?

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** M. le député de L'Assomption, il vous reste deux minutes.

**M. McKay:** Oui. On a eu cet après-midi les gens de l'industrie du ciment, qui sont venus soulever le fait que, bon, ils ont réussi à intégrer quand même une série

de carburants alternatifs. On parle d'une proportion de 25 % de leurs sources d'énergie qui proviennent soit d'énergies renouvelables ou de matières qui autrement se retrouveraient comme matières résiduelles. Et on nous recommandait même de bannir l'enfouissement de matières organiques.

Une des avenues qui semblaient très intéressantes pour l'industrie, en tout cas que l'industrie nous pressait d'examiner, c'étaient notamment, bon, les bardeaux d'asphalte, et il y avait aussi le «fluff» automobile.

Je sais... et, bon, j'écoute toujours très attentivement vos conférences de presse puis les prises de position de l'AQLPA sur différents sujets. La plupart du temps, j'attends effectivement un peu plus longtemps pour entendre la réponse du gouvernement du Québec sur les préoccupations que vous soulevez.

Mais dans le cas, donc, de cette problématique-là, qu'est-ce que vous avez à nous dire? Parce qu'on nous a assurés que, d'un point de vue de qualité de l'air... on m'a même offert un pouvoir incroyable, qui serait celui de pouvoir peser sur un bouton pour arrêter l'opération d'une cimenterie à partir du moment où les paramètres de qualité de l'air dépasseraient les limites de la réglementation actuelle. Alors, ça semblait être un engagement assez ferme de respecter la réglementation.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Très rapidement, M. Bélisle. Il vous reste à peine une minute.

● (20 h 30) ●

**M. Bélisle (André):** Brûler du «fluff», dans quelque procédé que c'est ou que ce serait, ce n'est pas une bonne idée. Premièrement, le «fluff», il faut savoir que c'est les résidus du déchetage des véhicules automobiles. On a enlevé tout le métal, il reste 25 % du poids qui est le plastique et toutes les autres matières. Et là-dedans on peut retrouver du mercure, on peut retrouver du cadmium, on peut retrouver de l'arsenic, on peut retrouver du plomb, on peut retrouver à peu près n'importe quoi. Et brûler ça, que ce soit dans une cimenterie ou ailleurs, c'est l'émettre dans l'air.

Alors, la solution quant au parc automobile dans cette optique-là, c'est de faire comme la Suède l'a fait, comme le Japon fait de plus en plus, c'est de viser à avoir des véhicules 100 % recyclables, O.K.? Présentement, l'enfouissement, c'est la moins mauvaise solution, mais l'idée d'importer des carcasses de partout en Amérique et venir les traiter au Québec pose un problème. Et, parce qu'on a le problème maintenant, on pense que l'incinération, c'est la solution, mais c'est une voie à éviter absolument; ça ne se fait pas sans causer de problèmes à l'environnement.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Merci, M. Bélisle.

**M. Bélisle (André):** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Mme Cornelissen, M. Bonin et M. Sandborn.

**M. Bélisle (André):** Oui...

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Je regrette, il y a des gens qui attendent, mais on vous remercie beaucoup. On va suspendre quelques minutes.

(Suspension de la séance à 20 h 31)

(Reprise à 20 h 33)

**La Présidente (Mme Doyer):** Nous invitons les gens de Gaz Métro à prendre place: M. Jocelyn Allard, Mme Guylaine Lehoux, M. Philippe Batani et Mme Isabelle Lamy. Peut-être, M. Allard, qui est directeur, présentez vos collègues et leurs fonctions puis, ensuite, vous avez 10 minutes pour présenter votre mémoire.

### Gaz Métro

**Une voix:** Alors, c'est Mme Lehoux qui va présenter le mémoire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, Mme Lehoux, bienvenue en commission.

**Mme Lehoux (Guylaine):** Merci. Alors, nous avons 10 minutes, c'est ce que j'ai...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, 10 minutes.

**Mme Lehoux (Guylaine):** ..compris, alors, écoutez...

**La Présidente (Mme Doyer):** Avant les échanges.

**Mme Lehoux (Guylaine):** Je vais abrégé, à ce moment-là. Vous avez déjà eu le mémoire de Gaz Métro, donc on va passer rapidement. Mais avant tout, j'aimerais me présenter, donc Guylaine Lehoux, je suis vice-présidente, Croissance chez Gaz Métro. J'aimerais vous présenter mes collègues: Jocelyn Allard, qui est directeur aux Relations gouvernementales et développement durable; Philippe Batani, chef de service au Développement durable et relations gouvernementales; et Isabelle Lamy, conseillère aux Relations... au Développement durable et aux Relations gouvernementales.

Alors, Mme la Présidente, Mme la ministre, MM. et Mmes les députés, bonsoir. Merci de nous recevoir ici aujourd'hui. Je vais abrégé, à ce moment-là, pour que vous puissiez ensuite passer à la période des questions.

Alors, à l'heure où nos économies luttent pour rester compétitives et que nos finances publiques prendront du temps à se remettre d'une dure récession, pour nous, il importe que le gouvernement prenne en considération les conséquences économiques et sociales découlant des cibles de réduction de gaz à effet de serre. Or, en l'absence d'estimation solide et précise, le coût réel d'une cible trop ambitieuse pourrait avoir des conséquences graves pour plusieurs, selon nous.

Alors, pour éviter qu'il en soit ainsi, le Québec doit opter pour une cible qui reflète l'excellence de sa performance. Cette cible devrait également être modulée par secteur d'activité, en faisant appel à la capacité de chacun de réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Rappelons que, quelle que soit la cible proposée à terme, le leadership du Québec ne s'exprimera pas par le niveau de ses objectifs, mais bien plutôt par son aptitude à atteindre les objectifs qu'il se sera fixés.

Pour améliorer le bilan des émissions de gaz à effet de serre du Québec, nous voudrions proposer trois pistes de solution porteuses qui ont aussi le mérite d'aider le Québec à assurer sa sécurité énergétique et son développement durable.

Prenons tout d'abord le secteur industriel. Plusieurs industries ont diminué significativement le poids relatif de leurs émissions, et ce, depuis 1990. Les efforts consentis par celles-ci pour parvenir à abaisser leurs émissions de carbone sont remarquables; vous l'avez d'ailleurs souligné dans le document de consultation. Cette atténuation des gaz à effet de serre est notamment imputable à la substitution d'énergies plus polluantes, comme le mazout ou le diesel, par des combustibles plus propres, comme le gaz naturel.

Cependant, il est important de rappeler que le Québec consomme, encore aujourd'hui, 32 % du mazout lourd consommé dans l'ensemble du Canada. Et le mazout lourd est l'un des combustibles les plus émetteurs des gaz à effet de serre qu'il soit donné de trouver sur le marché. Mazout lourd, et ce n'est peut-être pas clair pour tout le monde, c'est du mazout n° 6, ce n'est pas le mazout qui est consommé dans les secteurs résidentiel, commercial, mais c'est vraiment des dérivés de déchets de produits pétroliers. Alors, c'est important de comprendre de quoi on parle ici. Alors, je vous rappelle donc que 32 % du mazout lourd qui est consommé au Canada, dans l'ensemble du Canada, l'est au Québec; donc, ce n'est pas rien.

C'est pourquoi il est de toute première importance que le gouvernement du Québec encourage fortement la substitution du mazout lourd par des énergies beaucoup moins polluantes, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 30 %. Chez Gaz Métro, on n'est pas fermés évidemment à l'utilisation d'autres formes d'énergie évidemment là où le réseau gazier n'est pas disponible, par exemple en région. Cela dit, là où le réseau gazier est accessible, le gaz naturel devrait être privilégié.

