



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le jeudi 22 octobre 2009 — Vol. 41 N° 25**

*Consultations particulières sur le document intitulé *Le Québec et les changements climatiques — Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?* (1)*

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

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission de l'agriculture, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

## Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 22 octobre 2009 — Vol. 41 N° 25

### Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Line Beauchamp	1
M. Scott McKay	2
Auditions	
Association du transport urbain du Québec (ATUQ)	3
Réseau Environnement	13
Société de transport de Montréal (STM)	21

### Autres intervenants

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

M. Patrick Huot  
Mme Louise Beaudoin  
M. Alexandre Cloutier

- \* Mme France Vézina, ATUQ
- \* M. Normand Carrier, idem
- \* M. Michel Bourbonnière, idem et STM
- \* M. Mustapha Ouyed, Réseau Environnement
- \* Mme Josée Méthot, idem
- \* M. Michel Labrecque, STM
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 22 octobre 2009 — Vol. 41 N° 25

**Consultations particulières sur le document intitulé *Le Québec et les changements climatiques — Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?* (1)**

*(Quatorze heures quarante-neuf minutes)*

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

Le mandat de la commission est de procéder à des consultations particulières et de tenir des auditions publiques à l'égard du document intitulé *Le Québec et les changements climatiques — Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre sera à l'horizon 2020?*.

Je veux, avant de demander au secrétaire s'il y a des remplacements, souhaiter la bienvenue à tout le monde et une bonne séance de travail.

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

● (14 h 50) ●

**Le Secrétaire:** Oui, Mme la Présidente. M. Boucher (Johnson) est remplacé par Mme Beaudoin (Rosemont) et Mme Doyer (Matapédia) est remplacée par M. Cloutier (Lac-Saint-Jean).

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Aujourd'hui, à l'ordre du jour, nous commençons par les remarques préliminaires. Après, nous recevons l'Association du transport urbain du Québec qui, je crois, est déjà installée; à 16 heures, le Réseau Environnement; et, à 17 heures, Société de transport de Montréal.

### Remarques préliminaires

Nous débiterons sans plus tarder avec les remarques préliminaires. Mme la ministre, vous disposez de 7 min 30 s pour vos remarques d'ouverture. Mme la ministre, la parole est à vous.

### Mme Line Beauchamp

**Mme Beauchamp:** Merci bien, Mme la Présidente. Bonjour à vous tous. Je veux saluer les membres de cette commission et bien sûr à l'avance remercier l'ensemble des intervenants, des organisations et des experts qui vont venir participer à cette consultation particulière. Nous tenons cette consultation, fidèles à nos engagements, pour favoriser, là, une discussion ouverte sur les enjeux relatifs à la lutte aux changements climatiques dans le contexte où bien sûr nous devons prendre des engagements face à la communauté internationale pour les cibles de réduction du Québec avec l'horizon 2020.

Comme vous l'avez déjà constaté, comme beaucoup d'intervenants également l'ont constaté, le gouvernement du Québec a historiquement assuré un leadership sur cette question de la lutte aux changements climatiques. Historiquement, parce que nous présentons en ce moment même le meilleur bilan d'émissions de GES par habitant à l'échelle

canadien mais aussi parce que nous avons mis en place des politiques ambitieuses de réduction de gaz à effet de serre, des politiques d'efficacité énergétique, d'énergie renouvelable, du transport collectif intermodal, des pratiques en agriculture également, sur la question de la gestion des déchets, développement de stratégies de technologies vertes, donc un ensemble de mesures qui a fait dire à plusieurs experts internationaux que le Québec se présentait dans une position de leadership en Amérique du Nord. Peut-être une belle illustration de ça, c'est le fait que nous avons été le premier État en Amérique du Nord à imposer un prix sur le carbone, donc cette redevance sur le contenu en carbone des carburants et des combustibles fossiles qui alimentent notre Fonds vert.

Aussi, il faut souligner qu'au mois de juin dernier l'Assemblée nationale a adopté à l'unanimité — et j'en remercie l'ensemble des parlementaires — une nouvelle loi sur les changements climatiques qui nous permet de se donner tous les pouvoirs habilitants pour mettre en place le marché du carbone, donc le système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions.

Nous abordons maintenant la période... Nous devons nous donner une vision, une vision ambitieuse, et nous devons nous donner une démarche pour une période qui est la période de 2013 à 2020. Et c'est bien sûr la période qui en ce moment même fait l'objet de négociations que je vais qualifier d'intenses sur la scène internationale. Et ces négociations doivent — je dis bien doivent — amener la communauté internationale à prendre des engagements en décembre prochain, dès décembre prochain à Copenhague, donc des engagements pour mettre en place un accord international de lutte aux changements climatiques qui succédera au Protocole de Kyoto en 2013.

Selon nous, à Copenhague, les États doivent se mettre d'accord pour avoir des objectifs de réduction qui seront basés sur des connaissances scientifiques amenant à affirmer que nous devons contrôler la hausse de la température de la planète pour que ça ne dépasse pas 2 °C. Nous endossons aussi le principe que tous doivent participer à cet effort selon une approche de la responsabilité commune mais différenciée. Nous tenons aussi à ce que le futur traité reconnaisse le rôle et les responsabilités des États fédérés, des États subnationaux dans la lutte aux changements climatiques.

Indéniablement, la cible qui sera adoptée par le Québec sera ambitieuse ne serait-ce qu'en raison de notre profil énergétique. Il est intéressant, à titre de comparaison, de mentionner que l'Union européenne vise à accroître la part des énergies renouvelables de 8 % à 20 % dans son bilan énergétique d'ici 2020, alors qu'au Québec les énergies renouvelables constituent déjà 48 % de notre bilan énergétique global.

Donc, il n'est pas surprenant de constater qu'à l'échelle de l'Amérique du Nord nous sommes un des États où le coût marginal de réduction d'une tonne de gaz à effet de serre est un des plus élevés. Il existe encore et il

faut le dire — on aura des échanges avec vous — il existe indéniablement un potentiel de réduction de nos émissions de gaz à effet de serre dans l'ensemble de nos activités, mais il faut aussi dire que les coûts associés à ces réductions au Québec sont généralement supérieurs à ceux de nos réductions antérieures, qu'on a réussi à faire dans le passé, ainsi qu'à ceux de nos partenaires nord-américains. Donc, on peut déjà, Mme la Présidente, voir que nos cibles de réduction à l'horizon 2020 nécessiteront un niveau très important d'investissements publics, d'investissements privés et surtout une forte adhésion sociale à l'atteinte de la cible qui sera adoptée par le gouvernement, puisqu'au Québec nos efforts de réduction vont passer de façon incontournable par des changements de comportement de l'ensemble des composantes de la société québécoise, y compris de chacun de nous, comme citoyens et citoyennes du Québec.

Je tiens aussi à dire que nos efforts, et c'est une des questions qui sera soulevée lors de cette consultation, les efforts québécois peuvent aussi dépendre ou relever des efforts qui pourraient être faits à l'extérieur de nos propres frontières. Beaucoup d'autres États incluent une partie de leurs efforts comme des efforts à réaliser en dehors de leurs frontières. Permettez-moi de souligner que le gouvernement du Québec a été le premier gouvernement en Amérique du Nord à participer au programme du PNUE, faisant en sorte que nous avons établi un partenariat avec une des régions de l'Algérie en y investissant plus de 1 million de dollars canadiens afin de soutenir cette région de l'Algérie dans l'établissement d'un diagnostic et d'un plan d'action dans ses réductions de gaz à effet de serre. Et ce type de collaboration avec des économies émergentes et avec des États qui sont en voie de développement m'apparaît non seulement prometteur en termes de solidarité internationale, mais également comme un sujet incontournable de discussion dans la cible qui devra être fixée pour le Québec.

Donc, nous sommes en démarche, nous sommes en démarche...

**La Présidente (Mme L'Écuyer): ...**

**Mme Beauchamp:** Merci, Mme la Présidente. Nous sommes en démarche pour fixer cette cible de 2020. Je tiens à répéter que ça devra avoir le soutien de l'ensemble de la société québécoise. Et ça me permet aussi de vous souligner que nous avons mis en ligne, tout récemment, un site Internet, que plusieurs qualifient de très complet, permettant à chaque citoyen d'aller chercher le maximum d'information sur les enjeux de Copenhague.

Donc, Mme la Présidente, si vous permettez, je vais juste terminer en présentant les personnes qui vont nous accompagner durant cette consultation et qui sont donc des experts du gouvernement du Québec. Je vais essayer de le faire le plus rapidement possible, mais en tout respect de ces gens qui nous accompagnent, donc: Charles Laroche, sous-ministre adjoint au ministère du Développement durable; Marcel Gaucher, Michèle Fourrier, Jean-Yves Benoit et Virginie Moffet de notre Bureau sur les changements climatiques. Nous sommes aussi accompagnés du fonctionnaire David Bahan, du ministère des Finances; Valérie Caverivière, du ministère des Finances; Geneviève Lacroix et Éric Léger, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune. Et, à l'avance, ces gens sont disponibles

pour répondre à des questions qui seraient des questions plus — je vais dire ça comme ça — plus techniques et qui mériteraient vraiment qu'on les entende à titre d'experts. Merci de votre attention.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Merci, Mme la ministre. Je veux confirmer que le site Internet est réellement à consulter. Je passe... j'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle et député de L'Assomption à faire ses remarques préliminaires, pour une durée de sept minutes... de six minutes. M. le député.

**M. Scott McKay**

**M. McKay:** Merci, Mme la Présidente. Alors, je remercie à mon tour tous les parlementaires et surtout toutes les personnes, les intervenants qui vont se déplacer, qui auront pris la peine d'élaborer un mémoire, autant je remercieraient en passant les gens qui sont venus lors de l'étude du projet de loi n° 42 et aussi ceux qui viendront donc au cours de ces consultations.

Sujet effectivement extrêmement important, puisqu'il fixe les objectifs que le Québec entend se donner, comme société, pour la période dite de post-Kyoto, donc de 2012 à 2020, et on est réunis ici... D'ailleurs, le projet de loi n° 42 avait intégré donc cette consultation à la demande de l'opposition officielle et parce qu'on reconnaissait que plusieurs secteurs de la société, l'ensemble de la société en fait devra se mobiliser pour l'atteinte de ces objectifs. Et je rappelle également que notre formation politique a été la première à indiquer clairement quelles devraient être ces cibles et qu'elles devraient être basées notamment sur les plus récentes données de la science.

● (15 heures) ●

Mme la Présidente, le gouvernement, selon nous, fait beaucoup dans l'environnement-spectacle. Dans la réalité, le premier ministre paraît bien plus intéressé aux relations publiques dans ce domaine qu'aux gestes concrets. Et on en prend pour témoin les lenteurs dans grand nombre de dossiers environnementaux, que l'on nomme la Politique nationale de l'eau... La première pièce législative après la politique qui a été adoptée en 2002 l'a été sept ans plus tard. Nous attendons toujours les redevances sur l'eau, alors qu'on exporte toujours gratuitement notre or bleu. Dans le domaine des algues bleues, on aura l'occasion de s'y pencher dans un autre mandat, mais les gestes concrets se font cruellement attendre. Matières... Gestion des matières résiduelles, ça fait presque deux ans que nous attendons la politique révisée, qui a été échue en 2008. Règlement sur la qualité de l'atmosphère, on ne compte plus les années depuis le moment où le règlement a été prépublié. La stratégie québécoise de transport collectif, qui est mentionnée d'ailleurs dans le document de consultation, on semble se vanter, là, qu'elle fixe un objectif d'augmentation de fréquentation de 8 % d'ici 2012, mais, avec le rythme actuel d'augmentation de la circulation automobile, 8 % d'ici 2012, ça ne fait que maintenir l'apport modal du transport en commun. On constate que le gouvernement libéral ne vise donc, au mieux, que la stagnation du transport en commun par rapport à l'automobile.

Pas étonnant, dans ce contexte, que le gouvernement nous présente ici des cibles qui sont en dessous de ce que présente... de ce qui est le consensus au niveau de la communauté scientifique internationale. Le GIEC,

le groupe intergouvernemental d'experts sur le climat, rappelons-le, a reçu... est corécepteur du prix Nobel de la paix. C'est... Nous nous attendions au moins à ce qu'un scénario puisse être présenté, avec ces données qui donc reflètent le consensus au niveau scientifique. Nous allons devoir, donc, pour les prochaines semaines, nous pencher sur des objectifs qui, à notre avis, auraient pu être plus ambitieux pour le Québec. Nous croyons notamment que le secteur des transports — c'est intéressant que nous commencions aujourd'hui nos consultations avec des gens de ce secteur-là — devra être largement priorisé, puisqu'il représente près de 40 % des émissions de gaz à effet de serre au Québec. Et donc nous avons tout pour être un leader dans le domaine des changements climatiques, mais il faudrait pour cela avoir un minimum de cohérence au niveau des gestes posés par ce gouvernement, notamment réduire la dépendance au pétrole.

Et je souriais un peu quand Mme la ministre nous parlait de 1 million de dollars pour... de partenariat avec l'Algérie, parce qu'actuellement nous achetons la grande... au Québec, la grande majorité du pétrole que nous importons vient de l'Algérie, et c'est quand même 13 milliards de dollars par année que l'on importe.

Donc, le choix des cibles québécoises est fait dans la mouvance de nos voisins. On a beaucoup parlé, bon, des États américains, de nos voisins de l'Ontario, mais il reste quand même un acteur primordial dans le décor, un acteur qui parle au nom du Québec, même s'il ne va du tout dans la même direction que nous: le Canada.

La ministre ira à Copenhague avec son premier ministre pour présenter le fruit de notre consultation. Or, on peut bien se demander ce qui a été fait pour faire changer la position du Canada. Si quelque chose a été fait, en tout cas, ça ne semble pas avoir réussi, parce que le gouvernement de M. Harper n'a pas bougé d'un iota sur cette question, et on parle même maintenant de faire payer le Québec pour nettoyer les dégâts des sables bitumineux en Alberta. Le Québec, qui ne respectera pas... Le Canada ne respecte pas Kyoto, ça va générer une dette qui peut s'élever à plusieurs milliards de dollars, et, encore une fois, qui va casquer? Les Québécois, malgré les efforts qui ont été réalisés dans le passé.

Alors, Mme la Présidente, le premier ministre aura beau garnir son album de photos à travers la planète, le statut de province ne permet pas au Québec d'agir en son propre nom sur la scène internationale. Moi, je faisais partie d'un gouvernement municipal, au moment de Rio, la conférence de Rio, en 1992, et c'était le maire de Montréal qui parlait au nom des villes. Donc, on sait que les villes peuvent être reconnues comme un acteur. Les États fédérés, souhaitons-le, pourront au moins être reconnus comme un acteur. Mais le fait est que c'est le Canada... Et je ne pense pas que M. Harper va siéger... va siéger... va laisser son siège, ne serait-ce que pendant quelques instants, au premier ministre du Québec, lors de Copenhague, parce que M. Prentice l'a suffisamment dit et répété, que le Canada allait parler d'une seule voix.

Nous serons donc heureux d'entendre les représentants des multiples secteurs de la société québécoise. La ministre a parlé surtout des coûts de réduction de gaz à effet de serre. On ose espérer que les gens qui vont venir ici vont nous parler aussi d'opportunités, de création d'emplois, de développement d'une nouvelle économie verte pour le Québec et comment le Québec peut devenir un véritable leader dans ce domaine. Merci.

**La Présidente (Mme L'Écuyer):** Merci, M. le député. Bienvenue à M. Vézina, M. Carrier... Mme Vézina, M. Carrier et M. Bourbonnière. Je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour exposer... pour l'exposé de l'organisme et 50 minutes d'échange à la commission, 25 minutes pour le groupe formant le gouvernement et 25 minutes pour le groupe formant l'opposition officielle. Je vais demander de vous présenter quand vous prendrez la parole, aux fins des transcrits.

## Auditions

### Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

**Mme Vézina (France):** D'abord, merci beaucoup de nous donner l'opportunité, l'Association du transport urbain, de venir se prononcer aujourd'hui par rapport au secteur du transport en commun et les changements climatiques. Nous répondons avec un grand enthousiasme et nous avons également répondu avec rapidité.

Je me présente: France Vézina, directrice générale de l'Association du transport urbain du Québec, ATUQ, communément appelée ATUQ. Ce n'est pas la ville, mais bien l'association. Je suis accompagnée de Normand Carrier, qui est notre président du Comité de gestion, à l'association, et également directeur général du Réseau de transport de la Capitale, de même que M. Michel Bourbonnière, qui est gestionnaire du développement durable pour la STM.

Alors, qui sommes-nous? L'ATUQ, nous représentons les neuf sociétés de transport en commun dans les neuf villes de plus de 100 000 de population, dont Montréal, Laval, Longueuil, Québec, Lévis, Gatineau, Sherbrooke, Trois-Rivières et Saguenay. Bien entendu, nous sommes un organisme de concertation et de représentation publique et politique. Notre mandat est d'assurer la promotion, bien entendu, du transport collectif, la défense des intérêts de nos membres auprès du public, des partenaires de l'industrie également auprès des différentes instances gouvernementales. Nous sommes un forum d'échange d'information, nous avons beaucoup d'études, de recherches que nous poussons de plus en plus dans ce domaine-là, et nous contribuons à... l'amélioration, pardon, continue de la performance des sociétés de transport. Alors, nous desservons plus de 52 % de la société québécoise, près de 4 millions de citoyens qui assurent plus de 90 % des déplacements en transport en commun effectués au Québec. Les membres de l'ATUQ emploient quelque 11 000 personnes et administrent un budget de fonctionnement de près de 1 350 000 000 \$. C'est pour vous donner un ordre de grandeur, ce sont des données de 2007.

Je vais m'efforcer de faire une brève présentation. On va vous proposer le... on va vous faire part de l'état actuel du transport en commun, la vision d'avenir, comment on voit ça, le transport en commun, pour les années jusqu'à 2020, le facteur économique, les solutions concrètes à privilégier et quelques réponses, on espère, qui vont vous éclairer dans vos questionnements par rapport à la consultation.

Alors, merci, Mme la Présidente, Mme la ministre et les membres de l'opposition de... je le répète, de nous donner cette opportunité-là. D'entrée de jeu, je vous dirais que les émissions de gaz à effet de serre émis par l'ensemble des membres de l'ATUQ, c'est 3/10 de 1 %, et on

considère... Dans votre document, d'entrée de jeu, vous émettez que 40 % des gaz à effet de serre sont directement liés au transport. Alors, on veut vous démontrer de façon réaliste l'importance du transport en commun dans la réduction des gaz à effet de serre, et on veut jouer un rôle encore plus grand dans l'atteinte de vos objectifs de réduction. C'est un projet de société qu'on vous propose aujourd'hui pour mettre le transport en commun et le transport collectif au sommet de vos priorités, et également on veut vous proposer des solutions concrètes pour réduire le nombre de voitures sur la route. Nous sommes pour une mobilité durable et une mobilité citoyenne qui devient une partie intégrante de l'aménagement du territoire. Alors, nous essayons de vous proposer... Non seulement nous essayons, nous vous proposons différentes pistes de solution, une démarche réaliste pour faire du transport en commun un choix pratique, écologique et économique.

● (15 h 10) ●

Alors, dans notre plan d'affaires, en 2007, on a dévoilé que les... dans les priorités d'action, pardon, le positionnement du transport en commun est une valeur indissociable du développement durable. C'est une de nos priorités dans notre plan d'affaires 2007-2011.

Alors, le transport en commun permet de réduire considérablement la consommation de ressources non renouvelables telles que l'essence et contribue directement à diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Chaque jour, les sociétés de transport permettent une économie de près de 800 000 litres d'essence. À eux seuls, les systèmes de transport en commun des cinq grandes régions urbaines du Québec permettent d'éviter l'émission de près de 2 000 tonnes de CO<sub>2</sub> chaque jour.

En plus d'avoir un apport crucial en environnement, le transport en commun joue un rôle social important. Il est accessible aux ménages qui ne possèdent pas de voiture, aux personnes sans permis de conduire, les aînés, les jeunes, et j'en passe. C'est également un atout pour la santé. Il est prouvé, juste dans la région de Montréal, par exemple, que ceux qui sont utilisateurs du transport en commun font en moyenne 2 500 pas par jour, ce qui correspond au quart du volume d'activité recommandé quotidiennement. Plus est, l'accès facile: le transport en commun dans les régions urbaines, on constate que 90 % des résidents ont accès au transport en commun à moins de 500 mètres de leur résidence. C'est également un service abordable, une situation... une solution économique pour les ménages. C'est environ... Comme on le sait, avec toutes les statistiques qu'on voit circuler, c'est neuf fois moins cher que se déplacer en automobile.

Alors, le principe de mobilité durable, c'est au coeur de nos actions, des actions et des stratégies déployées par notre association. Comme vous le savez, le concept de la mobilité durable repose sur des objectifs de prospérité économique, de qualité de vie, de protection de l'environnement. Cette approche vise l'optimisation et l'usage de tous les modes de transport isolément ou en combinaison, comme vous savez, train, métro, bus, voiture, vélo, marche à pied.

Maintenant, il faut avoir des attentes réalistes. Si le transport en commun est une solution intéressante et applicable à court et à long terme, il ne peut toutefois constituer la solution unique pour atteindre les objectifs fixés par le gouvernement. Rappelons que les transports en commun ont un grand rôle à jouer dans la réduction des gaz à effet de serre dans la mesure où ceux-ci contribuent

à diminuer le nombre de véhicules sur la route. Non seulement il faut améliorer l'offre de service du transport en commun, mais il faut décourager l'utilisation de la voiture en solo. Le défi est de parvenir à convaincre l'utilisateur de délaisser son véhicule au profit du transport en commun. Pour ce, il faut améliorer l'offre, il faut avoir des mesures incitatives et complémentaires.

L'offre de service... Améliorer l'offre de service du transport en commun, c'est l'objectif prioritaire dans la mesure où ça permet l'achalandage. Il faut rendre le transport en commun attractif, et il faut que ça devienne une solution pour le citoyen, non seulement pour lui faciliter la vie, mais améliorer sa qualité de vie. Vous savez, on peut... on prévoit l'ajout d'autobus, de rames de métro, il va y en avoir toujours, mais il faut également prévoir des mesures incitatives et d'offre de service complémentaires. Il faut faire du transport en commun une option plus intéressante, plus simple et plus économique, et on considère que des investissements financiers doivent être consentis. Il faut rendre l'offre plus séduisante que ce qu'elle est présentement.

