



CONSULTATION PUBLIQUE

ÉTAT DES LIEUX DE LA LUTTE
CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE D'ADAPTATION
AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

LA VISION ET LES ENJEUX DU PLAN D'ACTION 2013-2020
SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES REÇUS
AVRIL 2012

Table des matières

Le présent rapport constitue une synthèse des commentaires reçus lors de la consultation en ligne sur les documents d'élaboration du Plan 2013-2020 sur les changements climatiques.

1. Introduction	3
2. Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques	6
3. Vision et enjeux du PACC 2013-2020	7
Synthèse des commentaires par enjeux.....	7
Adaptation	7
Aménagement du territoire.....	8
Transports.....	9
Énergie.....	11
Industrie.....	12
Plan Nord.....	13
Bâtiments.....	13
Secteur public.....	15
Innovation technologique.....	15
Matières résiduelles	15
Emplois verts	16
Agriculture	16
Forêts	16
4. Commentaires généraux	17
5. Informations complémentaires	19
6. Conclusion	20

1. Introduction

Mise en contexte

Lors de l'élaboration du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020), des travaux préparatoires ont débuté à l'automne 2010. En effet, une douzaine de sous-comités sectoriels et un comité sur l'adaptation, composés de représentants des ministères concernés, ont été mis en place afin d'établir des diagnostics et de trouver des pistes d'action. Un comité de pilotage a également été créé afin d'assurer la coordination des travaux des divers sous-comités. Ces travaux ont permis la production d'un rapport intitulé État des lieux de la lutte contre les changements climatiques, de même que l'identification de mesures de réduction et d'adaptation pour le plan.

Des consultations ciblées ont également été tenues à l'automne 2011 auprès des principaux intervenants-décideurs des secteurs d'activité visés. En tout, plus de 120 organismes ont été rencontrés lors de ces consultations pour obtenir leurs commentaires sur les mesures et recueillir de nouvelles propositions.

La Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques a elle aussi fait l'objet de multiples échanges auprès des ministères et des organismes concernés. Des mesures de mise en œuvre de cette stratégie ont été proposées lors des travaux du PACC 2013-2020 et ont fait l'objet de consultations particulières à l'automne 2011.

Le ministre a procédé à une tournée ministérielle en début d'année, profitant de divers événements organisés par certains organismes, pour échanger sur les éléments de la nouvelle Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques ainsi que sur les principales orientations du PACC 2013-2020.

Consultation en ligne

Lors de la consultation en ligne, qui s'est tenue du 6 au 27 février dernier, trois documents ont été déposés : État des lieux de la lutte contre les changements climatiques, Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques et La vision et les enjeux du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. La plupart des commentaires ont porté sur ce dernier document.

Près d'une cinquantaine d'organismes et une trentaine de citoyens nous ont fait part de leurs commentaires et préoccupations. Le présent rapport constitue une synthèse de ceux-ci, visant à faire ressortir les principaux constats et à les regrouper par secteur au bénéfice des lecteurs.

Principaux constats

En matière d'adaptation, des commentaires ont été formulés à la fois sur la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques et sur les mesures à privilégier dans le PACC 2013-2020. Le développement, la diffusion et le partage des connaissances et de l'expertise dans ce domaine, l'amélioration de la coordination des interventions et la formation des intervenants et de la population ont été mentionnés comme des éléments à prioriser. Il en va de même de la prise en compte des acteurs qui sont principalement touchés par les impacts des changements climatiques, dont les communautés autochtones, et du soutien aux municipalités dans leur démarche d'adaptation. Plusieurs mesures concrètes d'évaluation des risques et d'intervention sur le terrain pour réduire ces risques ont d'ailleurs été formulées, telles que l'enrochement, le déplacement, la plantation d'arbres et l'élimination d'îlots de chaleur.

En matière de réduction de gaz à effet de serre (GES), l'importance d'agir dans les secteurs-clés de l'aménagement du territoire, des transports, de l'énergie, de l'industrie et des bâtiments ressort clairement de la majorité des commentaires reçus.

Ainsi, l'aménagement du territoire est perçu comme étant central à l'action du Québec en matière de changements climatiques, tant en matière de réduction des GES qu'en matière d'adaptation. Le lien entre aménagement et mobilité durable ressort également clairement. Les interventions proposées sont de nature structurante. Elles proposent de revoir en profondeur nos

façons de faire, notamment par une refonte de la fiscalité municipale. Plusieurs mesures sont ainsi proposées afin de favoriser la densification et de faire en sorte que l'aménagement soit complémentaire aux interventions en matière de mobilité durable. Le soutien aux interventions municipales en matière d'aménagement durable (revitalisation, décontamination des sols, etc.) est également recommandé.

Le secteur des transports fait également partie des priorités pour l'atteinte des objectifs de réduction de GES du Québec. L'augmentation de l'offre de transport collectif, le soutien aux modes de transport alternatifs, tels que le covoiturage et le transport actif, le lancement d'une politique de mobilité durable et l'instauration d'un bonus-malus sont mentionnés comme des éléments à favoriser. En complément, de nombreuses mesures d'écofiscalité destinées à favoriser l'utilisation du transport collectif et alternatif en remplacement de l'auto-solo (par exemple, la taxation des stationnements, les redevances, les péages, la taxe sur les carburants) ont été proposées. De façon plus générale, un rééquilibrage des investissements consacrés aux transports en commun et de ceux qui sont consacrés au transport routier est également suggéré, de la même façon qu'il est proposé que le Fonds vert soit réservé aux programmes permettant des réductions de GES. En ce qui concerne les mesures à mettre en place, l'importance de procéder au préalable à une analyse coûts-bénéfices prenant en compte l'ensemble des facettes du développement durable a été soulignée.

En matière de transport des marchandises, les éléments suivants sont privilégiés pour réduire les émissions de GES : l'utilisation du gaz naturel, l'efficacité énergétique, le développement des transports ferroviaires et maritimes, l'intermodalité et l'établissement de pôles logistiques.

Le secteur de l'énergie fait l'objet de nombreux commentaires axés sur la mise en place de mesures favorisant les énergies renouvelables, comme l'éolien, la géothermie, le solaire, la biomasse ou la biométhanisation, en remplacement des énergies fossiles. En matière de développement des bioénergies, dont la biomasse forestière, il est suggéré de poursuivre le développement des connaissances sur les répercussions sociales, environnementales et économiques de ces filières et d'utiliser une approche « cycle de vie ». L'efficacité énergétique est également perçue comme un axe à privilégier pour réduire les émissions de GES. Des suggestions d'actions précises pour mettre en œuvre les orientations proposées en matière d'énergie ont été rapportées par plusieurs intervenants.

