



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le vendredi 29 mai 2009 — Vol. 41 N° 17**

Consultations particulières sur le projet de loi n° 42 — Loi  
modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres  
dispositions législatives en matière de changements climatiques (2)

**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 des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	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 sur 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 vendredi 29 mai 2009 — Vol. 41 N° 17

### Table des matières

Auditions (suite)	1
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)	1
Institut canadien des produits pétroliers (ICPP)	10
Mémoires déposés	20
Remarques finales	20
M. Scott McKay	20
Mme Line Beauchamp	21

### Autres intervenants

M. François Legault, président  
M. Irvin Pelletier, président suppléant

M. Patrick Huot  
M. Yves-François Blanchet  
M. Sylvain Gaudreault  
M. Jean-Paul Diamond

\* M. Patrick Bonin, AQLPA  
\* M. Dominique Neuman, idem  
\* M. Louis Forget, ICPP

\* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le vendredi 29 mai 2009 — Vol. 41 N° 17

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 42 — Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives en matière de changements climatiques (2)**

*(Onze heures vingt-deux minutes)*

**Le Président (M. Legault):** 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 vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Et donc, le mandat de la commission est de procéder à des consultations particulières et de tenir des auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 42, Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives en matière de changements climatiques.

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

**La Secrétaire:** Oui, M. le Président. M. Blanchet (Drummond) remplace M. Boucher (Johnson) et M. Turcotte (Saint-Jean) remplace M. Villeneuve (Berthier).

**Le Président (M. Legault):** Merci. Je vais vous lire maintenant l'ordre du jour. Donc, nous allons recevoir, dans un premier temps, pour une période d'une heure, l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique. Il y aura ensuite suspension. Cet après-midi, à 15 heures, nous allons recevoir M. Alain Webster, qui est vice-recteur à l'administration et au développement durable de l'Université de Sherbrooke. Ensuite, à 16 heures, nous allons recevoir l'Institut canadien des produits pétroliers. Et finalement, à 17 heures, il y aura les remarques finales et il y aura donc ajournement à 17 h 15.

**Auditions (suite)**

Donc, j'invite le premier groupe à prendre place. Ils sont déjà en place. Je rappelle que le temps alloué pour la période de présentation est de 10 minutes, et ensuite il y aura une période d'échange de 50 minutes avec les membres de la commission. Donc, je demande au porte-parole de vous identifier et de procéder à votre présentation de 10 minutes.

**Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)**

**M. Bonin (Patrick):** Mme la ministre, M. le Président, membres de la commission, bonjour. Mon nom est Patrick Bonin, je suis coordonnateur Énergie et environnement à la l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique. Je suis en présence de Me Neuman, avocat de Stratégies Énergétiques et auteur principal de ce mémoire.

Aujourd'hui, nous vous présenterons ce mémoire qui a été cosigné par plusieurs groupes, dont la Coalition Québec-Kyoto, le Réseau québécois des groupes écologistes, Greenpeace, le GRAME, Groupe de recherche

appliqué en macroécologie, ainsi que le Groupe écologiste STOP. Évidemment, la présentation que nous ferons supporte et est supportée par ces membres-là. Lorsqu'il y aura des questions, dans la période de questions, qui sortiront du cadre du mémoire déposé, nous ne pouvons prétendre à représenter ces groupes pour des questions qui sortiraient de ce cadre.

Évidemment, nous sommes très heureux d'être ici aujourd'hui. Nous espérons que ce projet de loi sera adopté avant la fin de la session parlementaire. Et nous attendons avec, je dirais, presque excitation le futur ou les futurs règlements qui suivront, nous l'espérons, d'ici le début de la prochaine session parlementaire.

Me Neuman vous présentera les principales recommandations et considérations de notre mémoire. M. Neuman.

**M. Neuman (Dominique):** Alors, bonjour, M. le Président, Mme la ministre, membres de la commission. Nous tenons d'abord à féliciter Mme la ministre et féliciter le gouvernement pour ce projet de loi, qui constitue un jalon essentiel d'une politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre au Québec. Nous vous félicitons également pour certains aspects de ce projet de loi, notamment d'avoir retenu l'année 1990 comme année de référence, tel qu'il est inscrit et tel qu'il est prévu au Protocole de Kyoto. Et également nous vous félicitons pour votre volonté d'harmoniser les démarches québécoises avec celles de la Western Climate Initiative, la WCI, et également avec l'entente déjà conclue avec le gouvernement ontarien. Mais, comme nous vous l'indiquerons, il y a lieu d'aller également au-delà de cette harmonisation.

Dans notre mémoire, nous avons quatre messages principaux. En premier lieu, nous vous soumettons une nécessité d'harmoniser et de coordonner l'ensemble des mesures prises par le gouvernement du Québec et l'Assemblée nationale en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Comme nous l'avons indiqué dans le mémoire, le Plan québécois d'action sur les changements climatiques n'a pas de support législatif véritable. C'est ce que nous proposons de corriger à un des articles de ce projet de loi, ce que nous considérons très opportun puisque les cibles dont parle ce projet de loi ne seront, par nécessité, pas seulement des cibles pour le seul mécanisme de permis échangeable qui est établi par le projet de loi, ce sont des cibles pour les réductions d'émission de GES au Québec, donc, réductions qui seront accomplies à la fois par ce mécanisme, mais par une série d'autres mesures que nous avons énumérées, qu'il s'agisse des redevances sur ce qu'on peut appeler la taxe sur le carbone, la redevance sur les carburants et combustibles au Québec, des mesures de subvention, des offres de financement ou de la réglementation exigeant que certaines normes soient respectées dans certains secteurs de l'industrie.

Donc, notre invitation est que, par certains amendements que nous proposons, l'on s'assure qu'il y ait une coordination entre les différentes mesures prises. Cette coordination devrait se refléter notamment dans le rendre-compte, dans les rapports qui seront faits. Les rapports dont parle ce projet de loi ne seront pas seulement des rapports sur le mécanisme de permis échangeables, ce seront des mécanismes sur la manière dont on est en mesure d'atteindre ou non les cibles que l'on s'est fixées par l'ensemble de ces mécanismes. Et, pour que ces rapports soient efficaces, nous proposons que ces rapports soient annuels et non pas simplement deux ans après la fin des périodes fixées par les cibles.

Nous proposons également que les cibles qui seront fixées par le gouvernement, par exemple, pour une échéance telle que 2020 comme il est discuté dans plusieurs forums, que ces cibles se traduisent aussi par des cibles annuelles pour le gouvernement se fixerait pour permettre de suivre l'évolution des résultats, pour permettre de voir si ces mesures entreprises ont les succès escomptés ou non.

Vous avez tous à l'esprit ce qui est arrivé au Protocole de Kyoto. Le Protocole de Kyoto s'était fixé des cibles ambitieuses à une dizaine d'années d'avance. Et même des gouvernements qui étaient bien intentionnés, qui croyaient à ces cibles, n'ayant pas d'objectifs précis pour les années intermédiaires entre la date d'adoption du Protocole de Kyoto et la date où celui-ci entrait en vigueur, ont un peu perdu le fil. Et on est arrivés à la situation où nous connaissons actuellement: nous sommes, depuis 2008, dans la période de mesurage de Kyoto, et il n'y a à peu près aucune des mesures qui auraient dû être adoptées qui l'a été.

Donc, ce que nous souhaitons, c'est d'éviter la reproduction de cela, et la manière que nous proposons d'éviter cela est d'avoir des cibles annuelles et des rapports annuels sur les résultats de l'ensemble des mesures entreprises, pour pouvoir vérifier si nous sommes sur la bonne voie ou s'il y a lieu d'effectuer des correctifs.

● (11 h 30) ●

Notre deuxième message que nous souhaitons communiquer est celui du respect des échéances déjà convenues par le gouvernement du Québec avec d'autres entités, notamment la Western Climate Initiative. Selon la WCI, il est prévu que les déclarations que les émetteurs devront faire prochainement devront couvrir la période d'émission commençant le 1er janvier 2010. Donc, pour cela, il est nécessaire que le gouvernement ait, avant cette date, au Québec, déterminé qui doit faire ces déclarations et qu'est-ce qui doit être déclaré; donc, que le règlement soit adopté au cours des prochains mois, avant l'échéance du 1er janvier 2010.

Également, une autre échéance avait été fixée avec le gouvernement de l'Ontario pour le 1er janvier 2010, pour que le mécanisme de permis échangeables lui-même soit en place d'ici cette date. Nous comprenons que récemment le gouvernement de l'Ontario a indiqué qu'il n'était pas en mesure de respecter cette échéance. Ce que nous souhaitons, c'est que le gouvernement du Québec s'entende le plus rapidement possible avec le gouvernement de l'Ontario pour une échéance qui soit rapprochée. Il serait regrettable, selon nous, que l'on reporte de deux ans, que l'on reporte jusqu'au 1er janvier 2012 ce qui avait été prévu pour 2010. Le mécanisme de permis échangeables est parfaitement en mesure d'entrer

en vigueur dès que les deux gouvernements, du Québec et de l'Ontario, seront prêts, puisque ce sont deux provinces majeures du point de vue industriel, donc qui seront... le marché existe déjà, et ce mécanisme pourrait être en vigueur rapidement.

Le troisième message que nous souhaitons communiquer est celui de la flexibilité. Nous avons proposé certains amendements au texte du projet de loi afin que le gouvernement puisse disposer d'une plus grande flexibilité quant aux modalités qu'il édictera par règlement quant aux futurs mécanismes de permis échangeables. Nous ne savons pas encore ce que l'avenir nous réserve. Outre les démarches avec l'Ontario et avec la Western Climate Initiative, il y a évidemment ce qui émanera de Copenhague au mois de décembre, ce qui émanera des États-Unis au cours des prochains mois ou des prochaines années. Donc, il se peut que des modalités différentes de celles que l'on connaît aujourd'hui aient à être appliquées par le gouvernement du Québec dans son futur mécanisme. Et, pour ça, nous avons proposé, notamment au niveau des définitions du champ applicable, de ne pas limiter le champ d'implication à la notion de produits, mais d'indiquer les notions de biens, services et activités pour que le gouvernement ait le pouvoir, s'il le souhaite, de couvrir ces différentes catégories dans son futur règlement sur les permis échangeables, et également que le moment où les permis seraient appliqués puisse couvrir tout moment... toute période du cycle de vie d'un bien ou d'un service, donc, autant à la production, ce qui est déjà prévu, qu'à l'usage, mais également à des étapes intermédiaires qui pourraient survenir au moment de la disposition du bien, au moment où le bien peut éventuellement produire des pertes.

Et le quatrième message que nous souhaitons communiquer à la commission est celui de la transparence. Comme vous savez, lorsque le gouvernement procède par règlement, sauf en cas d'urgence, un délai de consultation de 45 jours est offert au public afin de commenter le texte proposé...

**Le Président (M. Legault):** En conclusion, M. Neuman.

**M. Neuman (Dominique):** En conclusion, donc nous avons constaté qu'il y avait certains aspects fondamentaux du projet de loi où le pouvoir était exerçable par décret plutôt que par règlement, et nous avons proposé que cela soit modifié pour que ce soit par règlement, afin que le public puisse être consulté. Je vous remercie.

**Le Président (M. Legault):** Merci beaucoup. Je vais maintenant céder la parole à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

**Mme Beauchamp:** Merci beaucoup, M. le Président. Bonjour à tous les membres de cette commission. Bien sûr, vraiment bienvenue à nos invités.

Je vais essayer de corriger un impair que j'ai fait hier. J'ai vraiment omis de présenter mes collaborateurs, puis je veux le faire aujourd'hui, si vous permettez, très rapidement: donc, Jean-Yves Benoît, économiste, et qui est le représentant du gouvernement du Québec à travers la WCI, entre autres responsable de certains comités de travail de la WCI; il est accompagné de Charles Larochelle,

sous-ministre adjoint, notamment responsable du dossier des changements climatiques; et Véronik Aubry, ma chef de cabinet adjointe, responsable de ce dossier-là également, là, m'appuie dans ces travaux. Donc, je voulais vous les présenter rapidement.

Je veux vraiment vous souhaiter la bienvenue et souligner l'importance de votre mémoire. Il faut redire et resouligner que votre rapport est au nom de plusieurs organismes, et vraiment je considère que c'est un mémoire vraiment de très grande qualité, très important. Votre mémoire comprend beaucoup de propositions très fines d'amendement, et je vais, tout de suite en partant, vous dire, là, que déjà l'équipe du ministère s'engage à les examiner très attentivement. Et j'imagine donc qu'avec notamment les membres de l'opposition, lors de l'étude article par article, nous pourrions y revenir dans un débat encore plus fin. Ne vous étonnez pas si, au cours des prochains jours, vous recevez des coups de téléphone où on pourrait échanger de façon encore plus fine sur certaines propositions d'amendement.

Par ailleurs, vous avez disposé de 10 minutes pour présenter un mémoire qui est assez costaud, et j'avais pris l'engagement auprès du député de L'Assomption d'avoir des questions très larges vous permettant peut-être, ici, devant l'ensemble des membres de cette commission, de pouvoir approfondir donc certains éléments de votre mémoire.

Moi, je suis intéressée notamment à vous entendre un peu plus à fond sur une de vos propositions que je veux examiner avec tout l'intérêt qu'elle mérite, qui est, je dirais, l'enchâssement dans la loi de la disposition qui prévoit, là, que le Québec doit avoir un plan d'action sur les changements climatiques. Je voudrais vous entendre un peu plus sur le bien-fondé que vous voyez à une telle proposition.

En même temps que — puis comme vous le savez on a eu le mémoire, puis c'était beaucoup de travail, on l'a eu donc tout récemment — en même temps que je me dis: Il existe, dans l'appareil gouvernemental, très souvent des politiques, des plans d'action qui, par ailleurs, ne font pas l'objet d'articles de loi. Donc, je voulais vous permettre vraiment, si vous voulez bien, d'approfondir cette proposition que vous nous faites, ce matin.

**Le Président (M. Legault):** Donc, M. Neuman.

**M. Neuman (Dominique):** Oui. D'abord, un exemple que j'ai en tête, mais il y en a peut-être d'autres, est celui de la Politique énergétique du Québec, la stratégie énergétique 2006-2015, qui a été récemment codifiée dans des amendements à la Loi sur la Régie de l'énergie et que la régie, dans le cadre de son travail, a reconnue comme étant le cadre dans lequel à la fois elle doit travailler et l'agence qui est soumise à son pouvoir de surveillance.

Ce que nous voyons d'abord, c'est que le fait de définir, de donner un statut juridique à cette politique favorise d'abord une identification claire de cette partie du fonds qui est assignée aux différentes modalités du plan. J'ai à l'esprit l'article 46.15 qui est proposé dans ce projet de loi, où on reproduit littéralement les chapitres du Plan d'action sur les changements climatiques, en disant que les fonds qui proviennent des différentes sources prévues au présent projet de loi et qui sont

versées au Fonds vert doivent être affectés à la partie du Fonds vert qui concerne ces éléments-là.

Il nous semble qu'il y aurait... que ce serait plus simple au niveau du suivi d'identifier clairement qu'il y a une entité, une unité qui s'appelle le Plan québécois d'action sur les changements climatiques, que les revenus qui se rapportent à ce plan rentrent dans la partie du fonds qui s'y rapporte et également en ressortent pour les mesures prévues à ce plan.

Également, au niveau des suivis, ce que nous proposons, c'est un suivi annuel non seulement de la cible elle-même, mais de la manière dont le plan, qui est la manière dont le gouvernement souhaite accomplir cette cible, la manière dont les mesures qui sont contenues à ce plan sont accomplies. Donc, il nous semble que, pour réaliser l'ensemble de ces mesures, c'est beaucoup plus simple d'avoir une unité qui porte un nom et qui est clairement définie que de constamment référer au fait que l'on surveille les mesures qui visent à la réduction, l'évitement des changements climatiques, la compensation, les mesures d'adaptation, les mesures d'éducation et de sensibilisation. Ça fait partie d'un tout, et nous pensons qu'il y a un avantage à la reconnaître comme un tout et que c'est beaucoup simple à administrer pour l'avenir.