Les sociétés de transport doivent pouvoir compter sur des partenariats avec les gouvernements et les différents organismes concernés afin de créer un contexte favorable à l'utilisation du transport en commun: attractivité, simplification de l'utilisation, horaires flexibles, outils avancés de planification, etc. Il importe également de souligner l'importance des investissements en publicité de l'industrie automobile par rapport à ceux que peuvent se permettre de faire les protagonistes du transport en commun. En 2008, l'industrie de l'automobile a investi près de 240 millions en publicité, alors que seulement quelques millions, 4 millions environ pour l'ensemble des membres de l'ATUQ, étaient dépensés pour la promotion du transport. Je pense qu'on peut déduire de soi-même. Les Québécois sont exposés à des publicités les encourageant à faire l'acquisition de véhicules puis opter pour ce mode de transport là. Alors, il faut pouvoir compter, encore une fois, sur l'appui des gouvernements pour maximiser la promotion et faire une option de déplacement intéressante pour le citoyen. Me permettez-vous une petite gorgée d'eau?

**Le Président (M. Ouellette):** En vous rappelant qu'il vous reste 1 min 30 s.

**Mme Vézina (France):** Vous n'êtes pas sérieux!

**Le Président (M. Ouellette):** Oui.

**Mme Vézina (France):** Oh là! J'étais très enthousiaste. Alors, le transport en commun, pour nous, c'est un élément structurant de l'aménagement du territoire. Il faut absolument intégrer l'aménagement du territoire, l'urbanisme. Les infrastructures routières, c'est déterminant pour améliorer l'offre. Il faut intégrer le transport en commun dans l'amélioration des infrastructures et dans l'intégration ne serait-ce... des infrastructures nouvelles ou encore des projets de construction pour des nouvelles routes. Ça prend des voies réservées, etc.

Alors, on recommande que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme soit modifiée afin que les plans de développement des sociétés de transport en commun fassent partie intégrante des schémas d'aménagement. Ça ne demande pas d'investissement financier nécessairement,

mais ça demande des investissements de la part du gouvernement pour faire changer la loi.

Une économie pour le Québec. Je me dépêche. Les neuf transports en commun ont injecté plus de 1,7 milliard de dollars en dépenses d'exploitation et d'immobilisation, c'est... Elles soutiennent 17 000 emplois et génèrent une valeur ajoutée de 1,3 milliard de dollars. Elles génèrent également des recettes fiscales totales de 287 millions pour le gouvernement du Québec et 108 millions de dollars pour le gouvernement du fédéral. Je vous laisserai lire le reste par rapport à l'automobile. C'est deux fois moins, les investissements qui se font en automobile. Les retombées, à tous les niveaux, c'est deux fois moins.

**Le Président (M. Ouellette):** ...conclusion, Mme Vézina. Et sûrement que les parlementaires auront l'opportunité de vous faire compléter les bouts de présentation que vous...

**Mme Vézina (France):** Me permettez-vous une autre recommandation avant la conclusion?

**Le Président (M. Ouellette):** C'est parce que...

**Mme Vézina (France):** Ce n'est pas possible? O.K.

**Le Président (M. Ouellette):** ...je veux donner l'opportunité aux parlementaires. Ils vont...

**Mme Vézina (France):** Parfait.

**Le Président (M. Ouellette):** Je suis sûr que les parlementaires vont vous les demander.

**Mme Vézina (France):** D'accord. Alors, vous aurez compris qu'on demande plus d'investissements par rapport... d'investissements financiers par rapport au transport en commun. Depuis que les gouvernements l'ont adoptée, la redevance provenant de la taxe sur l'essence a fait ses preuves, a démontré qu'elle constituait un mode efficace de financement de transport en commun. C'est une formule qui devrait être privilégiée, et on espère que les gouvernements verront à augmenter cette redevance-là au cours des prochaines années.

Nous avons parlé de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme...

**Le Président (M. Ouellette):** Merci, Mme Vézina. Je le sais, que je suis cruel de vous couper la parole, mais le parti ministériel, à commencer par la ministre, va sûrement vous poser des questions. Je ne veux pas jouer au préfet de discipline non plus. Quand la ministre vous aura posé une question, je vais donner la parole à... soit à vous, à M. Carrier ou à M. Bourbonnière, selon la réponse qui est attendue, tout simplement pour des fins d'enregistrement. Ça fait que... Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Merci beaucoup, M. le Président. Et, vraiment, bienvenue, votre présence est extrêmement importante. Je pense que déjà, dans les remarques préliminaires du député de L'Assomption ou les miennes, c'est indéniable qu'au Québec nous sommes dans une situation tout à fait particulière, quand on parle de lutte aux changements climatiques. Il n'y a pas beaucoup d'autres

États comme nous, en Amérique du Nord, où les actions à prendre, les efforts à faire portent vraiment, notamment, et prioritairement dans le secteur du transport. En fait, il faut réaliser ensemble que, dans à peu près tous les Parlements limitrophes à nous, dans le Nord-Est de l'Amérique du Nord, s'il se tient de pareilles consultations, les gens sont en train de parler de: Comment est-ce que je peux fermer une centrale de production d'énergie au charbon? Puis quels devraient être mes autres choix? Est-ce que je dois aller vers le nucléaire ou pas? Ça ressemble à ça, les débats autour de nous, dans les autres États qui nous entourent, alors que, nous, nous devons vous écouter très, très attentivement.

Il faut donc rappeler qu'environ 40 % de nos émissions de gaz à effet de serre relèvent du domaine des transports, à peu près, là. Je sais que c'est plus précis que ça, mais ça se divise à peu près moitié-moitié, transport de personnes et transport de marchandises. Et vous avez mentionné, dans vos dernières remarques, le fait que la redevance sur les hydrocarbures, qui alimente donc le Fonds vert... vous avez donc mentionné à juste titre qu'environ les deux tiers du 200 millions de dollars par année vont vers le transport, et notamment en grande partie vers le transport en commun. Ça s'additionne à d'autres efforts faits par le ministère des Transports pour augmenter les budgets des sociétés de transport.

● (15 h 20) ●

Vous avez sûrement vu, dans notre... dans notre document, donc, qu'on reconnaît cet état de fait, que l'on dit, j'imagine, à... j'imagine, à votre satisfaction, mais je ne veux pas vous mettre des mots dans la bouche, là, mais que les scénarios prévoient une augmentation de la redevance et que les scénarios prévoient le fait que, dans les... quand on essaie de modéliser à quoi ça va ressembler puis quelles sont les mesures à mettre en place, il y a cette notion extrêmement importante, ces prises en compte qu'on doit prévoir la poursuite de la modernisation et des investissements dans le domaine des infrastructures de transport en commun. Donc, vous avez raison, c'est exactement là vers où il faut aller pour 2020.

Maintenant, peut-être comme première question et comme base de discussion, vous-même, dans votre document, là, vous dites donc: La... ce que vous appelez la crise financière, la crise de financement du transport en commun, vous dites: Elle est à tout le moins réglée. Vous parlez de la contribution fédérale et de la contribution du gouvernement du Québec.

Moi, j'aimerais savoir: À partir des sommes supplémentaires, qui soutenaient, dans un contexte de crise de financement du transport en commun, qui soutenaient le financement de vos sociétés, êtes-vous capables, à travers ça, de nous donner des exemples de gestes que vous auriez déjà posés, qui seraient votre contribution en termes de diminution de GES? En soi, le fait que quelqu'un abandonne sa voiture pour choisir le transport en commun, c'est un gain net, mais je pense que les gens se posent la question: Est-ce que, dans les infrastructures de transport en commun à prévoir, quand j'imagine un Québec 2020, est-ce que... comment on doit imaginer ces infrastructures de transport en commun? Puis est-ce que déjà des gestes sont posés par rapport aux modes de transport qui sont... qui devraient être choisis sur le territoire québécois? Peut-être, vous devinez ma sous-question, là, c'est toute la question de l'électrification des modes de transport en

commun. Est-ce que vous avez des travaux là-dessus? Est-ce que vous pouvez nous en parler un peu plus?

**Mme Vézina (France):** Oui. Je vais laisser Normand répondre globalement à cette question-là, mais, oui, il y a des essais partout, dans toutes les sociétés de transport, notamment toutes les composantes d'un autobus, les autobus hybrides, les autobus électriques, l'écoconduite, etc. Il y a vraiment... À tous les niveaux, c'est sur la table, présentement. Peut-être, Normand pourrait compléter.

**Mme Beauchamp:** J'ai beaucoup de questions pour vous. On peut y aller rapidement, mais, je pense, c'est important de vous entendre. Pour mieux imaginer 2020, c'est important de vous entendre sur qu'est-ce qui se fait en ce moment.

**M. Carrier (Normand):** D'accord.

**Le Président (M. Ouellette):** M. Carrier, je vais vous demander, pour la première fois, de vous identifier juste pour les besoins de l'audio, et après...

**M. Carrier (Normand):** Oui. Normand Carrier, je suis directeur général du Réseau de transport de la Capitale et président du Comité de gestion de l'ATUQ.

D'abord, premièrement, Mme la ministre, je voudrais mentionner, pour reprendre une petite partie du rapport, là, qui a... dont on n'a pas eu le temps de parler, que les investissements qui ont été faits dans la politique transport collectif, depuis 2006, ont donné des résultats significatifs. Puis je me réfère à la page 11 et 12 du rapport, où on voit une augmentation très importante de l'achalandage depuis que le gouvernement du Québec... Et il y a eu aussi le gouvernement fédéral qui a mis un peu de sous et évidemment les municipalités qui ont suivi. On constate une augmentation très, très, très significative de l'achalandage. Je prends seulement l'achalandage ici, là, de la région de Québec, puis on voit l'augmentation. Ici, on a 2006, puis on voit l'augmentation ici... Là, il ne faut pas... C'est 2008, là, le 400e, là, c'est peut-être exceptionnel. Mais tout ça pour dire que, quand on investit dans le transport en commun, généralement la clientèle suit. Quand on augmente l'offre, on constate que la clientèle suit. Donc, c'est un premier élément.

Deuxièmement, quand on investit dans le transport en commun, ce qu'on... ce que l'on constate, si le gouvernement investit... À cause de la tarte, là, de financement du transport en commun, on sait que les gouvernements supérieurs, c'est autour de 15 % à 20 %; les municipalités, c'est autour de 45 %; les citoyens, c'est autour de 35 % plus la taxe sur l'immatriculation, etc. Donc, quand le gouvernement met un incitatif, les municipalités investissent, elles aussi, et les citoyens évidemment qui paient leurs parts de... leurs laissez-passer. Alors, tout ça pour dire que c'est un investissement, c'est un partenariat entre les trois niveaux de gouvernement et les citoyens, puis ça fonctionne. Ce qu'on a... ce que ça a démontré au cours des quatre dernières années, c'est que ça fonctionne.

Actuellement, on a eu une augmentation de l'achalandage, mais le défi, c'est de faire davantage transférer les gens de l'automobile au transport en commun. Ce n'est pas un défi qui est facile, c'est un défi qui est difficile parce qu'on est confortables dans notre auto, puis on aime

notre auto, puis les Nord-Américains aiment leurs autos. Pour faire ça, il faut non seulement convaincre les citoyens, mais il faut les séduire. Mme Vézina l'a dit, il faut les séduire, il faut améliorer notre qualité de transport en commun. Améliorer notre qualité de transport en commun, qu'est-ce que ça veut dire? Ça veut dire davantage ponctuel, davantage sécuritaire, améliorer l'accueil, garder le coût le plus bas possible, démontrer qu'on a un gain de temps.

Je vous donne un exemple. Pour ceux qui connaissent la région de Québec, actuellement, sur le boulevard... sur le boulevard Robert-Bourassa, sur le boulevard Laurentien, il y a évidemment de la congestion. Nos autobus sont pris dans la congestion. Alors, il faut réussir à avoir des voies réservées pour que les automobilistes voient que les autobus passent plus facilement puis qu'on a un gain de temps. Il faut que ceux qui prennent le transport en commun y voient des avantages. Il faut... Seule... Seulement la protection de l'environnement, les arguments environnementaux, on va en convaincre quelques-uns, mais on ne convaincra pas l'ensemble de la population. Les stationnements incitatifs, la qualité des lieux d'attente. Il faut avoir de meilleurs lieux d'attente. À Québec, on a à peu près 1 000 abribus, mais en période d'hiver, à moins 20°, c'est encore difficile. Alors, on a une couple de...

**Une voix: ...**

**M. Carrier (Normand):** On a une couple d'abribus temporés. On commence à investir dans les abribus temporés, donc on améliore les lieux d'attente. Le confort des véhicules. Vous allez voir, on va lancer, dans une couple de semaines, là, les véhicules articulés qui vont avoir davantage de confort, on va avoir davantage de personnes assises. Une meilleure information à la clientèle. Donc, il faut augmenter la qualité de services pour aller chercher et convaincre les automobilistes d'essayer le transport en commun et de l'utiliser plus fréquemment.

Concernant les moyens, vous avez vu, Mme Vézina a dit tout à l'heure que le transport en commun, dans... pour l'émission des gaz à effet de serre, nous représentons 3/10 de 1 % de l'ensemble des émissions au Québec. Alors, déjà là, on n'est pas... on n'est pas celui qui pollue le plus, parce que souvent on remplace... un autobus remplace une cinquantaine d'autos, alors... mais en même temps on veut améliorer notre performance à cet égard-là. Vous avez vu qu'il y a des tests à Montréal, actuellement, il y a des tests dans l'Outaouais pour les autobus hybrides. Il semble que les résultats soient extrêmement intéressants. Vous connaissez l'expérience des autobus électriques ici, à Québec. Alors, on étudie à Laval, actuellement, les... c'est les trolleybus qu'on est en train d'étudier. Donc, on est en train d'étudier et d'expérimenter d'autres choses, on veut s'améliorer, mais déjà un autobus, même s'il est au diesel, émet pas mal moins de gaz à effet de serre que 50 autos.

**Mme Vézina (France):** Puis je pourrais ajouter que juste ajouter un autobus hybride, c'est un investissement de 200 à 250 millions de plus par autobus. Donc, ça prend des investissements...

**Une voix: Mille.**

**Mme Vézina (France):** Mille, excusez, mille.

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

**Mme Vézina (France):** Mille, 200 000 \$ à 250 000 \$. Donc, si vous multipliez par une flotte ou une partie de la flotte, alors c'est... ne serait-ce que ça, en plus des aribus, etc., là, c'est... Tout ce qui est côté planification et exploitation aussi pour rendre, on disait, le transport en commun attractif, être en temps réel, de montrer aux usagers que l'autobus arrive dans une minute, donc tout ça, ça prend des investissements, ça prend de l'argent. Peut-être que ça aurait été accéléré s'il y avait eu plus... pour répondre à votre question, s'il y avait eu plus encore d'argent de mis de la part des gouvernements.

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

● (15 h 30) ●

**Mme Beauchamp:** Oui, et à juste titre. On comprend très bien votre message. Vous dites... Parce que, là, ici, on est en train de parler de changement de comportement, tous les... tous les facteurs qui doivent être mis en place, là, je dirais, tous les gestes qui doivent être posés pour entraîner un changement de comportement, et vous énumérez un paquet de conditions, je dirais, là, que j'endorsse tout à fait, que je dirais qui sont dans un contexte très actuel, là, je dirais, sont très liées à ce qu'on vit depuis 2006 et l'horizon très actuel.

Maintenant, quand on regarde les... quand on essaie d'imaginer le modèle de société qui nous amène à des diminutions ambitieuses de gaz à effet de serre sur le territoire... Vous avez sûrement vu, dans notre document, que plusieurs économistes, plusieurs experts, plusieurs environnementalistes vont dire qu'on peut parler de facteurs d'attraction vers le transport en commun, mais plusieurs vont dire que la solution, je vais dire ça comme ça, est qu'il y ait un impact puis un reflet sur le prix de l'essence si j'utilise ma voiture solo. Il y a des tableaux qui, ici, montrent, là, quel serait l'impact pour des ménages sur le prix de l'essence.

Je me demandais si vous vouliez commenter cela, et quel est, si vous... peut-être avez-vous, je ne sais pas, là, mais fait des études qui montrent quel est le... À partir de quand est-ce qu'une hausse du prix de l'essence entraîne... que vous sentez que ça entraîne un changement de comportement? Et, vous, quelle est votre position par rapport à cela? Parce que, quand on parle ici de redevances, quand on parle d'un système de plafonnement et d'échange de crédits carbone, ça a un certain impact. Je pense que plusieurs le souhaitent, que ça ait un impact sur le prix de l'essence. Mais je veux vous entendre sur entre... pas entre, mais en plus de ce que vous décrivez comme les mesures d'incitation, là, puis d'encouragement à l'utilisation du transport en commun, si vous pouvez nous en dire plus de votre expérience sur quel est l'impact d'un prix de l'essence supérieur sur les ménages québécois dans leur choix d'utilisation du transport en commun.

**Le Président (M. Ouellette):** M. Carrier.

**M. Carrier (Normand):** Vous voulez qu'on vous parle un peu des mesures de découragement de l'utilisation de l'automobile. Vous savez, c'est extrêmement difficile d'identifier de façon claire, nette et précise qu'est-ce qui fait qu'un individu, à un moment donné, va transférer de l'automobile à l'auto, mais il y a des facteurs. Je vous donnerai l'exemple: Toutes les sociétés de transport au

Québec, puis si on regarde les chiffres que vous voyez là, à la page 13, au cours de l'année 2008, on sait combien l'essence a augmenté de façon importante, on a vu des hausses, là, dans la région de Québec jusqu'à 7 % dans une année. Ce n'est pas le seul facteur, mais c'est un facteur déterminant. Puis là on a vu une certaine baisse, au cours de l'année 2009, de l'essence, on a senti que les gens... il y a plusieurs personnes qui sont retournées vers l'automobile parce qu'on a vu, dans la hausse qu'il y a au Québec depuis un certain nombre d'années, une certaine stagnation en 2009. Et là on peut prédire que ça va recommencer à un moment donné. Donc, le coût de l'essence est un élément déterminant.

Les politiques de stationnement sont un élément déterminant. Si les villes continuent d'avoir des règlements qui les obligent à mettre tant de stationnements pour tant de places de bureau, ça n'aide pas. En Suisse, c'est le contraire. En Suisse, on dit: Il y a un maximum de tant de stationnements quand vous faites un bureau. Alors, ici, les villes commencent à s'adapter. Donc, la politique de stationnement est extrêmement importante, extrêmement importante.

Les autres... Actuellement, il y a un phénomène qui se produit, qui est tout à fait nouveau, c'est qu'avant ça ce n'était pas in de prendre le transport en commun, hein, ce n'était pas très bien perçu: c'était perçu un peu comme un moyen de transport pour les gens qui n'ont pas les moyens de se payer une automobile. Ça, c'est en train de changer. La culture est en train de changer. Comme on a vu à un moment donné que conduire en état d'ébriété, ce n'est plus acceptable socialement, ne pas mettre sa ceinture de sécurité, ce n'est plus acceptable socialement. C'est rendu que prendre le transport en commun, c'est in, c'est acceptable puis c'est même bien vu. Alors là, on s'aperçoit qu'il y a une tendance qui est en train de changer. Mais il y a aussi des politiques de découragement qui sont importantes parce qu'il faut que ce soit cohérent. Il faut que les politiques soient cohérentes.

**Mme Vézina (France):** Alors, également, oui, au niveau des autos hybrides, vous encouragez l'achat d'autos hybrides avec des avantages fiscaux. On aimerait ça voir le même phénomène pour les usagers dans le transport en commun au Québec. Pourquoi on n'a pas de mesures incitatives fiscales au provincial pour récompenser l'utilisateur du transport en commun, sur ces types de transport? Ça pourrait être une façon de faire également.

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

**Mme Beauchamp:** Ma question était un peu un élément par rapport à ça. C'est... Il faut se projeter en disant: Si toutes les mesures entraînent une hausse, comme la plupart des économistes le disent, si on veut atteindre des objectifs de réduction des gaz à effet de serre, une hausse importante du prix de l'essence, quel est l'impact? C'est pour ça que je voulais vous entendre sur ça. Parce qu'on peut parler d'incitatifs, mais il y a ça qui est peut-être — je voulais vous entendre — des mesures marquant, là, qui entraînent des changements de comportement. Et c'est pour ça d'ailleurs que je voulais vous entendre un petit peu là-dessus.

Je vais laisser du temps à mon collègue, mais, moi, j'ai juste une dernière question, puis je sais que vous vous le... sûrement, vous le savez, vous vous le faites dire,

on est devant un scénario qui existe déjà sur la base de la redevance, qui existe déjà, c'est qu'on sait que les scénarios de toute cible ambitieuse pour le Québec entraîne des scénarios, ça veut dire des investissements majeurs, massifs dans les infrastructures de transport en commun, et on le fait. Comme je disais, les deux tiers du Fonds vert, par exemple, s'en vont en transport en commun. Vous le savez comme moi que ça entraîne des réactions dans certaines régions du Québec où il y a un citoyen qui se sent, je dirais, délaissé ou, je dirais, incompris mais qui va dire: Bien, tous ces mécanismes-là, on dirait que ce n'est jamais pour moi parce que j'habite en milieu rural ou en milieu plus éloigné des centres urbains que vous desservez.

Je veux faire l'exercice parce que c'est ça qu'on est appelés à faire. Projétons-nous en 2020. Parce qu'en ce moment on a beaucoup une image du transport en commun, hein, zones... zones urbaines fortement peuplées. Vous, en 2020, vous voyez ça comment? Puis est-ce qu'on est toujours là parce que c'est là où c'est le plus intéressant puis on fait les meilleurs gains parce qu'il y a plus de monde ou encore vous voyez ça autrement, le déploiement du transport en commun? Puis à quoi ça ressemble, à quoi ça va ressembler en 2020 quand je vais parler d'infrastructures de transport en commun, si je veux être capable de dire que ça concerne tout le monde au Québec?