Du côté de l'industrie, la mise en œuvre de programmes axés sur l'efficacité énergétique, sur les énergies plus propres et sur la réduction des émissions provenant des procédés est proposée. L'accessibilité de certaines sources d'énergie dans certaines régions a été signalée comme barrière à la conversion vers des sources d'énergie plus propres. Plusieurs intervenants ont émis des propositions axées sur la mise en œuvre du Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de GES et sur les crédits compensatoires, notamment pour faciliter l'accès des plus petits émetteurs et de certains secteurs d'activité.

Concernant le Plan Nord, le transport durable, notamment le train, l'utilisation d'énergies propres et de meilleures technologies, ainsi que la condition de la délivrance des autorisations à des mesures de réduction de GES et d'adaptation, sont avancées comme des éléments à privilégier. L'effet du développement du Plan Nord sur les émissions de GES du Québec a également été souligné.

En ce qui concerne les bâtiments, des interventions à différents niveaux sont proposées : renforcement des normes, cotation énergétique des bâtiments, promotion des certifications vertes, programmes de soutien à l'amélioration de l'efficacité énergétique et incitatifs à l'utilisation d'énergies renouvelables. Des activités de formation et de promotion sur les bâtiments durables sont également suggérées.

Du côté du secteur public, l'utilisation de fonds publics pour assurer la carboneutralité des activités de l'État fait l'objet de recommandations divergentes. Certains soulignent le coût élevé pour l'État alors que d'autres y voient une démonstration de l'exemplarité gouvernementale. Toutefois, la comptabilisation des émissions de l'État et la prise de mesures pour les réduire font l'objet d'un consensus.

Les autres secteurs d'activité ont fait l'objet d'un nombre plus restreint de commentaires. Les principaux éléments qui en ressortent sont les suivants : recommandation de soutenir les investissements en matière d'innovation technologique, de faciliter la bonne gestion des matières résiduelles et de réduire l'empreinte carbone des produits, de favoriser le développement des emplois verts et de recourir à l'écoconditionnalité en agriculture pour promouvoir les bonnes pratiques. La sensibilisation, la mobilisation de la population et la participation des jeunes sont également mentionnées comme des éléments devant faire partie du PACC 2013-2020.

De façon globale, la cohérence et la complémentarité entre le PACC 2013-2020 et les autres stratégies, objectifs et programmes gouvernementaux, notamment avec la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015, sont perçues comme centrales. L'analyse des commentaires en transport permet également de conclure que cet aspect est aussi crucial dans ce domaine.

Plusieurs suggestions ont finalement été faites quant à des moyens qui pourraient être utilisés pour mettre en œuvre une reddition de comptes équitable et transparente.

Les mémoires des organismes en ayant autorisé la diffusion peuvent être consultés sur le site du MDDEP à l'adresse suivante : www.mddep.gouv.qc.ca/changements/plan_action/consultation-2020

À propos de la consultation en ligne

Pour transmettre leurs commentaires, les organismes ont, pour la plupart, déposé un mémoire alors que les citoyens ont plutôt utilisé l'outil en ligne leur permettant de s'exprimer sur le sujet de leur choix ou de répondre aux questions du document Vision et enjeux du plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. Tous les commentaires ont été lus, analysés et pris en compte dans la réflexion menant à compléter la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques et le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.

2. Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques

Plusieurs préoccupations concernant la Stratégie d'adaptation ont été exprimées par les organismes et les citoyens qui ont participé à la consultation publique.

La nécessité de prendre en compte les connaissances et l'expertise des acteurs déjà engagés dans l'adaptation, ou qui seront plus directement touchés par les changements climatiques (organismes de bassin versant, communautés autochtones, régions, municipalités), a été mentionnée à plusieurs reprises. Plus particulièrement, les communautés autochtones sont préoccupées par le maintien des espèces fauniques et des écosystèmes essentiels à leurs activités (chasse, pêche, piégeage). Le Comité consultatif pour l'environnement de la Baie-James a tenu à rappeler que la révision des processus d'évaluation environnementale, telle qu'elle est proposée dans la stratégie, nécessite l'accord des parties signataires de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois.

L'amélioration de la coordination des actions gouvernementales ainsi que le besoin de partager les connaissances entre les intervenants ont été évoqués à quelques reprises, notamment par la Confédération des syndicats nationaux (CSN).

L'importance de la mise en place de mesures de sensibilisation et de formation de la population sur les enjeux liés à l'adaptation a été soulevée par plusieurs intervenants. Il a d'ailleurs été proposé par un citoyen qu'une cellule de crise soit mise en place et que le système de santé soit structuré afin de mieux faire face aux sinistres. Il est souhaité qu'une attention particulière soit portée à la santé et à la sécurité des employés lors de ces événements.

Du côté municipal, des mesures particulières ont été proposées. Ainsi, la Ville de Québec a notamment recommandé l'élaboration d'outils pratiques et de principes directeurs auxquels pourraient référer les municipalités pour entreprendre leurs démarches. À cet effet, il a été demandé que le budget accordé pour les initiatives en adaptation soit précisé. De son côté, la Ville de Montréal favorise la mise en place de mesures de lutte contre les îlots de chaleur urbains et de reboisement en milieu urbain.

La réalisation d'études sur les contaminants émergents ou sur la vulnérabilité des réseaux d'égout a également été proposée de même que la réalisation d'un inventaire des ouvrages à risque.

Des commentaires généraux sur le document de la stratégie ont également été formulés, afin notamment d'améliorer la reddition de comptes, de bonifier la section sur les enjeux, de préciser les concepts d'orientations transversales et spécifiques ainsi que d'améliorer les graphiques.

Par ailleurs, de nombreux commentaires additionnels ont été faits concernant les mesures en adaptation dans le document Vision et enjeux du PACC 2013-2020 et se retrouvent consignés dans la section suivante.

3. Vision et enjeux du PACC 2013-2020

Synthèse des commentaires par enjeux

Afin de faciliter la lecture, les préoccupations et les commentaires des participants sur ce document ont été regroupés en 13 thèmes distincts plus rassembleurs.