Parlons maintenant du transport. Il est largement reconnu que ce secteur, le transport, constitue la plus importante cause d'émissions de gaz à effet de serre à laquelle notre société doit faire face. Les quantités de gaz à effet de serre générées par le transport et leur taux de croissance impose, en effet, que le Québec lui porte une attention de tout premier plan. Avec une part de 40 % des émissions globales du Québec, nous n'avons d'autres choix que de s'attaquer à ce problème, et vous l'avez d'ailleurs souligné.

C'est dans cette perspective que Gaz Métro travaille à mettre en place une solution pour réduire les émissions de gaz à effet de serre reliées au transport. Gaz Métro étudie en effet, à l'heure actuelle, la possibilité de rendre accessible le gaz naturel, à titre de carburant alternatif, dans le transport des marchandises au Québec en lieu et place du diesel. Nous croyons qu'il est plus que jamais souhaitable que le gouvernement du Québec encourage l'utilisation de ce carburant alternatif, à grande échelle, comme initiative à privilégier pour atteindre sa cible au niveau du transport. C'est une... C'est d'ailleurs une alternative à laquelle les États-Unis et des pays européens ont déjà souscrit il y a plusieurs années. Ce n'est donc pas nouveau, et c'est à nous d'en profiter.

Permettez-moi de souligner qu'un véhicule consommant du gaz naturel plutôt que des carburants pétroliers permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'ordre 25 %. En d'autres mots, un camion propulsé par un moteur à gaz naturel émet 40 tonnes de GES de moins par année, comparativement à son équivalent au diesel. Pour une flotte de 1 000 camions, on parle de 40 000 tonnes. Sur une base plus large, on génère des économies significatives en plus de réduire la pollution en milieu urbain.

Parlons maintenant des bâtiments, du chauffage des bâtiments. Il demeure essentiel que le Québec aborde la question des changements climatiques en gardant à l'esprit l'importance de la valorisation de ses ressources, de sa sécurité énergétique et de son développement durable. Dans cette perspective, le gaz naturel représente une ressource incontournable. Ses usages sont multiples, notamment en chauffage de l'espace et de l'eau, et ceux-ci permettent des gains importants, tant aux niveaux économique qu'environnemental.

Cependant, le gouvernement du Québec, dans son document de consultation, propose comme stratégie de réduction d'émissions de gaz à effet de serre rien de moins que favoriser l'électricité pour le chauffage des bâtiments publics, commerciaux et résidentiels, et ce, pour les années à venir. Je ne vous cacherais pas notre étonnement de constater que cette piste ait pu être évoquée, d'autant plus que la stratégie énergétique du Québec remet en question l'utilisation systématique de l'électricité pour le chauffage.

● (20 h 40) ●

En fait, il faut résister à ce qui paraît simple à première vue. Au Québec, la diète énergétique, vous me permettrez l'analogie, la diète énergétique du marché résidentiel n'est pas la bonne. On en comprend toutefois les raisons historiques. Cependant, selon ce qu'on lit dans le document de consultation, on voudrait aujourd'hui en élargir la recette à l'ensemble du marché de la chauffe. Or, tout le monde s'entend pour dire que cette diète n'est pas optimale.

L'électricité est une énergie noble et à forte valeur ajoutée qui est fabriquée ailleurs à partir de charbon ou de mazout. Les besoins de chauffage pour leur part sont nettement mieux servis par le gaz naturel, l'énergie de la chauffe par excellence.

Rappelons que le choix d'une source d'énergie à des fins de chauffage est d'une importance cruciale en matière d'efficacité énergétique et de valorisation des ressources. En effet, si l'on veut s'assurer d'utiliser la source d'énergie la plus efficace, il faut d'abord la réserver à des usages qui lui sont propres et pour lesquels elle excelle, par exemple le gaz naturel pour le chauffage et l'électricité pour l'éclairage. Les deux sources d'énergie sont complémentaires et non en compétition. Un usage accru du gaz naturel en matière de chauffage des espaces et de l'eau permettrait également d'assurer une meilleure sécurité énergétique tout en libérant de l'hydroélectricité afin d'accroître nos capacités d'exportation.

Le Québec pourrait ainsi profiter des revenus issus de la vente d'électricité à juste prix à nos voisins, tout en contribuant à réduire les émissions provenant des centrales thermiques de ces derniers. Dans ce contexte, Gaz Métro salue l'entente récemment conclue entre Hydro-Québec et le Nouveau-Brunswick. C'est en effet une excellente avenue qui permettra au Québec d'accroître sa capacité d'exportation d'électricité et, de ce fait, générera les capitaux nécessaires à la création d'une richesse collective, et cela va au-delà des intérêts commerciaux.

Privilégier l'hydroélectricité en matière de chauffage des bâtiments au Québec fera en sorte d'hypothéquer, pour les décennies à venir, la lutte aux changements climatiques à l'échelle continentale. Il serait pour le moins regrettable, pour ne pas dire déplorable, de prendre une telle décision qui aurait pour effet de réduire la capacité des générations futures à créer de la richesse et à assurer leur propre développement durable.

Parlant de développement durable, si l'on convertissait à l'électricité les 160 hôpitaux du Québec qui consomment aujourd'hui du gaz naturel, cela équivaldrait à un coût additionnel de 30 millions de dollars par année. Pour vous donner une image, 30 millions de dollars par année, c'est l'équivalent d'à peu près 10 scanners par année dont les hôpitaux pourraient se doter, ou également ça pourrait correspondre à l'embauche d'environ 300 infirmières, ce qui n'est pas rien.

En conclusion, pour paraphraser un auteur bien connu de la scène énergétique québécoise, le Québec n'est pas une île. Au chapitre des changements climatiques, le Québec a un rôle de tout premier plan à jouer en mettant tout en oeuvre pour non seulement réduire ses propres émissions de gaz à effet de serre, mais également celles de ses voisins.

Il est par ailleurs prouvé que le Québec fait preuve aujourd'hui d'obésité au chapitre de sa consommation d'énergie. Or, un régime équilibré comporte différents aliments qui, tous et chacun, ont un rôle précis à jouer dans la chaîne alimentaire. Ainsi en va-t-il des différentes sources d'énergie, principalement du gaz naturel et de l'électricité, dont les qualités intrinsèques sont éminemment reconnues mais doivent être utilisées à bon escient, c'est-à-dire ce pour quoi elles excellent.

Par ailleurs, la capacité du Québec à contrer les changements climatiques réside dans l'équilibre entre une action mesurée pour la réduction des gaz à effet de serre et la considération des coûts et des bénéfices pour le Québec et ses secteurs économiques. Le dosage exact pourra être ajusté au fur et à mesure que le Québec peaufinera ses connaissances et qu'il aura évalué les incidences des mesures nécessaires selon les secteurs d'activité économique.

Bref, pour le Québec, trois principales stratégies de réduction de gaz à effet de serre nous apparaissent essentielles:

1. poursuivre la substitution du mazout lourd par le gaz naturel dans le secteur industriel;
2. mettre en place les conditions nécessaires à une utilisation accrue du gaz naturel, notamment dans le transport de marchandises;
3. appliquer la bonne énergie au bon endroit pour le chauffage des bâtiments résidentiels, commerciaux et institutionnels.

Ainsi pourra-t-on non seulement réduire nos émissions de gaz à effet de serre, mais aussi permettre aux générations futures de créer la richesse nécessaire à leur propre développement durable. Je vous remercie de votre attention.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme Lehoux. Alors, nous allons passer tout de suite à Mme la ministre pour un échange de 25 minutes.