**Le Président (M. Legault):** Oui, Mme la ministre.

● (11 h 40) ●

**Mme Beauchamp:** Oui, M. le Président. Je veux juste tout de suite aviser que je veux garder du temps pour mes collègues qui ont aussi des questions. Juste dire, on pourra y revenir, je n'ai pas nécessairement bien compris le fait que vous semblez dire que vous proposez une unité en disant que, sinon, il y a des références dans la loi à des mesures de compensation, alors que ces notions de crédits de compensation sont en soi des notions qui font partie... On parle d'unités de carbone, ensuite on parle de crédits carbone, on parle d'unités de compensation, et en soi ça représente des réalités différentes. Mais je comprends par ailleurs le...

L'autre commentaire que je voulais faire, c'est que, lorsqu'on a lancé le Plan d'action sur les changements climatiques en 2006, vous vous souvenez que, dans les mêmes 24 heures, c'était accompagné de la Stratégie énergétique, du plan d'action sur le transport collectif. Je me dis aussi: Il faudra penser au fait que, par ailleurs, ce plan-là interpelle d'autres plans, et, dans une notion de développement durable, le gouvernement jouait ça en évitant les silos.

Je veux juste dire donc ici que je vais prendre en considération votre proposition en évitant que ça puisse être interprété comme le fait que la lutte aux changements climatiques ne relève que du ministère de l'Environnement. Vous comprenez la subtilité que je veux ici introduire? Il faudra donc y réfléchir.

Et mon autre commentaire, c'est: Déjà, d'autres étaient venus nous dire que le délai de deux ans pour... Est-ce qu'on l'appelle l'«inventaire» dans la loi? L'inventaire. Je veux juste rappeler qu'il y a une notion, honnêtement, pragmatique: en ce moment même, ça prend environ deux ans pour être capable de faire... Par exemple, l'année passée, on a fait l'inventaire 2006, c'est en 2009 qu'on va sortir... à l'automne qu'on sort l'inventaire 2007. C'est un peu pour cela qu'on dit que c'est deux ans après 2012 qu'on pourrait faire le premier inventaire. Je voulais

juste l'expliquer. Peut-être que ça se débat d'un point de vue scientifique, mais je voulais juste expliquer que c'est le rythme en ce moment des inventaires.

C'était mon commentaire, M. le Président. Si vous le voulez bien, je vous demande de reconnaître le député de Vanier.

**Le Président (M. Legault):** Oui. Donc, je cède maintenant la parole au député de Vanier.

**M. Huot:** Merci, M. le Président. Alors, je vous souhaite la bienvenue. Ça me fait plaisir de vous entendre ici aujourd'hui.

Vous avez abordé rapidement la question... Je comprends que vous aviez 10 minutes, là. Moi, dans le même esprit que la question de la ministre, toute la notion de cycle de vie que vous avez abordée, vous êtes passés très, très rapidement dessus. Là, je comprends que vous aviez plusieurs points que vous vouliez aborder. Dans votre mémoire — bon, je ne suis pas juriste — évidemment, là, c'est assez technique, le type de modifications que vous proposez. Mais, pour plus de flexibilité, vous, vous dites que, si on inclut la notion de cycle de vie, on va se donner une marge de manoeuvre pour ajuster après à tous les domaines. Vous parlez, bon, de la transformation, le transport, les pertes reliées aux produits, etc.

Donc, moi, je voudrais avoir plus de détails, comprendre le fonctionnement, le mécanisme à mettre en place pour inclure la notion de cycle de vie dans le projet de loi.

**M. Neuman (Dominique):** O.K.

**Le Président (M. Legault):** M. Neuman.

**M. Neuman (Dominique):** Oui. Ce que nous proposons, c'est de donner la flexibilité au gouvernement de choisir à quel moment du cycle de vie un émetteur aura à la fois à faire des déclarations et éventuellement à obtenir des permis, et le choix de ce moment pourra varier selon le bien ou le service.

Par exemple, bon, les matières résiduelles. Est-ce que l'on choisira de requérir des droits d'émission à l'exploitant d'un site d'enfouissement ou est-ce que l'on requerra que ce soit le producteur ou le distributeur du bien qui a abouti dans le site d'enfouissement qui inclue les émissions reliées à la disposition de ce bien dans sa déclaration et dans ses droits d'émission? Il y aura des choix à faire, etc...

Alors... certains produits pour lesquels les choix sont très faciles. On peut facilement identifier les grands émetteurs qui seront concernés par le mécanisme. Mais, à mesure que l'on avancera, il y a certains domaines qui ne sont pas encore inclus dans le projet du WCI pour au moins la première période, qui commence en 2012, notamment les matières résiduelles, notamment le secteur du transport et également les plus petits émetteurs. Je vous donne un exemple récent. On a maintenant une redevance sur l'essence, sur les carburants et combustibles, ce qui permet, en taxant... On n'est pas en train de parler du mécanisme de permis, mais, en taxant l'essence elle-même, on capte tous les usagers de cette essence, que ce soient des grands usagers, des petits usagers, quelles que

soient les fins pour lesquelles ils l'utilisent. Donc, on a choisi de cibler ce moment-là, que c'est à ce moment du cycle de vie du produit que l'on applique la mesure.

Donc, il y aura toutes sortes de choix à faire, et ce que nous souhaitons, c'est que le gouvernement ait la possibilité de les faire, que le gouvernement n'ait pas besoin de revenir devant l'Assemblée nationale pour modifier la présente loi au fur et à mesure qu'éventuellement de nouveaux mécanismes deviendront possibles et peut-être même pourront être... pourraient être recommandés par d'autres instances, pourront être... Peut-être que d'autres mécanismes apparaîtront aux États-Unis ou dans des instances internationales, et le Québec devra être prêt à s'y joindre et à adapter sa réglementation en conséquence.

Donc, ça se peut que, dans l'immédiat, ça ne change rien à ce que le gouvernement a déjà prévu de faire pour les grands émetteurs, mais, à mesure qu'on ira plus loin, ce serait bon d'avoir cette flexibilité.

**Le Président (M. Legault):** M. le député de Vanier.

**M. Huot:** Non, ça va.

**Le Président (M. Legault):** Donc, qui est le prochain? Oui, M. Bonin, vous vouliez ajouter quelque chose?

**M. Bonin (Patrick):** Oui, merci, peut-être juste rajouter en complément. En effet, c'est vraiment au niveau de se garder une certaine latitude qu'on pense au cycle de vie. Et je crois que c'est un message aussi qu'on envoie aux entreprises, industries, institutions et toute autre personne qui pourrait être éventuellement couverte, qu'il faut de plus en plus, dans notre société, envisager les choses sous forme d'un cycle de vie, et ce serait peut-être prématuré de se limiter par la loi. Et on ne veut surtout pas avoir à réouvrir cette loi-là rapidement pour des raisons justement de considération de cycle de vie, et je pense que c'est très important que le message soit clair du gouvernement qu'un produit ne meurt pas une fois qu'il est mis, ou distribué ou mis sur le marché.

**Le Président (M. Legault):** Oui. Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** M. le Président, je le dis en tout respect puis avec beaucoup de sincérité, j'ai eu de la difficulté à tenter de bien comprendre, parce que je le dis en toute honnêteté, c'est la première fois qu'autour de ce projet de loi là, puis dans toutes les discussions que j'ai eues donc sur l'établissement d'un marché de carbone, d'un système de plafonnement et échange de crédits carbone, qu'on vient, qu'on m'interpelle avec la notion de cycle de vie des produits. Et j'essaie de faire le lien donc, vraiment, en disant: Ce que vous nous demandez, c'est que, par rapport à la notion d'émetteur, qu'on ait la flexibilité, en introduisant la notion de cycle de vie dans le projet de loi, que le gouvernement ait la flexibilité, dans le futur, de déterminer qui est responsable à quelle étape de la fabrication d'un produit, et que...

Est-ce que c'est ça que je dois comprendre? Est-ce que c'est ça, votre... c'est ça, votre...

**M. Neuman (Dominique):** Qui...

**Le Président (M. Legault):** M. Neuman.

**M. Neuman (Dominique):** Oui, absolument, qui, c'est effectivement cela, c'est qui... à qui on appliquera le mécanisme. Ce n'est pas tellement une question de savoir qui est responsable, puisque les coûts qui résulteront des permis échangeables se refléteront, se répercuteront aux consommateurs, donc ils seront répercutés à d'autres acteurs également, mais c'est de déterminer lequel des acteurs que l'on retrouve tout au long du cycle de vie est le mieux placé pour être assujéti à un mécanisme de permis échangeables.

L'exemple que j'ai donné tout à l'heure des automobiles: Est-ce qu'il est plus simple de taxer le distributeur d'essence que d'imposer une taxe ou un permis échangeable, par exemple, au propriétaire d'une flotte de véhicules pour l'essence que consomme sa flotte? Et, dans ce cas-là, on a choisi d'appliquer la mesure à celui qui distribue l'essence, puisque ça permet de couvrir plus facilement l'ensemble des usagers.

Donc, on pourrait avoir à faire ce type de choix pour toutes sortes de produits et biens. Des fois, bien, par exemple, ça pourrait être au moment où l'on dispose d'un bien, au moment où le bien aboutit dans le site d'enfouissement. Est-ce que c'est à ce moment-là que l'on peut le mieux capter la valeur... qu'on peut le mieux, le plus pragmatiquement taxer ou appliquer une mesure économique à un émetteur, ou est-ce que, par exemple, ce serait au moment où un bien est produit ou au moment où il est distribué que l'on mesurera les émissions qui vont émaner de ce bien au moment de sa disposition, mais que ce sera au moment de sa vente ou de sa production que la mesure économique s'appliquera?

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

● (11 h 50) ●

**Mme Beauchamp:** M. le Président, je pense que je vais poser ma question autrement. Au moment où on se parle, à l'intérieur du WCI, comme vous le savez, c'est des étapes, première étape, 2012-2015, secteur de l'énergie et secteur des grands émetteurs industriels, à partir de 2015, d'autres secteurs dont le transport, le secteur résidentiel, par rapport à ce que vous nous amenez comme considérations, qu'est-ce qui... quel serait le défaut de la démarche du WCI à vos yeux, puisque je me dis, je suis là, je me dis, bon, en...

Parce que je veux comprendre si vous remettez en cause cette démarche qui dit: Bien, on y va plus — je mets des guillemets — mais par secteurs. Et donc, est-ce que vous voyez un problème dans cette démarche qui dit: Bien, à partir de 2012, c'est le secteur producteurs d'énergie et grands émetteurs, au-delà de 25 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par année.

Donc, j'essayais de voir si votre proposition d'incorporer une réflexion sur la notion de cycle de vie, est-ce que c'est parce que vous voyez un problème dans la démarche proposée au WCI?

**M. Bonin (Patrick):** C'est sûr qu'au niveau...

**Le Président (M. Legault):** M. Bonin.

**M. Bonin (Patrick):** Merci. Au niveau des secteurs, on ne se cachera pas qu'en 2012, si on regarde les secteurs visés en termes d'émissions au Québec, je n'ai pas les chiffres exacts pour appuyer, mais ça peut peut-être être de l'ordre de, je ne sais pas, 20 % à 30 % des

émissions qui seront ciblées avec ce premier secteur-là, la première période, 2012. Évidemment, toute la question des transports, on n'est pas dedans, toute la question, comme vous l'avez mentionné, résidentielle, commerciale, agriculture et autres ne s'y retrouve pas. La question est: Comment fait-on, au Québec, pour gérer tous ces autres secteurs-là qui ne se retrouvent pas dans le WCI? Et est-ce que le Québec doit se cadrer sur le WCI à ce niveau-là? Parce qu'il y a une grosse partie des émissions qui ne se retrouve pas dans ces secteurs-là.

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

**Mme Beauchamp:** O.K. Pour ma part... je ne sais pas. Donc, je comprends que votre préoccupation n'était pas tant d'incorporer cela à l'intérieur du système de plafonnement et échange de crédits carbone. Vous dites juste... c'est plus un commentaire par rapport à l'ensemble des actions d'un plan d'action que vous dites: Oui, ça doit comprendre un système de marché du carbone. Mais vous dites vous-même: Il y a d'autres actions gouvernementales. Et vous dites: À l'intérieur de ça, il doit toujours y avoir une préoccupation par rapport à la notion de cycle de vie d'un produit. Donc, ce n'est pas tant pour le marché du carbone en lui-même.

**Le Président (M. Legault):** M. Neuman.

**M. Neuman (Dominique):** Non, c'est pour le marché du carbone qui est prévu dans ce projet de loi. Ce qu'en fait nous souhaitons, c'est que le gouvernement ne s'interdise pas lui-même d'avancer d'aller au-delà de ce que la WCI prévoit aujourd'hui. Peut-être que le gouvernement n'est pas prêt à aller aujourd'hui au-delà de cela, mais nous souhaitons que le gouvernement se garde cette flexibilité.

Si, comme j'ai mentionné, des ententes inter-provinciales surviennent, si des nouveaux développements surviennent au niveau international, au niveau de nos voisins américains, qui peuvent toucher des secteurs autres que ceux... que ce que couvre le projet tel qu'on le connaît aujourd'hui, de la WCI, comme ça, avec ce que nous suggérons, le gouvernement aura la flexibilité d'aller au-delà de ce cadre. Et c'est dans cet esprit que nous avons élargi les définitions et les champs d'application possibles des articles concernés.

**Le Président (M. Legault):** M. le député de Vanier.

**M. Huot:** Rapidement, là, sur ça. Je suis content de voir que la ministre a des questions. C'est relativement complexe, là, comme approche. Dans ce que vous avez expliqué, moi, je veux juste m'assurer parce que... En mettant sur pied une approche comme ça, toute la coordination n'est peut-être pas nécessairement simple. Je veux juste être sûr qu'on n'ouvre pas la porte à se trouver, dans le fond, à pas taxer mais à demander des permis deux, trois puis quatre fois pour le même type d'émission, pour la même émission, dans le fond, qu'on va se trouver à charger quelque chose aux différents secteurs pour la même chose, plusieurs fois. Est-ce qu'on n'ouvre pas la porte à ça?

**Le Président (M. Legault):** M. Neuman.



**M. Neuman (Dominique):** Il faudra s'assurer qu'on ne le fasse pas, justement. Quand le règlement sera adopté et éventuellement amendé au cours des années, lorsque des nouvelles situations pourront survenir, il faudra s'assurer que l'on ne taxe pas deux fois ou que, si l'on choisit de faire des doubles taxations, que c'est fait en toute connaissance de cause. Par exemple, de répartir une partie des sommes à tel niveau et une autre partie des sommes à tel... à un autre point du cycle de vie. Il faudra évidemment s'assurer qu'on ne le taxe pas deux fois.

Mais actuellement, le problème qui peut survenir, c'est qu'il y aura des domaines où l'on taxe non pas plusieurs fois, mais on ne taxe aucune fois. Et c'est ce que nous visons à couvrir par les amendements élargissant le champ d'application: c'est de s'assurer que le gouvernement a la flexibilité de trouver le point dans l'histoire d'un bien ou d'un service, le moment de son cycle de vie où il peut appliquer une mesure et qui serait facile à administrer mais qui serait équitable, et qui pourrait contribuer à l'atteinte des objectifs de lutte contre les changements climatiques.

**Le Président (M. Legault):** M. le député de Vanier.

**M. Huot:** Oui. Une notion importante: facile à administrer. C'est ce que j'essaie de voir. Moi, il me semble... Je vous écoute, vous avez sans doute beaucoup plus d'expertise que moi, là, sur ces notions aussi pointues, mais, moi, je vois une lourdeur administrative, là, se pointer à l'horizon si on y va comme ça, là. Concrètement, est-ce qu'il y a des exemples, est-ce qu'il y a du concret qui applique cette notion-là peut-être à un autre domaine? Je ne sais pas, vous partez sûrement de quelque chose. Et est-ce que ça fonctionne sans lourdeur administrative? Est-ce que c'est possible de fonctionner sans lourdeur?