Adaptation

Les organisations et les citoyens issus de régions où les effets des changements climatiques se manifestent déjà de façon concrète ont des préoccupations précises à l'égard de la protection de leur territoire. Pensons ici aux régions côtières, où le phénomène de l'érosion des berges due au rehaussement du niveau des océans est maintenant une réalité. Conséquemment, les conseils régionaux de l'environnement (CRE) de plusieurs régions, de même que leur regroupement national, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ), proposent que des mesures soient mises en œuvre afin d'évaluer les risques, de communiquer ces risques et de voir à les atténuer grâce à des actions précises (enrochement, plantation d'arbres, déplacement).

La nécessité de partager l'information et l'expertise en matière d'adaptation aux changements climatiques a été évoquée par plusieurs intervenants. À cet effet, le Comité Zip-Baie-des-Chaleurs propose la création de lieux d'échange pouvant également favoriser la prise en compte des préoccupations et des connaissances tacites des citoyens dans les mesures d'adaptation. Nature Québec souligne aussi qu'une commission itinérante du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pourrait être mise sur pied afin d'amorcer un dialogue social sur la meilleure façon de répondre aux problèmes d'érosion et d'inondation.

Il est également suggéré que les municipalités jouent un plus grand rôle dans le processus d'adaptation aux changements climatiques. Il s'agit d'une préoccupation portée par plusieurs conseils régionaux de l'environnement (CRE) et par le Réseau Environnement. Il est proposé que le gouvernement encadre et soutienne les municipalités afin que ces dernières se dotent d'un plan d'adaptation et jouent un rôle prépondérant d'animation, de sensibilisation et de mobilisation des acteurs économiques et des citoyens.

Les organismes et les citoyens provenant de régions urbaines préconisent la création d'îlots de fraîcheur, la protection des espaces verts en milieu urbain et la création de zones vertes périurbaines afin de contrer les effets du réchauffement climatique déjà avéré et qui s'accroîtra vraisemblablement dans les années à venir. Équiterre, par exemple, suggère la création de ceintures vertes, vouées à l'agriculture ou à des usages récréatifs.

Une préoccupation particulière à l'égard de la préservation de la ressource « eau » est partagée par plusieurs répondants. À cet effet, certains organismes proposent que les mesures d'adaptation soient définies selon l'approche de gestion par bassin versant. C'est notamment le cas de Nature Québec et de nombreux CRE. Ces derniers préconisent également la protection des milieux humides et des terres agricoles, particulièrement dans les régions inondables et côtières. La protection du milieu naturel en général est d'ailleurs une préoccupation importante pour plusieurs intervenants.

Le développement des connaissances relatives aux vulnérabilités sur les plans sociaux, écologiques et économiques demeure un enjeu soulevé par quelques intervenants, tels que le Réseau Environnement et le RNCREQ.

Il est suggéré de mettre sur pied un fonds d'adaptation qui pourrait servir à reloger les sinistrés ou à leur offrir un soutien psychologique lors de catastrophes naturelles dues au phénomène des changements climatiques.

Enfin, la prise en charge régionale, la sensibilisation, le développement des connaissances, la protection du patrimoine naturel, la sécurité et la santé constituent les principales préoccupations des intervenants.

Aménagement du territoire

La densification du développement est l'une des grandes préoccupations mentionnées par les participants aux consultations sur la vision et les enjeux du PACC 2013-2020, et l'écofiscalité semble être un moyen de choix pour atteindre cet objectif selon plusieurs intervenants, ce qui implique notamment une refonte de la fiscalité municipale.

Parmi les mesures d'écofiscalité proposées, mentionnons la tarification du stationnement, la tarification de certains axes routiers, l'amélioration de l'accès au logement social (CRE de l'Abitibi-Témiscamingue), les incitatifs à l'achat et à la rénovation du parc immobilier existant (Vivre en Ville) ainsi que les mesures de compensation pour des contributions foncières destinées à l'atteinte des cibles de conservation et de protection des milieux naturels (certains citoyens). Il est également proposé de reconduire et de bonifier les programmes de soutien à la décontamination des sols et de bonifier les programmes de soutien financier à la revitalisation des cœurs villageois (Équiterre et Vivre en Ville). L'organisme Vivre en Ville suggère d'articuler la politique d'accès à la propriété selon l'emplacement et la densité.

Plusieurs préconisent également l'adoption de règlements, de normes, de politiques ou d'autres moyens structurants favorisant l'atteinte des objectifs de protection du territoire et de densification du développement. C'est notamment le cas de Vivre en Ville et de l'Ordre des architectes du Québec qui proposent l'adoption d'une politique d'aménagement durable du territoire, et de Nature Québec qui propose que cette refonte comporte des éléments permettant de diminuer le nombre de véhicules sur les routes. La Première Nation Malécite de Viger croit que la révision de la Loi sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme et des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire constitue une occasion pour intégrer un mécanisme d'écomcompensation. L'Ordre des architectes du Québec préconise d'établir des seuils minimaux de densité à l'intérieur et à l'extérieur des zones TOD (transit-oriented development). Le Réseau Environnement propose de mettre en place une politique de restauration des anciens sites industriels abandonnés. Il est recommandé par certains intervenants de « geler » le territoire actuel et de modifier la loi afin de permettre l'établissement de zones vertes en périphérie des zones urbaines. Il est également suggéré d'abolir les normes minimales de stationnement dans les règlements d'urbanisme. Les normes maximales devraient aussi être abaissées en fonction de la proximité des services de transports collectifs. Toujours dans une optique de densification, l'Ordre des architectes du Québec préconise l'utilisation de « zones blanches » pour les nouvelles constructions et l'implantation de « quartiers verts », en s'inspirant des traditions nord-européennes et germaniques.

Selon Équiterre, des critères pour les programmes de soutien aux infrastructures devraient être définis afin de soutenir un développement urbain plus efficace. Cet organisme propose également d'exiger l'élaboration d'un inventaire des émissions de GES et d'un plan de lutte contre les changements climatiques par les municipalités et d'établir la prééminence de la Stratégie gouvernementale de développement durable.

Le CRE de Laval considère que le gouvernement devrait tenir compte de la valeur économique des services rendus par les écosystèmes lors de l'évaluation des nouveaux projets d'aménagement du territoire. Il en va de même pour la Première Nation Malécite de Viger.