**Mme Beauchamp:** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bonjour et bienvenue à vous quatre. Merci d'être parmi nous en cette soirée.

Ma première question est dans un sens très global. Vous plaidez pour un équilibre dans le portefeuille énergétique du Québec, mais je veux savoir quel est l'argument que vous amenez à ceux qui plaident que, sur un horizon, peut-être pas là seulement de 2020, plaçons-nous plus pour 2050, parce qu'on sait que ce qui est discuté aussi, c'est des réductions, par exemple, de moins 80 % d'émissions

de GES pour 2050. Il y en a plusieurs qui ont défilé parmi nous, de tous les... de tous les secteurs, qui sont venus dire qu'une telle diminution souhaitée, attendue, au cours des prochaines années, si on veut contrôler l'augmentation de la température de la planète à plus 2 °C, va passer par — je vais utiliser le mot — par l'abandon des hydrocarbures, dans son sens large. Je veux dire, donc, ça comprenait, pour plusieurs d'entre eux, le gaz naturel.

Peut-être avez-vous assisté à nos échanges, un peu avant, avec un groupe représentant l'Association québécoise de... l'AQLPA... protection atmosphérique, mais vous avez peut-être remarqué qu'à la toute fin M. Arthur Sandborn a fait une intervention, en disant: Bien, qu'est-ce que c'est que ce débat, alors que c'est... ça devrait être fini, le gaz naturel. C'est un peu ce que certains sont venus nous dire.

Je comprends que votre message, puis tout le monde comprend — parce que, d'ailleurs, M. Bélisle a eu un commentaire, à un moment donné, assez nuancé — tout le monde comprend que le gaz naturel, son utilisation en remplacement du mazout lourd, que c'est gagnant d'un point de vue environnemental. Ce n'est pas pour rien, même, qu'il y a actuellement des programmes de soutien à la substitution du mazout; ça permet la substitution vers le gaz naturel dans les programmes en place actuellement.

Mais, néanmoins, donc, je veux quand même vous entendre sur qu'est-ce que vous répondez, là, à ceux qui vont dire: Oui, mais là, ça reste que ce n'est pas les bonnes pistes de solution, puis il faut... il faut se libérer — là, je vais dire ça ainsi — totalement de la dépendance à des hydrocarbures, y compris le gaz naturel, si on veut avoir une contribution significative à la lutte aux changements climatiques. Ça fait que je veux vous entendre sur quel argumentaire vous proposez à ceux qui affirment qu'on devrait plutôt tenter, par tous les moyens, d'éliminer notre dépendance même au gaz naturel.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux.

**Mme Lehoux (Guylaine):** Oui. Merci. Si je peux me permettre de répondre, revenir sur le fait qu'il y a des usages propres à différentes sources d'énergie, notamment du côté industriel. Il y a des procédés industriels qui fonctionnent avec les combustibles aujourd'hui. Le gaz naturel est le combustible fossile le plus propre parmi tous les combustibles fossiles. Le secteur industriel, notamment, a contribué pour 7 % à réduire les gaz à effet de serre. Par ailleurs, le transport, vous l'avez souligné également, contribue pour 40 %. Donc, le gaz naturel a sa place également dans le transport.

En fait, ce qu'on suggère évidemment, c'est la bonne énergie à la bonne place. Le gaz naturel, c'est l'énergie par excellence de la chauffe. Si je peux me permettre de souligner, ailleurs aux États-Unis, nos voisins tout près, produisent de l'électricité à partir de mazout et de charbon. Et je reviens sur la notion que le Québec n'est pas une île. Nous ne sommes pas tout seuls dans notre bulle, on est... on peut contribuer de façon... au niveau du continent à améliorer les gaz à effet de serre. Donc, dans ce sens-là, le gaz naturel aura toujours sa place, en Amérique du Nord à tout le moins et ailleurs en Europe également, où se consomme, et dans les pays en voie de développement, énormément de charbon, d'énergie beaucoup plus polluante.

Je ne sais pas si ça répond à votre question, mais certainement qu'il y a quelque chose à faire au niveau du

transport, et le gaz naturel, partout ailleurs, aux États-Unis, tout près de nous est considéré comme un carburant alternatif.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Donc, vous dites que, dans l'optique même des cibles pour 2050, vous plaidez pour dire: Il faut que le gaz naturel ait sa place, même dans une optique internationale de lutte aux changements climatiques avec des cibles de moins 80 % d'émissions de GES pour 2050.

**Mme Lehoux (Guylaine):** Parce que c'est le combustible fossile le plus propre. C'est une énergie qu'on doit considérer, qui peut tout à fait déplacer des énergies beaucoup plus polluantes et pour les mêmes usages. Donc, je reviens sur la notion des usages qui sont propres à chaque source d'énergie, alors c'est important à considérer. Il y aura toujours des usages pour lesquels l'électricité n'est pas nécessairement l'avenue souhaitée ou d'autres énergies également. Donc, oui, je le maintiens tout à fait.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

● (20 h 50) ●

**Mme Beauchamp:** Dans votre mémoire, vous ne vous commettez pas formellement sur la cible que le Québec devrait adopter pour 2020, mais vous dites que la cible devrait refléter l'état de sa performance actuelle au niveau de la lutte aux changements climatiques, donc à l'émission des gaz à effet de serre.

Je voudrais savoir comment on doit exactement interpréter votre énoncé. Certains y liraient, là, un enlèvement dans le positionnement de plusieurs groupes industriels qui sont venus nous lancer un appel à la prudence. Souvent, l'image utilisée, puis que moi-même j'ai déjà utilisée, c'était l'image du marathonien. On est déjà performants; soyons réalistes par rapport à la performance demandée pour le Québec en 2020. Puis je ne sais pas s'il faut l'interpréter comme ça, quand vous dites: Il faut tenir compte de son niveau de performance actuel.

Puis je termine avec une interrogation, parce que certains pourraient dire: C'est un peu étonnant, plus le Québec a une cible ambitieuse, plus ça veut dire qu'on doit ramasser de l'argent par une augmentation de la redevance sur les hydrocarbures par le développement du marché du carbone, mais plus ça peut éventuellement dire l'ouverture de marchés pour une entreprise comme Gaz Métro, qui propose du gaz naturel, plus c'est de la pression pour des changements au niveau des moyens de transport, du type de combustible utilisé dans les secteurs industriels.

Donc, vous plaidez pour une cible ambitieuse parce que ça vous permettrait peut-être d'ouvrir des marchés ou vous plaidez pour une cible, comme le WCI, à l'échelle de moins 12 %, ou une cible qu'on a entendu plusieurs secteurs industriels venir nous proposer?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux.

**Mme Lehoux (Guylaine):** Merci. En fait, on prône davantage de moduler cette cible-là. C'est ce qu'on propose dans notre mémoire parce que... bon, on n'a pas les données à l'appui du document de consultation. On propose de... d'abord et avant tout, de regarder, par secteur d'activité, quelle pourrait être la cible.

Oui, le Québec est très performant au niveau des émissions de... au niveau de la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre. Donc, le résiduel qui reste à aller chercher va se faire à la marge. Donc, à la marge, qui dit à la marge, peut être parfois très coûteux.