**Le Président (M. Legault):** M. Neuman.

**M. Neuman (Dominique):** Je vous ai mentionné l'exemple tout à l'heure des matières résiduelles. Peut-être des matières résiduelles. Peut-être que certains biens seront plus facilement... les émissions reliées à certains biens seront plus facilement captables dans un mécanisme au moment de leur disposition. Peut-être que, dans certains cas, c'est au moment où le bien... où on dispose de ce bien que l'on captera ce que... les émissions qui sont survenues durant la vie de ce bien. Et je garde à l'esprit que, dans certains cas, les biens circulent, ils peuvent provenir de l'extérieur du Québec ou quitter le Québec, donc il faut garder ça à l'esprit.

La WCI également s'est occupée de ce problème. Elle a prévu que, dans certains cas où des biens circulent en dehors des juridictions de la WCI, que l'on cherchera à appliquer le système de permis au premier... à la première entité qui se trouve dans la juridiction territoriale et qui se trouve à utiliser ou à gérer ce bien. Donc, ça pourrait ne pas toujours être le même type d'émetteur: parfois ce serait un distributeur, parfois ce serait un producteur, parfois ce serait l'entité qui en dispose, parfois ce serait le transporteur.

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

**Mme Beauchamp:** J'aimerais, en conclusion de notre côté, là, peut-être vous entendre. Par rapport à ce que

vous proposez, quelle importance accordez-vous à ce qu'un tel principe fasse aussi l'objet d'une harmonisation avec les autres États, par exemple, membres du WCI?

Parce que Jean-Yves Benoît, notre économiste qui siège là, me soufflait à l'oreille que ce n'est pas vraiment quelque chose — je peux dire ça comme ça, Jean-Yves? — qui est discuté autour des tables en ce moment, des principes que vous amenez. Donc, si on doit... quelle importance accordez-vous à ce que de tels principes, de tels... Vous le présentez comme de la flexibilité, ça, j'ai bien compris cela. Quelle importance accordez-vous à ce que ce soit, c'est ça, harmonisé à l'intérieur du WCI, une telle approche?

**Le Président (M. Legault):** Donc, rapidement, M. Neuman.

**M. Neuman (Dominique):** Oui. Donc, en termes de priorité, il est souhaitable de réaliser d'abord ce qui fait l'objet des consensus, ce qui fait l'objet des ententes, que ce soit avec le gouvernement de l'Ontario ou dans le cas de la WCI. Donc, c'est la première chose à accomplir: c'est de s'assurer que ces éléments-là sont prévus dans le futur projet de règlement.

Ce que... enfin, nous... Ce sera au gouvernement d'arbitrer, de prendre une décision le moment venu, s'il y a lieu, de prendre certaines mesures qui seraient spécifiques au Québec et qui ne seraient pas... que l'on ne trouverait pas dans d'autres juridictions. Le gouvernement a déjà fait ça dans le passé: la taxe sur le carbone a été créée en Colombie-Britannique et une autre taxe sur les carburants combustibles au Québec, qui n'existaient pas, au moment où elles ont été adoptées, dans d'autres juridictions. On l'a fait quand même. Donc, il se peut, à mesure que les années passeront, que le gouvernement du Québec choisisse de prendre d'autres initiatives qui iront au-delà de ce que ces ententes interprovinciales prévoient. Je vous remercie.

**Le Président (M. Legault):** Merci, M. Neuman. Ça complète maintenant le bloc ministériel. Je cède maintenant la parole au porte-parole de l'opposition officielle en matière de développement durable et d'environnement, le député de L'Assomption.

● (12 heures) ●

**M. McKay:** Bien, merci beaucoup, M. le Président. Alors, je salue aussi l'ensemble des députés de la commission, et le personnel de la ministre, et bien sûr nos invités de ce matin, bonjour.

Alors, effectivement, on a été très, très... pas surpris, mais on a pris connaissance avec beaucoup de satisfaction du mémoire déposé par l'AQLPA, en partie parce que justement vous êtes allés chercher l'appui de plusieurs autres groupes. Donc, il s'agit vraiment d'un consensus très large. Et aussi naturellement par la rigueur et le caractère, là, fouillé de votre analyse, d'une part, et aussi de vos recommandations, parce qu'il y a toute une section qui traite justement, article par article, de l'étude du projet de loi. Et je peux vous assurer d'ores et déjà que ça va nous être très utile au moment justement de l'étude article par article du projet de loi en commission parlementaire, donc la prochaine étape de nos travaux qui suivra la consultation.

Je ne suis pas très... Je ne suis pas surpris justement de l'ampleur du travail accompli puisque j'ai déjà

eu le plaisir de travailler avec vous, Me Neuman, et de vous voir à l'oeuvre aussi devant la Régie de l'énergie au moment de l'étude, de l'examen du plan d'ensemble en efficacité énergétique et nouvelles technologies de l'Agence de l'efficacité énergétique, et je pense que c'est...

Ce que je reconnais, c'est que vous voudriez que le projet de loi n° 42 puisse justement avoir la même rigueur que ce qu'on peut voir comme travaux devant la Régie de l'énergie. Et notamment je fais le lien, parce qu'il existe donc au Québec la Stratégie énergétique, qui fixe notamment une réduction, un objectif de réduction de 10 % de la consommation de carburant à l'horizon de 2015, et l'Agence de l'efficacité énergétique donc doit soumettre des mesures pour l'atteinte de ces objectifs-là. Et l'étude devant la régie a permis justement à l'AQLPA de démontrer très clairement que les mesures mises en place par l'agence et par le... donc, l'outil mis en place par le gouvernement, pour l'instant, ne s'en allait vraiment pas dans la direction, dans le sens de l'atteinte de ces objectifs-là.

Et donc, je pense qu'il faudra voir, avec ce projet de loi n° 42, s'assurer qu'il puisse y avoir un lien qui permette aux parlementaires et à l'ensemble de la société civile de pouvoir s'assurer que les cibles d'atteinte, les cibles de réduction de gaz à effet de serre soient donc transparentes, puissent être appliquées avec rigueur, et que le gouvernement puisse en être tenu imputable.

Alors donc, ce que j'aimerais savoir de nos intervenants ce matin, lorsque vous mentionnez que le Plan d'action sur les changements climatiques n'a pas d'assises juridiques, comment est-ce que vous voyez que le projet de loi n° 42 pourrait corriger cette situation et quels seraient les avantages? Je pense que vous en avez parlé déjà, mais, si vous aviez l'occasion d'élaborer un peu davantage sur... donc, le lien entre le Plan d'action sur les changements climatiques et l'imputabilité, là, que vous désirez voir, là, à travers le projet de loi.

**Le Président (M. Legault):** M. Neuman.

**M. Neuman (Dominique):** Je vous remercie. Bien, j'ai à peu près dit tous les éléments que j'avais à mentionner sur ce point-là en réponse à Mme la ministre, à savoir... bon, c'est à l'article 46.15 que nous proposons d'édicter la disposition législative qui prévoit que le gouvernement adopte un plan d'action sur les changements climatiques. Et les avantages qui en résulteront, c'est, d'une part, au niveau du fonds, de l'affectation du fonds, c'est qu'actuellement il y a un fonds vert qui regroupe un ensemble de mesures, et ce serait d'identifier plus clairement et de façon uniforme qu'il y a un sous-ensemble de ce Fonds vert qui est le Plan d'action sur les changements climatiques, donc, que les revenus qui se rapportent à ce plan d'action vont dans cette partie du fonds et que les sommes nécessaires à l'accomplissement de ces mesures soient également en provenance de cette partie du fonds.

Et également, en ayant une identification claire de cet ensemble qui est le Plan d'action sur les changements climatiques, ça permet plus aisément de faire un suivi de l'ensemble des mesures qui sont contenues, suivi qui a déjà existé dans le passé de façon sporadique et qui maintenant serait effectué de façon annuelle, avec dépôt formel à l'Assemblée nationale.

Et ce rapport irait au-delà de la simple mise à jour du registre. Et j'ai compris, tout à l'heure, lorsque Mme la ministre

a mentionné que le registre effectivement prend deux ans ou peut-être un an et demi, selon les expériences passées, à être mis à jour, je comprends ça parfaitement, mais le but du rapport annuel tel que nous le proposons est de présenter les résultats ou, en tout cas, les meilleurs résultats disponibles de l'ensemble des mesures. Donc, il y a... de la même manière que des estimés sont faits et que des projections sont faites avant la réalisation des mesures, on est en mesure, après un certain nombre de mois, d'avoir au moins une certaine évaluation des résultats qui nous permette en temps presque réel de voir si les mesures sont efficaces, sont effectives ou si elles ont besoin d'être modifiées, bonifiées ou remplacées.

**Le Président (M. Legault):** Oui. M. Bonin.

**M. Bonin (Patrick):** Oui, en complément. Évidemment, présentement, il est extrêmement difficile de suivre les mesures du plan d'action qui ont été mises en place, à savoir quel type de réduction et la quantité de réduction qu'elles amènent. Nous sommes conscients que le plan d'action est arrivé en 2006. Donc, la plupart des mesures, nous allons voir les fruits de ces mesures-là... déjà on en voit quelques-unes et nous allons pouvoir les quantifier au cours des prochains jours.

Ceci étant dit, évidemment, nous aurions aimé que le plan d'action arrive avant 2006, mais nous vivons avec cette situation-là. À savoir est-ce que c'est le rôle du MDDEP de faire état de justement ces résultats-là, considérant qu'il y a plusieurs agences et instances? Nous avons le ministère du Développement durable au sein du gouvernement. La notion de développement durable, tout le monde probablement ici la connaît très bien, où on intègre économie sociale et environnement. Et, si ce n'est pas le MDDEP qui fait ça, je ne vois pas qui pourrait le faire, ou du moins qui logiquement devrait le faire davantage.

Évidemment, le plan d'action de lutte aux changements climatiques, c'est une stratégie pour la société en entier. Nous le mentionnons dans le mémoire, l'objectif, c'est de lutter contre les changements climatiques et d'éviter des changements climatiques dangereux. Pour ce faire, il faut être en mesure de suivre pas à pas quelles sont les mesures qui ont été prises, quelle est l'évolution de ces mesures-là et les corriger le plus rapidement possible. Et présentement, c'est excessivement difficile de le faire. Et, ceci étant dit, je reviens sur le fait que les mesures qui ont été mises en place l'ont été quand même relativement récemment, et on s'attend à ce qu'il y ait justement un dialogue également avec la société civile à ce niveau-là de manière à bonifier ce plan-là.

Parce que notre objectif est le même que vous à ce niveau: c'est d'avoir un plan qui fonctionne, d'être un leader, le Québec, en termes de lutte aux changements climatiques. Et nous pensons que de l'insérer dans la loi aiderait justement à y arriver.

**Le Président (M. Legault):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui, merci. Bien, vos commentaires, je pense, font écho à une constatation effectivement qu'on a eue lors de l'étude des crédits du ministère. Lorsqu'on examine le Fonds vert, bien, on voit combien d'argent a été dépensé pour certaines mesures, mais on n'a pas vraiment

de façon actuellement de pouvoir évaluer, disons, si cet argent-là est effectivement bien dépensé et en quoi il permet d'atteindre les objectifs et en quoi il nous rapproche donc de l'atteinte des objectifs du plan d'action.

Une autre question que j'aurais, c'est... Bon. Je pense, il y a trois endroits dans le projet de loi où le gouvernement se donne le pouvoir de déterminer... de prendre un certain nombre de décisions par décret. Vous proposez plutôt de remplacer ces pouvoirs-là... l'adoption de ces mesures-là par règlement. Alors, pourquoi est-ce qu'on ne devrait pas donner... Pourquoi est-ce qu'on ne devrait se satisfaire finalement d'un décret versus un règlement?

● (12 h 10) ●

**Le Président (M. Legault):** M. Bonin.

**M. Bonin (Patrick):** Évidemment, nous sommes en train de parler de cibles à moyen terme, probablement pour 2012, dans le cadre du WCI. Plusieurs pans de la société vont être interpellés par ces cibles-là. Un décret permettrait probablement d'aller plus vite dans l'établissement de ces cibles-là. Par contre, je crois que le gouvernement est amplement en mesure de s'exprimer sur les cibles qu'ils envisagent mettre en place sans nécessairement passer par un décret. L'avantage du règlement, c'est de faciliter encore une fois ce dialogue-là avec les différents secteurs et instances de la société civile, industrielle, et tout, pour voir qu'est-ce qui est vraiment possible et réaliste pour le Québec et où devrait se situer le Québec à l'intérieur. Mais, à l'intérieur même du mouvement environnemental, par exemple, il y a des débats à savoir quels devraient être les objectifs de réduction du gouvernement. Donc, d'avoir un décret qui tomberait sur la table sans avoir de débat et de participation, je crois qu'on se limiterait en termes de société et on se limiterait d'avoir des apports et une contribution de différents acteurs qui serait, selon moi, importante... enfin, selon nous, importante.

**Le Président (M. Legault):** M. Neuman.

**M. Neuman (Dominique):** Je vous remercie. Les trois dispositions de la loi où nous proposons que le pouvoir du gouvernement s'exerce sous la forme d'un règlement et non... plutôt que d'un décret ou d'une décision ministérielle, ce sont à l'article 46.3 où sont fixées les cibles, 46.6 où sont fixés les plafonds, plafonds sectoriels éventuellement, et 46.12 qui prévoit la possibilité de déléguer les pouvoirs du ministre à autre organisme. Ce sont des aspects majeurs de l'ensemble qui est mis en place par le présent projet de loi et qui nous apparaissent même d'une importance supérieure à bien d'autres éléments qui, eux, feraient l'objet d'un règlement et donc de la consultation de 45 jours et qui se retrouveront au règlement. Je ne dis pas tous, mais il y aura nécessairement des éléments qui seront dans le fin détail qui feront l'objet de cette consultation étendue, alors que les éléments plus fondamentaux, il nous semble, devraient également faire l'objet de cette consultation que permet la Loi sur les règlements justement lorsque le pouvoir est exercé par voie réglementaire.

Et, à titre comparatif, j'attire votre attention sur le fait qu'en Colombie-Britannique, dans la loi n° 44 de 2007 fixant les cibles de réduction de GES, les cibles des années

2020 et 2050 sont fixées dans la loi elle-même, bien qu'il faut dire que des cibles pour des périodes intermédiaires, des années intermédiaires, soient fixées par le gouvernement directement par décret par ce projet de loi de Colombie-Britannique. Mais les deux cibles de départ sont dans la loi elle-même. Également, cette loi permet au gouvernement de déléguer certaines responsabilités du ministre à d'autres personnes. Mais là encore ce pouvoir de délégation s'exerce par règlement et non pas par simple entente du ministre qui serait publiée dans l'équivalent de la *Gazette officielle*. Donc, oui, également en Ontario, c'est par un règlement que les cibles sont fixées et également par règlement que l'on peut déléguer les pouvoirs du ministre à des organismes tiers.

Donc, il y a des exemples dans ces autres provinces qui devraient nous inspirer de faire la même chose au Québec et d'exercer ces pouvoirs par la voie d'un règlement.

**Le Président (M. Legault):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** C'est bon. Je laisserais... je vous demanderais de...

**Le Président (M. Legault):** Je m'excuse, les autres députés, là, ne sont pas...

**M. McKay:** Oui.

**Le Président (M. Legault):** Oui. O.K. Donc, M. le député de...

**M. McKay:** Le député de Drummond.

**Le Président (M. Legault):** M. le député de...

**M. McKay:** De Drummond.

**Le Président (M. Legault):** ...de Drummond. Je m'excuse.

**M. Blanchet:** Messieurs, c'est un plaisir que de vous rencontrer. Je suis impressionné d'ailleurs par les connaissances de M. Neuman. Puis c'est un plaisir de revoir M. Bonin, avec qui j'ai eu la chance de collaborer au Jour de la Terre pendant un bon moment.

Vous m'avez un peu mis sur la piste en mentionnant le fait que les cibles sont établies dans la loi en Colombie-Britannique, parce que je me questionnais sur ce sujet-là bien précis. Et je mentionne aussi au passage que je suis très impressionné par la liste d'organismes qui s'en sont remis à vous pour la présentation.