Le transport en commun est également un élément très important soulevé par plusieurs organismes et citoyens. On indique que les grandes entreprises devraient s'assurer de la disponibilité de modes de transport alternatifs à l'automobile pour leurs employés et leurs clientèles. Selon le Forum jeunesse de l'île de Montréal, une priorité doit être accordée au transport collectif et actif et il serait important de se doter de cibles ambitieuses pour assurer le transfert modal vers les transports collectifs. Il faut encourager la densification des secteurs autour des axes de transport collectif et favoriser la consolidation des noyaux urbains afin de contenir l'étalement et de réduire le temps de déplacement. Les préoccupations relatives au transport collectif devraient être intégrées dans les projets de développement ou de réaménagement et un soutien supplémentaire devrait être offert aux améliorations axées sur le transport collectif.

L'adaptation aux impacts des changements climatiques et l'aménagement du territoire sont intimement liés en ce qui a trait à certaines problématiques.

Transports

Le secteur des transports est sans aucun doute celui qui a retenu le plus l'attention parmi les enjeux présentés lors de la consultation. En effet, c'est dans ce secteur que l'on retrouve la plus grande variété d'intervenants qui se sont prononcés et le plus grand nombre de commentaires et de suggestions, de la part autant d'organismes que de citoyens.

L'augmentation de l'offre de service en transport collectif est sans contredit un élément très important qui ressort de cette consultation. Il est en effet souhaité que le gouvernement soutienne les investissements afin d'accroître et d'adapter l'offre de service, et ce autant dans les petites municipalités et les communautés rurales que dans les grands centres urbains. Cette offre devrait, entre autres, offrir plus de voies réservées sur les autoroutes urbaines et des services de navettes. Il est également proposé que le gouvernement se dote rapidement d'une politique de mobilité durable.

Afin d'améliorer cette offre de service, on propose de soutenir l'amélioration de la qualité des infrastructures d'accueil du transport collectif, d'harmoniser les services entre les agences actives sur le même territoire, de s'appuyer sur les technologies de l'information et des communications tout en assurant son financement par différentes formes de mesures d'écofiscalité telles que :

- Introduire une redevance financière selon la catégorie de véhicule;
- Augmenter de façon significative la taxe écoénergétique sur les carburants à la pompe;
- Établir un système de redevances lié à l'utilisation du réseau routier pour les déplacements de navette;
- Instaurer une taxe sur les stationnements commerciaux;
- Augmenter les droits d'immatriculation des grands centres urbains, là où des services de transport collectif sont disponibles;
- Percevoir une taxe supplémentaire sur les carburants, dans les grands centres urbains;
- Introduire les péages en zone urbaine et périurbaine.

Toutefois, avant de mettre en place des péages sur les autoroutes ou à l'entrée des grandes routes, le Réseau Environnement recommande de procéder à une analyse coûts-bénéfices qui prendrait en compte les retombées non pécuniaires de la mesure.

Il importe également de miser sur les autres formes de transports alternatifs comme le covoiturage et le transport actif. Pour ce faire, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules propose de mettre en place des stationnements incitatifs afin de favoriser davantage le transfert modal. La Ville de Montréal préconise l'aménagement de stationnements pour vélos aux points d'accès au transport collectif. On demande à ce que plus de pistes cyclables utilitaires soient aménagées. Vivre en Ville suggère la mise en place de systèmes de vélos en libre-service à l'échelle du Québec, tout en sensibilisant et en informant la population sur les transports durables. Cet organisme croit qu'il y aurait lieu de réviser le cadre législatif et réglementaire afin de favoriser les transports actifs. Le covoiturage pourrait notamment être soutenu par la construction d'aires de stationnement et par l'implantation de portails régionaux de covoiturage (CRE du Saguenay-Lac-Saint-Jean). L'autopartage peut également s'avérer une solution intéressante pour certains besoins que les autres modes de transport alternatifs ne peuvent combler, selon Vivre en Ville. Il est également suggéré de soutenir financièrement les centres de gestion des déplacements (Association des centres de gestion des déplacements du Québec, Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et Vivre en Ville). À ce propos, selon le CRE du Centre-du-Québec et Vivre en Ville, le PACC 2013-2020 devrait prévoir un soutien substantiel à l'élaboration de plans de mobilité durable dans les villes ou les municipalités régionales de comté (MRC) du Québec et mettre en place des activités structurées de sensibilisation, de mobilisation et d'accompagnement en matière de mobilité durable. Dans une optique de sensibilisation, il est proposé de mettre en place différentes mesures de promotion de l'écoconduite, pour les conducteurs de véhicules tant individuels que commerciaux. De son côté, l'AQLPA propose de maintenir, voire de bonifier, le programme Faites de l'air!, et de mettre en place un programme de recyclage pour les véhicules hors route.

Vivre en Ville conseille l'adoption d'une politique de localisation des équipements publics qui permettrait un virage vers la mobilité durable pour les travailleurs et les utilisateurs de services gouvernementaux : écoles, centres locaux de services communautaires (CLSC), édifices gouvernementaux, etc. L'organisme suggère également d'assujettir tout soutien financier de l'État à des impératifs de localisation et de rendre les programmes de soutien aux infrastructures écoconditionnels à des critères d'implantation.

L'Ordre des architectes du Québec et l'AQLPA croient qu'il est temps de rééquilibrer les investissements consacrés aux transports en commun et ceux qui sont consacrés au transport routier, notamment ceux provenant du Fonds des infrastructures routières et de transport en commun (FORT). Il est également proposé, par l'AQLPA, d'utiliser les fonds pour le maintien et la réfection des infrastructures existantes et le développement du transport collectif en zone urbaine. La Ville de Montréal, quant à elle, croit que l'on devrait faire des analyses coûts-bénéfices, au niveau tant économique qu'environnemental, afin de prioriser les mesures à mettre en place, puisque les mesures n'ont pas les mêmes effets en matière d'émissions de GES, de nombre d'usagers concernés ou de coûts d'implantation et d'exploitation.

En ce qui a trait aux véhicules proprement dits, une tendance très claire se dessine parmi l'ensemble des interventions. En effet, beaucoup de participants (citoyens et organismes) prônent l'électrification des véhicules, et ce autant pour ceux qui sont destinés au transport des personnes que pour ceux qui sont voués au transport des marchandises. Les véhicules hybrides rechargeables figurent également parmi les options privilégiées. Cette électrification devrait être soutenue par différents incitatifs à l'achat, à l'utilisation ainsi qu'à la conversion. Il est également proposé d'élaborer une politique d'installation de bornes de recharge, autant pour les véhicules légers que pour les véhicules lourds (AQLPA).