**Le Président (M. Ouellette):** Mme Vézina.

**Mme Vézina (France):** Oui. Je vais laisser Normand répondre, mais je veux juste ajouter: D'abord, pour le milieu urbain, ce ne sont pas des gains, parce que le transport en commun, bien qu'il ait un rôle commercial, a un grand rôle social à jouer aussi, là, pour l'accessibilité à tous, et je pense que, plus qu'on va investir dans les réseaux urbains, plus il va y avoir un rayonnement par rapport aux banlieues, aux régions, etc. Je pense que ça va être justement une vision d'ensemble que le gouvernement du Québec va devoir se doter.

**Le Président (M. Ouellette):** M. Carrier, en complément de réponse.

**M. Carrier (Normand):** Évidemment — vous l'avez dit — évidemment, c'est plus facile de planifier et d'organiser le transport en commun en milieu urbain qu'en milieu rural ou autour des villes. Nous, on représente l'ATUQ: c'est les neuf sociétés de transport au Québec en milieu urbain. Mais ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas des possibilités d'amélioration de liens avec le périphérique. D'abord, il faudrait essayer de diminuer l'étalement urbain. Ça, là-dessus tout le monde est conscient de ça, là, que plus on favorise l'étalement urbain, plus on favorise l'utilisation de l'automobile. C'est démontré partout, ça, il n'y a même plus de preuve à faire.

Pour améliorer le transport en commun avec la périphérie, bon, actuellement, il y a quelques politiques pour favoriser le transport en commun dans des régions plus éloignées que les villes. C'est prévu dans la politique de transport collectif, mais il y aurait moyen de faire davantage des liens puis de favoriser le transport en commun. Qu'on parle des gens de Sainte-Anne, parlons de la région de Québec, là, les gens de Beauré, par exemple, qui s'en viennent ici, à Québec. Il y aurait moyen d'imaginer un transport en commun qui se rend jusqu'à la périphérie de

Québec, là où on a des métros qui pourraient les prendre ici et les amener. Il y aurait moyen d'imaginer des stationnements incitatifs dans le coin de l'île d'Orléans, là, pour... Il y aurait moyen d'améliorer ça aussi puis de favoriser...

**Mme Beauchamp:** Je veux vraiment garder du temps pour le député de Vanier, puis vous avez déjà donné de bonnes indications sur votre vision.

**Le Président (M. Ouellette):** M. le député de Vanier en 2 min 30 s.

**M. Huot:** En 2 min 30 s. Non, on écouterait M. Carrier pendant des heures comme ça. Je vous salue. Très heureux de vous recevoir ici, très intéressant de vous écouter. J'aurais peut-être un petit commentaire avant de poser une question.

Vous en avez parlé, de la question de l'auto solo. Moi, je trouve que c'est vraiment... Moi, je trouve qu'il faut vraiment insister sur cette question-là parce qu'après vous dites: Il faut lutter contre l'auto solo, mais il faut convaincre l'utilisateur de délaissé sa voiture. Bon, vous avez parlé du confort. Mais, moi, je trouve qu'il faut faire attention dans ça.

La petite famille qui part, le couple qui part, le couple qui part avec les deux enfants, qui vont conduire les enfants à la garderie, à quatre, ce n'est pas nécessairement eux autres qu'il faut viser pour le transport en commun, c'est plus de dire que la famille qui a une deuxième... que les couples qui ont deux voitures sur la route à tous les jours, c'est ceux-là qu'il faut viser. C'est d'éviter la deuxième voiture par famille sur la route. Si tout le monde a juste une voiture par famille, je pense qu'on fait déjà un bon bout de chemin. Ce n'est pas que tout le monde, tout le monde abandonne la voiture. Ça, je pense qu'on s'entend là-dessus. Donc, c'est vraiment de lutter contre l'auto solo et que tout le monde ait deux voitures, toutes les familles aient deux voitures sur la route tous les matins, tous les soirs.

Moi, ce que je voulais, je voulais voir avec vous, avec les chiffres que vous donnez: un autobus supplémentaire, on parle de 50 voitures de moins, tant de gaz à effet de serre de moins. Êtes-vous en mesure de dire, avec vos enquêtes origine-destination que vous avez... Vous avez des objectifs à court, moyen terme de port modal du transport en commun que vous visez. Là on parle... notre horizon est 2020, bon. Mais Québec, je pense que c'est autour de 10 %, Montréal un peu plus de 20 % de transport en commun. Avec les objectifs que vous visez, est-ce que vous êtes en mesure d'identifier le pourcentage de réduction de gaz à effet de serre? Là, dans le 40 % du transport, on dit que la moitié qui est du transport... qui est visé, c'est le transport de personnes qui est responsable de la moitié du... des gaz à effet de serre dans ça. Avec les objectifs réalistes, si vous vous fixez des objectifs réalistes que vous avez, là, de combien, par le transport en commun et le transport des personnes, on peut réduire les gaz à effet de serre au Québec? Êtes-vous capable d'arriver avec un chiffre assez réaliste?

● (15 h 40) ●

**Le Président (M. Ouellette):** Vous avez 20 secondes pour produire un chiffre. Veuillez vous identifier, s'il vous plaît, M. Bourbonnière?

**M. Bourbonnière (Michel):** Alors, oui, c'est Michel Bourbonnière, de la Société de transport de Montréal.

20 secondes pour vous donner un chiffre, ce n'est pas évident, mais effectivement l'augmentation du transport collectif ou du transport en commun permet de... À chaque fois qu'on installe quelqu'un dans l'autobus plutôt que dans une auto, on peut calculer son déplacement puis la quantité de gaz à effet de serre que ça va donner. Je ne veux pas, excusez-moi l'expression, je ne veux pas «scooper» mon patron qui va vous parler dans une heure, mais ça peut équivaloir à plusieurs...

**Le Président (M. Ouellette):** Je vais vous couper votre 20 secondes d'abord.

**M. Bourbonnière (Michel):** C'est ça. Ça peut équivaloir à plusieurs centaines de milliers de tonnes, facilement.

**Le Président (M. Ouellette):** Merci. Maintenant on va du côté de l'opposition officielle avec le porte-parole, M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Merci, M. le Président. Bien, peut-être que je vous laisserais terminer votre intervention, là, pour commencer. Mais, effectivement, gardez-nous quand même un petit peu de croustillant pour M. Labrecque.

**Le Président (M. Ouellette):** On va dire à votre patron que c'est M. le député de L'Assomption qui vous a forcé à le «scooper».

**M. Bourbonnière (Michel):** Il va le voir sur la bande vidéo, de toute façon. Donc, je disais, ça peut équivaloir — puis, moi, j'ai fait les calculs pour la région de Montréal — à plusieurs centaines de milliers de tonnes de gaz à effet de serre. C'est impressionnant puis c'est des chiffres que... c'est parce que j'essaie de me les remettre en tête par rapport aux chiffres globaux, là. Au Québec, les émissions dues au transport sont à 39 millions de tonnes à peu près. Mettez à peu près 1 million de tonnes là-dessus qu'on peut réduire sur un horizon de 2020, donc 39 millions, si vous prenez la moitié de ce 39 millions là puis que vous dites que, ça, c'est les émissions dues au déplacement de personnes, on est à 20 millions. Donc, je peux aller chercher peut-être 1/20, 5 % à 6 % facilement, juste par un transfert modal selon un scénario «business as usual», cours normal des affaires.

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

**M. McKay:** Oui, je n'ai pas très bien compris ce que vous disiez en termes de transfert modal, cours normal des affaires...

**M. Bourbonnière (Michel):** Ce qu'on peut prévoir de l'évolution de l'offre de service qu'on peut fournir, par exemple, sur la région de Montréal ou à Québec ou dans les différents territoires d'ici 2020. Le cours normal des affaires, ça veut dire que, selon ce qu'on est capable de prévoir aujourd'hui avec les moyens qu'on a et qu'on est capable d'aller chercher sur cette...

**Le Président (M. Ouellette):** ...de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Bien, je vous remercie pour la présentation, le mémoire, même si, lorsque vous rappelez l'historique du financement du transport en commun, vous m'avez rappelé des moments difficiles parce que j'étais conseiller municipal à Montréal en 1992, au moment où... au moment de la réforme Ryan qui avait coupé, là, la contribution du gouvernement du Québec au transport en commun, et effectivement, c'étaient des années où on avait réussi à reprendre du souffle un petit peu, reprendre la part modale sur l'automobile, et suite à cet événement-là, ça a été... ça a fait perdre un peu notre erre d'aller, et heureusement ça a repris un petit peu dernièrement.

Je voudrais savoir — parce qu'on a, à la page 12 de votre mémoire, les augmentations d'achalandage de transport en commun, peut-être parce que je ne vois pas, là — c'est de quelle année à quelle année. Et est-ce que vous pourriez nous, peut-être juste rapidement, nous dire en gros, qu'est-ce que ça représente en termes de transfert de parts modales? Je pense que Québec, avec cette augmentation-là, a probablement commencé à reprendre du... donc, le transport en commun a recommencé à reprendre un peu du poil de la bête sur l'automobile, mais à Montréal c'est peut-être plus kif-kif, là. Est-ce que ça regarde quand même vers... ça va vers une augmentation dans les conditions actuelles?

**Le Président (M. Ouellette):** Mme Vézina.

**Mme Vézina (France):** Ça, c'est le tableau de 2006 à 2008, d'abord, pour vous spécifier. Comme disait M. Carrier, il y a une stagnation quand même en 2009, étant donné l'aspect de la crise économique. Les gens sortent moins, donc utilisent moins, peu importe le type de transport, mais utilisent moins, par le fait même, le transport en commun, et il y a aussi eu le coût de l'essence. Comme on disait, on ne verra plus ça, là, ce coût-là, il va réaugmenter et on va probablement avoir encore l'effet des années 2006 à 2008. Je ne sais pas si, Normand, tu veux compléter là-dessus.

**Le Président (M. Ouellette):** M. Carrier.

**M. Carrier (Normand):** Juste un élément sur la part modale. Jusqu'à 2006, la part modale... dans le fond, la part modale, c'est... l'ensemble des déplacements au cours des dernières années a augmenté de façon considérable. Les gens sont davantage mobiles. Alors, il y a plus de déplacements, puis la part du transport en commun, au cours des 15 dernières années, là, la part modale du transport en commun était en train d'en perdre, en perdait à chaque année. Depuis 2006, on commence à reprendre lentement un peu de la part modale par rapport à... par rapport à l'automobile, les transports actifs commencent à reprendre la part modale. Donc, il est en train de se produire un phénomène qui change, là, le phénomène qui était remarqué, puis pas uniquement à Québec, là, qui était remarqué ailleurs aussi, c'était une diminution de la part modale du transport en commun, c'est en train de commencer à se modifier assez lentement, mais ça se modifie. Pour la première fois, dans les statistiques de 2007-2008, on a vu que la part modale était en train d'augmenter, notamment dans la région de Québec et ailleurs aussi.

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

**M. McKay:** Et là on serait rendus à ce moment-ci donc à la part modale équivalente de quelle année? Parce que, comme on a reculé, j'imagine qu'on doit être rendus comme quelque part dans les années quatre-vingt-dix.

**Le Président (M. Ouellette):** M. Carrier.

**M. Carrier (Normand):** Bien, je vous donne... je vous donne... En 2000, ça, c'est le plan, le plan de développement de service 2005-2014 pour le RTC, là. On était... on était, en 2005, on était, en 2005, à 9 % de part modale. La situation... Puis on vise une augmentation jusqu'à 2014 pour se rendre à 13 %. Actuellement, on est rendus à 11,5 %. Donc, on voit qu'il y a vraiment une tendance, on voit le tableau, là, puis il y a vraiment une tendance à reprendre de la part modale. Mais, pour faire ça, il faut vraiment continuer à investir pour, puis je le disais tout à l'heure, là, pas uniquement essayer de convaincre, il faut séduire la clientèle. On est rendus là, là: il faut qu'ils y trouvent un avantage, que ce soit en termes de temps, que ce soit en termes de confort, que ce soit... il faut qu'ils y trouvent un avantage, puis c'est parce que c'est dans ce temps-là qu'ils transfèrent.

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

**M. McKay:** Non.

**Le Président (M. Ouellette):** Vous aviez un complément, Mme Vézina.

**Mme Vézina (France):** Oui, j'aurais ajouté qu'on est passés d'une phase de survie à une phase de développement. Et maintenant il faut passer à une phase de développement soutenu, et ça nous prend des engagements financiers: pas seulement les augmenter, mais avoir des engagements garantis. Présentement, nos fonds sont dédiés de telle année à telle année, on n'a aucune garantie pour les années à venir.

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

**M. McKay:** Oui, merci. Bien, au moins il y a le, je crois, 130 millions qui vient du Fonds vert qui est garanti, si je comprends bien, jusqu'en 2012, par contre il n'augmente pas en allant vers 2012. Donc, c'est un peu comme... dans les conditions actuelles, quand quelque chose n'augmente pas, c'est un petit peu comme si ça diminuait, là.

Je voudrais savoir... En fait, on a vu dans la modélisation qui est présentée, là, qui est à la base de la modélisation économique, un des critères, c'est le coût du baril de pétrole à 60 \$ US en dollars actuels, là. Mais pour 2020, est-ce que c'est votre... ce que vous planifiez comme prix de vos carburants que vous allez acheter en 2020, ou même l'année prochaine?

**Le Président (M. Ouellette):** Mme Vézina.

**Mme Vézina (France):** Même notre spécialiste en développement durable a de la difficulté à répondre là-dessus, là.

● (15 h 50) ●

**Le Président (M. Ouellette):** M. Bourbonnière.

**M. Bourbonnière (Michel):** Je n'ai pas vraiment d'informations à vous répondre... à vous donner sur le prix du baril en 2020.

**Mme Vézina (France):** En 2020, là, même les économistes ont de la misère.

**M. McKay:** C'est parce que vous semblez...

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

**M. McKay:** Oui. Vous semblez assumer que ça... que le prix de l'essence allait reprendre, là, vers la hausse. J'imagine que, lorsque vous planifiez votre budget d'opération, vous devez faire des prédictions, des prévisions au moins pour... au moins pour la prochaine année, si ce n'est pas les deux, trois prochaines années. Est-ce qu'il y a...

**Le Président (M. Ouellette):** M. Bourbonnière, vous aviez un commentaire?

**M. Bourbonnière (Michel):** Oui. Bien, d'abord, il faut comprendre que l'approvisionnement en carburant pour les autobus, c'est des contrats de long terme, ça fait qu'on connaît assez bien le prix. Il le variera pas en fonction du prix du baril de pétrole.

Par contre, c'est certain que le prix de l'essence va augmenter parce que le pétrole est de plus en plus rare. Il va y en avoir de moins en moins sur le marché. Là, à l'heure actuelle — puis là je vous répète ce que j'entends moi-même à la radio et à la télé — le prix actuel n'est pas un vrai reflet de sa rareté. Il va falloir... À un moment donné, il va commencer... le prix va commencer à monter parce qu'il va être de plus en plus difficile à acheter, et là il va y avoir vraiment non seulement moins de stock de pétrole, mais aussi un prix qui va évoluer rapidement vers la hausse, à la hausse.

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

**M. McKay:** Vous avez... bien, une de vos recommandations concerne les schémas d'aménagement, donc d'intégrer dans les schémas d'aménagement les plans de transport en commun. Mais vous avez mentionné aussi... il a été mentionné, là, entre autres dans les discussions, que les politiques de stationnement avaient un impact important, que la cohérence des gestes gouvernementaux avait de l'importance, toute la question de l'urbanisme et comment on oriente le développement de nos villes. Est-ce que... Je pense... Le gouvernement du Québec est relativement frileux, je vous dirais, à orienter le développement des municipalités. Il y a un... et je ne parle pas nécessairement du gouvernement actuel, mais les gouvernements au Québec parce qu'on a... puis, comme ancien élu municipal, là, je me souviens, à l'époque c'était... on brandissait toujours le sacro-saint... sacro-sainte autonomie municipale.

D'après vous, comment est-ce qu'on peut... comment est-ce que le gouvernement du Québec pourrait... est-ce qu'on pourrait faire davantage? Qu'est-ce qui pourrait être fait davantage pour mobiliser les villes, les municipalités,

de façon à ce qu'on cesse de faire toujours la... donner la part du lion, disons, à l'automobile et qu'on réoriente les investissements publics vers ce type de développement davantage, là, orienté sur le transport en commun puis les transports actifs?

**Le Président (M. Ouellette):** Mme Vézina.

**Mme Vézina (France):** Oui. D'abord, la planification des transports en commun devrait faire partie intégrante et systématiquement des schémas d'aménagement. Ce qui arrive présentement, c'est qu'il n'y a pas suffisamment d'échanges entre les équipes qui conçoivent les plans de développement du transport en commun et les équipes responsables des schémas d'aménagement. C'est pour ça qu'on demande une révision à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, pour que le transport en commun soit systématiquement... fasse partie intégrante, ce qui n'existe pas présentement. Ça ne veut pas dire... il y en a, des échanges, là, qui existent, mais le fait que ce ne soit pas une loi, que ce ne soit pas obligatoire, ça reste toujours sur base volontaire.

L'autre chose aussi, on demande dans notre mémoire, je n'ai pas eu le temps de le spécifier, mais qu'un plan de déplacements urbains soit exigé aux municipalités, comme il se fait notamment en France, là. Alors, je pense que, ça, c'est des moyens à mettre en place qui n'ont pas de coûts financiers nécessairement.

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

**M. McKay:** Non, c'est bon. Je ne sais pas si monsieur...

**Le Président (M. Ouellette):** M. Carrier, vous voulez compléter?

**M. Carrier (Normand):** Pour aller dans le même sens, ils l'ont fait en France où ils ont exigé que chacune des agglomérations dépose un plan de déplacements urbains. Alors, quand on dépose un plan de déplacements urbains, de la part d'une municipalité, ils vont se... la municipalité va davantage se rendre compte des coûts de l'étalement urbain, des coûts du transport en commun pour aller desservir, si on favorise l'étalement urbain puis on veut donner du transport en commun. Ça peut se faire, mais les coûts sont plus importants. Alors, ce plan de déplacements urbains là a eu des effets très significatifs et très importants en France. Alors, ce n'est pas quelque chose qui est cher, là, mais c'est d'encourager ou de — ça, ça dépend du gouvernement évidemment — d'encourager, d'obliger, d'inciter. Le moyen peut être pris selon la volonté gouvernementale, mais je pense qu'il faut aller dans ce sens-là.

**Le Président (M. Ouellette):** Mme la députée de Rosemont.

**Mme Beaudoin (Rosemont):** Oui, merci, M. le Président. Alors, moi aussi, je vous salue. Et comme je suis loin d'être une spécialiste de toutes ces questions, j'apprends beaucoup de choses. Mais j'ai eu comme une déception, à la page 14, que... j'aimerais que vous m'expliquiez un peu pourquoi, compte tenu que la commission

parlementaire porte sur justement la cible de réduction du Québec à l'horizon 2020, que vous répondez: Peu importe la cible, dans le fond, parce qu'il y en a qui vont en vouloir une ambitieuse, puis d'autres moins ambitieuse, enfin, etc., et que vous ne vous prononcez pas, étant donné que c'est l'objet même, si je peux dire, de la commission parlementaire. Est-ce que je peux vous demander de nous expliquer un peu pourquoi vous avez décidé de ne pas vous prononcer? Ou est-ce que, dans le fond, vous avez quand même une opinion sur quelle devrait être la cible? Et il y en a quatre qui sont indiquées dans le document.

Quant à nous, le député de L'Assomption l'a exprimé, c'est, au moins, moins 25 % à l'horizon de 2020 en référence à l'année 1990. Alors, je pense que c'est quand même important, là, étant donné l'objet de cette commission. Alors, j'aimerais ça que vous m'expliquiez votre position là-dessus.

**Le Président (M. Ouellette):** Mme Vézina.

**Mme Vézina (France):** Oui. Alors, d'abord, plus la cible — c'est certain que, nous, on ne s'est pas positionnés sur un pourcentage exact, là, là-dessus — c'est sûr que, comme on dit, plus la cible va être ambitieuse, plus on va tout mettre les mécanismes pour essayer de travailler de concert avec le gouvernement. Je ne sais pas, Normand, si là-dessus tu veux ajouter quelque chose?

**Le Président (M. Ouellette):** M. Carrier, en complément.

**M. Carrier (Normand):** Évidemment, vous le savez que ça a dû se préparer très rapidement, là, le mémoire, là, c'est une question de jours, là, ce n'était pas une question de mois puis de semaines, c'est une question de jours. On n'a pas évidemment pu faire toutes les consultations qu'on aurait voulu faire. Si vous demandez des opinions qui pourraient être des opinions plus personnelles, je viserais davantage une cible ambitieuse. Mais ça, je vous le dis bien honnêtement, là, on n'a pas fait toutes les consultations.

**Mme Vézina (France):** Il faut dire aussi...

**Le Président (M. Ouellette):** Mme Vézina.

**Mme Vézina (France):** ...scientifiquement parlant, aller tabler sur une cible à un pourcentage près, il faut vraiment avoir tous les éléments pris en compte. C'est quand même assez fastidieux, très honorable mais fastidieux. Donc, malheureusement, on dit qu'on va vous aider à atteindre la cible que, vous, vous allez cibler, les membres du gouvernement.

**Le Président (M. Ouellette):** Mme la députée de Rosemont, non?

**Mme Beaudoin (Rosemont):** Ça va.

**Le Président (M. Ouellette):** O.K. M. le député de Lac-Saint-Jean.

**M. Cloutier:** Merci. À mon tour de vous souhaiter la bienvenue. Vous faites référence à la page 13, dans

vosre mémoire, au programme d'infrastructures qui a été mis en place par le gouvernement. Vous avez abordé un peu tout à l'heure la question en ce qui a trait à la capacité de prévoir votre financement. Est-ce que vous pourriez élaborer davantage, là, sur cette part que vous auriez souhaitée puis nous indiquer environ les montants, là, qui vous auraient été ou qui vous seraient nécessaires ou que vous souhaiteriez?