Donc, nous, ce qu'on propose, c'est vraiment d'abord et avant tout de procéder à une analyse microéconomique pour regarder à l'intérieur de chacun des secteurs d'activité quelle pourrait être cette cible-là. Il y a peut-être des marchés pour lesquels... ou des secteurs d'activité pour lesquels la cible pourrait être beaucoup plus élevée et pour d'autres secteurs, beaucoup plus faible parce qu'il n'y a plus de potentiel à réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

Alors, on propose davantage l'approche étapiste, là, je dirais. Dans un premier temps, de procéder aux analyses microéconomiques de chacun des secteurs d'activité pour ensuite faire moduler cette cible-là en fonction des gains potentiels à aller chercher par secteur d'activité. C'est ce qu'on propose.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Ça m'amène à vous demander: Voulez-vous commenter les travaux du WCI et l'arrivée du marché du carbone en 2012?

Parce que, dans le fond, ce que vous plaidez, c'est ce que j'expliquais, c'est ce qui est en pleine discussion à l'échelle de tous les États fédérés composant le WCI. Peut-être... je ne sais pas si vous suivez ses travaux. Peut-être vous pouvez les commenter parce que c'est une approche pour essayer de déterminer la capacité d'États de reconnaître là où leurs secteurs sont les plus performants, de reconnaître des efforts précoces. C'est un peu ce que je comprends dans vos propos.

**Mme Lehoux (Guylaine):** On est... On souscrit à cette approche-là. Le système est quand même quelque chose qui sera disponible, qui pourra être aussi accessible aux secteurs d'activité qui pourront procéder à des réductions de gaz à effet de serre. Dans ce sens-là, il y a un marché effectivement qui est disponible. C'est cohérent aussi avec les autres, l'ensemble des États qui y souscrivent. Alors, oui, ce système-là tout à fait, on est tout à fait à l'aise avec ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Vous plaidez donc pour dire: Il y a de la place notamment au niveau du chauffage des bâtiments, notamment au niveau des bâtiments industriels, qu'il y a de la place pour... une plus grande place possible pour le gaz naturel.

Je voudrais vous entendre... certains vont me parler par ailleurs de ce que ça voudrait dire en termes de réseau de distribution à l'échelle du Québec, s'il devait y avoir une stratégie qui, plutôt que d'être lue dans notre document comme quoi c'est un encouragement vers l'électricité, vous dites: On devrait plutôt dire: C'est un encouragement vers le gaz naturel. Mais quelle est la capacité du réseau de distribution que vous avez en place en ce moment de vraiment supporter une stratégie qui irait, là, si j'exagère, là, mais complètement vers le gaz naturel pour les secteurs que vous nous... où vous nous proposer d'intervenir?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux.

**Mme Lehoux (Guylaine):** Merci. Vous me permettez de mentionner que le réseau gazier de Gaz Métro couvre 98 % du territoire potentiel du Québec. Donc, le réseau est dans tous les grands centres urbains au Québec. On a environ 180 000 clients qui sont raccordés le long de ce réseau-là. Donc, dans les faits, on couvre 98 % du réseau du marché ou du territoire potentiel du Québec.

Alors, la capacité du réseau, elle est là. Je vous dirais qu'au cours des années il y a eu des extensions de réseau où il n'y a pas eu nécessairement de raccordement tout au long du réseau. Il peut arriver parfois qu'on ait prolongé le réseau pour aller alimenter une entreprise en bout de réseau. Et tout au long de ce réseau-là, évidemment, il y a toujours place à raccordement à notre réseau gazier parce qu'on couvre potentiellement 98 % du territoire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Oui. Dans votre mémoire, à moins que je me trompe, là, mais je ne crois pas que vous commentiez la modélisation que l'on propose et qui dit: Pour... dans les mesures à mettre en place, si on veut atteindre des cibles, là, qu'elles soient de moins 10 % ou moins 20 %, qui dit la chose suivante: Ça prend le marché du carbone avec le système d'achat de crédits carbone, et ça veut dire une augmentation de la redevance sur les hydrocarbures à des niveaux assez importants pour que, même dans un scénario par exemple de moins 20 %, ça veuille dire une somme de 14 milliards de dollars, là, collectée dans les... cueilliée dans l'économie québécoise pour être réinvestie sous forme d'investissements publics et de retours fiscaux.

Mais je pense que vous êtes concernés par cette question de la redevance. Donc, je voudrais aussi vous entendre. Vous venez d'exprimer votre accord avec la notion d'un marché du carbone et l'orientation prise par les partenaires du WCI, mais je veux savoir quelle est votre position par rapport au fait que l'on dise que, si on veut atteindre des cibles au Québec, il faut parler de l'augmentation de la redevance sur les hydrocarbures.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux.

**Mme Lehoux (Guylaine):** Alors, écoutez, il faut savoir qu'on est un distributeur de gaz naturel. Tout comme il y a une taxe verte qu'on appelle, ce sont nos clients qui paient en bout de ligne pour... à chaque fois qu'on augmente ou qu'on ajoute une redevance ou une taxe, c'est les clients en bout de ligne qui sont — pardonnez-moi l'expression que je déteste — touchés ou impactés — expression populaire. Et donc on est très soucieux de ça parce que le gaz naturel, c'est une énergie... Nous, on n'aime pas... on est en faveur du «et» et non du «ou». Ce n'est pas une énergie ou l'autre. Il y a place à cohabitation entre les sources d'énergie, mais il ne faudrait pas pénaliser la clientèle qui a choisi le gaz naturel pour se chauffer, pour alimenter ses usines, ses procédés. Et, à chaque fois qu'on ajoute une redevance, c'est certain que ce sont en bout de ligne, j'allais dire en bout de tuyau — c'est une expression qu'on utilise souvent — mais ce sont les clients qui sont touchés par ça.

Alors, nous, on est très soucieux évidemment de garder aussi une saine compétition entre les différentes

formes d'énergie, il y a une situation concurrentielle évidemment qui est quand même importante, et on tient à ce que nos clients puissent bénéficier des meilleurs prix possible sur les marchés, c'est certain. Alors ça, c'est... si je me permets à travers mes clients, bien c'est très préoccupant. C'est certain que c'est préoccupant pour la population en général.

En économie évidemment, ce qu'on dit en bout de ligne, c'est que l'économie doit demeurer compétitive. Donc, on ne doit pas exclure une forme d'énergie ou bien une autre; il faut qu'on trouve une façon de respecter les choix des consommateurs également.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Mais je repose un peu, tantôt, la question par rapport aux opportunités. Il y a deux façons de voir ça.

La redevance, elle est modulée selon la contribution en termes de GES. Vous plaidez pour qu'il n'y ait pas de redevance, ça fait que là, moi, je suis là, je me dis: O.K. On plaide pour qu'il y ait plus de gaz naturel au Québec puis pas de redevance.

Mais est-ce que, dans le système actuel qui est en place puis dans le système projeté, est-ce qu'il n'y a pas des conditions qui sont des incitatifs ou certains utilisent le mot plutôt «désincitatifs», c'est-à-dire que c'est le bâton, qui fait en sorte qu'il y a en place un système qui décourage l'utilisation du mazout lourd?

Parce que, moi, quand je vous écoute, je me dis: Il faudrait quasiment qu'on dise qu'il n'y a pas rien qui change...

**Mme Lehoux (Guylaine):** Mais ce n'est pas... Je m'excuse...

**Mme Beauchamp:** ...Donc, est-ce qu'on est favorable à une redevance qui décourage l'utilisation du mazout lourd, qui n'est peut-être pas parfaite pour vous, mais qui met en place un signal sociétal qui dit: Il faut décourager l'utilisation du mazout lourd. Parce que, je répète, on aurait pu croire aussi que vous seriez arrivés en disant: Il faut qu'il y ait une cible très ambitieuse parce que c'est l'ouverture de marchés pour nous.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux.