Il est suggéré d'introduire un système bonus-malus à l'achat d'un véhicule économe, notamment par une augmentation du droit d'immatriculation des véhicules à forte cylindrée et des véhicules de luxe, et consacrer une partie des gains au développement du transport collectif et une partie à la pérennité du système de bonus déjà prévu dans le Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques. À ce sujet, l'AQLPA croit que le nombre de véhicules admissibles devrait être augmenté. Toutefois, avant de mettre en place un programme de bonus-malus, l'Association canadienne des constructeurs d'automobiles recommande d'analyser les répercussions des mesures déjà en place et de celles déjà prévues. Cette dernière est également d'avis qu'il y aurait lieu d'élargir le Plan d'action sur les véhicules électriques aux véhicules axés sur les technologies de substitution.

Concernant les autres catégories de véhicules, l'AQLPA suggère d'alléger les frais d'immatriculation pour les véhicules à faible consommation (ex. : motos), mais de les augmenter pour les véhicules récréatifs remorqués, les « habitations motorisées » et les véhicules hors route.

Il est aussi suggéré de renforcer la norme québécoise sur les émissions des véhicules neufs, d'aller de l'avant avec le Programme d'entretien et d'inspection des véhicules légers et d'obliger l'étiquetage des émissions de CO₂ des véhicules.

En ce qui a trait aux carburants, il est proposé d'établir une norme québécoise sur leur teneur en carbone qui viserait une baisse de l'indice carbone du puits au réservoir de 5 % à 10 % et d'utiliser le gaz naturel dans le transport des marchandises, tant sous forme comprimée (GNC) que liquéfiée (GNL). Selon Gaz Métro, on devrait modifier l'aide fiscale actuellement en place afin qu'elle s'applique également aux camions neufs fonctionnant au gaz naturel comprimé, qu'ils soient achetés ou loués. Toujours selon Gaz Métro, il y aurait lieu d'utiliser le gaz naturel dans les transports hors route (secteurs de l'agriculture, de la construction, de l'exploitation minière, de l'équipement industriel mobile, des véhicules municipaux et de l'exploitation forestière) ainsi que pour les traversiers. De son côté, l'AQLPA propose de renforcer le Programme d'inspection et d'entretien des véhicules lourds.

Le Réseau Environnement est d'avis qu'il faut mettre en place des mesures visant à encourager l'innovation et le développement de technologies et de projets dans le transport alors que l'AQLPA favorise la mise en place d'outils de sensibilisation.

En ce qui a trait au transport des marchandises, le Réseau Environnement propose de mettre en place des mesures visant à améliorer l'efficacité énergétique et l'intermodalité. Pour sa part, la CSN et l'AQLPA croient qu'il y aurait lieu de revoir la politique du « juste-à-temps » appliquée par les entreprises pour le transport des marchandises. Les CRE du Bas-Saint-Laurent, de Laval, de Montréal ainsi que le RNCREQ et l'AQLPA suggèrent d'appliquer le modèle des centres de gestion des déplacements à la livraison des marchandises. Selon la Ville de Montréal, on devrait appuyer l'implantation de pôles logistiques pour le transport des marchandises dans la région de Montréal afin de permettre l'intermodalité et d'optimiser les déplacements des marchandises. Pour de nombreux CRE, il demeure important de développer les transports ferroviaires et maritimes, autant pour les biens que pour les personnes. Il est également proposé d'interdire les poids lourds dans les centres-villes aux heures de pointe.

Énergie

De façon générale, il est fortement souhaité que des mesures soient mises en place afin de favoriser l'émergence de différentes formes d'énergies renouvelables comme l'éolien, la géothermie, le solaire passif et actif, la biomasse ou la biométhanisation. Au dire de plusieurs intervenants, ces formes d'énergie devraient être introduites en remplacement des énergies fossiles. Selon Nature Québec, une attention particulière devrait être portée à l'efficacité énergétique au préalable avant d'exploiter de nouvelles formes d'énergie. La cogénération est un moyen proposé pour augmenter l'efficacité énergétique globale des systèmes de production. Pour sa part, l'AQLPA considère qu'une nouvelle stratégie énergétique devrait être adoptée rapidement, basée sur la planification intégrée des ressources. De plus, cet organisme croit qu'une évaluation de la pertinence économique et environnementale devrait être réalisée avant l'ajout de nouveaux barrages en regard des solutions de rechange existantes.

Il importe également d'avoir un souci de proximité en matière d'approvisionnement afin de réduire au minimum les pertes liées au transport. Le principe de mixité énergétique est évoqué par Gaz Métro comme étant un bon moyen d'arriver à une efficacité énergétique optimale d'un point de vue global.

La mise en place de tarifs de rachat ou de tarification incitative, l'achat d'équipements liés à la fourniture électrique, l'augmentation des tarifs d'électricité pour les secteurs résidentiel et industriel pourraient servir à investir dans le développement des nouvelles formes d'énergies et en favoriser l'émergence. À cet effet, il est proposé par l'AQLPA de donner des objectifs de réduction des émissions de GES à Hydro-Québec à l'égard des réseaux autonomes.

Beaucoup d'intervenants sont d'avis que l'on doit favoriser l'émergence des différentes formes de bioénergie. C'est le cas d'Agro Énergie qui propose d'augmenter la superficie des cultures agricoles dédiées à la production énergétique (saule à croissance rapide, peuplier hybride, alpiste roseau et panic érigé). Cet organisme indique également que le programme d'aide à l'utilisation de la biomasse forestière résiduelle pour le chauffage devrait être modifié afin de rendre admissibles les secteurs agricole et agroalimentaire.

De l'avis du Conseil de l'industrie forestière du Québec (CIFQ), le programme de biométhanisation devrait être élargi à des technologies applicables à des procédés industriels (ex. : systèmes de traitement anaérobie), alors que l'AQLPA considère que le gouvernement devrait former un groupe de travail à ce sujet. La CSN propose de privilégier l'utilisation du biogaz au détriment du gaz naturel. À ce propos, Gaz Métro insiste sur le fait que les conditions propices à l'injection de biométhane dans son réseau doivent être mises en place. Quant à l'AQLPA, elle considère que le biométhane ne devrait pas être utilisé dans la production d'électricité, que les biocarburants de première génération devraient être exclus et que la production d'énergie et de digestat à partir des fumiers devrait être favorisée.