**Le Président (M. Ouellette):** M. Carrier.

**M. Carrier (Normand):** Que ce soit la planification urbaine ou la planification du transport en commun, c'est toujours une planification qui est ou bien à moyen terme ou long terme. Quand on planifie du transport en commun, on planifie ou bien l'achat d'autobus ou bien l'achat de tramways ou bien l'achat... donc, il faut planifier sur un scénario de 10, 15 ou 20 ans. Il y a des villes, comme Vancouver, qui planifient sur 30 ans.

Alors, quand on dit, puis actuellement on le voit dans les programmes qui existent, on a jusqu'à 2012 une garantie d'avoir accès au Fonds vert pour financer 50 % de l'augmentation de l'offre de service, puis ça, je vous le dis, ça a aidé passablement au cours des trois dernières années, mais quand on s'en va à la municipalité pour chercher — parce que les municipalités financent, on l'a dit tout à l'heure, autour de 45 % du transport en commun — quand on va à la municipalité pour défendre notre budget annuellement, oui, mais ils nous disent: Êtes-vous certains que ces programmes-là vont exister de façon... vont avoir un caractère de pérennité? On dit: On a l'information, c'est positif, là, on pense que ça va continuer. Mais il faut y aller plus sur une base de long terme, il faut y aller sur cinq, 10, à la fois sur l'infrastructure et sur le financement au regard de l'augmentation de l'offre de service qui vise l'augmentation de l'achalandage à court terme. Il faut vraiment penser moyen et long terme.

● (16 heures) ●

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

**M. McKay:** Bien, M. le député de Lac-Saint-Jean, avez-vous terminé?

**Le Président (M. Ouellette):** Terminé, M. le député de Lac-Saint-Jean?

**M. Cloutier:** ...souhaite que je poursuive.

**M. McKay:** Oui. Bien, en fait, je voulais voir un peu comment vous entrevoyez l'électrification des transports en commun. On a... On parle beaucoup des tramways ces temps-ci, tant à Québec qu'à Montréal, je crois. Il y a d'autres technologies aussi qui s'en viennent. Entre autres, dans le livre de M. Langlois, *Rouler sans pétrole*, il nous parle d'autobus biberonnés, donc d'autobus électriques qui sont... dont les batteries sont rechargées à des stations... périodiques, disons, plutôt que des tramways qui nécessitent des lignes en continu.

Donc, est-ce qu'il y a des expérimentations? Puis est-ce qu'il y a des choses que vous entrevoyez de ce côté-là? Pas nécessairement des projets dans vos sociétés de transport, mais, à l'intérieur du réseau des grands transporteurs publics, est-ce qu'il y a une vision, là, à cet effet?

**Le Président (M. Ouellette):** M. Carrier.

**M. Carrier (Normand):** Évidemment, je... Quand on fait du transport en commun puis qu'on parle de gros volume comme ici, à Québec, on est partis... il y a quelques années, on était à 38 millions de déplacements par année, on est rendu à 46 millions de déplacements par année... Sur le métrobus, que certaines personnes connaissent peut-être, le 800, 801, on transporte 20 millions de personnes par année sur le métrobus. Dans des autobus de 40 pi, je pense qu'on est la seule ville au monde à transporter 48 millions de personnes dans des autobus de 40 pi. Là, on a acheté des autobus articulés; on va avoir, dans trois ans, 60 autobus articulés. Mais on ne peut pas transporter beaucoup de volume de passagers dans des infrastructures uniquement d'autobus. Il faut imaginer...

Regardez, comme Montréal, ils sont rendus à 500... 480 millions de passages par année, c'est à cause du métro. Les villes, comme Bordeaux, comme Montpellier, qui ont installé des infrastructures lourdes, ça donne des résultats: ils réussissent à augmenter parfois de 40 % l'achalandage en l'espace de un an. Alors, à un moment donné, quand on est rendu à un certain volume, il faut nécessairement imaginer des infrastructures plus lourdes.

**Le Président (M. Ouellette):** M. le député de L'Assomption, deux minutes.

**M. McKay:** Deux minutes. Bien là, c'est parce que vous nous faites saliver, là, en nous parlant d'augmentation de 40 % de l'achalandage à certains endroits, lorsque... suite à des interventions, là, importantes en termes d'infrastructures.

**M. Carrier (Normand):** Bordeaux, Lyon. Si vous voulez aller voir dans la documentation: Bordeaux, Lyon, Montpellier. Il y en a d'autres, là; je ne fais que citer.

**M. McKay:** Alors, est-ce qu'on peut... est-ce qu'on peut s'attendre à ce que, dans la perspective d'un Québec qui veut réduire ses émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de ce qui est demandé par la communauté scientifique internationale, donc au moins 25 % d'ici 2020, les sociétés de transport du Québec pourraient développer et déposer aux parlementaires des projets de cette envergure?

Est-ce que... est-ce qu'il y a déjà des choses sur les planches à dessin, ou est-ce que, dans le fond, la relative minceur, là, même si ça s'est amélioré depuis quelques années, du financement et le fait que vous voyez que le gouvernement du Québec continue à investir des milliards de dollars pour augmenter la capacité des véhicules automobiles sur des infrastructures comme celle de l'échangeur Turcot à Montréal, est-ce que ce signal-là que le gouvernement vous envoie, ça vous décourage d'élaborer des projets plus audacieux ou est-ce qu'on pourra en voir bientôt?

**Le Président (M. Ouellette):** En 30 secondes. En conclusion, Mme Vézina.

**Mme Vézina (France):** Il y a des projets pilotes qui sont sur la table, là. On a signé une entente de partenariat avec l'Agence d'efficacité énergétique justement pour... dans l'engagement concret de... En matière de réduction de consommation d'énergie et d'émissions de

gaz à effet de serre, il y a plusieurs projets pilotes qui sont sur la table. Maintenant, ce sera de voir quel... Je ne pense pas que ça va être du mur-à-mur. Ça va être toutes sortes de modes, trolleybus, électrification, ça va être divers modes qui... À un moment donné, on va trouver les meilleurs tests en efficacité énergétique, mais là, présentement, il y a beaucoup de projets pilotes ou encore beaucoup d'études qui sont en cours là-dessus.

**Le Président (M. Ouellette):** Merci, Mme Vézina. Pour la deuxième fois, je vous coupe. Merci d'être venus nous rencontrer aujourd'hui, en cette belle journée, Mme France Vézina, M. Normand Carrier et M. Michel Bourbonnière, représentant l'Association du transport urbain du Québec.

J'inviterais Mme Josée Méthot et M. Mustapha Ouyed, du Réseau Environnement, à s'approcher, s'il vous plaît. On va suspendre quelques minutes.

*(Suspension de la séance à 16 h 6)*

*(Reprise à 16 h 8)*

**Le Président (M. Ouellette):** Nous reprenons nos travaux. Nous recevons maintenant le Réseau Environnement. Mme Josée Méthot et M. Mustapha Ouyed.

**Une voix:** ...

**Le Président (M. Ouellette):** M. le député de L'Assomption, nous avons repris nos travaux. Mme Méthot, vous aurez 10 minutes pour nous présenter votre mémoire, et après il y aura des échanges avec le parti ministériel et les députés de l'opposition. Soit Mme Méthot ou M. Ouyed, là, qui aurez à nous présenter votre mémoire, la parole est à vous.

### Réseau Environnement

**M. Ouyed (Mustapha):** Merci beaucoup, M. le Président. Merci aux membres de la commission pour l'opportunité que vous nous donnez de venir vous rencontrer. Donc, aujourd'hui, je suis accompagné par Mme Méthot, la directrice générale de Réseau Environnement, et, si vous permettez, on va lui donner la parole pour qu'elle vous présente un peu... vous parle de Réseau Environnement, ce qu'est l'association et ce que nous faisons.

**Mme Méthot (Josée):** Alors, comme on n'a que 10 minutes, je serai très brève. Réseau Environnement est donc un organisme sans but lucratif qui a maintenant 47 ans et qui est en fait l'association de l'industrie et des professionnels en environnement du Québec, ce que j'appelle l'industrie traditionnelle de l'environnement. Nous avons plus de 2 000 membres qui oeuvrent dans différents secteurs d'activité et nous organisons des conférences, des colloques, des congrès dans le but qu'il y ait des échanges, des échanges commerciaux mais aussi des échanges de connaissances, à travers... bon, à travers le Québec mais aussi à travers le Canada et aussi à l'international. Et, comme j'ai peu de temps, je ne voudrais pas prendre trop de temps.

M. Mustapha Ouyed est ici aujourd'hui parce qu'il est notre vice-président du secteur Air et changements

climatiques, qui est donc le secteur qui nous touche aujourd'hui pour les discussions, et il représente ici, donc, tout un secteur de professionnels et d'industries des changements climatiques... pour venir vous présenter, là, le contenu de nos travaux et ce que nos experts pensent du document que la commission nous a présenté. Alors, comme on n'a que 10 minutes, M. Ouyed, je pense qu'on est mieux d'y aller.

● (16 h 10) ●

**M. Ouyed (Mustapha):** Merci beaucoup. Donc, nous n'avons malheureusement pas eu le temps de vous présenter un mémoire, mais c'est chose qui va être faite dans les prochains jours. On a su lundi qu'on était invité à venir vous rencontrer. Mais, en marge de notre colloque annuel qu'on fait, le Colloque sur l'Air et Changements climatiques, qui a eu lieu à Montréal il y a deux semaines, on a réuni nos membres, et je viens ici vous donner un peu l'essentiel des constats et des recommandations que nos membres souhaiteraient vous... partager avec vous.

Donc, le comité air et changements climatiques et Réseau Environnement, de façon générale, a toujours été dans les débats, aussi bien au niveau des initiatives du gouvernement fédéral canadien, où nous avons présenté plusieurs mémoires en réaction aux différents documents qui ont été publiés, bien sûr le gouvernement du Québec, le MDDEP, nous avons... le plus récent étant notre lettre que nous avons adressée à Mme la ministre concernant le projet de loi n° 42, où nous avons soutenu fortement l'adoption de cette loi et la mise en oeuvre d'un programme de plafond et échange, appelé en anglais «cap and trade», et aussi, lorsque nous avons pensé que cela était pertinent, nous avons aussi fait des représentations au niveau du Western Climate Initiative, duquel le Québec est membre et s'inspire pour la mise en oeuvre du programme.

Donc, nous avons toujours aussi essayé, autant que l'on pouvait, de partager notre expérience, parce que nos membres travaillent beaucoup au Québec mais surtout à l'extérieur du Québec, aux États-Unis, en Europe, nos membres, qui sont des entreprises québécoises d'industries de l'environnement, ont beaucoup vécu des projets de réduction, ils ont vécu des systèmes qui existent à l'extérieur, et nous sommes tout à fait convaincus qu'une approche de plafond et échange, la «cap and trade», est une approche gagnante, et c'est celle qui permet à terme d'obtenir les réductions de gaz à effet de serre nécessaires.

Nous accueillons de façon très favorable le fait que le Québec maintient le cap en termes de changements climatiques; il a été un leader, au niveau régional et international, dans l'approche qu'il a adoptée. Et, aujourd'hui, avec ce document et cette consultation, c'est de la continuité de la démarche du Québec. Et nous pensons effectivement qu'il est très important qu'une juridiction... qu'un gouvernement donne un signal fort à l'économie pour dire: Voici mon cap, et je le maintiens dans les délais que j'ai dit parce que c'est ça qui va permettre ensuite de déclencher des forces du marché qui sont confiantes dans la démarche qui est adoptée au niveau réglementaire, et donc qu'ils savent à quoi s'attendre.

Comme je vous le disais, nos membres vivent depuis quelques années les tentatives... les systèmes de marché de carbone réglementaires en Europe ou volontaires à travers l'Amérique du Nord, et le premier constat qu'on a, c'est que fixer une cible est une chose très importante, fixer les détails de l'atteinte de cette cible est encore

plus important. Nous avons vécu des situations où on se rend compte que des détails techniques peuvent assurer le succès ou, malheureusement, l'échec d'une cible, parce qu'au moment de la mise en oeuvre il est nécessaire de mettre en place des mécanismes connus dans le système de plafond et d'échange, à savoir, par exemple: l'attribution des quotas d'émission, la certification des réductions de gaz à effet de serre, la mise en place d'un registre national de suivi des émissions et surtout l'adoption des protocoles de quantification lorsqu'il s'agit de réduction dans des projets qui sont admissibles.

Donc, nous encourageons fortement le gouvernement à éclaircir le plus tôt possible les moyens et les voies qu'il compte mettre en place pour atteindre la cible, et nous serons très, très heureux de pouvoir commenter et contribuer à la mise en oeuvre de ces éléments.

Quelques commentaires, donc une liste de commentaires, et puis, bien sûr, nous serons à votre disposition pour répondre à des questions de détail. Nous avons constaté, dans le document, qu'il est dit notamment que la mise en place de cette démarche pour 2020 irait notamment en remplacement du plan d'action du Québec sur les changements climatiques 2006-2012. Une partie importante de toute la démarche mondiale pour adresser la question des changements climatiques, il y a effectivement la partie de réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais il y a aussi, malheureusement, la nécessité de mettre en place aussi des moyens de connaître la vulnérabilité de nos économies, de nos infrastructures face aux changements climatiques et de mettre en oeuvre les moyens pour s'adapter.

Donc, c'est déjà une partie qui est déjà là dans le plan d'action du Québec sur les changements climatiques. Nous réitérons donc la nécessité que, dans toute nouvelle démarche, dans un horizon de 2020, la réduction des émissions de gaz à effet de serre soit accompagnée au même titre par des initiatives pour l'adaptation de l'économie québécoise aux changements climatiques, qui va être un bond important.

Alors, ensuite, pour ce qui est des moyens que le gouvernement préconise dans le document pour atteindre les cibles, quelle que soit la cible qui va être fixée, on parle effectivement de mettre un plafond d'émissions au niveau des industries et ensuite, pour les scénarios de 15 % et de 20 %, même à 12 %, de recourir à l'acquisition de crédits de carbone à l'extérieur du Québec. Nous sommes fortement persuadés que le système de plafond et d'échange est un élément... est un mécanisme efficace pour atteindre ces cibles de façon économique, mais nous encourageons fortement, avant d'aller à l'extérieur du Québec, bien, de mettre en place un système de crédits compensatoires au Québec d'abord, encourager la réalisation de projets de réduction au Québec et ensuite, si cela n'est pas suffisant ou, comme le font certaines juridictions, comme le système RGGI, qui est dans le Nord-Est des États-Unis... Il y a un plafond de prix au-dessus duquel les crédits compensatoires venant de l'extérieur de la juridiction sont autorisés pour justement réduire l'impact économique, mais nous sommes fortement en faveur de la mise en oeuvre, d'abord, d'un système compensatoire au Québec puis, ensuite, en cas de nécessité, d'aller à l'extérieur du Québec.

Nous nous questionnons aussi sur l'impact que va avoir la fixation de la cible au niveau de l'économie du Québec. Il y a un aperçu qui est donné dans le document,

qui, en passant, est un excellent document, de notre point de vue. On voit que le travail du MDDEP, ainsi que des autres ministères qui sont impliqués, est un travail de fond, parce que ça synthétise en quelques pages toute une histoire et toute une démarche. Donc, pour ça, c'est excellent. Et nous aurions souhaité que la réflexion ou l'analyse économique soit poussée plus loin pour voir les impacts détaillés sur l'économie, comme cela se fait de façon régulière, notamment, par le MDDEP. Quand il y a un projet de règlement, un projet de loi, souvent il y a une analyse économique qui est derrière. Peut-être que ça a été fait, mais, dans ce document, on ne le voit peut-être pas suffisamment.

Ensuite, nous encourageons aussi à définir ce qui va être fait des montants qui vont être récupérés à travers les permis d'émissions, parce que des permis d'émissions vont être, du moins en partie, vendus aux entreprises, réglementés, probablement sous forme de vente aux enchères, comme c'est préconisé par le Western Climate Initiative, et on souhaiterait des éclaircissements sur l'utilisation de ces fonds.

Pour ce qui est maintenant de la cible, c'est une des questions qui sont dans les documents. Nous, comme je vous l'ai mentionné, nous sommes un regroupement scientifique et technique et nous croyons en la science, et, dans ce sens, la référence mondiale, c'est le GIEC, le groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat, qui travaille pour les Nations unies notamment, et eux, dans leur dernier rapport de 2006, préconisent une réduction des émissions, pour les pays développés, qui serait entre 25 % et 40 % d'ici 2020, pour éviter une augmentation de température à l'échelle planétaire, qui dépasserait les 2 %.

Ceci dit, cela ne veut pas dire que c'est ce que nous préconisons pour le Québec, parce que cette cible, c'est pour l'ensemble des pays développés, en prenant pour acquis que les pays en voie de développement ne vont pas avoir des cibles... ou bien des cibles plus réduites. Maintenant...

**Le Président (M. Ouellette):** En conclusion. M. Ouyed, en conclusion, s'il vous plaît.

**M. Ouyed (Mustapha):** En conclusion. Très bien.

**Le Président (M. Ouellette):** En 30 secondes pour conclure.

**M. Ouyed (Mustapha):** O.K. En conclusion, nous sommes donc tout à fait favorables à la mise en oeuvre et à la fixation d'une cible de réduction de gaz à effet de serre et à la mise en oeuvre d'un système de plafonnement et d'échange, et nous encourageons fortement à ce qu'il y ait un système compensatoire au Québec, d'abord, avant d'aller à l'extérieur et puis d'évaluer aussi la part du Québec dans le cadre régional du Western Climate Initiative en termes de fixation de cibles, et non pas regarder le Québec en tant que tel tout seul.

**Le Président (M. Ouellette):** Merci, M. Ouyed.

**M. Ouyed (Mustapha):** Merci.

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

**Mme Beauchamp:** Merci, M. le Président. Bonjour, et merci beaucoup de cette importante contribution. Je

pense que vous avez été interrompu dans votre élan par un président qui fait son travail lorsque vous vouliez élaborer sur la question de la cible.

Vous disiez, comme on l'a tous dit, là, dans nos remarques, qu'il y a cette prise de position du GIEC, qui est une organisation absolument crédible, qui dit donc que l'effort international doit être un effort entre moins 25 % et moins 40 %, et c'est accompagné, au niveau international, de cette phrase aussi qui dit: C'est une responsabilité commune mais qui peut être différenciée selon les États.

Vous étiez en train de dire: Voici la cible internationale. Ce n'est pas nécessairement celle que l'on préconise pour le Québec. Voulez-vous compléter votre phrase maintenant?

● (16 h 20) ●

**Le Président (M. Ouellette):** M. Ouyed.

**M. Ouyed (Mustapha):** Avec plaisir. Merci. Merci, M. le Président. Donc, nous l'avons déjà vécu à plusieurs reprises, lorsque le gouvernement fédéral mettait de l'avant l'idée de réglementer les émissions de gaz à effet de serre. Le Québec s'est toujours positionné pour dire: Il faut regarder le Québec à travers le territoire du Canada. Le Québec a déjà fait une grande part, et c'est aussi les autres provinces qui doivent faire leur part, de un.

De deux, comme le phénomène de réchauffement de la planète est planétaire, donc les réductions d'une place vont servir pour toute la planète et les augmentations aussi. Dépendamment de la situation du Québec par rapport à ses partenaires économiques, par rapport à la région dans laquelle elle est, s'il peut y avoir une synergie qui fait que, pour une juridiction quelconque, les émissions sont plus élevées, et cela, grâce à ça, permet à une autre juridiction de réduire d'encore plus, c'est une approche qui est tout à fait concevable.

En Europe, dans le système européen, d'un État à l'autre, d'un pays à l'autre, il y a des pays qui sont autorisés à augmenter leurs émissions de gaz à effet de serre tandis que d'autres pays ont des contraintes plus sévères, et l'objectif... parce que l'objectif est planétaire. Il ne faut pas oublier que l'objectif, par exemple, en Europe, c'est une certaine quantité de tonnes de gaz à effet de serre. On l'oublie souvent malheureusement, mais ultimement il y a un certain volume de gaz à effet de serre à réduire. Comment se le partager? Ça, c'est la question. Il est tout à fait concevable que le Québec n'ait pas une cible correspondant à 25 % ou à 40 %, pour autant que son économie ou sa dynamique permet de d'autres régions de réduire.

Exemple: si l'exportation de l'hydroélectricité permet de réduire les émissions de chez nos voisins, si peut-être, demain, avec du gaz naturel au Québec, cela permet de remplacer du charbon, de remplacer du mazout ailleurs, c'est quelque chose, je pense, qui devrait être encouragé. À titre de remarque, le Canada, pendant quelques années, a demandé aux Nations unies une reconnaissance de 75 millions de tonnes de réduction de gaz à effet de serre, du fait de l'exportation essentiellement du gaz naturel et puis de l'hydroélectricité aux États-Unis, empêchant ainsi les États-Unis d'utiliser le charbon. Malheureusement, ça n'a pas été accepté, mais c'est une... Le Canada disait: Moi, j'augmente mes émissions, mais c'est parce que... pour servir un voisin qui, si je n'étais pas là, aurait consommé du charbon ou du mazout.

Donc, il faut qu'il y ait une approche régionale et non pas le Québec tout seul ou n'importe quelle province

toute seule, c'est toujours dans la dynamique. C'est pour ça que l'adhésion au Western Climate Initiative est quelque chose qui a été salué, et c'est pour cela.

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

**Mme Beauchamp:** Et c'est pour cela également que, dans le document de consultation, il y a plusieurs tableaux qui réfèrent au positionnement du Québec par rapport aux autres membres du WCI. Votre point est extrêmement important, et ça permet aussi de voir que le Québec veut une cible ambitieuse. Je le répète, mais, en même temps, je voudrais... je le dis uniquement pour illustrer un exemple, là, ce n'est pas un positionnement gouvernemental, mais le Québec ne ferait rien qu'il resterait parmi les meilleurs du WCI, ce qui ne sera pas le cas. On va se donner une cible ambitieuse, mais vous avez raison de dire qu'on oeuvre dans un contexte socioéconomique dont il faut tenir compte.

Vous êtes un regroupement. Vous représentez des industries, des entreprises et des professionnels. Je voudrais vous entendre sur comment vous estimez la capacité du secteur industriel et des entreprises à diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre dans un contexte où, on le sait, depuis 1990, le secteur industriel québécois... manufacturier industriel a diminué d'un peu plus de 7 %, déjà, ses émissions et peut-être aussi, je veux attirer votre attention... parce que je veux attirer l'attention sur le tableau de la page 14.