**Mme Beauchamp:** Alors, moi, j'ai juste l'impression que c'est quasiment un peu de dire...

● (21 heures) ●

**Mme Lehoux (Guylaine):** En fait, on n'est pas contre. Je ne dis pas qu'on est contre toute redevance. Ce que je dis, c'est d'abord, la cible, il faudrait la faire moduler en fonction des secteurs d'activité. Donc, il faudrait que ça repose sur des analyses microéconomiques pour qu'on comprenne bien: chaque secteur d'activité contributif devrait contribuer pour combien en termes de redevances. Donc, je pensais de m'être exprimée assez clairement là-dessus.

Mais il ne faudrait pas non plus pénaliser de façon outrageuse les industries qui... dont les procédés industriels qui, aujourd'hui, fonctionnent au mazout lourd fonctionneraient, demain matin, avec une énergie beaucoup plus propre, se retrouveraient finalement pénalisées parce

qu'ils ont déplacé une énergie très polluante par un combustible beaucoup plus propre en bout...

Alors, ce que je dis tout simplement, c'est qu'il faut juste faire attention de garder cette saine compétition là entre les sources d'énergie et non pas pénaliser la clientèle en bout de piste. Parce que c'est la clientèle qui paie pour ça. Ce n'est pas Gaz Métro, là. Je ne sais si vous me comprenez, là? C'est notre clientèle qui...

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre

**Mme Beauchamp:** Je comprends très bien. Je comprends tellement bien que c'est pour ça que je vous disais... Mais, par ailleurs... puis je suis contente que vous ayez nuancé parce que j'avais cru comprendre que vous disiez: On n'est pas vraiment favorables à une hausse de la redevance, alors que je me disais: Bien, quand il y a une hausse de la redevance qui est, entre autres, plus importante pour le mazout lourd que pour le gaz, il y a là un signal qu'il fallait préciser, là, par rapport à votre premier... par rapport à votre premier commentaire.

Et je veux vous entendre sur la question de la place du gaz dans les... dans le domaine... dans le grand secteur du transport. Vous dites dans votre mémoire, à la page 16, que la... «une plus grande utilisation du gaz naturel en remplacement du mazout lourd dans le secteur»... pardonnez-moi, ce n'est pas... Ça, c'est dans le secteur industriel, en page 16, mais je pense qu'on est plus en page... vers la page 17 de votre mémoire, c'est la notion du taux de pénétration du gaz naturel dans le secteur des transports des marchandises.

Vous dites qu'il y a là un bon potentiel, mais je voulais savoir si vous pouviez un peu plus nous donner des informations quant à l'horizon de temps, quant à l'échéancier possible. Autrement dit, quel est le potentiel réaliste à l'horizon de 2020 par rapport aux réductions auxquelles on pourrait s'attendre si on favorisait, là, au maximum une telle démarche?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux.

**Mme Lehoux (Guylaine):** Oui. Je ne suis pas certaine de comprendre la question exactement. C'est certain... le potentiel...

**Mme Beauchamp:** ...potentiel. Quel est... comment vous voyez le vrai potentiel de réduction dans le domaine du transport si on remplace... si on utilise le gaz naturel? Vous dites qu'il y a un bon potentiel, mais je voulais savoir...

**Mme Lehoux (Guylaine):** 25 % de réduction des gaz à effet de serre au niveau du transport de marchandises, si on passait du diesel au gaz naturel.

**Mme Beauchamp:** Ma question, c'est: L'horizon 2020. Je vais vous donner un exemple. Quand on parle du changement, on va dire, de parc de voitures pour aller vers la voiture électrique, il y en a qui vont nous dire: Oui, oui, tout ça c'est possible, mais, 2020, woups! là, il faut être réalistes sur le fait que ce ne sera pas tout le parc de véhicules qui va avoir été changé, etc. Donc, je voulais vous entendre plus précisément sur le potentiel 2020, dans le secteur du transport des marchandises.

**Mme Lehoux (Guylaine):** C'est difficile pour moi...

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux.

**Mme Lehoux (Guylaine):** C'est difficile pour moi de vous répondre de façon précise parce que les projets qu'on regarde actuellement en transport de marchandises se font sous forme de projets pilotes. Alors, c'est un début. On travaille avec certains de nos clients qui se sont manifestés à nous pour tenter l'expérience de convertir une partie de leur flotte qui consomme aujourd'hui du diesel pour passer au gaz naturel. Alors, c'est difficile pour moi de vous répondre à l'horizon 2020, qu'en sera-t-il du potentiel, parce qu'on est vraiment dans les tout premiers, je vous dirais, pas balbutiements quand même, là, mais on a déjà fait des projets, là, dans le secteur du transport, mais, au niveau du transport de marchandises, c'est relativement nouveau.

Alors, on est vraiment sous forme de projet pilote qui va nous permettre justement de voir de façon plus précise comment on va pouvoir développer ce marché-là. Mais, c'est certain qu'il y a un marché qui existe ailleurs. On connaît des régions du globe qui fonctionnent très, très bien. C'est un système très éprouvé qui fonctionne, mais qui n'est pas encore en application de façon très large ici au Québec. Alors, c'est quelque chose qu'on préconise parce qu'effectivement il y a beaucoup à faire dans le secteur du transport.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre, il vous reste 3 min 30 s.

**Mme Beauchamp:** Oui, bien, je ne sais pas, je ne veux pas interpréter à votre place, mais le signal que je reçois, ça fait partie un petit peu du signal, je vais dire, de prudence que vous nous faites quand on parle de la cible, en disant: C'est des potentiels. Mais vous-même, vous dites: Ils sont difficiles à quantifier sur l'horizon de 2020, qui est 10 ans, qui est assez rapide quand même. Quand on regarde ça, là, c'est peu de temps.

Est-ce que je résume bien votre intervention en disant que ce... à plus long terme, vous dites qu'il y a là un très bon potentiel, mais, sur 10 ans, c'est plus difficile de dire, là, vraiment qu'est-ce que le Québec pourrait aller chercher dans le secteur des transports des marchandises...

**Mme Lehoux (Guylaine):** Bien, je...

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux.

**Mme Beauchamp:** ...en favorisant votre filière.

**Mme Lehoux (Guylaine):** J'ajouterais tout simplement que, si toutes les conditions étaient réunies, il pourrait y avoir un potentiel très important, et c'est ces conditions-là qu'on est en train de tester, puis on est en train de voir. Alors, je ne veux pas avancer un chiffre en tant que tel, mais je vous dirais que, si toutes les conditions étaient réunies, c'est certain que ça pourrait être vraiment très, très, très important. Je ne veux pas aller...

On parle de transport de marchandises, mais on pourrait peut-être penser... J'écoutais, tout à l'heure, sur la télé, nos prédécesseurs parler de trains; c'est peut-être quelque chose qui pourrait être aussi très intéressant à regarder.

**La Présidente (Mme Doyer):** Une petite question courte.

**Mme Beauchamp:** Parmi les conditions, il peut y avoir une redevance.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Mme Beauchamp:** Je vous taquine. Je, je veux...

**Mme Lehoux (Guylaine):** Toujours en prenant soin que les entreprises ne quittent pas le Québec et ne s'en aillent pas ailleurs. Je pense que c'est important de garder ici les emplois, garder...

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la ministre, il vous reste deux minutes.