Devant un tel engouement, il apparaît important pour plusieurs participants d'accroître la connaissance relative aux effets sociaux, environnementaux et économiques des bioénergies. Il est également proposé d'effectuer des évaluations environnementales stratégiques sur l'exploration et l'exploitation du pétrole ou du gaz.

Selon la Ville de Montréal, toute initiative amorcée dans le but d'évaluer, d'une part, les options de valorisation énergétique des déchets ultimes et, d'autre part, les répercussions de cette valorisation en matière de réduction des émissions de GES devrait être appuyée. Cela pourrait permettre de faire ressortir les options les plus bénéfiques à la fois sur le plan énergétique et sur les émissions de GES.

La Chaire en éco-conseil de l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC), l'AQLPA et la Fédération québécoise des coopératives forestières croient que la promotion, la production et l'utilisation des bioénergies doivent être menées selon les principes de l'analyse de cycle de vie.

Il importe donc d'encadrer la valorisation de la biomasse afin de s'assurer des effets positifs, tant au point de vue social et environnemental qu'au point de vue économique, selon Nature Québec, l'AQLPA et des citoyens. L'utilisation de biomasse forestière ne doit pas mettre en péril la pérennité des forêts et l'utilisation de la biomasse agricole ne doit pas être en compétition avec la production alimentaire, selon Nature Québec.

De son côté, la Ville de Montréal est favorable au développement des bioénergies dans la mesure où une évaluation globale des impacts est réalisée en parallèle afin de démontrer l'existence d'un bénéfice réel et où l'application d'une réglementation rigoureuse en matière d'assainissement de l'air est assurée. Également, il est proposé de mettre en place des mesures incitatives visant à remplacer les vieux appareils de chauffage ou qui obligent l'achat d'appareils de chauffage à combustible solide certifiés. De plus, l'AQLPA suggère de mettre en place une politique ou une stratégie de qualité de l'air complémentaire au PACC.

En terminant, un CRE souligne que la propriété communautaire dans les projets énergétiques devrait être favorisée.

Industrie

Certaines organisations, comme l'Association de l'aluminium du Canada, souhaitent que des programmes d'efficacité énergétique permettant la réduction des émissions de GES soient mis en œuvre pour la grande entreprise.

Il est proposé de réinvestir une partie du Fonds vert dans le développement de technologies qui auraient un effet positif sur l'empreinte carbone des entreprises, au niveau soit des émissions provenant des procédés, soit de l'efficacité énergétique ou encore par le développement et la mise en disponibilité d'énergies plus propres.

Le Conseil patronal de l'environnement du Québec (CPEQ) croit qu'il faut élargir le portfolio énergétique des régions éloignées, actuellement limitées au pétrole, notamment par une mesure d'aide permettant la conversion des équipements miniers (fonctionnant actuellement au diesel) vers le gaz naturel liquéfié.

Pour sa part, le CRE de la Côte-Nord aimerait que soit rendu obligatoire l'étiquetage carbone pour les manufacturiers.

Gaz Métro soutient que le programme de réduction de consommation de mazout lourd devrait être bonifié en favorisant les extensions importantes du réseau gazier afin de desservir un plus large territoire, notamment en lien avec le développement du Plan Nord et en privilégiant le remplacement du mazout léger dans les secteurs résidentiel et commercial.

La compensation des GES et le Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre génèrent beaucoup d'interrogations, de recommandations et de suggestions.

La Chaire en éco-conseil de l'UQAC est d'avis qu'il importe d'avoir une formation adaptée aux besoins du milieu professionnel liée au vocabulaire, au fonctionnement et aux applications concrètes d'une économie du carbone et de la gestion du cycle de vie. Dans le même ordre d'idées, le Groupe Indépendant de Participants Actifs en Carbone du Québec aimerait, à l'instar de la Californie, que des ateliers de travail publics sur différents aspects du Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre soient tenus.

Il est souhaité par plusieurs intervenants que les plus petits émetteurs soient pris en compte dans les divers processus liés à la réduction et à la compensation des émissions. À cet effet, il est suggéré que le gouvernement agisse de façon à stimuler, soutenir et encourager les efforts de réduction des petits émetteurs, incluant les citoyens (par l'entremise de leurs municipalités) en démocratisant leur accès aux marchés du carbone. La reconnaissance des crédits compensatoires devrait être étendue à d'autres projets, par exemple en permettant l'agrégation d'un ensemble de petits projets (COOP carbone, Association de l'aluminium du Canada et CPEQ), en reconnaissant les économies d'énergie, même électrique, ou en reconnaissant les émissions produites par des entreprises qui émettent moins de 10 000 tonnes de CO₂ éq. (CPEQ). Il est également proposé de rendre obligatoire la réalisation d'inventaires pour les PME. En conséquence, le seuil de 8 % des achats de crédits compensatoires pourrait être haussé afin d'encourager la participation des PME à la réduction des GES selon l'Association de l'aluminium du Canada. Par ailleurs, Gedden considère que donner accès au gouvernement à des données micro concernant les émissions de GES des petits émetteurs, de manière à avoir constamment un portrait précis, lui permettrait de déceler les tendances et les occasions pour les petits émetteurs.

Le Groupe Indépendant de Participants Actifs en Carbone du Québec, ÉcoRessources et Écotech Québec appuient la mise sur pied d'un fonds de carbone québécois d'achat de crédits d'émissions générées par des technologies québécoises, tant au Québec que sur le marché international.

La COOP carbone croit que les crédits de carbone issus des projets subventionnés par les programmes de financement et de subventions du gouvernement devraient être reconnus et qu'il importe de définir des protocoles de quantification réalisables dans les secteurs agricole et forestier afin de ne pas créer de barrières dans l'accès au marché du carbone.

Selon le Groupe Indépendant de Participants Actifs en Carbone du Québec, les émetteurs réglementés devraient avoir accès à des réductions au meilleur coût disponible, quelle que soit leur provenance géographique, notamment en favorisant une reconnaissance mutuelle des systèmes québécois et californiens, et ce dès 2012, et en permettant aux émetteurs d'avoir accès à des crédits compensatoires générés tant au Québec qu'en Amérique du Nord (Western Climate Initiative) ainsi que dans les pays actuellement couverts par les mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto.