Vous savez, ce tableau, je pense qu'il est bien important qu'on en tienne compte dans l'ensemble de nos discussions. C'est un tableau qui montre que, lorsqu'on se compare justement au reste du WCI, auquel vous avez fait allusion... Quand je regarde le secteur industrie, on voit ici en fait que, dans mon secteur industrie, même au Québec, quand je nous compare au reste du WCI, non seulement parce que chez nous l'énergie... l'électricité n'est pas émettrice de GES, on voit que ça diffère sur les parts de la responsabilité de chacun des autres secteurs, mais on voit qu'en plus ce qui nous différencie des restes des membres du WCI, c'est que la part de la combustion dans nos industries est plus faible que le reste du WCI. Je suis donc en train de dire qu'alors qu'ailleurs ce sera le mode de fourniture d'énergie au secteur industriel manufacturier qui va les aider... Donc, autrement dit, je suis dans un État voisin membre du WCI, je ferme une centrale au charbon, je mets une centrale nucléaire ou, espérons-le, j'importe de l'hydroélectricité du Québec, je fournis une énergie plus propre à mon secteur manufacturier, je suis en train d'aider mon secteur manufacturier industriel, automatiquement, à baisser sa part de GES.

Au Québec, on voit déjà qu'on a moins de marge de manoeuvre dans ce secteur-là. Donc, on voit que, les marges de manoeuvre, il y en a, mais on voit que le portrait est vraiment différent de nos voisins, puis pas juste de nos voisins, des membres du WCI.

Ça fait que je veux profiter de votre présence pour vraiment vous entendre par rapport au secteur industriel manufacturier. Comment vous voyez le potentiel de réduction de gaz à effet de serre? Puis, quelles sont les... peut-être les conditions à mettre en place pour vraiment soutenir ce potentiel de réduction?

En passant, vous avez vu aussi dans notre document, quand vous parliez qu'il fallait que ça se transforme

en mesures de soutien à l'économie québécoise, ce qui est... c'est ce qui est prévu dans la modélisation, hein? On impose une redevance qui est de plus en plus importante selon... si la cible est importante. J'ai un système de plafonnement et échange de crédits carbone, que vous avez appuyé et qu'on va mettre en place avec les autres membres du WCI. Mais ces sommes récoltées, qui peuvent aller... qui peuvent constituer plusieurs milliards de dollars, sont retournées en différentes mesures, dont des mesures de soutien à l'économie.

Mais donc je voulais juste vous entendre nous parler un peu plus de comment vous voyez ça plus spécifiquement dans le secteur industriel manufacturier.

**Le Président (M. Ouellette):** O.K. M. Ouyed.

**M. Ouyed (Mustapha):** Merci, M. le Président. Je ne pourrai pas, malheureusement, parler au nom du secteur manufacturier. Nous avons quelques manufacturiers qui sont membres de notre association, mais vous allez avoir en face de vous d'autres représentants qui sont... qui vont vous en dire un peu plus.

**Mme Beauchamp:** Mais vous connaissez les fournisseurs de technologies.

**M. Ouyed (Mustapha):** Oui, nous sommes... Oui, exact. Donc, il y a des constats que nous avons faits dernièrement. Par exemple, il y a, dans le cadre des Nations unies, des programmes, qui s'appellent le Mécanisme de développement propre, qui permet d'aller chercher des crédits de carbone lorsqu'on fait des projets dans des pays en voie de développement. Malheureusement, on voit aujourd'hui que des réductions sont faites dans ces pays-là, dans les industries comme l'aluminium, comme les cimenteries, et tout ça, qui permettent de réduire l'intensité d'émissions de ces industries-là et obtenir ainsi des crédits de carbone. Or, ce que l'on constate, c'est que, dans certains cas, ces réductions-là qu'eux atteignent, ici, au Québec, on les dépasse de très loin. Notre industrie québécoise, par les initiatives qui ont été faites notamment dans le domaine de l'aluminium, que je connais un peu plus, permet d'avoir des niveaux d'émissions par tonne produite qui sont très, très inférieurs à ce qui a été le résultat de l'implantation d'un projet dans les pays en voie de développement. Donc, la marge de manoeuvre, je dirais, de mon sens, de façon générale, est très limitée.

Ceci dit, le portait qu'on a de l'industrie, 7 % de réduction, c'est un portrait global. Et c'est certain qu'il y a des initiatives qui peuvent être mises en place. La preuve, on a un grand programme en efficacité énergétique aujourd'hui, c'est qu'on croit dans le potentiel ne serait-ce que de l'efficacité énergétique ou de la conversion des combustibles, mais de façon générale la réduction sera effectivement, de mon point de vue, assez difficile. C'est pour ça qu'il va falloir plus rayonner par notre expertise et par les réalisations qu'on a faites en allant dans d'autres juridictions pour aller faire ces réductions-là.

● (16 h 30) ●

J'aimerais faire juste un petit commentaire sur les redevances. Nous sommes tout à fait pour... de faire... mettre en place des programmes de réduction de gaz à effet de serre et incitatifs. Nous encourageons à ce que ces programmes adressent surtout des réductions qui sont difficiles à obtenir, qui sont économiquement difficiles,

et qu'un système compensatoire n'intéresserait pas les investisseurs. Donc, l'argent qui est collecté par les redevances devrait servir pour aller chercher des réductions les plus difficiles, et laisser le marché, donc le privé, les investisseurs, aller... avec leur propre argent, grâce à un système de crédits compensatoires, aller chercher les réductions des moins coûteuses et des plus faciles à faire, et c'est tout à fait normal. Le gouvernement est là souvent pour réaliser des infrastructures, des investissements, qui autrement ne se seraient pas faits d'elles-mêmes parce que le niveau de rentabilité est trop bas. Donc, nous encourageons à mettre en place un système de plafond et échange, et d'avoir un système de crédits compensatoires qui irait réaliser les réductions, comme ça se fait partout, puis que l'argent du gouvernement servirait plus à, par exemple, des projets d'envergure comme de la séquestration ou bien de permettre les transferts d'hydroélectricité de façon plus importante en dehors du Québec.

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

**Mme Beauchamp:** Oui. Je trouve bien intéressant que vous commentiez l'aspect de l'effort à faire possiblement, potentiellement, sur d'autres territoires que le territoire québécois. Je vous ai bien compris puis, honnêtement, je suis assez d'accord avec vous.

Vous dites: La majorité des efforts doivent être faits sur le territoire québécois, puis vous en prenez l'exemple en disant: Dans le système de plafonnement et échange de crédits carbone, les projets de crédits compensatoires devraient être faits sur le territoire québécois. Mais en fait on... Vous dites aussi un petit peu, à la fin de votre dernière intervention, du même souffle, que tout ça doit se réaliser dans un contexte où c'est fait à prix... je vais employer pratiquement l'expression «au juste prix» de combien coûte la dernière tonne que j'ai éliminée sur le territoire québécois. Autrement dit, je suis en train de vous dire: Même si j'avais un système de crédits compensatoires, si les projets à réaliser sur le territoire québécois étaient des projets à un coût très, très, très élevé la tonne, parce que ça veut dire des investissements, par exemple, technologiques de très, très, très haut niveau, ce n'est pas évident que, même à l'intérieur de notre système «cap and trade», pour employer l'expression anglophone, que ça devient intéressant. Et c'est l'entreprise qui décide de la réalisation des projets compensatoires.

Mais ça m'amène la question suivante. Moi, je suis... je suis bien sûr d'accord que l'effort soit fait sur le territoire québécois, mais ça me frappe assez que les États qui se sont donné des cibles ambitieuses... ou prenons même le projet de loi Waxman-Markey, aux États-Unis, qui a traversé, lui, la Chambre des représentants, comprend une part d'efforts sur d'autres territoires que leurs territoires, comme la Suède et comme... comme plein d'autres. Quand vous nous lancez le signal de dire: Oui, peut-être sur d'autres territoires que le territoire québécois, mais pensons à des projets de compensation quand même au Québec, je veux vous entendre un peu plus sur qu'est-ce que vous entrevoyez puis où sont les secteurs où vous pensez qu'il y aura des projets de crédits compensatoires intéressants d'ici 2020, au Québec. Je pense que je dois avoir... j'ai besoin d'entendre ça, parce que, comme vous le savez, le système de «cap and trade»... pardonnez-moi, de plafonnement et d'échange de crédits carbone du WCI va entrer en fonction en 2012,

va couvrir les secteurs industriels, 2015, va couvrir les secteurs des bâtiments et du transport. Et là je suis là puis je dis: O.K. Et donc, là, vous voyez où les projets compensation? Secteur agricole? Et parlez-nous-en un peu. Quelle sorte de... Qu'est-ce qu'il reste, autrement dit, comme possibilité de mode de compensation sur le territoire québécois, à un coût que vous pensez qui va continuer à intéresser les industries québécoises?

**Le Président (M. Ouellette):** M. Ouyed, pour les besoins de l'audio... Je vous ai vu hocher la tête, vous approuviez à plusieurs affirmations de la ministre. Peut-être les reprendre pour les besoins de l'audio, dans l'ordre ou dans le désordre, là, je vous laisse ça, là.

**M. Ouyed (Mustapha):** O.K. Merci. Il est clair que la réduction des gaz à effet de serre à travers les entreprises réglementées est le premier pas. On fixe une cible de réduction, et ces entreprises vont mettre en place des systèmes pour réduire. Et, comme ce n'est pas toute l'industrie qui est concernée, parce qu'on fixe des plafonds à partir desquels on est concernés, le reste des entreprises, on peut aller chercher des réductions au niveau de ces entreprises-là.

De façon générale, lorsqu'on me parle de réduction, souvent, dans un «cap and trade», on n'embarque pas le secteur commercial puis le secteur résidentiel, à date. C'est une approche assez nouvelle en termes de Western Climate Initiative, qui fait qu'à partir de 2015 toute l'économie est ciblée. Mais ma compréhension, c'est qu'à ce niveau-là l'économie est ciblée à travers des redevances, à travers des taxes qui vont être prélevées à un certain niveau, donc au niveau généralement du distributeur d'énergie fossile, et cet argent va être collecté par le gouvernement pour ensuite mettre en place des programmes. Donc, toujours est-il qu'il va y avoir un signal de prix, bien sûr, qui va, espérons-le, affecter les décisions puis les choix de consommation des consommateurs, mais ultimement il y aura quand même des projets à faire dans ces secteurs-là. Essentiellement, c'est la conversion des combustibles, ou le «fuel switching», comme on le dit en anglais, c'est-à-dire des entreprises qui consomment du mazout, du charbon, qui vont aller vers des sources moins émettrices, comme le gaz naturel, l'électricité. Il y a aussi tout ce qui est la séquestration du carbone, idéalement là... ce qu'on appelle la séquestration biologique, qui est plus permanente, donc sous forme de forestation ou bien... Il y a d'autres technologies qui existent pour séquestrer le carbone, géologique aussi, et d'autres... bien sûr, l'efficacité énergétique en tête.

Mais on a déjà un plan très ambitieux au Québec, et, dans sa réalisation, c'est clair que, nous, nos membres sont... vont être très actifs dans ce domaine-là. Mais effectivement, même si en 2015 l'économie est couverte, d'une certaine façon, par les prélèvements d'argent, au lieu d'avoir des crédits compensatoires en tant que tels, l'argent qui est prélevé au niveau de la taxation va permettre de financer des projets de réduction dans ces entreprises-là.

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

**Mme Beauchamp:** Je veux juste donc préciser. Vous avez vu, dans notre document, quelle était la part prévue de l'effort à faire, selon nous, sur d'autres territoires que le territoire québécois, et je veux savoir si... Dans vos commentaires, est-ce qu'on devait comprendre que

vous considérez que c'est trop, comme projection, et que, sur le territoire québécois, on serait capables d'en faire plus, ou si vous trouvez, quand on compare cet effort-là à ce qui est prévu en ce moment, comme je vous disais, dans d'autres États... ou si vous trouvez que c'est réaliste de penser que c'est les parts, là, selon les différents modèles, que c'est la part à prévoir sur d'autres territoires que le territoire québécois, à même les mécanismes de développement propre ou de crédits compensatoires?

**Le Président (M. Ouellette):** M. Ouyed.

**Mme Beauchamp:** Parce que... Je finis. Bien, je veux juste... parce que je veux juste qu'on se comprenne bien. Dans... Quand vous voyez le tableau qui comprend la série de mesures qu'il faut prévoir, à la fois de levée d'argent mais de la redistribution, vous avez les mesures de soutien à l'économie québécoise. Donc, je veux juste savoir: Est-ce que... C'est parce que votre commentaire, c'était pour dire: Vous pensez qu'on va pouvoir en faire plus. En tout cas, si je ne me trompe pas — je me tourne vers Marcel, Jean-Yves — la part sur d'autres territoires que le territoire québécois, c'est à partir d'un coût, la tonne, de plus 30 \$ — je le dis de mémoire — quand ça a été fixé, quand on a dit: Bien, à partir de là, c'est parce que l'effort va devoir être fait sur d'autres...

**Une voix:** En moyenne, environ. En moyenne.

**Mme Beauchamp:** En moyenne, hein? Ma mémoire ne me trompe pas. Donc, je veux juste qu'on se comprenne bien. Dans le tableau, ce qui était... ce qui était... en fait, ce que nos experts ont dit, c'est: Si ça devait coûter plus de 30 \$ la tonne, on commence à penser que ce n'est pas vrai que les entreprises vont le faire sur le territoire québécois. Puis il faut commencer à prévoir que ça va être par les mécanismes prévus à l'intérieur des systèmes de plafonnement et d'échange de crédits carbone ou les mécanismes prévus à travers les traités internationaux, comme les mécanismes de développement propre. Ça va être nécessaire d'aller faire des projets inférieurs à 30 \$ la tonne ailleurs, et c'est comme ça qu'on est capable de réaliser, par exemple, la cible de 20 % par rapport au coût de revient de toute l'affaire au Québec.

Puis donc ma question, c'est juste: Est-ce que, vous, vous trouviez qu'on avait d'autres marges de manoeuvre ou qu'on peut en faire à plus de 30 \$ la tonne, ou si vous estimez, vous, que... vous pensez que finalement c'est un portait assez réaliste, là, de l'effort qu'on aura à faire sur d'autres territoires que le territoire québécois?

**Le Président (M. Ouellette):** M. Ouyed, en deux minutes parce qu'il vous reste deux minutes.

**M. Ouyed (Mustapha):** Merci. C'est exactement l'approche qu'on préconisait. On n'a pas, dans le document, cette référence au 30 \$ à partir duquel on va réduire. Donc, je suis très heureux de l'apprendre, qu'il y a cette fixation, et c'est exactement ce qu'on demandait, du moins dans mon introduction.

Donc, oui, c'est l'approche qu'on préconise, de fixer une barre. À ma connaissance, au niveau du Nord-Est des États-Unis, elle est à 10 \$ US à partir de laquelle on fait ça. Dans le Waxman-Markey, on parle de 28 \$ US à

partir duquel on va utiliser la réserve stratégique des crédits de carbone. Donc, oui, on est tout à fait en faveur de fixer un prix comme 30 \$, pour ensuite aller à l'extérieur. Et, en allant à l'extérieur, il y a un fort potentiel qui existe, comme toute l'Afrique. L'Afrique n'a pratiquement pas participé au Mécanisme de développement propre; c'est uniquement la Chine, le Brésil, l'Inde qui ont vraiment... qui se sont accaparé tous les projets qu'ils ont lus.

**Une voix:** ...

**M. Ouyed (Mustapha):** Oui. Et je pense que même les Nations unies souhaitent, dans le cadre de COP15, mettre de l'avant le fait qu'il faut encourager des projets en Afrique, et ce serait quelque chose à faire. En passant, nous avons désigné deux représentants, dont moi-même, pour participer à Copenhague, à COP15, et on serait très heureux si vous pensez que l'industrie environnementale peut servir la cause du Québec. On va être partenaires là-dessus.

**Le Président (M. Ouellette):** 30 secondes pour un dernier commentaire, Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Mon Dieu!

**Le Président (M. Ouellette):** Déjà.

● (16 h 40) ●

**Mme Beauchamp:** Juste vous dire que le Québec, membre de la Francophonie, a donc, bien sûr, aussi l'intention, et a déjà... je le mentionnais dans mes remarques préliminaires, est le premier État en Amérique du Nord à avoir, là, une alliance avec une région de l'Algérie à laquelle on contribue pour plus de 1 million de dollars pour soutenir, donc, et notamment être capables de mieux... C'est carrément une question d'augmenter le niveau de compétence, hein, pour que certains pays africains, notamment membres de la Francophonie, soient en mesure d'aller déposer les bons projets dans le cadre des mécanismes de développement propre qui existent, notamment, en ce moment même, à Kyoto.

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

**Mme Beauchamp:** Ah! O.K., d'abord.

**Le Président (M. Ouellette):** C'est déjà terminé. M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Merci, notre bon Président. Bonjour et bienvenue, donc, à la Commission des transports et environnement.

Vous avez abordé beaucoup... vous avez développé beaucoup sur le système de plafond et d'échange qui était le... bon, l'objet de la loi n° 42, là, que nous avons finalement adoptée à l'unanimité au mois de juin. Et effectivement je pense que c'est quelque chose qui avait été souligné beaucoup à ce moment-là, le fait que, dans le cadre d'un système de plafond et d'échange, tous les... toute la mécanique finalement, donc, d'allocation initiale des crédits, les mécanismes d'échange, toute la... ce qu'on pourrait appeler un peu la plomberie finalement du système est très importante, probablement aussi sinon plus importante que le niveau du plafond comme tel.

Et, en revoyant la loi, vous allez réaliser, si ce n'est pas déjà fait, que le gouvernement va adopter ces mécanismes-là progressivement, avec des règlements. Alors, je pense que la ministre s'était déjà engagée à publier ces règlements-là à l'avance, et donc sûrement qu'on aura beaucoup de plaisir dans le futur, là, à examiner toute cette réglementation-là. Mais au moins on a quelques avant-goûts déjà, lorsqu'on va, comme vous le faites, sur... consulter la documentation de la WCI, là, la Western Climate Initiative, un certain nombre d'orientations, disons, qui sont là et que, si j'ai bien compris, là, au Québec, on suit quand même assez fidèlement, puisqu'on est un des membres actifs et même très actifs, là, du regroupement.

Je retiendrais par contre... je voudrais insister là-dessus parce que... ce vous avez dit, que c'était important d'éclaircir ça le plus tôt possible. Donc, effectivement, quand on voit les différents retards que le gouvernement prend en matière environnementale, dans l'ensemble des secteurs, là... Puis je sais qu'à Réseau Environnement vous couvrez tous les différents secteurs de l'environnement, mais, en ce qui concerne les changements climatiques, je pense qu'on... le message que je retiens de votre part, c'est qu'il faudrait que... il ne faudrait pas qu'on traîne et qu'on puisse le plus tôt possible, finalement, pouvoir éclairer la lanterne, là, des gens de l'industrie pour que les gens puissent se préparer en conséquence.

J'aimerais... Vous avez mentionné que vous connaissez davantage l'industrie de l'aluminium. Je ne sais pas si vous pourriez nous expliquer un peu... Parce que ce sont des réductions importantes qu'il y a eu au Québec, déjà, dans le secteur de... dans l'industrie, dans les secteurs industriels en général. Dans le secteur... dans l'industrie de l'aluminium, je pense que ça a été particulièrement élevé. Est-ce que ça a été accompagné d'améliorations au niveau de la productivité? Et est-ce que l'industrie québécoise de l'aluminium se retrouve, suite à ces améliorations, là, technologiques qui ont permis d'améliorer le bilan en matière de gaz à effet de serre... Est-ce que ça s'est traduit aussi par des gains, donc, de productivité et de compétitivité au niveau de... international?

**Le Président (M. Ouellette):** M. Ouyed.

**M. Ouyed (Mustapha):** Merci beaucoup. Malheureusement, je ne pourrai pas répondre à vos questions, je ne connais pas l'industrie aussi poussé que ça, c'est juste... je me suis renseigné un peu plus. Mais je crois comprendre que l'industrie de l'aluminium sera présente devant vous pour... vous avez invité l'industrie de l'aluminium à venir, je pense qu'ils sont... qu'ils vont pouvoir bien vous répondre sur ça.

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

**M. McKay:** Oui. Alors, je vais retenir ma question. Mais si on parle en général, donc, vous... je pense que vous êtes consultant dans le domaine, donc vous pouvez examiner... vous voyez un peu la situation de vos clients, et, au-delà ce ça, je pense que vous semblez être très au fait de ces marchés-là, et de ces mécanismes, et de ce qui se fait au niveau international. Est-ce qu'on peut penser que... Est-ce qu'on peut penser que, si on fixe des objectifs de réduction de gaz à effet de serre importants dans le secteur

industriel, est-ce qu'on... Est-ce que ça a seulement des inconvénients où est-ce que ça a aussi des avantages, dans le sens où ça amène des entreprises à investir davantage au niveau de la recherche et développement, au niveau donc de nouvelles technologies et au niveau... et tout ça pouvant la rendre plus compétitive par rapport à d'autres marchés qui... d'autres endroits dans le monde qui n'ont pas ces mêmes... ces mêmes contraintes? Ou, inversement, si les contraintes... si les secteurs industriels sont plus innovants dans d'autres pays industrialisés, est-ce que le Québec ne risque pas de prendre du retard, à ce moment-là?

**Le Président (M. Ouellette):** M. Ouyed.

**M. Ouyed (Mustapha):** Merci. Je pourrais vous répondre sur ce qu'on a vu sur le marché jusqu'ici, en l'absence d'une réglementation contraignante. Il y a eu beaucoup, beaucoup d'initiatives qui ont été faites. On voit le bilan de l'industrie... de l'industrie de façon générale au Québec, qui a réduit ses émissions, et il est clair qu'en l'absence de réglementation l'augmentation de la productivité et donc les gains financiers justifient le plus souvent la mise en oeuvre de programmes de réduction. Donc, souvent, ça va être soit des incitatifs ou bien des intérêts bien particuliers qui permettent de mettre en place l'efficacité énergétique, par exemple, et donc de devenir plus compétitifs.