**Mme Beauchamp:** Merci. Dernière question: Le potentiel que vous voyez, les opportunités environnementales et économiques pour le Québec par rapport aux biocarburants. Et, lorsque vous parlez, par exemple, de la récupération des biogaz, je... Dernière question très large: de nous parler, là, d'informer les membres de cette commission sur les opportunités et le potentiel dans ce secteur-là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux, en une minute.

**Mme Lehoux (Guylaine):** En une minute. Alors, c'est un potentiel qui est très intéressant. Évidemment, la valorisation des sites d'enfouissement, c'est quelque chose importante à regarder. On parle de biogaz, mais, nous, ce qui nous intéresse encore plus, c'est la biométhanisation. Donc, c'est une étape un petit peu loin qui... oui, le biométhane peut facilement être utilisé dans le transport. Alors, c'est une autre avenue souhaitée et souhaitable pour déplacer les gaz à effet de serre dans le domaine du transport, tout à fait.

**Mme Beauchamp:** Peut-être, si vous permettez?

**La Présidente (Mme Doyer):** Très court, oui.

**Mme Beauchamp:** Bien, j'imagine que vous avez pris note de l'orientation choisie dans le dernier budget du gouvernement du Québec en favorisant cette filière de la biométhanisation au niveau du traitement des matières organiques. Donc, vous confirmez le potentiel, y compris justement dans la lutte aux changements climatiques.

**Mme Lehoux (Guylaine):** C'est certain qu'il y a des étapes à franchir aussi au niveau des spécifications de ce gaz-là pour pouvoir l'acheminer à travers le réseau existant. Mais ça, en autant que le gaz rencontre les spécifications, tout à fait, il n'y a pas de problème là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, mesdames. Alors, nous allons passer au groupe de l'opposition officielle. M. le député de L'Assomption, à vous la parole.

**M. McKay:** Merci, Mme la Présidente. Bonsoir, Mme Lehoux et l'ensemble des gens qui vous accompagne. Bien, je vous remercie de votre intervention.

Je pense que c'est le genre d'intervention qui permet de faire des nuances dans... par rapport à d'autres, d'autres

présentations, soit qu'on entend, ici, à la commission, au cours de nos travaux, ou en général l'information qui circule. On en vient qu'à, dans le fond, identifier les... tout ce qui est hydrocarbures comme étant un gros méchant et dont il faut se débarrasser le plus vite, le plus rapidement possible. Et puis, bon, enfin, il y a toutes sortes de positions sur combien de temps ça va prendre. Est-ce qu'on arrivera un jour à un horizon où, bon, les hydrocarbures ne feront plus partie de notre vie de tous les jours?

Mais en tout cas on peut discuter longtemps de tout ça, mais on doit quand même constater que ce n'est pas le cas aujourd'hui, donc on ne pourrait pas s'en passer aujourd'hui, d'une part, et que il y a quand même, même pour ceux qui estiment qu'on devrait l'éliminer complètement de notre diète, comme vous le mentionniez tout à l'heure, énergétique, bien il y aurait quand même une période de sevrage plus ou moins longue. Et notamment, bien, comme vous le mentionniez aussi, il y a des consommateurs qui ont fait le choix du gaz naturel. Il y a aussi des entreprises dont les procédés industriels sont dépendants de procédés de combustion, et, jusqu'à nouvel ordre, bien, le gaz naturel est effectivement le combustible le plus propre qui puisse être disponible.

Et je vous dirais que c'est, comme nouveau, relativement nouveau député — ça va faire un an bientôt, là, je suis moins nouveau que je ne l'étais — mais je suis... je vous dirais, je trouve ça un peu rafraîchissant aussi de, de constater que, dans le fond, on a évolué quand même au cours des dernières années au moment où on parlait de produire de l'électricité au Québec, à partir du gaz naturel, avec des centrales au gaz comme celle qui n'a pas vu le jour, du Suroît, mais celle qui a vu le jour, la centrale de cogénération de Bécancour. Maintenant, vous ne nous avez pas parlé, en tout cas, de tels projets, mais plutôt de substitution par rapport au mazout lourd, d'intégrer le gaz naturel dans les transports, particulièrement dans le transport lourd, et aussi d'avoir davantage de pénétration dans le marché de la chauffe, du chauffage.

Moi, je me demandais, on parle beaucoup, bien, vous nous avez parlé d'expériences pilotes dans le transport. Lorsque vous parlez du chauffage, et on parle de nouvelles technologies, notamment les géothermies, tout ça, est-ce qu'avec le gaz naturel il y a aussi des nouvelles technologies qui sont en train d'être expérimentées et où on pourrait voir vraiment une optimisation, dans le fond, même, du gaz naturel dans le chauffage?

● (21 h 10) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux.

**Mme Lehoux (Guylaine):** Merci. Ça existe, la géothermie au gaz naturel. C'est quelque chose qui existe, qui n'est pas, je vous dirais, implanté à grande échelle. Il faut savoir aussi que le gaz naturel, quand je parlais tout à l'heure qu'on était dans l'univers du «et» et non du «ou», on ne veut pas être... exclure des sources d'énergie plutôt que d'autres, ou favoriser des sources d'énergie plutôt que d'autres, c'est certain que la venue des nouvelles technologies comme la géothermie, l'éolien, le solaire, le gaz naturel est en complémentarité avec ces sources d'énergie là. Donc, ça prend quand même un système de chauffage qui puisse fonctionner de façon fiable et de façon soutenue, et dont l'approvisionnement aussi est fiable et soutenu.

Alors, on est tout à fait compatible avec la venue de ces nouvelles énergies là. D'ailleurs, on a aussi des

projets avec des clients dans ces domaines-là également. Alors ça, pour nous, c'est un incontournable, je vous dirais. Mais ça existe, par ailleurs, des systèmes géothermiques au gaz naturel. On a fait un projet à Montréal qui s'appelle le Benny Farm dont vous avez certainement entendu parler, qui est un succès, ce projet-là; bien le système de géothermie au Benny Farm est au gaz naturel, et c'est un des systèmes géothermiques qui a été testé dans ce projet-là qui fonctionne le mieux.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Merci. Puis, pour... Moi, mes cours de physique et de... toute la loi de la thermodynamique, c'est un petit peu loin, puis c'est certainement assez loin pour l'ensemble des gens qui nous écoutent, mais pourquoi est-ce que vous nous dites que le gaz naturel, c'est la meilleure énergie pour le chauffage?

Il y a sûrement différents arguments, là. Je pense qu'il y en a un où... On sait qu'au Québec on est obligé de suréquiper pour les périodes de pointe, donc, et la pointe est essentiellement due au chauffage. Est-ce qu'il y a d'autres arguments... Qu'est-ce qui vous fait dire que c'est vraiment la meilleure énergie, là, pour le chauffage?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux.

**Mme Lehoux (Guylaine):** Merci. Je vais m'habituer à attendre votre signal. Bien, on dit que... en fait on parle de BTU, on parle d'énergie... de chauffage direct au niveau des systèmes de chauffage, alors que l'électricité, on doit la fabriquer pour pouvoir l'utiliser par la suite.

Donc, au Québec, on a la chance d'avoir de l'hydro-électricité, je le disais tout à l'heure, on est à 95 % hydro-électrique au Québec. Mais, au niveau de la chauffe, l'usage direct du gaz naturel, qui par ailleurs utilise, ou... En fait, je ne suis pas ingénieur personnellement, je vais peut-être avoir besoin de l'aide de mes collègues pour mieux vous répondre. Mais on parle d'un usage direct, à ce moment-là, d'une source d'énergie qui est la fonction première de cette source d'énergie là. Alors que l'électricité, la fonction... une des fonctions premières de l'électricité, c'est l'éclairage, c'est aussi l'électronique, c'est... donc on parle d'électrons versus la molécule de gaz naturel. Donc, je ne suis pas ingénieure, je ne suis pas physicienne non plus, mais en termes de dynamique, je ne sais pas si on peut appeler ça un fluide ou des gaz, là, la dynamique des gaz, c'est certain que le gaz naturel, c'est l'énergie de la chauffe par excellence.