Et, hier, il y avait ici un organisme qui est également un joueur important, qui est Équiterre et qui formulait une proposition qui était d'établir, au niveau du mécanisme d'établissement des objectifs, une démarche scientifique. Et, moi, en écoutant, je me disais que la suggestion d'arriver avec une démarche scientifique d'établissement des objectifs et des plafonds évitait la démarche politique et la démarche potentiellement à caractère économique; autrement dit, de substituer aux considérations vraiment environnementales des considérations qui pourraient être autres et qui, à la limite, pourraient biaiser l'esprit de la loi.

Je voudrais, dans un premier temps, donc, avoir votre opinion sur cette suggestion d'établissement, sur des bases strictement scientifiques, des objectifs et des plafonds.

Dans un deuxième temps, et vous me direz où est-ce que je m'accroche dans le processus, parce que ça pourrait bien arriver, vous mentionnez l'éventualité que les biens, services et activités doivent être intégrés à ce mécanisme. Ça me semble effectivement très approprié. Et vous élaborez sur la notion de cycle de vie, mais qui n'est pas si facile que ça à maîtriser. Dites-moi si je me trompe dans mon raisonnement: on ne peut pas imposer la contrainte à deux moments du cycle de vie du même bien. Dans cette mesure-là, il y a un choix à faire quant à quel moment la contrainte sera imposée et le calcul sera imposé. Est-ce que ça n'ouvre pas la possibilité que, par lobby, que par représentations, des gens puissent préférer que l'exercice se fasse à tel moment plutôt que tel autre moment du cycle de vie, parce que la contrainte qui leur serait imposée serait moindre? Vous me le direz si vous ne suivez pas bien mon raisonnement, mais: la possibilité d'insérer un arbitraire qui ne soit pas, encore ici, strictement environnemental dans le processus, si la notion de cycle de vie est retenue.

**Le Président (M. Legault):** M. Bonin.

**M. Bonin (Patrick):** ...Neuman, sur le cycle de vie. Sur la question de l'établissement des connaissances scientifiques et donc de fixer des cibles en fonction de ces connaissances-là, nous sommes tout à fait d'accord avec l'importance. Nous le mentionnons d'ailleurs dans le mémoire, à l'article 46.3, que nous devons tenir compte de ces connaissances scientifiques là qui présentement, selon nous, proviennent du Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat. Ce que nous avons, et c'est super intéressant d'avoir cet apport-là de votre part, à savoir, l'enjeu entre la science et le politique. On peut avoir probablement du nivellement par le bas, en raison de décisions politiques, par rapport à ce que nous avons comme établissements de science. C'est un peu le cas présentement de ce que nous vivons au niveau de la lutte aux changements climatiques. Nous exigeons d'avoir de la science, nous demandons d'avoir de la science. Lorsque nous avons cette science, ce qu'elle nous dit essentiellement, au niveau des émissions et la concentration de gaz à effet de serre: Nous devrions la limiter à 450 parties par million dans l'atmosphère, et, pour ce faire, nous devons atteindre des objectifs de réduction, les pays industrialisés, entre moins 25 et moins 40 d'ici 2020. C'est ce que la science nous dit. À savoir, déjà, des gens questionnent: Est-ce que le 450 parties par million est trop élevé? Il y a également une... Donc, il serait possible qu'on doive viser davantage des réductions plus grandes pour justement avoir à éviter... Ce ne serait peut-être pas 450, ce serait peut-être 350 ppm. Certains mouvements sont déjà en train de parler de ça.

Il y a une notion de science qui est très importante, qui est le principe de précaution. L'aspect des changements climatiques représente bien cette problématique pour la société: c'est d'être capable de se donner justement une certaine marge de manoeuvre par rapport à des décisions où il y a des ambiguïtés, des considérations autres qui peuvent survenir. Et présentement, dans la lutte aux changements climatiques, en plus de ne pas se

diriger vers les objectifs que la science nous donne, nous n'avons pas nécessairement de marge de manoeuvre énorme à ce niveau-là. Ce qui m'amène peut-être à dire justement, le rôle du Québec, considérant notre situation particulière, avec l'hydroélectricité et autres, doit-on commencer à se comparer? Évidemment, au niveau économique, nous sommes quand même sensibles à cette réalité-là économique. Par contre, il ne faut pas oublier que la logique de développement durable implique de conserver les écosystèmes à la base. Donc, les changements climatiques doivent être vus comme étant également une problématique mondiale, donc l'écosystème mondial. Est-ce que, présentement, les mesures que nous mettons en place permettent de conserver l'intégrité de cet écosystème mondial là? On peut déjà se poser la question.

Donc, il faut faire attention également quand on établit des cibles. À savoir, par exemple la Colombie-Britannique se serait donné des cibles pour 2020. Doit-on simplement se comparer, niveler vers le bas, ou se dire, en tant que société: Nous visons justement à éviter les changements climatiques dangereux, nous prenons en considération l'état des connaissances scientifiques, et donc, nos cibles vont être établies en fonction de cela. Moi, je crois que c'est... Si on demande de la science, écoutons-la davantage. Tout à fait.

**Le Président (M. Legault):** M. le député de...

**Une voix:** ...

**M. Bonin (Patrick):** Peut-être sur le cycle de vie...

**Le Président (M. Legault):** Est-ce qu'il y aurait consentement pour donner la parole au député de Jonquière?

**Une voix:** ...

**Le Président (M. Legault):** Donc, M. le député de Jonquière.

● (12 h 20) ●

**M. Gaudreault:** Vous êtes... vous êtes vraiment très...

**Le Président (M. Legault):** M. Neuman, vous voulez compléter? Oui?

**M. Neuman (Dominique):** Oui. Sur la deuxième partie de la question de M. le député, donc sur le fait de donner... la flexibilité de capter... d'imposer la contrainte à différents moments du cycle de vie.

La situation de départ que nous avons, c'est que le projet, qui est par ailleurs très louable, de la WCI ne capte pas les émissions dans tous les... ne prévoit pas que seront captés... que seront imposées les émissions dans tous les secteurs. Il y a le secteur du transport, qui est reporté à 2015. Les petits émetteurs également ne sont pas couverts. Les matières résiduelles, ce n'est pas clair qu'elles seront couvertes. Donc, il y a certains secteurs où il n'y aura pas d'application du mécanisme de permis échangeables. Peut-être que, dans ces secteurs, ce n'est pas souhaitable que ce mécanisme s'applique. Peut-être que nos autres outils suffisent: redevances sur le carbone, des subventions, des normes obligatoires sur les véhicules ou sur les carburants. Peut-être que ça suffit et peut-être

que ça ne suffit pas. Donc, si ça ne suffit pas, il peut être souhaitable que le gouvernement ait la flexibilité de trouver dans ces champs, dans ces secteurs d'activité exclus de la WCI, un point du cycle de vie de ces biens et services où une mesure de type un permis échangeable pourra s'appliquer donc... ou un émetteur pourrait être identifié, faire des déclarations et assumer le paiement des droits qui s'y rapportent.

**Le Président (M. Legault):** M. le député de Jonquière, en vous rappelant qu'il reste à peu près 2 min 30 s au total.

**M. Gaudreault:** O.K. Alors, merci. Merci beaucoup aux collègues de me permettre de poser une question. Je vais y aller très rapidement, et c'est sur l'économie générale de la loi, M. le Président.

Parce que je pense que ça va amener quand même des changements importants au niveau des perceptions, au niveau économique également, ces échanges de crédits de carbone. Et il y a des entreprises multinationales, par exemple, qui s'installent au Québec ou qui deviennent propriétaires d'entreprises québécoises, qui exploitent nos ressources naturelles et qui ainsi vont peut-être pouvoir améliorer leur bilan en matière environnementale sur les gaz à effet de serre économisés.

Je pense, par exemple, à Rio Tinto Alcan. Rio Tinto, en achetant Alcan, a acheté par la même occasion des barrages hydroélectriques au Saguenay—Lac-Saint-Jean et Rio Tinto, qui est une entreprise minière essentiellement à travers le monde, et donc qui émet quand même beaucoup de gaz à effet de serre, vient d'acheter une ressource, que nous prétendons au Québec renouvelable, par les barrages hydroélectriques.

Comment vous envisagez les retombées de ça? De façon un peu plus générale, est-ce que vous envisagez que, par exemple, bientôt des régions ou des portions de territoire ou le Québec dans son entier pourront réclamer aussi de ces entreprises ou se créer un rapport de force face à des entreprises qui maintenant vont pouvoir engranger des bénéfices grâce aux crédits de carbone qu'ils vont maintenant gagner parce qu'ils viennent de s'installer au Québec? Vous me suivez?

**Le Président (M. Legault):** Donc, M. Bonin, M. Neuman. Qui va répondre?

**M. Bonin (Patrick):** Évidemment...

**Le Président (M. Legault):** M. Bonin.

**M. Bonin (Patrick):** Oui, je vais répondre. Peut-être que M. Neuman pourra compléter. Évidemment, lorsqu'on parle des entreprises, je pense ce qui est important à la base, c'est d'envoyer un message clair. On s'est retrouvés hier à apprendre que l'entente qui semblait avoir force entre le Québec et l'Ontario ne tenait plus pour l'entrée en vigueur d'un marché en 2010. C'est un peu déstabilisant pour les entreprises et tout autre acteur au niveau de la société lorsque notre gouvernement, notre premier ministre s'engage, et finalement nous aimerions savoir justement quand sera la prochaine date, et je crois que tous les membres de la société veulent le savoir à ce niveau-là.

Présentement, le projet de loi est très général. La réglementation permettra justement d'en savoir davantage à ce niveau-là. Et c'est en effet des enjeux intéressants que vous soulevez, et je crois que c'est vraiment au niveau de la réglementation, que ce soit par secteur, que ce soit l'imbrication avec un système mondial, je crois qu'il y a des règles du jeu présentement qui ne sont pas parfaites dans le cadre du Protocole de Kyoto, mais qui, à l'époque, avaient justement l'intention de couvrir le mieux possible ces émissions-là au niveau mondial et de donner la chance aux pays en développement, etc. Donc, considérant la réalité des entreprises qui sont dans plusieurs pays, qui peuvent avoir plusieurs filières, secteurs à l'intérieur même, je crois qu'il faut regarder ce qui se passe au niveau des négociations internationales et de tenter d'harmoniser le règlement le mieux possible là-dessus.

**Le Président (M. Legault):** Merci. Ça complète malheureusement le bloc qui était prévu d'échange. Donc, je veux vous remercier, M. Bonin, M. Neuman.

Je vais maintenant... la commission va maintenant suspendre ses travaux jusqu'à 15 heures.

*(Suspension de la séance à 12 h 26)*

*(Reprise à 15 h 13)*

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, 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 projet de loi n° 42, Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives en matière de changements climatiques.

Alors, M. Forget est déjà installé. Je vous rappelle que le temps alloué est à 10 minutes, M. Forget, pour faire sa présentation, 50 minutes d'échange, c'est-à-dire 25 minutes pour le parti gouvernemental et 25 minutes pour l'opposition. Actuellement, il y a une opposition, ce serait 25 minutes, mais, si le deuxième parti d'opposition se joint à nous, je pense que vous vous étiez entendus pour 20 minutes, 5 minutes. Alors, on y va comme ça.

Alors, M. Forget, je vous demanderais de vous identifier et présenter votre organisme et puis, normalement, les gens qui vous accompagnent, mais là, je pense qu'il y a un petit problème technique sur l'autoroute 20. Alors, je vous laisse la parole, M. Forget.

#### **Institut canadien des produits pétroliers (ICPP)**

**M. Forget (Louis):** M. le Président, Mme la ministre, mesdames et messieurs, MM. les commissaires, merci. Merci d'abord de nous accueillir et de permettre à notre organisation, l'ICPP, d'être ici aujourd'hui et de faire une courte présentation. Malheureusement, mon collègue Carol Montreuil, vice-président de l'ICPP, qui

devait faire la présentation aujourd'hui, est retenu sur l'autoroute 20 parce qu'il y a un bris d'une conduite de gaz naturel. Donc, moi, je devais l'accompagner et l'aider au niveau des réponses, donc vous m'excuserez si, au niveau du texte, j'y vais peut-être un peu trop rapidement.

Donc, oui, Louis Forget. Je suis vice-président, Affaires publiques et gouvernementales, chez Ultramar. Et, comme vous le savez, l'ICPP représente, au Québec, les principaux raffineurs que sont Petro-Canada, Shell, Ultramar et aussi la pétrolière Impériale Esso.

Permettez-moi également de dire quelques mots sur l'ICPP, une association de 14 compagnies canadiennes opérant dans le raffinage ou la commercialisation de produits pétroliers servant au transport de même qu'aux usages résidentiels, commerciaux et industriels. Les membres de l'ICPP exploitent 16 raffineries au Canada, représentant plus de 80 % de la capacité de raffinage du pétrole brut et des opérations de commercialisation au Canada. Je vous ai mentionné les sociétés présentes au Québec et actives dans le raffinage et la commercialisation, alors je ne les répéterai pas.

Au niveau du projet de loi n° 42, M. le Président, en ce qui a trait au projet, soyons d'abord très clair. Nous ne sommes pas opposés à ce que Québec prenne des actions dans le dossier des changements climatiques. Bien au contraire, la longue histoire de collaboration entre notre organisme et le gouvernement du Québec en fera foi. D'ailleurs, l'histoire semble déjà donner raison à la province d'avoir adopté le modèle de plafond et d'échange, ce qu'on appelle le P&E, et non l'approche initialement proposée par le plan fédéral du Tournant vert de 2006 basé, lui, sur une approche... — excusez — basé sur une approche dite d'intensité des émissions de gaz à effet de serre.

Il ne fait aucun doute que le momentum est présentement très important pour ce type d'instrument économique, autant au Canada que du côté américain. Il est important de rappeler qu'un système de plafond et d'échange n'est pas une fin en soi mais un outil, un outil économique pour atteindre un objectif de réduction de gaz à effet de serre au plus bas coût possible. Et cette question de coût d'un tel programme est importante, puisque les études récentes de modélisation des impacts économiques d'un programme de plafond et d'échange, et ultimement du coût de la tonne de carbone pour atteindre les objectifs visés, démontrent que ces coûts sont beaucoup plus importants que les montants historiquement discutés au Canada. Vous vous souviendrez de l'époque de MM. Chrétien et Martin qui garantissaient 15 \$ la tonne, et ceux observés récemment dans le système européen, soit des fluctuations de 5 \$ à 50 \$ la tonne de CO<sub>2</sub>.

Plus spécifiquement, la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, la TRNEE, organisme apolitique qui parraine des rapports sur des enjeux prioritaires et conseille les gouvernements sur la conciliation, prospérité économique et conservation de l'environnement, publiait ce mois-ci son rapport intitulé *Objectif 2050: Politique de prix pour le carbone pour le Canada*. Selon la TRNEE, une approche unifiée d'application d'un système de P&E résulterait, en 2020, à un coût moyen d'environ 150 \$ la tonne de CO<sub>2</sub>. L'étude de la table souligne qu'une approche fragmentée de politique régionale pourrait faire augmenter ce coût moyen à environ 250 \$ la tonne. En 2030, ces montants atteignent de 300 \$ et 350 \$ la tonne respectivement,

comme vous pouvez le voir à la figure 5, page 35 du rapport de la TRNEE.

Les secteurs transport commercial et institutionnel représentent plus de 40 mégatonnes, 40 millions de tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> au Québec: 32 millions de tonnes dans le secteur transport et la différence pour le secteur industriel, commercial. Qu'il s'agisse de 50 \$ ou 300 \$ la tonne, ce serait des coûts additionnels significatifs qui seraient imposés aux entreprises émettrices du Québec. Il s'agit donc d'un impact économique très important.

D'où notre première et principale recommandation: Que le programme québécois soit harmonisé et synchronisé, autant dans son contenu que son application, avec les juridictions avoisinantes. L'harmonisation est un enjeu de compétitivité majeur, en particulier pour les trois raffineries québécoises. Toutes les juridictions avoisinantes doivent cheminer dans le même sens, avec les mêmes règles et la même chronologie, sinon les risques et impacts économiques seront énormes sur notre infrastructure de raffinage.