De façon plus générale, est-ce qu'une réglementation va... qui serait mise en place va renforcer cet élan? Certainement, parce que, je veux dire, derrière les entreprises, c'est des êtres humains comme vous et moi qui dirigent les entreprises, et donc, comme tout le monde, c'est souvent... lorsqu'on nous pousse un peu dans le dos, c'est sûr qu'à ce moment-là on va peut-être regarder un peu plus, même si on est forcés, puis après on va découvrir que, oui, il y a de l'intérêt, il y a de l'intérêt financier même à en tirer. Le seul souci, c'est l'équité, c'est de dire: Si, moi, je me fais imposer une réglementation, il faut que, dans mon marché, il puisse y avoir un peu la même pression qui est faite sur ma concurrence aussi. Et si ce n'est pas le cas, bien là, à ce moment-là, le gouvernement doit prendre des mesures pour protéger ce genre d'industries, chose qui est prévue par notre réglementation, comme le Waxman-Markey, qui prévoit un traitement particulier pour les entreprises qui sont sensibles, comme ils disent, à la concurrence.

Ceci dit, j'ai assisté dernièrement à une conférence organisée par le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'Ontario dans le cadre de la Western Climate Initiative, pour parler de ce qu'on appelle l'approche de «benchmark» ou d'étalonnage pour fixer des cibles, et on avait notamment quelqu'un de l'industrie du ciment d'Europe, qui est venu nous dire qu'en Europe il y a plusieurs cimenteries qui auraient dû fermer mais qui auraient été maintenues quand même ouvertes. Pourquoi? Parce qu'elles reçoivent des allocations d'émissions à condition qu'elles soient opérationnelles. Et la définition de... «opérationnelles» signifie qu'elles fonctionnent un certain temps dans l'année sans fermer. Alors, ces entreprises-là fonctionnent le nombre minimal d'heures ou de jours pour être officiellement reconnues comme opérationnelles, puis arrêtent, et les permis qui leur sont alloués sont vendus ensuite sur le marché. Ça devient plus rentable que de fermer l'entreprise. Donc, ça crée une réglementation, et il faut comprendre

que ça ne va pas créer toujours une chose bien précise pour tout le monde. Ça va créer plein... Pour certaines entreprises, ça va les inciter; pour certaines, ça va leur faire très mal; pour d'autres, il va se créer des situations qu'on n'avait pas pu prévoir à l'avance.

J'ai souvenir d'une étude, je pense, qui a été faite aux HEC si je ne me trompe pas, mais qui avait évalué justement l'impact d'une réglementation sur le secteur industriel, jusqu'à quel point est-ce que cela faisait un incitatif pour réduire les émissions, et en gros, de mémoire, le résultat de l'étude, c'était: pour les entreprises qui sont vraiment à l'arrière en termes de technologie, etc., qui sont vraiment comme plus de l'ancienne technologie, qui n'ont pas évolué, c'est des entreprises qui ne s'en sortent pas, parce que les coûts sont beaucoup trop élevés pour atteindre des meilleurs rendements, mais que, de façon générale, celles qui sont dans la moyenne ou évoluées, bien là, elles atteignent les cibles plus facilement, et donc ça pousse vers le haut.

Donc, ma réponse: malheureusement, il n'y a pas un seul effet pour tout le monde, il va y avoir différentes actions. Je me rappelle, à COP11, qui a eu lieu ici, à Montréal, en 2005, il y avait l'industrie européenne qui était venue faire présentation des résultats, mettons, de la première phase ou de la première mise en oeuvre en Europe et puis qui disait: Ça ne fonctionne pas parce que... Qu'est-ce qu'il s'est passé? Ils s'attendaient à ce que la réglementation pousse les entreprises, surtout la production électrique, à passer, mettons, du mazout ou des hydrocarbures liquides vers le gaz, qui est moins émetteur, mais les prix du gaz étaient tellement hauts et les prix du charbon étaient tellement bas qu'il était encore plus rentable d'aller utiliser le charbon puis de payer les crédits de carbone que d'aller passer vers le gaz naturel.

Donc, la réglementation à elle seule doit s'accompagner d'une stratégie globale, et puis il faut s'attendre à ce que les effets soient très différents d'un secteur à l'autre. C'est pour ça qu'il ne faut pas adopter quelque chose qui soit commun, quelle que soit l'industrie.

● (16 h 50) ●

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

**M. McKay:** Merci. Je pense que je pourrais quand même retenir que plus... dans ce que vous dites, plus les entreprises sont déjà avancées ou ont un potentiel déjà de développement, ça les force finalement à être meilleures, mais effectivement, dans notre économie, on n'a pas que des... on n'a pas que des superstars, là, on a aussi des secteurs industriels plus mous, disons, qui, eux, ont besoin d'être soutenus davantage.

On parle... Vous avez parlé justement de la réglementation ou de la loi américaine qui éventuellement prévoit... qui prévoit des dispositifs particuliers pour les secteurs industriels qui sont plus sensibles à la concurrence. J'ai lu, cette semaine, un article, c'était dans la revue de l'Institut Fraser. Donc, eux n'arrivaient pas nécessairement à la même conclusion qu'à laquelle j'arriverais à la fin de l'article. Dans le fond, ce qu'ils disaient, c'était que cette loi-là, compte tenu que, dans... plusieurs provinces canadiennes ne vont pas atteindre des objectifs très élevés en termes de réduction de gaz à effet de serre, qu'ils voyaient dans Waxman-Markey un potentiel pour des barrières... des barrières donc à l'entrée sur le marché américain.

Est-ce que vous pensez que... Est-ce que c'est le cas aussi avec d'autres juridictions, par exemple en Europe? Et donc est-ce que... est-ce qu'il n'y aurait pas un avantage, là, indirect? Un peu comme, à un certain moment donné, on disait: Bon, bien, il faut absolument aller vers l'accréditation ISO, que ce soit 14000 ou les autres ISO, parce que les donneurs d'ordres et les acheteurs vont le demander. Est-ce que, dans l'avenir, le fait que le Québec puisse... que l'industrie québécoise puisse justement être à l'avant-garde de ce point de vue là, est-ce que ça pourra nous ouvrir des marchés ou faire en sorte qu'on aurait accès à des marchés que d'autres... qui seront fermés à d'autres qui, eux, n'auront pas fait ces efforts?

**Le Président (M. Ouellette):** M. Ouyed.

**M. Ouyed (Mustapha):** Merci, M. le Président. C'est clair que la taille du marché, au Québec, n'est pas suffisante pour vraiment générer des choses intéressantes par rapport au système de plafond et d'échange. L'intérêt pour le Québec, c'est de... qu'il y ait l'ouverture des marchés nord-américains au complet pour nous, pour exporter nos technologies et notre savoir-faire dans ces marchés-là, et ce serait malheureux que ces marchés-là nous soient fermés. Pour l'Europe, oui, à plusieurs reprises, certains États européens, dont notamment la France, ont menacé à quelques reprises, notamment le Canada et les États-Unis, de mettre des barrières à l'entrée. Et c'est en lien direct avec mes commentaires de tout à l'heure, à savoir que l'impact n'est pas le même partout. Puis les entreprises pourraient être d'accord d'avoir une cible de réduction, mais ce qu'elles souhaitent, c'est que ce soient les mêmes règles du jeu pour tout le marché dans lequel elles sont. Pour... Mais, à ma connaissance... Je n'ai pas connaissance d'impositions que font actuellement l'Europe, mais je peux me tromper. Mais je sais qu'il y a eu des menaces à plusieurs reprises.

Dans le Waxman-Markey, oui, il est clairement indiqué que le gouvernement étudierait la possibilité de mettre en place des barrières pour les produits et les services qui viendraient de juridictions qui n'auraient pas adopté des systèmes similaires à ceux des États-Unis. Donc ça, c'est quelque chose de... Donc, si la loi passe, bien cette disposition sera présente.

À l'inverse, aussi, ça nous offre une opportunité, parce que, dans le Waxman-Markey, il est clairement dit que des crédits puis des allocations d'émissions viendraient de systèmes comme le Western Climate Initiative ou le RGGI, donc des systèmes qui auraient été adoptés par des États, des gouvernements, pourraient, dès l'entrée en force de la loi américaine, être approuvés au niveau fédéral américain. Donc, quelque part, ce que le Québec est en train de faire et d'autres provinces sont en train de faire, soit avec le WCI et le RGGI, est une bonne chose parce que, même si finalement la loi américaine ou une loi fédérale canadienne se met en place, on espère que... et ça va reconnaître tout le travail qui a été fait. Et aussi ils vont accepter des crédits qui viendraient de ces juridictions qui ont adopté des réglementations contraignantes.

Donc, en réponse à votre intervention, il y a un risque pour nous mais il y a aussi une opportunité. Donc, je pense qu'il est clair qu'on a tout intérêt à mettre de l'avant des réglementations claires, précises, qui soient à la hauteur de ce qui est attendu des pays développés et qu'à ce moment-là on puisse s'ouvrir sur cette opportunité,

notamment chez nos voisins des États-Unis, qui sont un énorme marché pour nous.

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

**M. McKay:** Merci. Merci. Et vous avez mentionné aussi, tout à l'heure, dans le secteur industriel, la possibilité de convertir certains procédés qui utilisent de la combustion. Donc, je pense qu'on... Je crois savoir qu'on utilise encore même un peu de charbon dans le secteur industriel au Québec.

Est-ce que vous avez quand même une idée de quel serait le potentiel de réduction de gaz à effet de serre qu'on peut aller chercher avec la conversion donc de la combustion? Parce que... Et... Parce qu'actuellement — puis vous avez mentionné aussi les programmes de l'Agence d'efficacité énergétique — il me semble que les programmes de l'Agence d'efficacité énergétique doivent être neutres par rapport à une forme d'énergie, donc ne pas favoriser la conversion d'une forme vers une autre. Je pense qu'il y a une exception dans le cas du mazout, mais... Donc, est-ce qu'il a... Je ne sais pas si vous pouvez parler un peu davantage de ce potentiel-là de conversion. Et est-ce qu'il y a des mesures gouvernementales qui pourraient être mises en place pour favoriser ça?

**Le Président (M. Ouellette):** M. Ouyed.

● (17 heures) ●

**M. Ouyed (Mustapha):** Merci, M. le Président. Je n'ai pas les données en tête, malheureusement, mais effectivement le plan d'ensemble en efficacité énergétique qui a été déposé par l'Agence en efficacité énergétique donne des cibles, donc, des capacités d'atteinte de réduction des émissions, et, à ma connaissance, il existe déjà des programmes qui favorisent la conversion.

Par exemple, Gaz Métro, dans son plan global en efficacité énergétique, a des programmes, lorsqu'on passe du mazout vers le gaz naturel, pour donc donner des incitatifs financiers. Je pense, à mon avis, que la grande difficulté au Québec, c'est le fait que le gaz ne se rend pas partout, contrairement à l'électricité ou au mazout qui peut se transporter de façon... Donc, c'est clair que, si... lorsque les alternatives ne s'offrent pas et il n'y a pas grand-chose à faire... Mais la ligne de conduite devrait être vraiment la réduction à la source, hein? Avant de pouvoir réduire les gaz à effet de serre en les capturant, par exemple, en les séquestrant, l'idée, c'est de réduire leurs émissions tout court. Donc, que l'on utilise n'importe quelle forme d'énergie fossile, c'est de penser à l'efficacité énergétique d'abord — c'est pour ça peut-être que je vous référerai aux études de l'agence pour les potentiels de réduction — et ensuite, effectivement, la conversion.

Pour y arriver, eh bien, on le voit dans d'autres juridictions, la conversion de combustibles fait partie des projets admissibles aux crédits compensatoires dans un système de plafond et échange, et, à ma connaissance, ça fait partie même du type de projet le plus répandu au niveau du mécanisme de développement propre dans les pays en voie de développement, donc c'est l'efficacité énergétique et la conversion de combustibles.

Donc, il y a des protocoles qui existent et une façon de certifier les crédits et, à ce moment-là, le secteur privé investit pour les réduire. Mais, encore une fois,

faut-il que d'autres formes d'énergie soient disponibles à ces endroits-là.

**Le Président (M. Ouellette):** M. le député de L'Assomption, pour un dernier commentaire, parce qu'il vous reste une minute.

**M. McKay:** Ah! Je ne sais pas si vous pourriez nous expliquer rapidement pourquoi des entreprises québécoises doivent aller à l'étranger pour réaliser des projets dans le cadre de mécanismes propres et que les projets au Canada ne sont pas admissibles.

**Le Président (M. Ouellette):** Succinctement, M. Ouyed.

**M. Ouyed (Mustapha):** Oui. C'est très simple, c'est la présence de réglementation et de processus d'obtention de crédits de carbone et de la demande pour ces crédits-là de l'autre côté. Parce que les crédits de mécanisme de développement propre sont, à toutes fins utiles, acceptés presque dans tous les systèmes réglementaires opérationnels en Europe notamment, mais même ceux qui sont annoncés en Amérique du Nord disent clairement qu'ils vont accepter les crédits qui viennent des mécanismes de développement propre. Donc, c'est une certaine assurance et certitude que, si on mène le projet à bout, bien, on va obtenir des crédits de carbone.

Aujourd'hui, en Amérique du Nord, on n'a que les systèmes volontaires qui sont en place et, les systèmes volontaires, on voit de tout: certaines réductions qui ne seraient pas considérées comme des réductions dans un système sont considérées réductions dans d'autres et donc... C'est comme pour n'importe quel investissement financier, c'est la certitude d'obtenir le rendement à la fin et qu'il y ait le minimum de risques en bout de ligne.

**Le Président (M. Ouellette):** Merci, M. Ouyed. Ça nous a fait plaisir de vous recevoir aujourd'hui. Mme Josée Méthot, représentant le Réseau Environnement, merci d'être venue nous rencontrer à Québec. Nous allons suspendre quelques minutes, le temps de permettre à la Société de transport de Montréal de venir s'installer, et nous suspendons quelques minutes.

*(Suspension de la séance à 17 h 2)*

*(Reprise à 17 h 5)*

**Le Président (M. Ouellette):** Nous reprenons les audiences de la commission. Nous recevons la Société de transport de Montréal représentée par M. Michel Labrecque, président du conseil d'administration. M. Labrecque, on va vous demander de présenter les gens qui vous accompagnent. Vous aurez 10 minutes pour nous faire votre présentation qui, je crois, va être audiovisuelle aussi, et il y aura période d'échange avec les parlementaires après votre présentation. Vous avez la parole, M. Michel Labrecque.

#### **Société de transport de Montréal (STM)**

**M. Labrecque (Michel):** Merci, M. Ouellette. Mme la ministre, distingués membres de la commission,

députés, bonjour. Je vais vous présenter les gens qui m'accompagnent, trois experts et une... deux experts, une experte: Mme Céline Desmarreau, qui est experte en planification stratégique et en stratégie de financement en matière de transport collectif; M. Gendron qui est notre expert en solutions, c'est-à-dire on lui pose un problème en matière de développement de flotte de transport collectif et il nous donne les réponses; et monsieur...

**M. Bourbonnière (Michel):** Bourbonnière.

**M. Labrecque (Michel):** ...Bourbonnière, qui est notre expert en développement durable à la STM, c'est-à-dire développement durable à la maison, notre société, ce qu'on peut faire, et développement durable dans la société montréalaise.

Je me suis absenté de la campagne électorale montréalaise parce que je tenais absolument à venir déposer un mémoire à cette commission. Je sais que c'est un... Moi, c'est un sujet qui me tient à cœur depuis très longtemps, et je vais venir moins vous présenter des chiffres que vous plaider une cause que je plaide depuis très longtemps: le transport actif et collectif.

Notre société est une société qui est experte dans le déplacement écologique des gens depuis près de 150 ans. Cette société-là est la 13e entreprise en importance au Québec. Elle emploie 8 000 employés, elle a un budget de 1 milliard de dollars, elle exploite 68... quatre lignes de métro, 68 stations de métro qui sont sur le territoire de Montréal, la Rive-Sud et de Laval maintenant. Elle effectue 1,2 million de déplacements par jour, un taux de satisfaction général de 88 %.

Sur cette courbe, vous avez... on vous la montre parce qu'elle est parlante. En 1949, la Société de transport de Montréal, qui ne portait pas ce nom-là à l'époque, déplaçait 380 millions... effectuait 380 millions de déplacements à Montréal — c'est au sortir de la guerre — avec un réseau de 510 kilomètres de tramway; c'était donc beaucoup, beaucoup de monde qui le prenait. C'était avant la grande période de la motorisation. Et, sans vous expliquer les variations qui ont suivi donc les trente glorieuses et l'arrivée de la carte CAM, les cycles économiques, l'an dernier, en 2008, nous avons battu ce record avec 382,5 millions de déplacements, ce qui est symptomatique ou symbole d'un changement et des efforts qui sont faits par la STM, mais le gouvernement du Québec, via le ministère des Transports.

Nous avons 1 680 bus qui roulent dans notre réseau. De ces bus-là... ils sont tous au biodiesel, ce qui nous a permis d'effectuer une réduction de 3 500 tonnes de gaz à effet de serre sur une année de service.

Les bus branchés sur l'environnement. Nous avons commencé des essais et une exploitation de huit bus hybrides, donc biodiesel et électricité: nous obtenons sur des circuits, lorsque c'est adapté, des réductions de consommation qui vont jusqu'à 30 %, ce qui est important, avec une grande appréciation des chauffeurs et de la clientèle.

Des bus articulés. Encore une fois, nous venons de commencer à les recevoir. Les bus articulés vont être utilisés sur les axes à fort achalandage. Ces bus-là vont augmenter le confort, ils offrent 50 % plus de places assises pour notre clientèle, et, comme je le disais, c'est les axes structurants qui vont les utiliser. Nous en attendons 200 d'ici 2011.

759 voitures de métro. On doit le rappeler, elles fonctionnent... le métro fonctionne à l'électricité depuis 1966, et ça me permet de vous présenter un peu toute la campagne qui a été lancée ce printemps de la création du mouvement collectif — en anglais, on appelle ça «Society in motion» — c'est les gestes verts que les clients font sans forcément le savoir, on est en train de leur dire. Notre clientèle prend le transport collectif, et on est en train de leur expliquer ce que ça veut dire pour l'environnement, concrètement.

La stratégie de développement durable du gouvernement du Québec. Elle est importante parce que, lors de l'annonce récente, en compagnie des maires de Laval, du maire de Montréal et du maire de la Rive-Sud et du premier ministre du Québec, du prolongement du métro ligne bleue dans l'Est, ligne orange vers le Nord et Laval et ligne jaune Rive-Sud, M. Charest indiquait clairement que cette prolongation, ce prolongement du métro, s'inscrivait dans le cadre d'une stratégie de développement durable, le métro étant la moelle épinière du transport collectif montréalais.

● (17 h 10) ●

Je vous rappelle, ce n'est pas des slogans, ça a été bien mesuré: un métro, c'est l'équivalent de 715 autos; un bus articulé, 70 voitures, toujours en auto solo ou enfin le 1,25, là, passer — je me demande toujours qui est le quart dans la voiture; et un bus, c'est 50 autos de moins sur la route à chaque fois qu'on a du transport collectif.

Les transports collectifs dans les émissions de GES, on vous l'indique parce que, dans cette tarte que... à laquelle vous êtes très familiers et familières, qui prend enfin chacune des composantes de la production totale de gaz à effet de serre au Québec, les transports sont à 39,8 et les transports collectifs, en commun, sont à 0,3. Pour la STM, c'est 0,2. Les autres compagnies et sociétés de transport collectif du Québec font le 0,1. Donc, c'est une infime partie qui se combine bien sûr à tout le secteur des transports, qui est le secteur où, au Québec, on produit la plus grande majorité de nos gaz à effet de serre. La STM a un rôle déterminant pour la réduction des GES.

Je vous disais en entrée de jeu que nous sommes des experts dans le déplacement écologique des citoyens et des citoyennes depuis près de 150 ans. Nous allons célébrer, dans deux ans, le 150<sup>e</sup> anniversaire de la société. Nous avons un rôle déterminant et, aujourd'hui, ce qu'on vient vous dire, c'est que, dans les solutions, nous sommes une des très grandes composantes de celles-ci. Elle n'est pas la seule, mais elle est très importante pour la suite des choses. Nous avons à l'heure actuelle dans notre programme d'amélioration du service de transport collectif avec le gouvernement du Québec, le ministère des Transports, un objectif d'augmentation de notre... de nos systèmes, de notre offre, de 16 % pour une augmentation d'achalandage de 8 % sur notre plan d'affaires, là, stratégique, qui nous amène en 2011. L'année dernière, nous avons battu des records d'achalandage mais également des... une augmentation d'achalandage de plus de 4 %, ce qui est très, très important en matière de déplacement en transport collectif.

Et ce que nous allons vous proposer, c'est ce que nous avons présentement, comme plan stratégique et ce que nous pourrions faire — et c'est ce que j'avais demandé à nos experts de vous dire — ce que nous pourrions faire pour obtenir des gains supplémentaires. Et ce gain-là, c'est un transfert modal — vous savez ce que veut dire cette expression, donc on prend des gens qui sont dans l'auto solo

et on les amène dans les transports collectifs — de l'ordre de 5 %, ce qui permettrait d'avoir une diminution de 10 %, de la partie transport, de production des gaz à effet de serre.

Je vous envoie tous ces chiffres-là. Vous les avez en résumé sur une présentation assistée par ordinateur. Le mémoire les comprendra tous et toutes, ces données, et il vous sera acheminé avant la fin de la commission. Nos experts sont en train de terminer toutes les modélisations.

La STM donc a un rôle déterminant pour la réduction des gaz à effet de serre. Dans le cadre de notre stratégie actuelle qui nous amène en... vers 2019, on prévoit donc — je vous indiquais 382 millions de déplacements l'an dernier — on prévoit donc, pour atteindre 420 millions de déplacements, ce qui équivaut à 120 000 voitures de moins et 600 000 tonnes de GES de moins, donc une stratégie qui ajoute les 200 bus articulés et les 400 bus dont on a passé contrat récemment, en partenariat avec le ministère des Transports — le ministère paie 50 %, STM-ville 50 % — avec la ministre Boulet. Donc ça, c'est dans la stratégie que nous avons.