Donc, c'est pour ça qu'on parle d'un usage plus noble pour l'électricité dans le sens... Je vous dirais que pas très loin, en Europe, c'est une aberration de chauffer à l'électricité. D'ailleurs, ça ne se fait pas parce que cette énergie-là n'est pas l'énergie privilégiée en termes de chauffe. Donc, on parle vraiment d'utiliser un combustible comme le gaz naturel, qui est spécifique à cette application-là.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de L'Assomption.

**Mme Lehoux (Guylaine):** ...ça répond à votre question. À la limite de ce que je peux vous répondre...

**M. McKay:** Bien, dans le fond, c'est à peu près du même niveau que ce dont je me souvenais. Écoutez, vous avez...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, Mme Lehoux.

**Mme Lehoux (Guylaine):** Je m'en allais ajouter — pardon — j'allais ajouter qu'au niveau des appareils qui consomment soit l'électricité, soit le gaz naturel, à une certaine époque, les appareils atteignaient un niveau d'efficacité — avant moi — probablement de 60 %, 70 %. Aujourd'hui, on parle de taux d'efficacité de 95 %, donc, c'est pratiquement comparable, je vous dirais, à peu de chose près, à l'électricité. Donc, en termes d'efficacité énergétique, c'est tout à fait... c'est tout à fait disponible.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député.

**M. McKay:** Oui, merci. Puis dans le domaine du transport, je pense, vous spécifiez le transport... Est-ce que c'est vraiment dans le cas du transport lourd où le gaz naturel peut être un carburant, là, de recharge? Puis quels sont les avantages du gaz naturel? Bon, on sait que ça émet... ça va être plus efficace, tout ça. Mais par rapport à l'électricité, par exemple, on sait qu'au Québec on parle beaucoup d'électrification des transports, par rapport à convertir, tant qu'à... Pour un propriétaire de flotte de camions, quels seraient les avantages, tant qu'à convertir sa flotte de diesel vers une autre forme d'énergie, il me semble qu'au Québec on aurait tendance à croire qu'il devrait aller, tant qu'à investir, devrait aller vers l'électricité. Pourquoi est-ce qu'on irait plutôt vers le gaz naturel?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux.

**Mme Lehoux (Guylaine):** Merci. En fait, on parle de puissance de moteur dans le transport routier notamment, qui demande une certaine puissance. Alors, le gaz naturel, comparé aussi au diesel qui est largement consommé, les moteurs sont pratiquement dédiés au diesel dans ce secteur-là du transport. Le gaz naturel, je le disais tout à l'heure, permet d'éviter, de réduire de 25 % l'émission des gaz à effet de serre. Alors, première raison, c'est que 25 % ce n'est pas rien, c'est énorme. Deuxième raison, la puissance des moteurs dans ces secteurs-là du transport; c'est le gaz naturel est un carburant approprié, tout à fait approprié.

Je parle beaucoup de transport routier et transport lourd parce que c'est quelque chose qui n'est pas vraiment regardé. Donc, en termes d'émetteur de gaz à effet de serre, c'est très important, donc. Et les camions en tant que tels, bien le gaz naturel est déjà disponible, est déjà applicable, est déjà utilisé ailleurs. Donc, il n'y a pas de recherche-développement à faire, il n'y a pas tellement de développement à faire. Donc, en termes de technologie aussi, c'est disponible.

Je n'ai pas parlé du transport urbain, mais le transport urbain, transport à l'intérieur des municipalités, c'est aussi une avenue qui serait souhaitée et qui devrait être envisagée également pour réduire les gaz à effet de serre. Si on parle, à ce moment-là, d'essence par rapport au gaz naturel, là aussi on contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre de façon importante.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Bien, je vais peut-être poser une dernière question. Par rapport à la conversion du mazout lourd, je pense qu'il y a déjà des programmes au gouvernement du Québec, l'Agence de l'efficacité énergétique.

Dans le fond, qu'est-ce qu'est votre message aujourd'hui: Qu'il faudrait assurer la pérennité de ces programmes-là? Les intensifier? Qu'est-ce qu'il faut améliorer par rapport à ce qui existe déjà?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux.

● (21 h 20) ●

**Mme Lehoux (Guylaine):** Merci. J'oserais m'avancer en disant qu'il faudrait peut-être les adapter encore mieux à la réalité de ces industries-là. Nous, on a... Bon, pratiquement toutes les grandes entreprises du Québec, vous le savez sans doute, peuvent consommer tous les types d'énergie. D'ailleurs, elles le font, les entreprises, les industries, donc. Et ce qu'on nous dit, c'est que le niveau d'engagement à ce programme-là qui existe, là, de substitution du mazout lourd pour des énergies moins polluantes, est relativement contraignant en termes d'engagement. On sait que ce sont des entreprises en très forte compétition qui ont besoin, comme on dit, de se revirer de bord rapidement. Et prendre des engagements au-delà de trois mois, quatre mois, cinq mois, c'est difficile pour ces industries-là.

Alors, pour avoir parlé avec des clients qui proviennent de l'industrie, de la grande entreprise au Québec, c'est très difficile pour eux de dire: Oui, je vais m'engager à substituer le mazout lourd pour une période de trois mois, quatre mois, cinq mois, six mois. Je pense qu'aujourd'hui c'est six mois, je pense que c'est six mois minimum, le programme, aujourd'hui, tel qu'il existe, qui est administré par l'Agence de l'efficacité énergétique, effectivement. Ça peut sembler paradoxal, six mois. On dit: C'est relativement court, mais il faut savoir que les prix de l'énergie sur les marchés spot fluctuent très, très, très rapidement.

Alors, ces entreprises-là ont des spécialistes au sein même de leur entreprise qui ne font que ça, veiller à utiliser la source d'énergie la moins chère presque à tous les jours. Donc, pour eux, de s'engager pour six mois à convertir, c'est difficile. Il faudrait voir là de quelle façon on pourrait adapter, mieux adapter ce programme-là. Je n'ai pas la solution ce soir, mais, pour avoir discuté avec des clients de ce marché-là, je sais qu'il y a des contraintes qui pourraient être peut-être regardées, davantage avec cette clientèle-là d'ailleurs.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Je voudrais céder par la suite la parole à mon collègue le porte-parole en matière de transport. Mais, par rapport... Est-ce que le fait que, lorsqu'il y aura une redevance plus élevée, est-ce que ça pourrait être un montant suffisant pour redonner à votre source d'énergie un avantage comparatif ou si vous estimez que ça va avoir un... le même impact, dans le fond, sur le gaz naturel que ça en aura sur le mazout lourd?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux.

**Mme Lehoux (Guylaine):** Bien, souvent, ces entreprises-là au Québec possèdent également des entreprises ailleurs qu'au Québec. Alors, c'est certain que, s'ils constatent

qu'au Québec la redevance est tellement importante que ça les sort de la compétition sur le marché international, bien ils vont produire la même chose ailleurs qu'au Québec. Bien souvent, ces entreprises-là, c'est ce qu'ils vont regarder: est-ce que là où elles sont implantées, est-ce qu'elles peuvent être compétitives dans un marché beaucoup plus large que spécifique au Québec?