Et, puisque les sommes en jeu sont très importantes, nous vous soumettons également une recommandation en ce qui a trait à l'article 46.15 traitant de l'utilisation des sommes perçues. Nous recommandons que l'article 46.15 soit élargi pour permettre au gouvernement québécois la possibilité d'utiliser ces sommes afin de neutraliser l'impact de ces prélèvements sur l'économie et les secteurs qui seront les plus affectés en termes de compétitivité. Puisque le projet de loi n° 42 est un projet de loi habilitant, nous sommes d'avis qu'il devrait donner cette flexibilité au gouvernement. D'autre part, nous osons croire que le gouvernement fera preuve de transparence et d'équité envers les clientèles affectées par ces perceptions.

● (15 h 20) ●

Le dernier point que nous voulons souligner aujourd'hui touche la définition d'un émetteur telle que présentée à l'article 46.1. L'article 46.1 associe émissions provenant de la production ou de la distribution d'un produit avec les émissions provenant de son utilisation. Cette définition soulève les enjeux importants de responsabilité et d'imputabilité quant aux réductions d'émissions de gaz à effet de serre en particulier lors de l'étape de l'établissement des objectifs plafond et allocation. La définition sous-entend également qu'il soit aussi facile de traiter du secteur transport que des autres secteurs avec le système de plafond et d'échange. Nous soumettons que l'application d'un tel système représentera un défi important et unique pour le secteur des transports. Cela explique, entre autres, pourquoi l'organisation du WCI, qui est le Western Climate Initiative et qui regroupe les provinces de Québec, d'Ontario, Manitoba et Colombie-Britannique, a retardé à 2015 l'entrée en vigueur des normes contraignantes pour ce secteur.

Par exemple, dans le secteur transport, les gaz à effet de serre... les émissions de gaz à effet de serre dépendront autant de la performance du carburant que de l'efficacité du véhicule et des habitudes d'achat et d'utilisation du véhicule par la personne derrière le volant. Ces émissions sont donc imputables à trois facteurs. Les objectifs éventuels de réduction ne pourront donc être la responsabilité unique de l'industrie pétrolière. Nous comprenons que l'objectif recherché par l'article 46.1 en est un de simplicité, afin de pouvoir répertorier et rapporter le plus fidèlement possible en

amont les émissions d'un secteur donné. C'est d'ailleurs l'approche présentement utilisée par les calculs de redevances du Fonds vert.

Toutefois, nous vous soumettons que, dans l'établissement des plafonds et des objectifs à venir, le gouvernement devra, pour les émetteurs du secteur pétrolier, tenir compte des trois facteurs que sont la performance des carburants, d'une part, mais aussi l'efficacité des véhicules et le comportement des consommateurs; en d'autres mots, de la demande pour nos produits pétroliers. De plus, pour éviter les dédoublements et les coûts excessifs associés à la collecte d'information des émetteurs, le gouvernement devrait viser la mise en place d'un point de chute unique pour la collecte de données d'émissions.

Merci de votre attention. J'allais dire «nous sommes...» Je suis disponible pour les questions. Merci.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci, M. Forget, de votre présentation et aussi de votre discipline. Je laisse maintenant la parole au représentant du parti gouvernemental. Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Oui, merci, M. le Président. Bonjour à vous. Merci beaucoup d'être là. Vous avez très bien fait ça. Et je veux saluer les collègues membres de cette commission et aussi, M. le Président, préciser... Ce matin, j'ai présenté des personnes qui m'accompagnaient puis j'ai omis de présenter quelqu'un de bien important, c'est l'avocate du ministère du Développement durable, Mme Sophie Auger Giroux, qui nous accompagne aussi durant les travaux. Elle sera également là durant l'étude article par article, et je voulais corriger mon erreur.

Je vous remercie pour ce mémoire qui, je dirais, va droit au but sur les préoccupations et les souhaits de l'ICPP. Il y a par ailleurs une bonne part de votre mémoire qui porte sur les prévisions économiques de la Table... nationale sur l'environnement et l'économie. Donc, vous véhiculez des chiffres transmis par cette étude, mais je voulais avoir un bref échange avec vous, si possible, avec le fait que je m'informais bien sûr des prévisions, je dirais, économiques développées à l'intérieur du WCI par les partenaires du WCI, et il y a une étude qui est disponible sur le site Internet du WCI qui est une étude qui a été réalisée à la demande des partenaires, là, par la firme ICF.

Et cette étude prévoit plutôt que le prix d'émissions en 2020 serait de l'ordre de 24 \$ US, une trentaine de dollars la tonne, ce qui est loin bien sûr des chiffres transportés par la table nationale. Quand je m'informe, donc, de l'écart si important, ce qu'on m'indique, c'est que les chiffres véhiculés dans votre mémoire, ce ne sont pas des chiffres nécessairement de prévisions du coût de la tonne dans un système de plafonnement et échange de crédits carbone. On est plus dans une étude qui dit: À l'échelle du Canada, si le cours des affaires devait rester celui qu'on connaît avec la production du sable bitumineux, un effort de réduction de 20 %... — est-ce que c'est sur cette base-là — de 20 % des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle du Canada pourrait vouloir dire de tels prix. Je voulais juste le préciser pour qu'aussi, lorsqu'on fera l'étude article par article, on puisse partir aussi des mêmes... du même partage de données économiques.

Mais en tout cas, nous, c'est l'interprétation que l'on fait, puis je voulais juste mettre en lumière les études économiques faites à partir du WCI. Mais est-ce que, vous,

vous voulez commenter davantage cette question du coût potentiel, par exemple en 2020, du coût potentiel de la tonne de CO<sub>2</sub> dans un système de marché du carbone?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Forget.

**M. Forget (Louis):** Merci, M. le Président. Merci, madame. Il y a beaucoup de chiffres effectivement qui circulent. Beaucoup de chiffres ont circulé dans le passé, ce sont des prévisions. Donc, on essaie de se fier à des organismes comme la table, comme le WCI, et ce qu'on dit ici, c'est que le coût par tonne varie, ça débute plus... Ce qu'on voulait mettre en lumière, c'est que c'est beaucoup plus près du 30 \$, 50 \$ de la tonne que du 15 \$ qu'on parlait à une certaine époque. Et, si on regarde les modélisations pour l'avenir, ça pourrait rejoindre 300 \$, 350 \$ la tonne, 200 \$ la tonne.

Donc, lorsqu'on fait un calcul rapide, on s'aperçoit que ça représente des montants astronomiques: on parle de milliards de dollars. Donc, pour l'économie, pour les industries au Québec, que ce soit pour l'industrie du raffinage, qui est notre industrie à nous, ou pour d'autres industries, ça représente des montants importants. C'est pour ça que notre première préoccupation en est une d'harmonisation, ne pas isoler le Québec face aux autres provinces ou aux États voisins, ne pas isoler les entreprises du Québec.

Mais, vous avez raison, il y a des chiffres qui varient. On parle: 24 \$ US, qui est près de 30 \$. Mais ce que la table ici mentionnait dans ses chiffres, c'est que ça pourrait aller éventuellement jusqu'à des sommes beaucoup plus élevées.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** D'accord. Il y a un autre élément de votre mémoire que je voudrais aborder. Vous faites part donc de votre souhait que les sommes — excusez-moi, je vais juste trouver la copie de votre mémoire — que les sommes qui seraient versées dans le Fonds vert, à partir notamment de la mise aux enchères d'un certain nombre d'unités de carbone, vous dites que vous voulez qu'on garde toute la possibilité d'utiliser ces sommes afin de neutraliser l'impact de ces prélèvements sur l'économie et les secteurs qui seront les plus affectés en termes de compétitivité. Je voulais voir avec vous, si on pouvait développer un peu cette idée et ce souhait.

Quand je regarde, au moment où on se parle, il y a donc une redevance imposée qui alimente... une redevance donc sur les hydrocarbures qui alimente un fonds vert, qui sert. La redevance sert exclusivement et uniquement à la mise en place du Plan d'action sur les changements climatiques. Vous savez comme moi que ce plan d'action comporte une série de mesures. Peut-être, à titre d'exemple, on pourrait donner la mesure où on peut soutenir des entreprises qui auraient des projets de conversion du mazout lourd vers un carburant plus propre. Est-ce que c'est ce type de mesures que vous avez en tête? Est-ce que je suis... j'erre, et ce n'est pas ça que vous aviez en tête? Mais je me dis que donc, en ce moment même, dans le Plan d'action sur les changements climatiques, il y a un certain nombre de mesures carrément en soutien à des entreprises, et je donne cette mesure au niveau du remplacement du mazout, mais

est-ce que c'est ce que vous avez en tête ou est-ce que votre idée ici va encore plus loin, quand vous parlez de neutraliser l'impact des... dans le fond, du coût de la tonne de CO<sub>2</sub>, là, sur des industries?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Forget.

**M. Forget (Louis):** Votre exemple est bon, Mme la ministre, mais, oui, on va un peu plus loin que ça. On parle... On peut parler plus spécifiquement de nos raffineries ici, au Québec, les trois raffineries du Québec. Si jamais ces raffineries-là devaient être désavantagées face aux raffineurs des autres provinces ou des États voisins et que le gouvernement devrait apporter des correctifs pour aider ou supporter ces industries-là, que ce soit dans le raffinage, que ce soit dans les pâtes et papiers, que ce soit dans les alumineries, ce qu'on dit, c'est que le gouvernement devrait se donner la possibilité de pouvoir utiliser ces sommes d'argent là pour venir contrecarrer ou pour venir aider ces industries-là à continuer de concurrencer sur la scène mondiale et continentale.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Vanier. Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Juste... Merci, M. le député de Vanier.

**M. Huot:** Un grand plaisir.

● (15 h 30) ●

**Mme Beauchamp:** Juste un commentaire. Dans le fond, on se comprend qu'à l'intérieur du système de plafonnement et d'échange de crédits de carbone développé par la WCI, il y a aussi déjà... on prévoit des mécanismes de flexibilité permettant à un gouvernement de prendre des décisions sur la distribution, là, gratuite des unités carbone faisant en sorte qu'on puisse, je vais dire, protéger une industrie où on estimerait qu'elle serait désavantagée par rapport à un compétiteur connu dans un même marché. Donc, à l'intérieur du WCI, il y a déjà des mécanismes qui permettent d'éviter qu'on soit dans une situation inéquitable et qui compromette la compétitivité d'une entreprise.

Je voulais juste le souligner en disant qu'à ce moment-là, en tout cas, ce serait sûrement le principal outil utilisé par un gouvernement et que les sommes dans un fonds vert puissent servir à l'application de certaines mesures mais soient peut-être plus dévolues encore à l'application d'actions dans des secteurs non touchés par la WCI, par exemple. Mais en fait je voulais juste vous préciser, et sûrement que vous le savez, à l'intérieur du système, on prévoit les bons mécanismes pour vraiment que l'histoire, à la fin, ne soit pas le fait qu'un gouvernement se retrouverait à faire mal à la compétitivité d'une entreprise sur son territoire par le jeu du plafonnement et échange de crédits carbone.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Forget.

**M. Forget (Louis):** Nous en sommes conscients, Mme la ministre. Au départ, je vous dirais, on n'a pas vraiment, on n'a pas de problème avec la loi, de la façon dont elle est rédigée, et on sait que ça va... la problématique pourrait se retrouver au niveau de la réglementation. Ce

qu'on voulait soulever, c'est s'assurer que le message est entendu à l'effet qu'il faut qu'il y ait... il faut s'assurer... Vous avez raison, dans le WCI, c'est déjà là, mais on veut s'assurer que ça soit effectivement... que le gouvernement ait cette possibilité-là, comme on veut s'assurer que le Québec ne soit pas isolé.

Donc, vous savez, notre industrie, on parle souvent d'harmonisation. C'est un autre exemple important d'harmonisation parce qu'on parle ici de dollars très importants, pas juste pour notre industrie, pour l'ensemble des industries au Québec. Donc, les messages qu'on avait à passer aujourd'hui sont des choses que nous sommes conscients que vous avez retenues, ces choses-là, et que vous pensez aller de l'avant. Mais on voulait se donner quand même l'opportunité de souligner l'importance de ces choses-là aujourd'hui.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Vanier.

**M. Huot:** Merci, M. le Président. Merci de votre présentation. Moi, je voulais changer de registre un peu. Peut-être, la question se serait adressée à M. Montreuil un peu plus, mais on va... je vais voir votre position là-dessus.

L'institut, vous parlez dans le mémoire de 14, 14 compagnies qui étaient... qu'elle représentait 14 compagnies, mais on se comprend que vous êtes une de ces compagnies-là. Mais, dans les dernières années, dans les derniers mois, il y a des grandes pétrolières, pas la vôtre par exemple, qui préconisaient plutôt la mise en place d'une taxe, disons, appelons-la généralisée sur le carbone plutôt que le système plafonnement et échange. Je ne sais pas si vous voulez vous prononcer sur cette question. C'est M. Montreuil que j'aurais aimé entendre là-dessus, étant donné que vous représentez plusieurs intérêts, si on veut, là, comme institut. Mais j'aimerais ça entendre votre position, peut-être au nom d'Ultramar, je ne sais pas comment vous voulez aborder la question, là, mais entre ce... par rapport à ce débat entre les droits d'émissions versus la taxe sur le carbone.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Forget.

**M. Forget (Louis):** Merci. C'est complexe, et malheureusement je ne pourrai pas me prononcer. Je ne sais même pas si Carol, M. Montreuil, pourrait.

C'est certain qu'à l'intérieur d'une association comme la nôtre il y a plusieurs entreprises. Il y a des entreprises, comme vous le savez, qui sont aussi dans des secteurs exploration production, ce qu'on appelle les grandes pétrolières intégrées, et qui ont des vues, des visées différentes. En ce qui concerne Ultramar, on rejoint, si vous voulez, ce que le Québec veut faire. Donc, nous, on supporte cette approche-là. Il y a possiblement un membre qui voit les choses de façon différente, mais vous comprendrez que je ne peux pas articuler une réponse ou prétendre répondre au nom de ce membre-là. Dans ma position aujourd'hui, je ne pourrais pas. Est-ce que M. Montreuil pourrait le faire? J'en doute, mais je ne le sais pas, je ne peux pas répondre à sa place.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Vanier.



**M. Huot:** Je m'attendais un peu à cette réponse, mais j'aimerais ça peut-être vous entendre, à ce moment-là, sur la question des droits d'émissions gratuits versus les droits vendus aux enchères. Je ne sais pas si vous vous êtes questionné là-dessus, vous n'abordez pas nécessairement la question, là, dans le mémoire. Encore là, il y en a qui préconisent plutôt... Il y en a qui vont jusqu'à dire qu'on devrait mettre aux enchères 100 % des droits d'émissions. L'approche qui est préconisée, c'est qu'on va émettre des droits gratuitement, une certaine portion va être vendue aux enchères.

Avez-vous... Vous êtes-vous fait une opinion sur cette question-là? Comment on devrait aborder la question, selon vous?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Forget.

**M. Forget (Louis):** C'est difficile à cette étape-ci. On pense que les crédits sont des choses importantes puis qui devront être tenues en considération, d'autant plus sur des performances qui ont été faites au cours des dernières années. Le plan vise 1990 comme point de départ. Il y a beaucoup de choses qui ont été faites depuis dans des raffineries comme la nôtre.

C'est vraiment au niveau... Au niveau de la loi, on ne voyait pas de problème comme tel. C'est vraiment au niveau... quand la réglementation va être écrite qu'on va pouvoir vraiment se prononcer, mais, nous, on est ouverts. Comme pétrolière, si je parle au nom d'Ultras, c'est certains que les crédits vont être importants pour nous, basés sur les efficacités, basés sur les choses qui ont été faites au cours des dernières années.

Donc, cette discussion-là, je pense, va être beaucoup plus facile pour nous au moment où la réglementation va être écrite. C'est à ce moment-là qu'on pourra vraiment élaborer sur qu'est-ce qui fait du sens, qu'est-ce qui peut être amélioré ou corrigé.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Maskinongé.