Pour ce qui est du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de GES proprement dit, des organismes tels ÉcoRessources ou l'AQLPA ont amené des propositions. Par exemple :

- élargir le nombre de secteurs d'activité qui peuvent donner lieu à des crédits compensatoires;
- trouver un moyen de faire en sorte que celui qui investit profite des efforts qu'il fait, au lieu que ce soit le distributeur de carburants;
- reconnaître, au moins pour une période transitoire, les crédits issus de projets québécois mis en œuvre depuis 2008 et certifiés suivant des standards reconnus, par exemple : Verified Carbon Standard (VCS) et Climate Action Registry (CAR) et non International Organization for Standardization (ISO). Il en résulterait un petit nombre de crédits reconnus et un signal positif serait envoyé aux acteurs qui mettent déjà en œuvre des projets en suivant ses standards;
- réduire les coûts de transaction sur le marché, notamment en simplifiant les processus et en permettant l'échantillonnage dans les secteurs agricoles et forestiers au moment de la vérification;
- permettre l'usage de crédits du Mécanisme de développement propre et de reconnaître les projets de réduction des émissions résultant du déboisement et de la dégradation des forêts (REDD+);
- s'assurer que les protocoles de la Western Climate Initiative (WCI) soient des plus rigoureux et mis à jour régulièrement;
- diminuer la quantité de crédits d'émissions achetée dans les pays en développement.

Plan Nord

L'aspect du transport a fait l'objet de plusieurs commentaires par différents intervenants (organismes et citoyens). La recommandation générale est que le transport durable devrait être favorisé tant pour les employés que pour les marchandises et les matières premières. Il est suggéré de privilégier le train à la route et d'utiliser des énergies propres comme sources d'énergie. Il en va de même pour les activités d'extraction du secteur minier et de l'ensemble des activités de production pour lesquelles la forme d'énergie la moins émettrice de GES devrait être privilégiée.

Selon le CPEQ, les firmes les plus innovatrices devraient être retenues pour concevoir le parc industriel selon les standards les plus avancés pour réduire au minimum les émissions de GES, pour accroître l'efficacité énergétique et les économies d'énergie. La délivrance des autorisations pour exploiter un projet dans le Nord devrait être conditionnelle aux mesures que les entreprises seront disposées à prendre pour réduire leurs émissions de GES et pour prévoir des mesures d'adaptation.

Le CRE de la Côte-Nord croit qu'il faut forcer les promoteurs à évaluer les flux de carbone générés par les projets. La CSN ajoute que des exigences en matière de réduction de GES devraient figurer dans les appels d'offres et que la production locale de produits de deuxième et de troisième transformations devrait être favorisée afin d'éviter les fuites de carbone. Elle propose également une surveillance accrue en augmentant le nombre d'inspecteurs miniers du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) et du ministère du Développement durable, de l'environnement et des Parcs (MDDEP).

Nature Québec avance que le Plan Nord, sous sa forme actuelle, ne contribuera pas à réduire les émissions de GES du Québec. De son côté, l'AQLPA croit qu'il faut considérer les émissions potentielles reliées à l'exploitation du Nord.

Bâtiments

En ce qui a trait aux bâtiments, l'efficacité énergétique est la principale préoccupation des intervenants.

Il est souhaité par de nombreux organismes et citoyens qu'il y ait plus d'incitatifs afin de favoriser une amélioration de la performance environnementale, plus particulièrement de l'efficacité énergétique des bâtiments neufs et existants. À ce titre, il est suggéré par plusieurs organisations, dont l'Ordre des architectes du Québec, l'AQLPA et certains CRE, de modifier le Code du bâtiment, et ce pour tous les types de construction, afin d'imposer de plus hauts standards à l'industrie. Il est également proposé de modifier plus fréquemment le code afin de pouvoir y inclure les meilleures pratiques, comme la conception intégrée ou l'orientation et la conception bioclimatiques. Une conception adéquate des espaces en tenant compte des besoins actuels et anticipés permettrait d'optimiser les surfaces. Selon l'Ordre des architectes, il importe de pouvoir assurer un suivi plus serré de l'application des normes édictées pour ce secteur.

La cotation énergétique des bâtiments et la promotion de normes volontaires comme Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) et Novoclimat sont d'excellents moyens à privilégier, selon plusieurs intervenants, dont l'Ordre des architectes du Québec. Une attention particulière devrait aussi être portée à d'autres normes que LEED, qui elle-même pourrait faire l'objet d'une adaptation pour le contexte particulier du Québec. Pour l'AQLPA, le gouvernement doit mettre en place un programme de rapport de diagnostic de consommation et de dépistage de solutions pour économiser de l'énergie dans tous les secteurs (résidentiel, commercial, institutionnel, industriel).

À l'instar de son programme Fonds Énergie, la Ville de Montréal propose de mettre en place un programme de subventions dédiées à appuyer les municipalités souhaitant instaurer des programmes visant les bâtiments neufs ou existants de toute la collectivité. Ce programme permettrait de financer des projets d'efficacité énergétique et les fonds seraient remboursés par les économies d'énergie réalisées. De son côté, l'AQLPA propose de créer un fonds d'efficacité énergétique des bâtiments.

Afin de faciliter l'accès aux programmes environnementaux en lien avec les bâtiments, il est suggéré de mettre en place une offre intégrée et un guichet unique en matière d'efficacité énergétique et de verdissement des bâtiments.

Il semble également important de mettre en place des incitatifs permettant le recours plus fréquent aux énergies renouvelables comme l'hydroélectricité, la géothermie, le solaire et la biomasse. C'est le cas de la Chaire en éco-conseil de l'UQAC qui, à l'instar de la Fédération québécoise des coopératives forestières, propose l'utilisation de la biomasse pour le chauffage urbain ou institutionnel. Afin de favoriser le recours aux énergies renouvelables, différents moyens sont proposés, comme la mise en place d'un programme national d'efficacité énergétique, des tarifs pour la bi-énergie plus intéressants, des programmes permettant de raccourcir le délai de récupération de l'investissement, des crédits d'impôt ou encore l'accélération du processus d'émission des permis de construction, lorsque les projets comportent des éléments permettant d'atteindre une efficacité énergétique supérieure. Plus précisément, pour l'énergie solaire, il est proposé d'investir dans des projets de démonstration et de promouvoir cette énergie dans la conception des nouveaux bâtiments ou lors de la rénovation de ceux qui existent déjà. En ce qui a trait à la géothermie, il est proposé de mettre en place un programme d'incitatifs financiers pour en favoriser la pénétration.