Alors, il faut toujours faire attention de pouvoir préserver la compétitivité de nos entreprises. C'est le message tantôt que j'essayais de diffuser ici, parce qu'encore une fois le Québec n'est pas une île, les entreprises ne sont pas seules non plus dans leurs sphères d'activité au Québec. Elles ont souvent, parfois même généralement, d'autres industries ailleurs, dans d'autres parties du monde, où c'est beaucoup moins cher pour ces industries-là de produire. Et il ne faudrait pas nécessairement non plus exclure de cette façon-là le gaz naturel au profit, par exemple, de l'électricité au niveau des industries, où là ce serait vraiment une aberration totale.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Verchères.

**M. Bergeron:** Merci, Mme la Présidente. Je pense que je vais reprendre sur ce que vous venez tout juste de dire: le Québec n'est pas une île. Et il est vrai que quelles que soient les décisions qui seront prises par le gouvernement, les décisions qui seront prises par le législateur, il y aura des impacts sur le monde des affaires, sur l'industrie.

Mais il n'en demeure pas moins que, dans cet effort planétaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il y aura des décisions analogues qui vont être prises à peu près partout à travers le monde. Alors, on peut bien sûr dire: Bien, si ça ne fait pas l'affaire ici, on va aller là-bas, mais ça risque d'être la même chose là-bas, là, c'est... Ça risque d'être une situation qui va généraliser, puisque c'est un impératif non seulement en raison de la raréfaction des ressources pétrolières, des ressources gazières, mais également pour une question, pour ainsi dire, de survie de la planète.

Puis, dans cet esprit-là, j'aimerais peut-être faire du pouce sur une question qui vous a été posée par Mme la ministre tout à l'heure puis que je ne suis pas sûr... pour laquelle je ne suis pas sûr d'avoir bien saisi la réponse. Alors, ça va peut-être vous donner l'occasion d'élaborer davantage sur la réponse que vous avez donnée.

On sait qu'au Québec le transport compte pour à peu près 40 % des émissions de gaz à effet de serre; ça atteint presque 60 % dans la région métropolitaine. C'est une statistique que je me plais à répéter pour illustrer à quel point nous sommes, dans la stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre, dépendants des efforts qui seront faits sur le secteur particulier du transport. Vous nous dites: Bien, au niveau du transport, on est capables d'être plus performants que l'essence traditionnelle: on émet 25 % de moins avec le gaz naturel qu'avec l'essence... le diesel. Fort bien.

Maintenant, ce que j'ai besoin de comprendre, c'est que, lorsque la ministre vous a posé comme question, dans une perspective de 2050, si on devait y aller vers un objectif de réduction de l'ordre de 80 %, vous avez dit que le gaz naturel a toujours sa place dans une stratégie qui serait mise en place, par exemple par le gouvernement du Québec, pour atteindre cet objectif-là.

Alors, expliquez-moi comment, techniquement, il y aurait de la place pour le gaz naturel dans une stratégie où on devrait atteindre une réduction de l'ordre de 80 % d'ici 2050, alors que la performance par rapport au diesel... la meilleure performance par rapport au diesel, c'est moins de 25 %? Et on sait que, si on veut avoir un impact réel, c'est sur le transport qu'il faut agir.

**Mme Lehoux (Guylaine):** En fait...

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux.

**Mme Lehoux (Guylaine):** Merci. Je vous dirais que, quand j'ai tenté de répondre, je parlais du transport où on est en projet actuellement avec une clientèle qui transporte des marchandises, donc transport routier, c'est justement pour essayer de voir quel est ce potentiel-là. Et je réitère le fait que c'est un potentiel très important.

Je ne pense pas que, demain matin, toutes les flottes de transport au Québec... de marchandises au Québec peuvent même passer du diesel à l'électricité; il y a encore de la recherche-développement à faire de ce côté-là. Alors que de passer du diesel au gaz naturel, c'est faisable immédiatement. Donc, on se situe dans cette perspective-là. Quand j'ai tenté de répondre en fait, je n'ai pas parlé, effectivement, de 2050, mais j'ai parlé de maintenant où il y a des choses à faire dès maintenant. Et c'est pour ça qu'on parle, dans notre mémoire, d'un carburant alternatif. Donc, que sera le carburant de demain? Je ne peux pas vous répondre, mais entre maintenant et demain, le gaz naturel peut être très bien perçu comme une énergie de transition.

Alors ça, je pense que c'est important de garder ça en tête. De la même façon que dans le transport urbain, on sait qu'il y a eu des projets, par exemple en Californie, où on parlait d'hydrogène. Il y a eu des autobus de transport urbain à l'hydrogène. Ils ont sorti l'hydrogène tout récemment, l'an dernier, parce que c'était trop coûteux, non pas parce que ça ne fonctionnait pas, parce que c'était trop coûteux. On a eu des discussions, nous, avec la ville de Montréal, c'est quelque chose qui va probablement être regardé dans un horizon... Je ne le connais pas, l'horizon, peut-être en 2020, en 2030, en 2040. Mais, entre maintenant et 2020, et 2030, et 2040, le gaz naturel est là et il est immédiatement disponible et accessible. Il peut déjà contribuer à réduire de façon importante les émissions de gaz à effet de serre. Alors, c'est ça qu'il faut retenir.

Encore une fois, on est dans l'univers du «et» et non du «ou». Donc, s'il y a des sources d'énergie qui sont là, disponibles immédiatement, performantes et accessibles, bien pourquoi pas... pourquoi ne pas regarder ces alternatives-là? Alors, on parle vraiment d'alternatives à des carburants beaucoup plus polluants ou à des sources d'énergie beaucoup plus polluantes, comme le mazout lourd par exemple, dans l'industrie.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député, il vous reste une minute, question-réponse.

● (21 h 30) ●

**M. Bergeron:** Oui, oui, ça va être très bref. Dans un esprit de mesure transitoire, si, dans un horizon plus lointain, on y va de cibles beaucoup plus importantes, beaucoup plus draconiennes que celles qu'on s'est données au niveau planétaire pour les années présentes, là, si je comprends bien, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Lehoux.

**Mme Lehoux (Guylaine):** En fait, mon collègue me soulignait qu'il y a beaucoup de chemin à faire partout sur la planète, c'est certain. Je parlais tantôt de centrales thermiques au charbon. Déjà là, si on pouvait remplacer tout ce charbon-là, on se serait vraiment beaucoup améliorés. Est-ce qu'on atteindrait des cibles visées en 2050, en 2060? Il faut voir, mais déjà, si on ne fait que regarder ce qui est immédiatement convertissable ou transformable, bien, je pense qu'on devrait le faire, on devrait regarder ces avenues-là.

Est-ce qu'en 2050, 2060, l'énergie... le gaz naturel qui aura été utilisé comme énergie, ou comme carburant alternatif, ou comme énergie de transition sera remplacé par un autre carburant ou un autre combustible encore plus performant? Bien, je pense qu'il faut... il va falloir le regarder également, là. Je ne pense pas qu'on va devoir s'en priver, là, en tant que tel.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, Mme Lehoux, M. Allard, M. Batani et Mme Lamy, merci de votre présence et de votre contribution aux travaux de la commission.

Compte tenu qu'il est maintenant 21 h 30, la commission ajourne ses travaux au mercredi 4 novembre 2009, après les affaires courantes, afin de poursuivre les consultations particulières et les auditions publiques à l'égard du document intitulé *Le Québec et les changements climatiques — Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?* Merci.

(Fin de la séance à 21 h 31)