**M. Diamond:** Oui. Merci, M. le Président, collègues, collègues de l'opposition officielle, M. Forget. Vous mentionnez que l'atteinte des cibles dans le secteur des transports ne devrait pas être la seule responsabilité de l'industrie pétrolière. À votre avis, quelle mesure le gouvernement devrait-il mettre en place afin de favoriser la réduction des émissions dans ce secteur?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Forget.

**M. Forget (Louis):** Ça, c'est la grande question, comme on disait dans mon temps, à 64 000 \$. Ce n'est pas évident, il y a beaucoup de programmes. On travaille beaucoup, comme vous savez, avec l'Agence d'efficacité énergétique. L'agence tente de mettre des programmes de l'avant. Le consommateur, que nous sommes tous, a des habitudes de consommation vis-à-vis un produit et vis-à-vis les prix de ces produits-là, si on parle du secteur des transports. Et nos habitudes de consommation sont influencées par le prix ultimement, sont influencées par nos choix, la façon dont on conduit, la façon dont on achète nos véhicules. Ce n'est pas évident d'élaborer des programmes pour faire en sorte que les gens vont

éventuellement comprendre qu'ils doivent faire des choix plus judicieux, observer les limites de vitesse, choisir des véhicules qui consomment moins. C'est un dossier sur lequel je pense que ce serait difficile pour moi de répondre à ça aujourd'hui. C'est des enjeux avec lesquels on travaille déjà, autant au niveau de l'institut que comme partenaires avec l'Agence d'efficacité. On attend de voir au niveau de l'agence quels sont les programmes qu'ils vont mettre de l'avant. Il y a beaucoup d'idées qui ont été mises de l'avant, il y a beaucoup de programmes qui peuvent être mis de l'avant.

Mais, je pense, le premier, c'en est un d'éducation, de sensibilisation que nos gouvernements, que les organismes comme l'Agence d'efficacité, comme d'autres organismes vont devoir faire auprès des consommateurs. Parce que je pense que les consommateurs aujourd'hui, bien qu'ils se disent sensibles, on le voit, leur comportement est influencé par le prix ultime à la pompe. Donc, dès que ça devient élevé, on se sert la ceinture, on change, on modifie nos choix. Et, dès que ça revient à un niveau plus acceptable, on oublie les choix qu'on avait faits ou les choix qu'on voulait faire.

Donc, il a beaucoup... je pense qu'il y a beaucoup d'éducation, d'information à faire. Et c'est comme ça qu'on va y arriver au cours des prochaines années: informer les gens, mieux les sensibiliser à comment ils doivent faire ces choix-là, et pas juste les faire pour le moment présent mais pour l'avenir.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Il reste environ neuf minutes à ce bloc d'échange. Mme la ministre.

● (15 h 40) ●  
**Mme Beauchamp:** Je voudrais, sur la question donc de comment réussir à diminuer les émissions dans le domaine du transport... Vous savez comme moi qu'au Québec ça nous interpelle vraiment au premier rang puisqu'à l'encontre de la situation de plusieurs États voisins limitrophes, chez nous, ce n'est pas la production d'énergie qui est la cause numéro un d'émissions de GES, mais bel et bien plutôt le secteur des transports. Donc, vous comprenez qu'on doit profiter de votre présence, là, pour essayer d'explorer un peu plus à fond ce questionnement-là.

Dans votre mémoire, vous dites que vous tenez à souligner que la diminution des GES dans le secteur des transports va être imputable à plusieurs facteurs. Vous dites, oui, la question de l'utilisation du carburant, mais vous tenez à souligner qu'il y a le choix du véhicule, la performance du véhicule, les habitudes mêmes de conduite, je dirais. Vous avez sûrement suivi comme moi l'évolution qui s'est faite aux États-Unis, toute la question de l'adoption de normes qu'on appelle familièrement les normes californiennes, là, donc, ces normes proposées par la Californie, ensuite endossées par plusieurs autres États américains — mais pour la première fois par un État en dehors des États-Unis, c'était par le Québec — et maintenant cette annonce faite par le président Obama, aux côtés des constructeurs automobiles, sur la question du renforcement des normes pour une meilleure efficacité au niveau du secteur automobile.

Comment vous évaluez le réalisme et la faisabilité de ça? Est-ce que vous considérez que l'adoption de ces normes va en soi être un facteur déterminant dans l'amélioration de l'atteinte des objectifs dans le secteur

des transports? Mais vous avez identifié plusieurs éléments. Dans les différents éléments, la norme californienne, je pense, était quelque chose d'assez costaud et majeur. Mais quand vous dites: C'est difficile de répondre à la question, il y a pourtant des pistes sur la table. Je voudrais vous entendre un peu plus sur quels sont les autres éléments qu'il faudrait aussi explorer ou qu'est-ce que vous voyez là, à l'avenir, comme autres gestes possibles à poser?

Puis peut-être, je ne sais pas si j'aurai assez de temps, peut-être... Je vais en profiter, M. le Président, pour tout de suite annoncer mon autre question, puis, si vous voulez la traiter dans un bloc. L'autre question, c'est la question de la redevance sur les hydrocarbures au Québec. Je voudrais avoir vos commentaires sur, je dirais, la présence... l'imposition de cette redevance, et l'arrivée d'un système de plafonnement et échange de crédits carbone. Est-ce que votre institut a une opinion quant à la... c'est ça, quant à la continuité de l'application de cette redevance, avec l'arrivée d'un système de plafonnement et échange de crédits carbone?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Vous avez encore près de six minutes, M. Forget.

**M. Forget (Louis):** Merci, M. le Président. Madame, je vais parler plus pour... Difficile, je ne peux pas parler au nom de l'institut, je suis un des membres de l'institut, donc, je vais parler plus au nom de mon entreprise, ce qu'on sait, ce qu'on voit.

Vous savez, le consommateur, il réagit lorsque vient le temps, que ce soit dans le secteur des transports ou dans le secteur résidentiel ou commercial, on change nos habitudes quand ça affecte notre poche, quand ça affecte notre portefeuille, quand ça affecte notre budget. On change nos habitudes au niveau de notre choix de véhicules lorsqu'il y a des disponibilités d'autres véhicules à des prix similaires. Le consommateur a de la... Certains consommateurs, ou même la majorité des consommateurs ont de la difficulté, surtout en Amérique du Nord, surtout au Canada, au Québec, avec les climats, les distances qu'on a à parcourir — la Californie est un petit État, avec un climat différent du nôtre — on a des habitudes ici de choisir les véhicules qui sont, disons-le, de gros véhicules, qui consomment, qui sont confortables. On fait démarrer nos voitures d'avance, on les chauffe.

Je vous ai dit, le plus bel effort qu'il faut faire, c'est de sensibiliser les gens et mettre de l'avant des projets, des programmes qui vont faire en sorte que les gens vont devoir changer leurs habitudes. Ils n'auront pas le choix. Et la façon de le faire, c'est quand ça nous coûte plus cher, malheureusement, là, il faut le dire ouvertement, ou quand on voit qu'on peut se procurer... Vous savez, quand les gens font un choix au niveau du chauffage résidentiel, c'est lorsque leur système de chauffage au mazout vient à maturité. Ils ont un choix de devoir le changer, ils vont comptabiliser combien ça coûte pour le changer, ils vont regarder combien ils peuvent économiser en allant soit au gaz naturel ou à l'électricité, ou combien d'années encore ils peuvent faire encore avec le chauffage existant.

Au niveau des véhicules, c'est la même chose. C'est une question d'information, c'est une question d'éducation. On ne peut pas, nous, forcer... Vous savez, on répond à une demande. On fabrique un produit qui répond à la demande des manufacturiers. Les manufacturiers

automobiles fabriquent des voitures qui fonctionnent à l'essence, au carburant ou au diesel. Les consommateurs choisissent en fonction de leurs goûts, roulent à une vitesse en fonction encore là de leurs goûts, parcourent x distance en fonction de là où ils doivent aller. Pour le gouvernement, je ne sais pas, on ne s'est pas, nous, arrêtés sur quels devraient être les programmes. On ne pense pas que c'est notre rôle à nous de faire ça, d'identifier. On est prêts à collaborer, on est prêts à s'asseoir, comme je l'ai mentionné tantôt, avec l'agence, de travailler conjointement à en identifier. Mais même l'agence, on voit qu'ils ont eux-mêmes de la difficulté à identifier certains programmes.

Est-ce que les redevances doivent continuer? Je crois que oui, c'est un bon programme. Maintenant... et vous allez avoir une entrée d'argent massive aussi avec ces... si on peut l'appeler ces taxes-là, ou les gaz à effet de serre, les montants qui vont être imposés pour chaque tonne. L'important, c'est de ne pas isoler... j'en reviens avec notre message principal, je pense, c'est de ne pas isoler le Québec.

Oui, il y a beaucoup de choses à faire en autant que le Québec n'est pas isolé et qu'on n'isole pas les industries... l'industrie pétrolière du Québec face à celle des autres provinces ou des États avoisinants, qu'on fasse des choses où le consommateur du Québec ne se sent pas tout seul, mais il voit que les autres consommateurs, les autres conducteurs de véhicules en Ontario, dans les provinces de l'Atlantique ou dans les États voisins sont assujettis aux mêmes contraintes, si vous voulez.

Mais, comme pétrolière, je me vois mal vous dire aujourd'hui: Je pense qu'on devrait faire telle, et telle, et telle chose. Ce n'est pas notre rôle de faire ça. Mon rôle, c'est d'approvisionner le consommateur en produits de qualité, et d'assurer cet approvisionnement continu là en tout temps, et de répondre à la demande.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci. Oui, Mme la ministre, pour deux minutes environ.

**Mme Beauchamp:** Oui. Comme je disais, vous avez insisté sur le fait de dire: Il y avait des impacts au niveau du type de véhicule. Vous dites même, les habitudes de conduite, de déplacement, vous insistez sur l'éducation, l'information. Mais j'aimerais vous entendre un peu plus sur néanmoins ce qui peut se faire à l'intérieur de votre industrie. Bien sûr, quand on parle de transport, on peut parler aussi de transport collectif, on peut parler de la voiture électrique, etc. Mais, si je reste à l'intérieur de votre industrie, quels sont en ce moment... est-ce qu'il y a des efforts faits? Quelles sont les perspectives d'avenir par rapport à la notion, par exemple, carrément de carburant plus propre pour le secteur des transports? Est-ce que vous pouvez juste nous dire qu'est-ce qui est en train de se passer... j'ai envie de dire gentiment «dans votre cour» par rapport à ça?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Forget.

**M. Forget (Louis):** Encore là, je vais parler principalement pour Ultramar. Vous savez qu'Ultramar est une filiale à 100 % de Valero Energy, qui est le plus gros raffineur, si vous voulez, en Amérique du Nord. Valero vient tout récemment d'acheter sept usines d'éthanol aux

États-Unis, une reprise d'une entreprise qui s'appelait VeraSun, qui a fait faillite. Donc, on croit au carburant alternatif. On n'a pas fait cet achat-là juste pour le plaisir, on croit au développement de carburants alternatifs.

On est même dans l'éolien, au niveau de Valero, aux États-Unis. Au Québec, au Canada, on étudie actuellement et on investit des sommes très importantes avec... on regarde la possibilité... plusieurs études avec plusieurs organismes, entreprises qui regardent au niveau développement d'éthanol cellulosique, de biocarburant, biodiesel. Donc... Et je sais que certains membres de l'institut, d'autres pétrolières font la même chose, regardent ces possibilités-là.

On sait qu'il y a des pétrolières au Québec qui vendent déjà des produits avec de l'éthanol, un mélange d'éthanol. Il y a des réglementations au Québec qui vont faire en sorte qu'on va devoir inclure de l'éthanol. On le fait déjà en Ontario. Donc, on est conscients de ça, on ne le fait pas juste par obligation, on le fait parce qu'on y croit...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Monsieur, merci.

**M. Forget (Louis):** On sait que les carburants alternatifs ont une place et on travaille à développer cette présence-là au Québec.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci beaucoup, M. Forget. Alors, on aura l'occasion de continuer. Merci beaucoup au groupe formant le gouvernement. Maintenant, nous passons à l'opposition officielle pour un bloc de 25 minutes. M. le député de L'Assomption, vous avez la parole.

● (15 h 50) ●

**M. McKay:** Merci, M. le Président. Bonjour, M. Forget. Moi, je vous dirais de prime abord, c'est agréable de pouvoir entendre un tel discours positif et constructif par rapport à la lutte aux changements climatiques, à l'émission de gaz à effet de serre provenant de l'industrie pétrolière, parce qu'on a toujours un peu cette image... Et, dans le fond, je pense que peut-être aussi le discours de l'industrie a évolué quand même assez rapidement au cours des dernières années. Parce que je sais qu'il y a encore des gens, lorsqu'ils me parlent d'un institut comme le vôtre ou de certains de vos représentants, qui ont l'impression qu'on est encore à l'époque de nier l'existence même de l'impact du phénomène de réchauffement climatique. Eh bien, à vous entendre, et ce n'est pas nouveau, là, mais c'est la première fois que j'ai l'occasion comme nouveau député de le mentionner publiquement, je pense qu'il faut effectivement... il faut cesser finalement de croire que l'industrie, la grande industrie, même l'industrie pétrolière, continue à véhiculer ou remettre en question les faits autour des changements climatiques et continue à résister finalement aux changements. Je pense que votre mémoire aujourd'hui, vos interventions démontrent très bien que ce n'est pas le cas et je pense qu'on doit tous s'en réjouir et en profiter éventuellement pour le faire savoir un peu plus largement.

Vous avez parlé tout à l'heure de... Bon, peut-être pour rester sur le thème des redevances, donc c'était aussi une de nos questions: Est-ce que le système de redevances et le plafonnement à échanges peuvent fonctionner, peuvent aller de pair? Et, bon, on a entendu par d'autres que oui, et donc vous confirmez aussi que c'est le cas.

Je profiterais peut-être de l'occasion que j'ai aujourd'hui pour vous demander... Parce qu'il y a aussi une question... On a parlé, un peu plus tôt ce matin, de transparence dans l'utilisation des fonds et de la reddition de comptes par rapport à l'utilisation de ces argents-là. Dans le cas de l'utilisation des sommes perçues auprès de votre entreprise et de vos membres en ce qui concerne la redevance sur les hydrocarbures au Québec, est-ce que vous avez l'impression, à ce moment-ci, que ce système-là est suffisamment transparent et que vous savez où les fonds sont alloués et si effectivement ils sont utilisés efficacement pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Forget.

**M. Forget (Louis):** Merci. Oui, nous sommes bien informés. Encore là, je vais parler pour nous, Ultramar. Je pense que mon collègue, M. Montreuil, dirait la même chose. Nous sommes bien informés.

C'est certain qu'on aimerait avoir... Je vais en profiter pour lancer un message. On aimerait mieux avoir un représentant de notre industrie sur le conseil d'administration de l'agence, mais on a des discussions régulières avec les gens de l'Agence de l'efficacité, on voit à quoi servent les argents. On le voit parce qu'on participe aussi avec la Régie de l'énergie. On est conscients par contre qu'au niveau du secteur transport, qui est notre secteur d'importance chez nous... pas pour négliger le secteur résidentiel, commercial ou industriel, mais, je vous l'ai mentionné tantôt, le gros des gaz à effet de serre, c'est vraiment au niveau du secteur transport. Au Québec, je pense que c'est 44 millions de tonnes par année, j'ai fait un chiffre rond tantôt, 40 millions. Il y en a 32, 32 millions de tonnes, c'est au niveau des transports. Sauf que je pense que même l'agence ou les gens réalisent que ce n'est pas simple de trouver des programmes pour amener les gens à réduire leur consommation au niveau de transport, à faire des choix plus judicieux, à réduire leur consommation.