Ce que nous voulions vous indiquer, c'est que l'on pourrait, avec donc des investissements supplémentaires, atteindre 540 millions de déplacements, donc 500... 157 000 voitures de moins, ce qui représente, pare-chocs à pare-chocs, Montréal—Trois-Rivières — on ne veut pas ça, là, mais je vous donne un exemple d'une file très longue — et ça éviterait 780 000 tonnes de GES qui seraient évités. Et cette stratégie-là donc qu'on vous propose, parce que dans le fond, à l'heure actuelle, nous sommes à l'intérieur d'un plan qui est structuré, ce qu'on vous dit, c'est qu'il est... on est capables d'effectuer un transfert modal de 5 %, d'aller chercher 10 % de réduction des gaz à effet de serre dans la partie transport de la tarte que nous avons vue, et pour ça, bien, c'est une stratégie qui s'articule autour d'une acquisition de 280 bus supplémentaires hybrides, de 153 voitures de métro et de 40 trams dans une section tram. Je parle toujours d'un plan sur 10 ans.

Vous savez, le transport collectif, là, quand on connaît bien le développement durable, c'est trois composantes.

L'action sociale: nous déplaçons des travailleurs, des travailleuses, des étudiants, des étudiantes, des gens qui ont peu de revenus. C'est au coeur d'une mission sociale.

Les actions économiques: le Québec ne produit plus de voiture, n'a pas de pétrole, mais, je vous le rappelle, nous avons une industrie manufacturière de matériel roulant en métro avec Bombardier à Lanaudière, Alsthom également et Nova Bus. Nous fabriquons du matériel roulant, nous employons du génie civil et du génie de système et des milliers d'employés au Québec. Donc ça, c'est la partie économique.

La composante environnementale: chaque fois que quelqu'un prend un bus, c'est un geste qu'il pose pour l'environnement. Chaque fois qu'on met en place un nouveau système, on a des gains en matière de réduction de gaz à effet de serre.

En conclusion, le transport collectif, c'est 100 % bon pour le Québec, à tout point de vue. Merci.

**Le Président (M. Ouellette):** Merci, M. Labrecque. Même si vous êtes à Québec, c'est sûrement bon pour votre campagne électorale. Mme la ministre.

**M. Labrecque (Michel):** Si vous me le dites, monsieur.

**Le Président (M. Ouellette):** Mme la ministre, à vous la parole.

**Mme Beauchamp:** Je viens de demander à Marcel Gaucher qui m'accompagne: J'ai le droit de dire ça? Je me suis entendue moi-même demander la permission à Marcel. Merci, Marcel. Il m'a dit oui. O.K., c'est bon. Bonjour.

**M. Labrecque (Michel):** Bonjour, Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Vraiment... bonjour à vous quatre, mais particulièrement à vous, M. Labrecque. Vous le disiez avec un sourire, que vous aviez quitté la campagne électorale montréalaise pour venir nous rejoindre ici. Moi, très sérieusement, je vais vous dire, connaissant l'intensité d'être candidat dans une campagne électorale et tout en assumant toujours des fonctions d'élu comme vous, le fait que vous soyez ici avec nous, très sérieusement, je le... pour moi, c'est un témoignage extrêmement éloquent de votre engagement personnel mais aussi, je peux dire, de la volonté de la société de transport d'être vraiment un partenaire puis un joueur, là, de faire une différence dans le dossier de la lutte aux changements climatiques. Et donc je veux vraiment, vraiment, vraiment prendre le temps de vous remercier d'être parmi nous. Puis vous nous avez fait une présentation très importante. Vous l'avez fait avec beaucoup de conviction, puis je tiens à vous en remercier.

Je vais commencer avec une première question. Dans votre document, en page 11, vous nous dites, lorsqu'on parle du transfert modal de 5 %, ce scénario, vous nous dites: «Pour y parvenir, la STM propose d'agir directement sur le coût d'utilisation de l'auto en augmentant notamment la taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation.»

Moi, je veux vous entendre sur la question de l'augmentation de la taxe sur l'essence. Comme vous le savez, dans notre document, nous parlons de la redevance sur les hydrocarbures, nous parlons que l'autre instrument qui sera mis en place, c'est donc le système de plafonnement et d'échange de crédits carbone et, je pense, avec une très grande transparence, la modélisation fait en sorte qu'on a voulu illustrer quel pourrait être l'impact pour une famille par rapport au prix de l'essence; d'autres estiment que c'est peut-être possible qu'on atteigne des cibles très ambitieuses en évitant toute augmentation du prix de l'essence, donc du fardeau sur le citoyen.

C'est une bonne question. C'est une question assez fondamentale, et vous nous dites en toutes lettres que vous nous proposez d'agir directement sur... en augmentant notamment la taxe sur l'essence. J'ai posé la question à un de vos collègues — M. Bourbonnière d'ailleurs était à la table un peu plus tôt: Est-ce que vous êtes en mesure d'informer ici les membres de la commission? Avez-vous des études? Ou par votre propre expérience, pouvez-vous nous dire si cette question d'augmenter la taxe sur l'essence, si c'est important ou pas, à quel niveau on peut commencer à sentir un vrai impact sur le citoyen, c'est-à-dire que ça entraîne un changement de comportement? Puis quelle est donc... les informations que vous pouvez nous communiquer à ce sujet-là.

**Le Président (M. Ouellette):** M. Labrecque.  
● (17 h 20) ●

**M. Labrecque (Michel):** Mme la ministre, je vais répondre avec... en deux temps. Le premier, en donnant

des exemples internationaux, que vous connaissez sans doute, quant au financement du déploiement des systèmes de transport collectif. Dépendamment des pays — et puis je ne veux pas faire du magasinage de taxation, là — on utilise la taxe sur l'essence. On l'utilise au Québec, il y a 0,015 \$ qui est prélevé, versé à l'AMT chaque année, pour 50 millions de dollars, dans la région métropolitaine de Montréal. Ça n'a pas été indexé depuis 1996, cette somme-là, contrairement à nos tarifs et à nos contributions. À cette hauteur, ça a peu d'impact sur la prise de décision.

Il faut savoir que, dans tous les pays, l'élasticité du prix de l'essence est très importante. Des pays où il y a une mobilité par transports collectifs qui est importante, des pays comme les Pays-Bas — il y a un taux de motorisation élevé, beaucoup de cyclistes, transport collectif — le prix de l'essence est élevé, mais les gens paient ce prix-là. Donc, il y a une très grande élasticité dans ce prix-là. C'est une des sources qui est facilement applicable, dans ce sens que tous les mécanismes sont en place. Vancouver l'a fait dans le cas de TransLink avec un 0,12 \$ qui est géré par la communauté qui opère le TransLink et, dans ce cas-là, quand on dépasse un certain seuil, ça commence à être un des éléments indicateurs à la fois du prélèvement qui est fait quotidiennement, quand on fait le plein, et de l'attribution de ces sommes-là soit au développement du transport collectif exclusivement ou en proportion pour le réseau routier. Parce que nos bus, là, il faut le dire, ils sont sur le réseau routier tous les jours, puis ça prend un réseau routier en bon état. Ça, c'est un des éléments d'une scénarisation.

Les autres éléments de taxation qu'on connaît de par le monde, qui sont peu utilisés ici, c'est la taxe sur la masse salariale, par exemple. Les villes françaises le font dans... auprès des entreprises. C'est peu utilisé. Il y a les péages qu'on a vu arriver dans plusieurs villes et dans plusieurs pays. Dans le plan de transport de la ville de Montréal, c'est un des chantiers. On a indiqué, dans la campagne électorale, qu'un péage métropolitain est une source également de financement qui peut être en partie dédié au transport collectif. L'avantage du péage, par rapport à une taxe directement sur l'essence, c'est que vous êtes dans un phénomène de «out-of-the-pocket money», qu'on appelle. Les gens ont mensualisé l'utilisation de leur automobile par là, c'est-à-dire qu'ils paient comme une hypothèque, des versements mensuels, et ils reçoivent leur facture d'essence et les prix, les coûts reliés à l'automobile quotidiennement.

Quand il y a des péages sur le réseau routier, bien là il y a un droit de passage qui est fait — je parle du réseau routier auto supérieur — qui leur envoie dans le fond un écho de leur utilisation de leur voiture dans une périphérie urbaine. Donc, c'est un des moyens qui est à mettre en place. Cependant, un moyen comme celui-là... on évalue, dans la région métropolitaine de Montréal, à à peu près un quart de milliard la mise en place d'un système de ce type-là pour aller chercher des revenus dédiés d'à peu près 400 millions. Une taxe sur l'essence qui est à 0,015 \$, à 50 millions, on obtient un gain rapide, hein, en allant chercher 0,08 \$ ou 0,06 \$ sur le litre, avec peu de mise en place de systèmes complexes que sont les péages, la prise de photo d'immatriculation, l'envoi de facturation à domicile. Ça fait que c'est pour ça que, cette filière-là, elle est utilisée dans beaucoup de pays, parce qu'elle est applicable simplement, elle est... par tous les mécanismes

de taxation directe, et elle peut être dédiée en partie ou en totalité sans mettre d'infrastructures supplémentaires comme les péages.

Ça fait que c'est pour ça que, pour nous, on le souligne, parce que, dans un temps court, on peut aller de l'avant et on peut investir dans le déploiement des systèmes. Est-ce qu'elle va être un facteur de prise de décision? Pas forcément parce que, comme je vous le disais, l'élasticité du prix des produits pétroliers, elle est très grande. On le voit, les prix varient, peuvent varier de 10 %, 20 %, 30 % dans des périodes très courtes, puis les gens s'ajustent et prennent les produits pétroliers à peu près dans les mêmes pourcentages.

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

**Mme Beauchamp:** D'accord. Je vous remercie. Mais donc on voit... La Société de transport de Montréal a fait une analyse, je dirais, des différents mécanismes. Et votre conclusion, chacun a des avantages et des désavantages, mais votre conclusion, c'est donc de recommander cette augmentation de la taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation. C'est la recommandation que vous nous faites pour — puis rappelons l'objectif, là — pour être capables d'atteindre un transfert modal de 5 %.

**Le Président (M. Ouellette):** M. Labrecque.

**M. Labrecque (Michel):** Le transport modal, on l'obtient par le déploiement d'une flotte de véhicules, de matériel roulant, et donc ce n'est pas la taxe. C'est-à-dire que, pour déployer ces systèmes-là, on a besoin de financement. On considère que les financements par la taxe foncière municipale, dans la contribution de la ville, ou par l'imposition générale qui est prélevée chez tous les contribuables québécois, a ses limites. Quand on veut jouer sur les deux tableaux, c'est-à-dire faire un moyen qui est dédié ou en partie dédié, je le répète, hein, parce qu'une taxe sur l'essence peut être en partie sur le transport collectif et sur le réseau routier, et un péage de la même façon peut être en partie sur le transport collectif et le réseau routier, c'est une des voies pour le financement des systèmes qui nous permettent d'atteindre le 5 %. L'autre voie, c'est le péage.

Celle dont je vous mentionnais qui était la taxe sur la masse salariale, je voyais une députée me dire: Pas évident. Vous savez qu'il y a des pays qui ont des doubles TVA et des triples TVA sur les voitures, la deuxième voiture. Le Danemark, par exemple, quand vous faites l'acquisition d'une deuxième, les taxes sur la valeur ajoutée, c'est des moyens qui sont utilisés. Il y a les taxes carbone, dépendamment du nombre, de la quantité de GES ou la taxe carbone sur un véhicule qui peut être... mais c'est des moyens compliqués. Les moyens les plus souples, compte tenu de ce que j'appellerais notre corpus de taxation québécois ou canadien, c'est des taxes sur l'essence. L'autre élément, c'est le retour des péages avec ce que ça représente de complexité mais d'intérêt.

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

**Mme Beauchamp:** Oui. Je veux bien, bien comprendre vos pages 12 et 13 qui sont donc bien importantes, parce que je suis toujours sur le thème de l'hypothèse, que

vous avez demandé à votre équipe d'experts de documenter, d'un transfert modal de plus 5 %. Et là je veux bien comprendre le tableau de la page... expliquez-moi, s'il vous plaît, le tableau de la page 12, je pars d'où? Et cet effort, l'effort que vous demandez, le 5 %, c'est 5 % de plus que la page 12? C'est comme ça qu'il faut le lire?

**M. Labrecque (Michel):** Oui, exactement ça.

**Le Président (M. Ouellette):** M. Labrecque.

**M. Labrecque (Michel):** Excusez-moi, Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Non, mais ça va, donc... Je voulais juste être bien certaine de bien comprendre. Est-ce que... puis pardonnez-moi, là, c'est peut-être l'heure qui fait que je suis fatiguée, mais donc, mais est-ce qu'on parle ici de 540 millions de déplacements de plus que la page 12?

**M. Labrecque (Michel):** Non.

**Le Président (M. Ouellette):** M. Labrecque.

**Mme Beauchamp:** Donc, la page 12, je pars à quel...

**Le Président (M. Ouellette):** M. Labrecque, c'est à vous la parole.

**Mme Beauchamp:** Finalement, je vais vous laisser me l'expliquer.

**Le Président (M. Ouellette):** Oui, c'est ça.

**M. Labrecque (Michel):** Excusez-moi de vous avoir interrompue, Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** Non, non, non, ça va. Mais en posant la question je devinais que ce n'est pas comme ça qu'il faut le lire. Donc, ce que vous me dites, c'est quand je dis: Plus 5 %, c'est que je passe plutôt... c'est donc une augmentation plutôt de 120 millions de déplacements, c'est... la part du 5 % équivaut à 120 millions de déplacements.

Le tableau est intéressant parce que, ce que vous nous illustrez là, je veux juste faire la concordance, c'est ce que je demandais à notre expert, Marcel Gaucher, parce que quand on voit — je suis en page 22 du document que, nous, on a produit, juste à des fins, là, de comparaison — lorsqu'on regarde l'effort de réduction que demande, par exemple, la cible de moins 10 % qui est à 7,8 Mt, vous nous dites que chez vous, à la Société de transport de Montréal, en se donnant une cible de plus... de transfert modal de 5 %, ça équivaut à 10 % de l'effort que demande la cible québécoise... que demanderait la cible québécoise à moins 10 %. J'ai toujours le droit de dire ça comme ça, M. Gaucher?

(Consultation)

**Mme Beauchamp:** C'est autour de 10 %, O.K., autour de 10 %.

**Le Président (M. Ouellette):** Donc, M. Labrecque va répondre?

● (17 h 30) ●

**M. Labrecque (Michel):** Donc effectivement, comme c'est une présentation assistée par ordinateur — et puis parfois, quand on m'en fait, je me plains qu'il manque de données parce que c'est synthétique — donc présentement, en 2008, nous avons déplacé 382,5 millions... on a effectué 382,5 millions de déplacements. Cette année, compte tenu de la crise économique et tout ça, on est à l'heure actuelle entre parenthèses mais on pense bien maintenir ça. Donc, du 382 millions de déplacements effectués, nous prévoyons à l'heure actuelle, dans les scénarios que nous avons avec le ministère des Transports, dans le cadre du programme d'amélioration du service de transport collectif et les investissements qui sont prévus donc atteindre — je vous amène au tableau de 420 millions de déplacements — dans un horizon 2018 à peu près, ça veut dire une augmentation, ça, de 1 % de l'offre de service qui va entraîner donc une progression de notre achalandage.

Ce qu'on vous dit aujourd'hui: Ça, c'est à l'intérieur d'objectifs qui sont corrects, on pense y arriver, mais, compte tenu que vous êtes dans une logique de cible et que, dans les transports, la grosse pointe de la tarte, on dit que, de 420 millions de déplacements, nous pourrions arriver à 540 millions de déplacements, donc 120 millions de déplacements de plus avec les moyens dont nous vous parlions tout à l'heure. C'est-à-dire, en tant qu'experts en déplacements de monde, on sait qu'avec plus de bus sur le réseau routier, l'arrivée du tramway et des rames qui nous permettent plus de fréquences dans nos tunnels et les tunnels à venir, là — on tient compte des annonces qui ont été faites récemment — nous pourrions atteindre le 540 millions de déplacements, et les évaluations nous font que c'est un transfert modal potentiel de 5 %, pour une diminution de la pointe de la tarte transport, dans les émissions de GES, d'à peu près 10 %. C'est bien ça, monsieur? Parce que, jusqu'au Madrid, j'ai eu les détails, et puis...

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

**M. Labrecque (Michel):** M. Gendron était bien content que...

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

**Mme Beauchamp:** Bien, juste pour compliquer un peu le tout, je vais... Après votre présentation, je demanderai à nos experts puis je reviendrai avec les réponses. Si par ailleurs le fait que vous disiez: La stratégie de développement de transports collectifs et actifs, elle était peut-être déjà escomptée dans le cours normal des affaires, d'où... Dans la modélisation, hein? C'est ça, je comprends. Donc, je... Comment je... Ça veut donc dire que c'est le... c'est 120 millions de plus qu'il faut vraiment se dire que ça donnerait. Je... Enfin, ça a l'air bien technique, mais c'est ça. Mais on se comprend, c'est le 120 millions. La vraie...

**Une voix:** On se comprend, on se comprend.

**Mme Beauchamp:** La vraie proposition que vous nous faites avec ça, c'est le 120 millions qu'il faut calculer...

**M. Labrecque (Michel):** Oui.

**Mme Beauchamp:** ...donc le tiers environ, 250 000 tonnes. Je vais dire ça comme ça, à des fins de calcul bien rapide. Je...

**M. Bourbonnière (Michel):** ...

**Mme Beauchamp:** Pardon? 120, oui, c'est le...

**M. Bourbonnière (Michel):** 780 moins 600, ça fait 180 000 tonnes.

**Mme Beauchamp:** 180 000 tonnes. Merci.

**Le Président (M. Ouellette):** M. Bourbonnière, vous vouliez ajouter?

**M. Bourbonnière (Michel):** ...

**Mme Beauchamp:** Merci. Non, c'est super. Vous me rassurez, M. Bourbonnière, on se suit. Je suis d'accord avec vous.

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

**Mme Beauchamp:** Oui. Je veux maintenant vous entendre sur un sujet qui est un peu délicat mais qu'il faut aborder, c'est: Où est-ce que vous nous proposez de mettre l'effort par rapport au prix du coût de revient, là... du coût marginal, pardon, de la dernière tonne économisée, entre l'effort à faire pour augmenter l'achalandage avec les principes de qualité de service, offre de service de qualité, confort, etc., ça par rapport aux investissements que ça prendrait d'un point de vue, je dirais, technologique pour que la flotte d'autobus soit, elle, vue par les citoyens comme étant écologique? C'est-à-dire, un peu plus tôt, on nous disait: Un autobus hybride coûte 250 000 \$ de plus. Puis il y a un niveau d'attentes des citoyens, hein, pour parler que la flotte de transport en commun soit ça. Mais, quand on regarde qu'est-ce que ça veut dire en termes de réduction de gaz à effet de serre... Vous-même, vous dites: Tout le secteur du transport en commun contribue très, très, très peu aux émissions de GES. Ça fait que j'imagine que le coût marginal, la tonne devient... devient très haut.

Donc, je veux vous entendre sur cet enjeu-là, par rapport aux efforts à faire pour que le transport en commun soit plus déployé. Comment vous voyez ça?

**Le Président (M. Ouellette):** Il reste trois minutes aux échanges, monsieur.

**M. Labrecque (Michel):** C'est une très bonne question, c'est celle que je me fais poser par notre clientèle, c'est celle que je me fais poser par les journalistes: Est-ce que la STM, là, lave plus blanc que blanc, au sens où est-ce qu'elle est parfaite en termes de développement durable et de déploiement de flotte? Est-ce que tous ses bus sont bios, tout ça? C'est une question... On est interpellés, mais, quand on voit, là, le 0,3 % et le surcoût, hein, on passe de... C'est de 400 000 \$ à 650 000 \$: 400 000 \$ pour un bus 40 pieds, 650 000 \$ pour un bus hybride. Ce que l'on sait, c'est qu'à l'heure actuelle nos données, là, les premiers tests, il y a une économie de 30 %, mais, sur un 14 ans de vie utile du bus hybride, on est en train de lisser ce surcoût-là par une économie dans les dépenses de pétrole et d'entretien, là. Tout ça n'est pas encore parfait parce qu'il y a des piles dont on doit disposer, mais on se dit que, sur 14 ans, on pourrait arriver à une somme nulle. Premier élément.

Mais, si vous me posez la question, entre plus de bus 40 pieds biodiesel et moins de bus hybrides, j'achète plus de bus biodiesel. Ce que l'on peut faire en termes de déplacements de notre clientèle en surface, avec des voies réservées et des feux prioritaires pour bus, des mesures prioritaires pour bus, c'est incroyable. Il y a une dimension politique compliquée, là, coin de rue par coin de rue, puis enlever du stationnement, puis tout ça — ce n'est pas à vous que je vais expliquer ça, ce que c'est sur un territoire — mais il y a un gain très clair à augmenter notre flotte de bus, augmenter la fréquence, augmenter le service avec du biodiesel 40 pieds ou articulé, versus de l'hybride, bien que nos données tendent à nous démontrer que, sur un cycle 14 ans, on pourrait arriver à somme nulle.

**Le Président (M. Ouellette):** 1 min 30 s, Mme la ministre.

**Mme Beauchamp:** J'ai une question: Comment... Je vous donne une minute pour me dire, en 2020, vous voyez comment la question du transport en commun, pas seulement... Là, je vous demande d'enlever votre chapeau Montréal, mais on doit voir ça comment, sur l'ensemble du territoire québécois, selon vous? Nous, on le dit, là, ça prend des investissements massifs en transport en commun, si je veux rencontrer une cible ambitieuse. Ça va ressembler à quoi en 2020?

**Le Président (M. Ouellette):** Vous pourrez compléter votre réponse en retournant au Madrid, ce soir, avec vos experts. M. Labrecque.