Et tantôt Mme la ministre me disait: Mais il y a sûrement des façons, vous avez sûrement des idées. Oui, il y en a. Je lui disais, puis je reviens encore: C'est vraiment l'information et l'éducation. Maintenant, il y a des programmes que l'agence avait mis de l'avant, qui étaient un rabais de x milliers de dollars sur l'achat d'un véhicule plus économique. Bon. Ça n'a pas été accepté parce que certains vont prétendre que c'est les riches qui vont en profiter, puis ils ont déjà des voitures qui consomment beaucoup puis ils vont acheter des voitures qui consomment moins. Mais ce n'est pas nécessairement le cas parce que, vous savez, dépendamment des classes économiques, il y a des gens qui n'ont pas nécessairement les mêmes moyens puis ils vont conduire encore des voitures pas neuves, des voitures usagées mais qui consomment beaucoup. Donc ça, c'est un exemple de programme qui peut être fait: encourager l'achat de véhicules plus économiques.

Il y a beaucoup de véhicules économiques aujourd'hui, et il faut... c'est une des choses à faire les plus faciles. Mais c'est un programme que l'agence voulait mettre sur pied, et ce programme-là lui a été refusé. Bon. Ce que l'agence fait, c'est faire de la formation au niveau des conducteurs de camions lourds dans l'entreprise de transport. Bon, ça fait partie de la

formation, ça fait partie de l'éducation des gens, mais on va devoir aller plus loin que ça. Oui, c'est transparent, oui, on voit où vont les argents, mais il faut développer plus de programmes. Et c'est ça, on l'avait dit au départ, ce n'est pas simple de trouver des programmes qui vont faire en sorte que les consommateurs vont changer leurs habitudes.

Et je vous l'ai mentionné tantôt, ça paraît peut-être difficile, mais c'est quand, comme consommateur, quand est-ce qu'on change nos habitudes? Quand ça affecte notre portefeuille. Et tant et aussi longtemps... Vous savez, pourquoi le pétrole est encore utilisé? Parce que le pétrole est une énergie qui ne coûte pas cher. Les énergies, il y en a d'autres, formes d'énergie qu'on pourrait arriver demain matin... Mais, si les gens pensent que le pétrole est dispendieux à 1 \$, 1,50 \$ le litre, ce n'est rien, ça. En Europe, ils vendent l'essence à 2 \$ le litre, puis ils n'ont pas encore développé des carburants alternatifs parce qu'on sait que les carburants alternatifs vont être deux, trois fois ce prix-là.

Donc, il faut trouver, il faut identifier des programmes. Il faut commencer à la base, il faut informer, il faut éduquer. Il faut donner des incitatifs financiers pour que les gens puissent se procurer des véhicules économiques, mais avoir un incitatif qui va faire qu'ils vont avoir un rabais sur ça. Parce que, lorsqu'ils regardent le prix des véhicules qu'ils doivent changer puis ils regardent les économies qu'ils vont faire, l'économie ne justifie pas les milliers de dollars additionnels qu'ils doivent investir.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Merci. Bien, merci. Vous avez répondu à une partie — en fait, je pense ma question n'était peut-être pas suffisamment claire — parce qu'il y a toute la partie de redevance qui est perçue par la régie pour l'Agence de l'efficacité énergétique, mais, à moins que je me trompe, il y a aussi une partie de redevance qui va directement au Fonds vert et, jusqu'à maintenant, on a appris à l'étude des crédits cette année que, pour cette partie-là qui va au Fonds vert, il n'y a pas eu d'argent de dépensé encore. Donc, il y a 244 millions, ou il est en train d'être... peut-être qu'il y a des dépenses qui sont engagées...

**Une voix:** ...

**M. McKay:** Pardon? Enfin, il y a un transfert... il y a eu 66 millions qui ont été dépensés dans les années dernières, qui venaient du gouvernement fédéral, de l'Écofiducie, et il y a 200... si je me souviens, 200... autour de 240 millions de dollars de la redevance qui est accumulée dans le Fonds vert, et pour lesquels il n'y a eu de... il n'y avait pas, en tout cas, lorsqu'on a fermé les livres à la fin de l'année financière, il n'y avait pas eu d'engagements financiers.

Et j'ai participé un petit peu aux travaux de la Régie de l'énergie, justement, sur le plan de l'Agence de l'efficacité énergétique, et c'était avant que je sois député, puis j'ai eu à travailler un peu comme analyste sur, justement, la partie transport, et effectivement, les mesures avancées par l'agence auraient permis d'obtenir une réduction... N'oublions pas que l'objectif du gouvernement

pour 2015 est de réduire de 10 %, donc, dans la Stratégie énergétique, la consommation de carburant au Québec, et, avec le plan de l'agence, on arrivait à moins de 1 % en 2010. Donc, on ne peut pas dire qu'on vogue allègrement vers l'atteinte de cet objectif-là.

Vous, ce que vous dites, c'est que ce n'est pas évident de développer des programmes, et je pense que c'est... on doit être d'accord avec vous, là, qu'à partir du moment où on continue à construire plus de ponts autour de Montréal, des autoroutes urbaines, finalement, c'est de l'argent du public... va plutôt pour augmenter l'utilisation de l'automobile plutôt que de le restreindre. Donc, ce ne serait pas très équitable, disons, de mettre le fait qu'on n'atteigne pas les objectifs sur le dos de l'industrie pétrolière alors que les politiques publiques ne vont pas dans ce sens-là d'une part, et les meilleures façons de s'en rendre compte, bien, c'est que, dans les faits, on continue à... Il y a de plus en plus de véhicules automobiles au Québec, immatriculés au Québec, et chacun de ces véhicules-là traverse, ou voyage plus de kilomètres qu'à chaque année.

Donc, peut-être continuer à vous entendre. C'est parce que, quand vous parlez des biocarburants, je pense que vous étiez sur une lancée. Vous n'avez peut-être pas eu l'occasion de terminer. Moi, ça m'intéresse beaucoup. Je me demande... Là d'où je viens, c'est l'Est de l'île de Montréal, où il y avait plusieurs raffineries. Il en demeure encore quelques-unes. Donc, pour l'avenir, est-ce que l'industrie justement va accentuer cette tendance-là pour aller vers les biocarburants, développer l'éthanol cellulosique? Est-ce que vous voyez des débouchés de ce côté-là dans un avenir rapproché ou...

Là, on parle de 2015, par exemple, pour appliquer le plafonnement et échange au secteur des transports. Est-ce que c'est un horizon qui pourrait avoir... être faisable techniquement ou c'est quelque chose que vous voyez à plus long terme?

● (16 heures) ●

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Forget.

**M. Forget (Louis):** Merci. C'est faisable, et on n'a pas le choix. Vous savez, on est une industrie responsable, on est une entreprise responsable, et encore là c'est plus facile pour moi de parler au nom d'Ultramar que les autres pétrolières, mais je pense que c'est la même chose pour les autres pétrolières. Oui, c'est faisable, oui, on peut y arriver et, oui, on doit arriver à des sources alternatives. Les biocarburants, l'éthanol cellulosique, l'éthanol de grain sont des moyens d'y arriver et de réduire nos besoins en pétrole.

Je reviens à ce que j'ai... On a souvent dit... Et souvent on est accusés, l'industrie, de ne pas vouloir aller de l'avant ou de ne pas vouloir poser des gestes. Ce n'est pas ça du tout. Je reviens sur le mot important: «l'harmonisation». Ne pas... Souvent, on veut... Une province, une municipalité, un pays veut poser un geste au niveau de l'environnement, mais il faut savoir que, nous, on vit dans un univers pas strictement le Québec, mais on est en concurrence avec tous les raffineurs du bassin de l'Atlantique. Ça veut dire les raffineurs de l'Europe, ça veut dire les raffineurs des Caraïbes, ceux des États-Unis, ceux de l'Ontario, ceux des provinces de l'Atlantique. Donc, il faut tenir compte qu'il ne faut pas désavantager.

Vous l'avez dit vous-même, vous venez de l'Est de Montréal, il y avait six, sept, huit raffineries au

Québec auparavant, il en reste trois au Québec. Il faut s'assurer de les garder, ces raffineries-là. Il ne faut pas devenir, à un moment donné, qu'il reste une raffinerie. On veut bien, nous, augmenter nos parts de marché. On l'a fait, on a investi massivement dans notre usine. On peut produire aujourd'hui... on produit aujourd'hui plus 50 % de ce qui est raffiné au Québec, à Lévis. On le peut le faire, mais il faut s'assurer que le Québec, au niveau raffinage, demeure concurrentiel. Donc, il y a des gestes à poser pour ça.

Les carburants alternatifs sont une des solutions. On investit... Nous, on a investi dans la recherche. On cherche actuellement des entreprises sérieuses, parce qu'il y en a beaucoup qui cognent aux portes puis qui veulent avoir des sommes d'argent. Mais on travaille, on a des équipes spécialisées... Je disais tantôt qu'on avait fait l'achat de sept usines d'éthanol aux États-Unis, qu'on était dans l'éolien. Donc, on a investi des centaines de millions de dollars. On a investi dans certaines recherches. Et, vous savez, il y a des grandes pétrolières — pour ne pas les nommer — dans le monde qui, depuis des années, investissent massivement dans la recherche d'alternatives.

On parle souvent ou on réfère souvent à une pétrolière qui a un petit peu de problèmes avec l'association des pétroles, avec les changements climatiques. Mais, dans l'ensemble, je pense qu'on est conscients que, oui, quelque part, ça a un effet. Mais dites-vous que, nous, on répond à une demande. C'est nous, ici, comme consommateurs qui choisissons notre véhicule ou notre mode de chauffage, notre mode de transport. Donc, c'est nous comme consommateur qui doit poser des gestes de changement.

Nous, comme industrie, on investit massivement pour produire des produits beaucoup plus propres et toujours plus propres. Et dites-vous qu'à chaque fois qu'on fait ça... Dans les dernières années, on a investi des centaines de millions, pour ne pas dire des milliards de dollars pour avoir des produits plus propres, moins nocifs pour la santé. À chaque fois qu'on a fait ça, malheureusement, on crée des gaz à effet de serre additionnels.

Une raffinerie, ce n'est pas sorcier, c'est des fours. Donc, vous brûlez, vous cassez des molécules, et plus vous installez d'unités pour en bout de ligne produire des produits plus propres, moins nocifs pour la santé, malheureusement vous créez des gaz à effet de serre qui ne sont pas nécessairement nocifs pour la santé mais qui ont d'autres... donc qui créent d'autres problèmes. Donc, on a, au cours des années, amélioré nos raffineries. Tout le monde a investi massivement. On a des produits beaucoup plus propres, beaucoup moins nocifs, beaucoup plus performants, mais, en faisant ça aussi, on a augmenté les gaz à effet de serre.

L'autre point où j'ai oublié de mentionner tantôt, vous devez investir dans le transport en commun beaucoup plus massivement qu'on le fait actuellement. Vous l'avez dit, oui, c'est transparent au niveau de ce que fait l'agence. On n'a pas vu encore... Il y a beaucoup d'argent qui vont dans le Fonds vert, je pense que le gouvernement travaille fort à arriver avec des programmes. Je pense qu'ils vont arriver. Ils ont parlé d'injecter beaucoup d'argent dans le transport en commun, mais on va devoir injecter beaucoup plus encore d'argent dans le transport en commun.

On a un transport en commun, si je parle de Montréal, parce que j'y vis, qui est souvent problématique,

qui est souvent arrêté, qui est souvent en bris, qui n'est pas suffisant. Il faut prendre le transport en commun — et je le prends à l'occasion — pour s'apercevoir comment ce n'est pas évident de prendre le transport en commun, d'être bousculés et d'être coincés comme des sardines — excusez l'expression — dans les autobus ou dans les rames de métro. Donc, ça, c'est un autre exemple. On devra, comme gouvernement, à tous les niveaux, investir beaucoup plus d'argent dans le transport en commun, et ça, ça va libérer beaucoup de voitures sur la route, beaucoup, beaucoup, et ça va aider. Mais ce n'est pas évident, vous savez.

Je pense que le gouvernement, il faut donner crédit, travaille très fort à trouver et à identifier des programmes, ont identifié certains bons programmes, ils vont continuer. On est prêts à s'asseoir avec eux, à les aider. Mais, comme je disais tantôt, notre rôle à nous est celui de collaborer, mais notre rôle premier est celui de fournir à la population, à la clientèle un produit efficace, propre, et de nous assurer de ne pas manquer de ce produit-là.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Il reste un peu moins de huit minutes. M. le député de Drummond.

**M. Blanchet:** Tu veux-tu faire un commentaire avant?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** ...juste faire un petit commentaire avant de vous demander de céder la parole à mon collègue. Juste parce qu'on a parlé beaucoup de... vous parlez de transport en commun, on a parlé beaucoup de train de banlieue ces derniers temps, particulièrement dans la région que je représente. Et juste pour rappeler qu'effectivement on pousse beaucoup, dans Lanaudière, pour qu'entre autres le train de banlieue se développe dans le secteur de L'Assomption, là où il y a une voie ferrée qui est tout à fait disponible à accueillir des équipements en attendant que le tronçon, là, de Terrebonne-Mascouche-Repentigny soit éventuellement prêt. Alors, je veux juste saisir cette petite occasion. Alors, bien, je vous remercie beaucoup pour vos réponses.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. le député de Drummond.

**M. Blanchet:** Merci bien, M. le Président. D'emblée, je veux indiquer que certaines des inquiétudes que vous exprimez me semblent tout à fait compréhensibles parce qu'effectivement, de façon assez systématique, l'industrie pétrolière est pointée du doigt pour un ensemble de maux et, à la limite, démonisée. Or, effectivement, on ne peut pas faire abstraction du rôle réel dans l'économie de l'industrie pétrolière et on ne peut pas non plus faire abstraction qu'il n'existe aucune alternative complète et immédiate. Il existe des alternatives en développement, mais aucune alternative complète et immédiate.

Cela dit, les questions que j'ai pour vous, je vais vous les donner en bloc. Je ne sais pas si vous aurez le temps de les traverser. Elles sont relativement pointues et n'appellent pas nécessairement des très longues réponses.

La première. Lorsqu'au point 9 vous parlez d'harmonisation, est-ce que j'entends que vous souhaitez que le gouvernement sursoie à l'application jusqu'à ce qu'il y ait une harmonisation avec les territoires adjacents? Parce que ça... c'est une question qui est fort importante parce que vous dites: Ça ne devrait pas exister s'il n'y a pas d'emblée harmonisation.

Ma deuxième question. Lorsque vous parlez qu'une partie des sommes pourrait revenir en compensation à l'industrie, évidemment ça me fait tiquer un peu. Et ma question à cet égard-là, c'est: Compte tenu d'une certaine globalité dans le marché ou dans les industries pétrolières, ma question toute bête, c'est: Quel pourcentage des membres de l'Institut sont également des exploitants des sables bitumineux en Alberta? Parce qu'évidemment là-bas il y a une source d'une certaine prospérité qui est d'emblée une forme de compensation.

Ma troisième question. Vous donnez l'exemple des différents... ou des différents usagers ou des différents facteurs qui affectent les émissions de gaz à effet de serre, et vous mettez dans les exemples l'utilisateur, le conducteur. Est-ce qu'il n'y a pas quelque chose de très rhétorique pour une industrie comme l'industrie pétrolière de dire qu'il faut que les consommateurs consomment moins? Est-ce qu'il n'y a pas quelque chose de paradoxal à ce que vous souhaitiez que vos clients achètent moins de votre produit? Est-ce que ce n'est pas très rhétorique? Et, si ça ne l'est pas, je prendrais pour acquis que les énergies alternatives au développement desquelles vous travaillez jouissent d'une échéance raisonnable avant d'être utilisables et applicables? Et ma question irait donc dans ce sens-là: Quelle est dans le temps, à peu près, votre évaluation du moment où les énergies alternatives en termes de transport automobile seraient valables?

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** M. Forget, il vous reste un petit peu plus que quatre minutes pour répondre aux trois questions.