**M. Labrecque (Michel):** Alors, écoutez, si je mets mon chapeau de citoyen qui promeut le transport collectif et actif, j'ai terminé en vous disant: C'est 100 % bon. C'est 100 % bon pour les villes, et pas seulement Montréal, pour les villes des couronnes nord et sud, c'est 100 % bon pour Trois-Rivières, toutes les villes du Lac, du Saguenay, de... C'est 100 % bon parce que ce matériel roulant là, que ce soit du bus 40 pieds, ou du midibus, ou du minibus électrique — on en a vu à Québec cette année — ça signe pour le Québec le fait que, dans toute l'Amérique du Nord, il faut se le dire, on a parmi les meilleurs systèmes de déplacement collectif. Et ça nous permet de dire: Concrètement, là, voici... En hydroélectricité, toute notre histoire nous démontre que c'étaient des choix historiques qu'on a bien fait de prendre.

Le métro, personne ne conteste sa valeur. Et je dirais que, sur cet horizon-là, moi, personnellement, je voudrais que nos fabricants de matériel puissent montrer toute leur expertise sur le territoire, ce qu'ils ne sont pas capables de faire présentement. Je voudrais que Bombardier puisse dire à n'importe qui dans le monde: Venez voir ce que je suis capable de faire parce que tous mes systèmes sont déployés sur le territoire québécois.

**Le Président (M. Ouellette):** C'est la grâce qu'on se souhaite, M. Labrecque.

**M. Labrecque (Michel):** Je ne le sais pas, mais on me posait une question.

**Le Président (M. Ouellette):** Comme citoyen... Merci, Mme la ministre. M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui. Merci, M. le Président. Et bienvenue à nos invités. Effectivement, je pense que c'est... Tous les élus savent que le sacrifice que vous faites aujourd'hui de quitter votre campagne électorale pour venir nous présenter votre mémoire témoigne effectivement d'un très haut niveau d'engagement, et on ne peut que vous en féliciter, même qu'on peut oser espérer que le fait d'être venu aujourd'hui, que ce n'est pas ça qui... que ça ne vous fera pas perdre de votes, parce qu'on veut continuer à voir ce niveau d'engagement là aussi dans le futur.

Juste peut-être pour faire le pont avec ce que vous nous... l'intervention que vous avez faite à la toute fin, l'image que j'utilise régulièrement pour illustrer ce fait-là que... donc qu'au Québec on ne déploie pas toutes nos capacités, en fait, avec notamment Bombardier et d'autres, le Québec est un grand magasin de trains électriques, mais un magasin où il n'y a rien dans la vitrine. Alors, il serait peut-être temps effectivement d'avoir quelques éléments de démonstration, et puis je pense que tout le monde va en profiter.

Je voudrais juste clarifier... au départ, clarifier une chose, parce qu'on parle, à la page 11 de votre document, donc, que vous vous êtes dotés, à la STM, d'un programme d'amélioration de services dont l'objectif est d'augmenter l'achalandage de 8 %. Est-ce que c'est... Est-ce que c'est directement en lien, donc, avec la politique de transport collectif du gouvernement du Québec? Et, si oui, est-ce que ça vous... cette augmentation d'achalandage de 8 %, ça permet d'effectuer un transfert modal, là, de l'automobile vers le transport en commun ou ça vous permet de... dans le fond, de maintenir votre part modale qui sinon s'effriterait comme elle s'est effritée dans le passé?

**Le Président (M. Ouellette):** M. Labrecque.

● (17 h 40) ●

**M. Labrecque (Michel):** M. McKay, oui, c'est en ligne avec la politique du ministère des Transports, puisqu'il cofinance l'ensemble de ce projet-là. C'est un partenariat qui... dont les pourcentages varient dépendamment des systèmes qu'on met en place ou des acquisitions. Donc, nous avons connu — vous me corrigerez, là — sur les... 2007-2008, une progression qui est de...

**Des voix: ...**

**M. Labrecque (Michel):** ...5,3 %. Donc, nous avons cinq ans. Dans les deux premières années de ce scénario-là, nous sommes déjà à 5,3 % sur les huit. J'ai mentionné tout à l'heure et je l'ai mentionné en conseil d'administration public, à la STM, que l'année 2008 est particulière. Les pertes d'emploi dans la région métropolitaine, la saison touristique qui a été difficile font en sorte que... et on ne touche pas du bois, là, mais à l'heure actuelle on stabilise notre achalandage, donc nous n'atteindrons pas la progression prévue, mais au moins on... il semble qu'on n'aura pas de baisse. Et cela... Il reste deux mois, et puis il y a la grippe, là, qui peut avoir un impact, hein? C'est des gens qu'on déplace, ça.

Est-ce qu'il y a un transfert modal? C'est difficile de vous le dire présentement parce qu'on travaille dans un... avec des études que sont les origines-destinations combinées AMT-société de transport collectif, la dernière date de 2003 dont nous avons des données. Celle qui a été réalisée, la plus récente, est de 2008, donc on va commencer à voir

les résultats. Ces études-là vont être cependant, maintenant, en continu avec publication aux trois ans parce que, dans le plan de transport de la ville de Montréal, plutôt qu'être aux cinq ans, nous les faisons en continu de façon à avoir une rétroaction plus rapide. Est-ce qu'il y a eu transfert modal? Non, mais, quand vous avez 4 % d'achalandage sur un système qui a 470 millions de personnes, c'est des millions de déplacements supplémentaires. Donc, notre impression est: Oui, ça commence à se faire. De quel ordre? On n'a pas les éléments de mesure. Alors, vous me corrigerez...

**M. Bourbonnière (Michel):** Pas à l'heure actuelle.

**M. Labrecque (Michel):** Pas à l'heure actuelle.

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

**M. Labrecque (Michel):** C'est trop récent.

**Le Président (M. Ouellette):** Oups! M. le député de L'Assomption.

**M. McKay:** Oui, je comprends au niveau des mesures, là, au niveau de ce qui est planifié, parce qu'il y a quand même... on observe au Québec une augmentation de la motorisation, donc il y a de plus en plus de véhicules sur la route. Et non seulement il y a plus de véhicules... de plus en plus de véhicules sur la route, mais ces véhicules-là roulent de plus en plus de... loin, donc de plus en plus de kilomètres, et tout ça a fait en sorte... Bon, les différents ministères du gouvernement du Québec le reconnaissent, ça a contrebalancé tous les efforts, toutes les améliorations en termes d'efficacité énergétique qui ont été faites dans les véhicules eux-mêmes.

Et donc c'est bien d'améliorer l'offre de transport en commun, mais il va falloir aussi, j'imagine, qu'il y ait quelque chose qui soit fait au niveau de l'utilisation des véhicules automobiles, et j'imagine que c'est un peu ce qui motivait vos propositions, là, de taxe sur l'essence puis de droit d'immatriculation.

Mais comment vous voyez, donc, ce double levier, là? Il faut améliorer l'offre, mais est-ce que le gouvernement du Québec, en continuant d'augmenter, donc, la capacité véhiculaire, là, sur les routes avec, bon, par exemple, le pont de l'autoroute 25, qui allait contre les orientations d'aménagement de la... de Montréal, et l'échangeur Turcot, là, qu'on veut rénover en augmentant encore sa capacité de circulation automobile? Ces choses-là, est-ce que ça ne va pas un peu à l'encontre des efforts que vous faites?

**Le Président (M. Ouellette):** M. Labrecque.

**M. Labrecque (Michel):** Disons qu'on ne s'aide pas. Moi, je suis ici, là, à titre de président de la Société de transport de Montréal, et toute ma vie j'ai essayé de... ma vie active de militant à Vélo Québec, tout ça, j'ai toujours été du côté d'offrir des systèmes, de proposer des moyens de déplacement, en disant aux gens: Je vais vous séduire par une offre de qualité plus confortable, plus rapide, et vous allez embarquer dans nos systèmes. Donc, aujourd'hui, c'est ce qu'on vient vous proposer pour réduire les gaz à effet de serre. Si vous abordez les questions d'aménagement urbain, de progression de l'étalement urbain, de structuration

du réseau routier, il y a une grande différence entre ce que j'appellerais tout le territoire québécois, les villes pour lesquelles les déplacements de la moindre réunion nécessitent une voiture, les couronnes pour lesquelles les déplacements en transport collectif sont plus complexes, plus difficiles...

Il y a une phrase d'Ilich, de 1974, qui disait: L'automobile va bientôt... va créer des distances qu'elle sera bientôt seule à pouvoir combler. Donc, une société de transport collectif, c'est très difficile, dans des zones étendues, d'aller chercher les gens individuellement. Ça prend des stationnements incitatifs, ça prend des gares. Ça fait que c'est vrai que vous êtes au coeur, vous êtes au coeur... le ministère de l'Environnement puis les députés sont au coeur de cette confrontation toujours entre déployer des offres de service pour faire migrer les gens dans le transport collectif ou actif et: Est-ce qu'on contraint, et jusqu'à quel point? Quel type de contrainte on impose? Est-ce que c'est des contraintes urbanistiques en occupation du territoire? Est-ce que c'est des contraintes en tarification? Et c'est au coeur de ça.

Mais je peux vous dire que, sur le territoire de Montréal, le pont de la 25, l'administration publique avait pris position en s'opposant, en disant que ce n'était pas un choix adéquat d'un point de vue montréalais. Dans le cas de Turcot, on a déposé un mémoire qui était le suivant: Vous refaites une infrastructure; nous, comme société de transport, on sait que, si vous nous offrez une voie en site propre pour du transport collectif léger — ça, ça veut dire bus, bus articulés, tout ça — et si vous nous offrez, dans le même axe, une voie en site propre pour du transport collectif lourd — c'est la navette ferroviaire qui va aller dans l'Ouest — on va faire un transfert modal. Nous, ce qu'on vous dit, c'est: Équipez-nous de ça, les gens vont être dedans. L'expression américaine: «Build it, they will come.» Ça, c'est pour les services. Mais effectivement la progression du parc automobile puis des déplacements vient challenger notre offre de services.

**Le Président (M. Ouellette):** M. le député de... Mme la députée de Rosemont.

**Mme Beaudoin (Rosemont):** Oui. M. Labrecque, bonjour. Ça doit vous reposer un peu, quand même, d'être ici aujourd'hui, j'imagine. En tout cas, si on lit les journaux... Nous autres, ici, on est à Québec, on lit les journaux le matin, ça n'a pas l'air reposant, votre campagne électorale à Montréal. Et je le dis comme Montréalaise, là, comme vous savez, je suis députée de Rosemont.

Alors, pour revenir, moi... revenir un peu sur ces questions-là, quand vous dites, justement: «Pour y parvenir, la STM propose — page 11, là — d'agir directement sur le coût d'utilisation de l'auto», est-ce que quand même, à un moment donné, même si c'est bien élastique, vous dites, là, ça peut être... Bon, les gens peuvent endurer pas mal d'augmentations du coût de l'essence ou des coûts d'immatriculation. Mais est-ce que quand même, à un moment donné, il n'y aurait pas un avantage collatéral sur justement l'étalement urbain puis sur le nombre de voitures qu'il y aurait sur l'île de Montréal? Si j'étais encore députée d'un comté de banlieue, je ne suis pas sûre que je serais contente d'entendre ça, là. Puis si je prenais ma voiture tous les matins pour venir à Montréal, s'il y a un péage sur le pont, s'il y en a un autre pour entrer dans le centre-ville, si le coût de l'essence augmente puis si les droits

d'immatriculation augmentent, peut-être qu'à un moment donné je vais me convaincre de prendre les transports en commun. Il y a d'abord le train qui passe, qui part de Saint-Hilaire — en tout cas, moi, le coin que je connaissais en Montérégie — puis qui s'en vient à Montréal.

Mais aussi, donc, sur l'Île de Montréal, qu'il y ait moins de voitures, est-ce que c'est aussi un objectif, finalement, que vous poursuivez, même s'il est marginal, ou si ce n'est pas, disons, l'essentiel? Ça pourrait quand même être un bienfait, ça aussi, à un moment donné, de... qu'il y ait moins d'autos, et puis que les gens prennent moins leurs voitures, et que la deuxième auto...

Tout à l'heure, on parlait de la deuxième voiture. On disait, je pense, au Danemark, là — c'est vous qui disiez ça ou votre prédécesseur, bon, j'ai trouvé ça intéressant — que là il y a des taxes, donc, supplémentaires quand on a une deuxième auto. Mais ce que vous proposez, sans reprendre tout ce qu'il y a dans votre plan de transport que mon ami André Lavallée, donc, a fait adopter à la ville de Montréal... Vous ne parlez pas de péage puis ni dans le centre-ville ni sur les ponts, mais si on additionne tout ça, au bout de la ligne, est-ce que ça aurait quand même cet effet-là?

**M. Labrecque (Michel):** La réponse est oui.

**Le Président (M. Ouellette):** M. Labrecque.

● (17 h 50) ●

**M. Labrecque (Michel):** Oui, Mme la députée, la réponse est oui, c'est-à-dire qu'il n'y a aucun pays, aucun État, aucune province, je peux prendre les Staats allemands, je peux prendre... qui n'a pas utilisé un certain nombre d'éléments de taxation directe, soit sur l'essence, l'immatriculation, la production de GES par véhicules, les véhicules plus lourds étant surtaxés, le nombre de véhicules par ménage. Toronto étudie présentement une vignette automobile pour les voitures dans la ville.

En matière de péage, je tiens à vous corriger, là, c'est du péage métropolitain, ce n'est pas du péage sur les ponts. Mais il faut faire bien attention: Montréal n'est pas Londres, avec son péage urbain, n'est pas Stockholm non plus. On parle... Une structure de péage qu'on voit dans les pays... en France, le réseau autoroutier supérieur a péage. Aux États-Unis... Donc, c'est cette formule-là.

Les éléments combinés font que les... font que l'utilisateur de sa voiture est en train de voir ces externalités, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas facturés directement. Il est en train de composer, là: Quand je prends l'autoroute, j'ai une tarification; j'ai une tarification dédiée au réseau routier ou au transport collectif quand je fais le litre... le plein d'essence.

Donc, il faut choisir. Comme je vous disais, on peut illustrer... Dans un ouvrage que j'ai fait en 1997, qui s'appelait *Le cocktail transport*, où je définissais le concept, je disais: Il y a toute une série d'outils utilisés par différents États, mais j'en reviens toujours à notre culture. Vous... Et c'est très important, on a une culture de taxation et une culture de fonds, et donc il faut en tenir compte au Québec. Il y a des choses que... La taxe sur la masse salariale, c'est compliqué. On n'est pas là. Une taxe supplémentaire, par exemple, sur le foncier non résidentiel, ça pourrait être envisagé. Dans le cas de Montréal, on a des pouvoirs habilitants depuis la loi n° 22. Il y a certains pouvoirs habilitants qu'on pourrait appliquer directement au transport collectif, mais c'est à petite échelle.

Mais à votre question principale, oui, cet effet combiné là amène des revenus qu'on peut mettre dans le transport collectif pour améliorer le service, l'offre, la fréquence et permettre à... font que l'automobiliste, surtout en auto solo... Ça demeure que le principal élément, c'est l'automobiliste. J'en ai fait... on en fait un mot complet, c'est-à-dire la personne qui est seule dans sa voiture. Déjà, avec le covoiturage, on peut penser à des modélisations différentes sur la tarification, à deux, trois personnes par véhicule, mais l'automobiliste, là, c'est, disons, le principal usager qu'on doit sensibiliser.

**Le Président (M. Ouellette):** Mme la députée de Rosemont.

**Mme Beaudoin (Rosemont):** Oui. Juste une dernière question, M. le Président. Quand vous dites, page 15: «En réponse à la troisième question pour le secteur du transport, nous croyons qu'il faut opter pour la cible la plus contraignante possible et se donner les moyens d'y arriver», est-ce que vous pourriez un peu élaborer? C'est quoi, la cible la plus contraignante possible, M. Labrecque?

**Le Président (M. Ouellette):** M. Labrecque.

**Mme Beaudoin (Rosemont):** Et les moyens.

**M. Labrecque (Michel):** Je vais reprendre, parce que, bon, je vous parlais du développement durable et du transport collectif qui en est l'exemple même, si on veut en prendre un.

À la première question, j'ai... On va les répondre plus en détails dans le mémoire que vous allez recevoir. Mais, à la première question, on ne voulait pas qu'il y ait de cible imposée au transport collectif, compte tenu de son 0,3 % et qu'on est déjà vertueux. Mais en même temps, si vous décidiez pour faire en sorte que tout le monde a une cible à atteindre, nous serions d'accord si c'est compensé par un crédit carbone ou une formule qui fait que les gains qu'on a obtenus viennent compenser cette cible-là.

Pour la troisième question, quand on regarde la production des gaz à effet de serre au Québec, le bilan qui est bon, qui est bon, entre autres, si on se compare, là, par rapport à l'hydroélectricité qui a été développée, hein, c'est un des éléments importants, dans... En matière de transport, c'est le gros morceau. Et en matière de transport, pour aller chercher une modification des automobilistes, hein, pour ne pas que nos gains en cible soient seulement dans l'industriel, dans l'agricole puis tout ça, il faut que la cible soit élevée, parce qu'à mon avis, si on a une cible de l'ordre de 10 % ou de 15 %, je pense que le transport par automobiliste va être capable de s'en sauver. Je le dis sans avoir fait le détail des calculs, mais c'est mon impression. Donc...

**Des voix: ...**

**M. Labrecque (Michel):** Mais conséquemment, donc, la cible doit être ambitieuse dans l'engagement qu'on prend au Québec, à Copenhague, parce qu'on y va bientôt, et dans le cadre de la politique générale, si cet engagement-là est assez élevé pour que le transport des personnes par auto solo, on soit obligés d'y aller un petit peu, un minimum. Et là je reste prudent.

**Le Président (M. Ouellette):** M. le député de Lac-Saint-Jean, 3 min 30 s.

**M. Cloutier:** Merci, M. le Président. Alors, comme on vient de le dire, je suis député de Lac-Saint-Jean, et malheureusement, chez moi, le service de transport en commun n'est pas embryonnaire, est carrément inexistant. On est fiers... on a été fiers d'annoncer, à l'automne, qu'il y aura, à partir de l'hiver, le premier transport de co-voiturage. Alors, vous voyez tout le chemin qu'il reste à faire.

Lorsque vous proposez au gouvernement du Québec d'agir directement sur le coût d'utilisation de l'auto, je me demandais si vous vous étiez penchés sur les répercussions que ça pouvait avoir sur les petites communautés où justement, malheureusement, le transport collectif n'arrive pas à s'organiser, en raison des grandes difficultés, le peu d'habitants puis les grandes distances. Mon comté fait plus de 300 kilomètres, avec 17 municipalités, puis tout ça avec un nombre très peu important en termes de la population.

Alors, je m'interroge si vous vous êtes... si vous avez pensé aux répercussions sur les régions où il y a une faible densité de population, mais, plus important, si vous avez des suggestions pour réussir à étendre des services de transport en commun aux petites communautés.

**Le Président (M. Ouellette):** En 2 min 30 s, M. Labrecque.

**M. Labrecque (Michel):** Oui. Pour des... Des solutions, je vous en donne une sans avoir fait l'analyse du résultat: le taxibus, à Rimouski, qui a été mis en place par le gouvernement du Québec il y a plusieurs années — Michel Trudel travaillait au ministère des Transports — et donc qui est une formule de taxi collectif qu'on retrouve dans plusieurs pays. Vous avez un arrêt avec un numéro, puis les gens s'y présentent. Donc, c'est une formule qui n'oblige pas à déployer une flotte, des garages, mais qui fait appel à du transport qui est privé.

Mais vous avez tout à fait raison. Pour avoir... et puis ce n'est pas pour me vanter, mais pédalé à peu près toutes les routes du Québec, le tour du lac, le Saguenay, les monts Apica et compagnie, c'est vrai que le territoire que nous avons, l'automobile est le meilleur véhicule pour s'y déplacer. Dans ce contexte-là, on peut penser à des cibles qui pourraient être régionales en tenant compte de certains facteurs qui permettraient de tenir compte du territoire, de l'étendue du territoire. Donc, ça peut être une option. Mais je pense qu'il n'y a pas de communauté, là... Et je ne parle pas d'un territoire largement étendu, mais je pense qu'il n'y a pas une ville qui n'est pas capable... je ne parle pas d'un village, là, mais je pense qu'il n'y a pas une ville qui n'est pas capable de mettre une forme de transport collectif en place, et le plus simple étant le taxi collectif, là. Mais je pense... Parce qu'on ne parle pas de 40 pieds, ici. On est en train de mettre, dans les quartiers de Montréal, des petits bus qui s'appellent les navettes Or, dans certains quartiers, qui sont destinés... le vôtre, Mme la ministre, Mme la députée. Nous venons d'annoncer trois navettes Or, et c'est des formules qui sont avec des minibus, des midibus, vous en avez... On est à Montréal, là, avec les navettes Or. Ça dessert les foyers pour personnes âgées tout particulièrement, dans des circuits en boucle — on

peut penser à ça — selon des horaires fixes, qui vont chercher les gens, origine-destination, donc, qui est une forme de transport collectif possible.

**Des voix:** ...

**Le Président (M. Ouellette):** Vous faites des jaloux, M. Labrecque, là.

**M. Labrecque (Michel):** Bon. Mais donc on en a présentement dans six... six arrondissements à Montréal, et ça va se déployer. C'est une nouvelle offre, hein? La population vieillit, et il faut adapter nos services de transport.

Donc, il y aurait des pistes du côté, donc, de cibles régionalisées, surtout dans le transport, pour tenir compte de l'étendue du territoire. Et dans tous les cas, exception faite des petites communautés, je pense qu'on est capables d'envisager des filières de transport collectif, mais oubliez, là, les gros systèmes lourds. Il y a des communautés européennes qui n'ont pas de densité non plus. Vous savez, dans le Jütland danois, là, ils ont mis en place des systèmes de transport collectif qui sont très intéressants.

**Le Président (M. Ouellette):** Sur ces belles paroles, M. Labrecque, on vous remercie de votre présence en commission aujourd'hui, M. Bourbonnière, Mme Desmarreau, M. Gendron, représentants la Société de transport de Montréal.

Compte tenu qu'il est maintenant 18 heures, la commission ajourne ses travaux au lundi 26 octobre, à 14 heures, afin de poursuivre les consultations particulières et les auditions publiques à l'égard du document intitulé *Le Québec et les changements climatiques — Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?*. J'ajourne les travaux.

*(Fin de la séance à 17 h 59)*