● (16 h 10) ●

**M. Forget (Louis):** Merci. L'harmonisation est essentielle si vous ne voulez pas isoler le Québec et mettre votre industrie pétrolière ou d'autres industries à risque. C'est important. C'est pour ça qu'on a souvent et toujours parlé d'harmonisation lorsque vient le temps d'imposer des lois, des règlements en environnement. Vous savez, on a un rôle social aussi à jouer. C'est sûr qu'on vend un produit, c'est certain qu'on approvisionne des clients, mais on investit massivement pour que ces produits-là soient mieux, pour que les usines créent moins de gaz à effet de serre, pour que les usines soient le moins dérangeantes possible. Mais c'est certain que, si le Québec va de l'avant avec un projet et que les États voisins ou que les provinces voisines ne suivent pas, on isole l'industrie québécoise du raffinage, on isole d'autres industries au Québec et on met un désavantage économique sur les consommateurs du Québec, qui, ultimement, vont en payer un coût.

Les exploitants... Quel pourcentage des exploitants des sables bitumineux? Je vous dirais que la majorité... Dans les membres de l'ICPP, il y a peut-être dans l'est du... Au Québec, il y a un raffineur qui n'est pas dans l'exploitation des hydrocarbures dans les sables bitumineux: Ultramar. Irving, bien entendu, qui commercialise certains produits au Québec, il n'y a pas de raffinerie. Mais les

grandes pétrolières que sont Suncor, Pétrolière Impériale, Shell, Pétro-Canada et d'autres dans l'Ouest canadien sont, pour la plupart, impliquées dans ce qu'on appelle l'exploration et la production.

Maintenant, notre responsabilité? Acheter moins. On est conscients... Vous savez, ça fait — pour ma part, je ne veux pas me vieillir — ça fait 40 ans que je suis dans l'industrie pétrolière, puis ça fait 40 ans qu'on dit qu'il en reste juste pour 40 ans, du pétrole. Il en reste encore pour plusieurs années, malgré ce que certains pensent. Mais la population augmente et le nombre de voitures sur les routes augmente. Donc, que les gens consomment moins, qu'ils achètent moins de véhicules, on va retrouver toujours plus et plus de véhicules, plus et plus de camions, parce que la population croît. L'Asie croît énormément. Et pour être un petit peu en caricature, si tous les gens qui ont des bicyclettes là-bas changent pour des voitures... Puis on voit à quel rythme l'économie progresse dans les pays asiatiques, que ce soit l'Inde ou la Chine, c'est là que le marché se retrouve actuellement.

Donc, les produits vont se déplacer. Et même ici, au Québec, la population augmente. Donc, moi, je n'ai pas de problème parce que j'investis massivement dans notre raffinerie à Québec. On investit année après année, parce qu'on veut être là pour l'avenir. Il y en a peut-être d'autres qui vont fermer. On aura peut-être un plus grand marché. Chose certaine, il va y avoir plus d'habitants au Québec, la population augmente. Même si les voitures consomment moins, il va y en avoir plus, de voitures sur les routes. Il va y avoir plus de camions sur les routes, même si les camions consomment moins. Il va y avoir... Les modes de transport, il va y avoir toujours des autobus. Est-ce qu'ils vont consommer du biodiesel? Il va y avoir une partie quand même d'hydrocarbures. Donc, je n'ai... on n'a pas peur, comme industrie, d'annoncer qu'il faut que les gens réduisent leur consommation, parce qu'on sait que la demande va continuer d'augmenter. Peut-être pas autant qu'elle a augmenté dans le passé, mais elle va continuer de le faire.

Les alternatives. Votre dernier point sur les carburants alternatifs: ça s'en vient. Écoutez, ça fait des années. Je pense que les possibilités sont là. Il faut y travailler, mais ça va se faire graduellement. Est-ce que 2015, c'est le temps? On a vu ce matin, je lisais, je pense, dans le journal, que le Canada, au niveau des changements climatiques, a décidé finalement d'attendre ce que les États-Unis vont faire, parce que je pense qu'on réalise: l'harmonisation est importante avec nos voisins immédiats. On ne veut pas, d'un point de vue...

Vous savez, l'impact économique est important pour les industries au Canada. Donc, si on pose des gestes pour améliorer notre environnement mais si on met à risque nos industries, on n'est pas plus avancés. Si on oblige...

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Conclure, M. Forget.

**M. Forget (Louis):** ...les industries à fermer ou à investir massivement alors qu'ils ne peuvent plus concurrencer, ça crée des problèmes. Excusez-moi, M. le Président.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci beaucoup. Vous m'aviez entendu. Merci beaucoup, M. Forget.

Merci à vous. Merci à votre organisme aussi pour l'apport que vous avez réalisé à cette commission. Je pense que ça a été très apprécié.

Aux membres de la commission, je leur dis: Bien, nous allons suspendre quelques minutes en attendant que M. Webster arrive. Puis je vous dis qu'il est en route, M. Webster, il n'est peut-être pas... Il n'est pas ici, mais il est en route. La route est ouverte, mais il était un peu dans un bouchon, qu'on m'a dit il y a quelques minutes. Mais je pense qu'à 4 h 15, étant donné que nos travaux peuvent aller jusqu'à 18 heures, même au-delà, s'il y a consentement... Puis M. Webster a quand même pris la peine de se déplacer pour venir nous rencontrer. C'est le dernier groupe que l'on rencontre en consultation.

Alors, si vous voulez, on va suspendre quelques minutes et puis on va nous revenir avec M. Webster. Merci beaucoup.

*(Suspension de la séance à 16 h 14)*

*(Reprise à 16 h 26)*

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Alors, nous allons reprendre nos travaux. Comme toutes et tous le savent, M. Webster ne pourra pas être ici avec nous cet après-midi à cause des problèmes de circulation. Je pense qu'il y a entente entre les partis pour peut-être l'entendre ultérieurement. Quant à nous, bien, nous allons conclure notre commission. Alors... parce que M. Webster était le dernier consultant.

### Mémoires déposés

Alors, avant de passer aux remarques finales, je vais procéder au dépôt de mémoires des groupes qui n'ont pas été entendus lors des auditions. Il s'agit des mémoires de la Fédération des chambres de commerce du Québec et du Réseau Environnement. Alors, les documents sont déposés.

### Remarques finales

Maintenant, pour les remarques... nous allons passer à nos remarques finales: 7 min 30 s pour chacun des deux partis. Alors, nous en sommes maintenant à l'étape des remarques finales. M. le porte-parole de l'opposition officielle, c'est M. le député de L'Assomption, vous disposez de 7 min 30 s pour vos remarques, maximum.

### M. Scott McKay

**M. McKay:** Oui. Merci, M. le Président, je vais essayer même d'être un peu plus court, puisqu'il s'agit essentiellement, ici, d'énoncer ce que nous avons retenu des consultations particulières.

Premièrement, je pense qu'elles étaient fort pertinentes. Donc, on a entendu plusieurs intervenants, des organismes, des représentants d'organismes de nature fort différente, mais finalement qui sont venus livrer essentiellement le même message de fond. Et, bon, on ne s'en étonne pas, mais je pense qu'on peut malgré tout s'en réjouir que l'ensemble des intervenants appuie ce type d'intervention, appuient, premièrement,

la lutte contre les gaz à effet de serre, ne sont pas rébarbatifs ni au système de redevances qui est en place actuellement ni à l'ajout d'un système de plafonnement et d'échanges.

Au niveau du fonctionnement même du système de plafonnement et d'échanges, les principaux enjeux qui ont été soulevés, je crois, ce sont des enjeux qui trouvent déjà, jusqu'à un certain point, écho dans différents articles du projet de loi. Je pense en particulier à la question de l'harmonisation avec les juridictions autour du... les autres juridictions autour du Québec. Ce point-là a été soulevé par plusieurs intervenants, mais personne ne semble avoir remis en cause de façon fondamentale l'option dans laquelle le gouvernement du Québec s'est engagé au cours des derniers mois, là, des dernières années, c'est-à-dire la Western Climate Initiative.

● (16 h 30) ●

Alors, moi, j'ai eu l'occasion... on a eu l'occasion de poser quelques questions, parce que, bon, on sait que c'est un secteur... une situation, disons, qui est en mouvement, qui évolue. Il y a encore beaucoup d'incertitudes. Par contre, ce qu'on peut avoir de plus grande certitude jusqu'à maintenant, ça semble être la direction dans laquelle le projet de loi nous engage. Donc, je pense que c'est rassurant à cet égard-là, pour nous, de l'opposition, en tout cas, de constater que, malgré le contexte en pleine évolution et incertain, on semble naviguer quand même en eau pas trop trouble.

Par contre, il y a aussi certains aspects qui ont été soulevés, bon, la façon dont le gouvernement va établir, donc, les cibles, est-ce qu'il y aura des cibles sectorielles, et tout ça. Donc, je pense, c'était un aspect certainement pertinent à soulever de la part des intervenants. Aussi la question de comment ça se fera. Bon. Est-ce qu'on doit adopter, comme le proposent le projet de loi et le gouvernement, les cibles par décret ou plutôt de pouvoir aller par règlement, de façon à pouvoir entendre justement... avoir des consultations, là, une consultation de 45 jours sur ces cibles-là, donc de stimuler et d'encourager le débat dans la société civile qui va devoir se mobiliser pour l'atteinte de ces objectifs-là. Donc, c'est certainement quelque chose sur lequel on devra revenir au moment de l'étude article par article.

Aussi toute la question de transparence, donc de la reddition de comptes. Est-ce qu'on devra avoir des cibles annuelles? Est-ce que... Comment lier ces cibles-là au Fonds vert? Est-ce qu'il y a lieu effectivement de nommer, de revenir nommément dans le projet de loi avec le programme, le Plan d'action sur les changements climatiques, de façon à lui donner une assise juridique mieux établie?

Alors, je pense que toutes ces questions-là seront pertinentes au moment de l'étude article par article et donc je pense qu'on peut, au terme de ces consultations-là, rapporter progrès et donc conclure qu'elles ont été utiles et elles vont certainement alimenter les réflexions. En tout cas, on peut certifier que, du côté de l'opposition officielle, nous nous en nourrirons largement. Alors, merci, M. le Président.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci, M. le député de L'Assomption, porte-parole de l'opposition officielle en matière de développement durable et d'environnement. J'invite maintenant Mme la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des

Parcs à faire ses remarques finales pour un temps maximal également de 7 min 30 s.

### Mme Line Beauchamp

**Mme Beauchamp:** Merci beaucoup, M. le Président. À mon tour, je veux remercier tous les groupes ou individus qui se sont présentés devant nous. Je partage l'opinion du député de L'Assomption, mais je suis certaine de l'ensemble des membres parlementaires de cette commission pour dire qu'il y a eu, à travers les audiences que nous avons faites, des contributions extrêmement importantes et pertinentes. Pour ma part, j'ai été impressionnée par la qualité, la précision, la pertinence de plusieurs des mémoires qu'on a reçus puis des échanges. Je pense que c'était un éclairage vraiment très important.

Je note, comme tous les membres de cette commission, que très clairement le projet de loi n° 42, donc qui vise à donner des pouvoirs habilitants au gouvernement pour mettre en place un marché du carbone, donc un système de plafonnement et d'échanges des crédits carbone, très clairement, que ce soit du côté des groupes environnementaux ou de représentants de secteurs industriels, très clairement, je pense qu'on peut dire qu'il y a une forte adhésion au principe que le Québec soit un partenaire dans la mise en place, avec d'autres partenaires, mais soit un partenaire dans la mise en place d'un tel système.

Je dirais même plus, je pense qu'il faut aussi nommer que carrément le partenariat développé à l'intérieur du WCI... je pense qu'on peut dire qu'il n'y a personne qui a mis en cause l'appartenance, l'adhésion du Québec au WCI, puis le fait qu'il était donc pertinent, puis je dirais plus que pertinent, c'est comme à propos, au juste moment, le Québec fait partie de leaders et pose des gestes importants qui, comme je l'ai déjà dit, marquent un peu la cadence, ce qu'on veut voir adopter à l'échelle de l'Amérique du Nord, puis tout particulièrement à l'échelle du Canada. Et je pense que, comme le disait le député de L'Assomption, nous avançons, bien que cet univers du développement d'un marché du carbone est carrément un univers en mouvance. Effectivement, je partage son opinion que la démarche en tout cas endossée par le Québec est une démarche qui obtient une très, très forte adhésion.

J'ai pris bonne note aussi que, tout comme nous le souhaitons, là, les intervenants n'ont vu aucun problème à la coexistence d'un éventuel, donc, marché de plafonnement échanges de crédits carbone et l'existence de la redevance qui est déjà, donc, imposée à l'échelle du Québec. D'ailleurs, c'était, il faut le rappeler, déjà un premier geste de leadership, premier État en Amérique du Nord à avoir fixé de cette façon-là un prix au carbone, avoir imposé une redevance sur les carburants, les combustibles fossiles. Et je pense que là aussi on peut avancer avec confiance dans le fait de dire: Cette redevance, elle est maintenant reconnue, acceptée, on la juge utile, efficace, et qu'on peut franchir une autre étape avec un régime réglementaire amenant le système de plafonnement échanges de crédits carbone.

Je vous le disais que vous évoluons donc dans un univers en mouvance. Je pense que j'ai utilisé très souvent cette expression, mais c'est la seule qui me vient à l'esprit. Quand j'examine le fait que c'est presque... ce

n'est même pas seulement dans les dernières années, dans les derniers mois, au moment où on se parle, et on a la chance de vivre ça, c'est presque jour après jour qu'on doit vraiment exercer notre veille, comme État québécois, pour vraiment tenter de suivre ce qui se passe au niveau international en termes de changements climatiques. Donc, c'est important de rappeler qu'aux États-Unis on a marqué aussi la voie avec le dépôt du projet de loi Waxman-Markey et qu'on va suivre ça de très, très près.

Je pense aussi qu'il faut dire que, du côté canadien, on disait qu'on aimerait que les choses bougent beaucoup plus vite, mais il faut, comme parlementaires québécois, prendre note que le ministre canadien de l'Environnement a indiqué qu'il ne voyait aucune incompatibilité entre le fait que des provinces, comme l'Ontario et le Québec, avancent et les éventuelles volontés du gouvernement fédéral canadien. Donc, dans ce sens-là aussi, on nous indique que la route, là, on peut l'emprunter. On voulait l'emprunter, rien ne nous aurait empêchés de l'emprunter, mais on dit aussi aux industriels et aux différents acteurs qu'il n'y aura pas d'incompatibilité.

Je termine rapidement sur les notions d'amendement. Je veux juste aussi confirmer que j'ai pris bonne note notamment, parmi les amendements, bien de celle voulant qu'il y ait une assurance au niveau de la notion, je dirais, de consultation par rapport à comment le gouvernement va fixer sa cible. Vous disiez: Est-ce que c'est réglementaire, est-ce que c'est par décret? Moi, je veux résumer ça, en disant: Ce que j'ai compris et ce que j'endosse, c'est la volonté qu'on confirme, qu'on trouve le bon moyen de le faire, qu'il y aura partage et consultation sur comment on fixe la cible du Québec pour 2020.

Puis je termine en remerciant toute l'équipe, l'équipe de parlementaires, merci pour votre contribution, vos interventions pertinentes. Puis je pense que, comme moi, vous avez remarqué qu'alors que le sujet est très, très, très complexe, il faut le dire, c'est un sujet complexe, nouveau, jusqu'à quel point les intervenants de tous niveaux se sont présentés avec une bonne connaissance du sujet, avec de bonnes contributions. Et, moi, je l'explique en partie, en partie par le travail fait par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, qui, au cours des dernières années, mais plus particulièrement au cours de la dernière année, a mené beaucoup de consultations, beaucoup d'échanges sur le WCI, et je crois que ça a transpiré des interventions.

Donc, je veux remercier, en votre nom aussi, notre équipe: Jean-Yves Benoît, Charles Larochelle, Sophie Auger Giroux, Véronik Aubry, merci beaucoup. Parce que je pense qu'on a vu que tous les intervenants au Québec, on est en train d'avancer en même temps et que je pense qu'on peut parler d'une maturité certaine dans nos échanges lorsqu'on parle d'un système de plafonnement échanges de crédits carbone. Je vous remercie, M. le Président.

**Le Président (M. Pelletier, Rimouski):** Merci, Mme la ministre. Merci à vous aussi. Merci aux parlementaires. Merci aux gens qui accompagnent les parlementaires. Merci au personnel de la commission.

Alors, la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die.

*(Fin de la séance à 16 h 39)*