Pour le Fonds d'action québécois pour le développement durable (FAQDD) et l'Ordre des architectes du Québec, il importe de favoriser la sensibilisation, la promotion des bâtiments durables et la diffusion d'informations synthétisées et vulgarisées, notamment en mettant en place une formation pour tous les acteurs clés de l'industrie de la construction.

Selon le Conseil patronal de l'environnement du Québec (CPEQ), le PACC 2013-2020 devrait encourager la conversion vers le gaz naturel ou l'électricité ou même les sources hybrides au niveau industriel.

Certaines préoccupations à l'égard de l'adaptation aux changements climatiques ont été manifestées par quelques intervenants. C'est le cas de l'Ordre des architectes du Québec qui propose de verdir les zones urbaines, d'aménager des aires de stationnement moins asphaltées ainsi que d'interdire les toitures noires et la construction ou la reconstruction en zone inondable.

Selon l'Association de l'aluminium du Canada, le gouvernement doit appliquer les grands principes de sa stratégie de développement durable aux grands projets institutionnels et d'infrastructures dont il est le maître d'œuvre. L'Association canadienne du ciment indique quant à elle que l'on devrait favoriser une approche d'analyse de cycle de vie lors de la construction de bâtiments.

Il est proposé d'inclure la recherche et l'expérimentation dans les programmes gouvernementaux de subventions (Ordre des architectes du Québec) et de favoriser l'utilisation du bois dans la construction (CRE du Bas-Saint-Laurent). Cela pourrait se faire notamment par un amendement au Code de construction afin de permettre la construction de bâtiments en bois de plus de quatre étages et en exigeant un pourcentage minimal de bois lors de la construction d'édifices publics. À ce propos, le Conseil de l'industrie forestière du Québec (CIFQ) considère que la possibilité de reconnaître les émissions évitées par la construction en bois sous forme de crédits compensatoires devrait être évaluée.

Secteur public

L'Association de l'aluminium du Canada suggère d'utiliser l'analyse de cycle de vie comme outil d'aide à la décision. La carboneutralité suscite des opinions et des commentaires plutôt divergents. Le Réseau Environnement, par exemple, est d'avis que la carboneutralité de l'État ne devrait pas être visée, principalement en raison des coûts élevés que cela engendrerait. D'autres organismes, comme ENvironnement JEUnesse, y sont favorables et certains vont jusqu'à proposer qu'on adopte cette approche pour les municipalités en recourant à une loi.

Selon la Chaire en éco-conseil de l'UQAC, l'utilisation de fonds publics pour la carboneutralité devrait être réservée à l'achat de crédits compensatoires produits avec la plus grande rigueur sur le territoire québécois, de manière à optimiser les retombées en matière de développement durable de l'argent public ainsi investi. Toujours selon cet intervenant, lorsque la carboneutralité est visée, il importe de s'attribuer des objectifs de réduction ambitieux. Trois étapes sont proposées : 1) établir le bilan en matière d'émission de GES, ce qui implique des efforts de quantification selon les pratiques généralement reconnues; 2) réduire les émissions selon les occasions; 3) compenser les émissions qui ne sauraient être évitées par l'achat de crédits compensatoires émis par des projets reconnus et vérifiés par une tierce partie indépendante.

Le CRE de la Côte-Nord souhaite qu'on exige une analyse détaillée des effets de tout projet auquel le gouvernement apporte un soutien financier au niveau des flux de carbone générés et lors de la construction de bâtiments afin que ceux-ci atteignent des normes élevées d'efficacité énergétique. À ce titre, le Réseau Environnement suggère que la construction et la rénovation des bâtiments publics ou recevant des fonds publics soient soumises à des standards minimums (par exemple la certification LEED). Pour sa part, Gaz Métro suggère l'utilisation du biométhane dans les établissements institutionnels.

Vivre en Ville, l'AQLPA et Nature Québec proposent de procéder à l'électrification des flottes gouvernementales et paragouvernementales. À cet effet, un appel d'offres conjoint pourrait être réalisé.

Par ailleurs, l'AQLPA suggère de favoriser le télétravail et de sensibiliser les entreprises publiques, parapubliques et privées à ce sujet.

Innovation technologique

L'Association canadienne du ciment est d'avis que le gouvernement devrait créer de nouveaux crédits d'impôt pour les fabricants qui investissent dans des technologies et des procédés environnementaux et devrait financer des projets pilotes spéciaux qui permettraient des réductions des émissions de GES. Un citoyen suggère de favoriser l'autonomie énergétique des entreprises et de soutenir le développement de procédés moins dommageables pour l'environnement.

Afin de favoriser le tout, le CIFQ propose la mise en œuvre d'un programme d'aide à la démonstration technologique.

Matières résiduelles

La responsabilité élargie du producteur est un principe qu'appuient certains participants aux consultations. Il est donc souhaité que soient mis en place des programmes de gestion des produits de consommation en fin de vie, que le bilan carbone des emballages soit pris en considération dans une perspective d'analyse de cycle de vie et que ces aspects soient considérés dans les prix.

L'Association canadienne du ciment souhaite que la Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement (projet de loi 88) encourage l'utilisation de matières résiduelles comme carburants de substitution et de matières premières dans les cimenteries. Quant à elle, la Ville de Montréal suggère de mettre en place un programme de soutien au développement de procédés de valorisation des résidus organiques.

L'élimination des résidus de traitement des papetières doit être prise en considération dans l'inventaire québécois des émissions de GES. Des mesures encourageant la valorisation de ces résidus doivent être incluses dans le PACC 2013-2020, selon la Chaire en éco-conseil de l'UQAC.

Emplois verts

Il est proposé, notamment par le CRE de la Côte-Nord, de privilégier la formation et le perfectionnement pour les employeurs et les employés ainsi que de créer des centres de transferts technologiques pour faciliter le développement et le transfert d'expertise.

Le Réseau Environnement propose de réaliser une étude comparative des emplois qui pourraient être facilement convertis en emplois dans les secteurs de technologies vertes, d'élaborer une stratégie d'attraction des investissements dans ces secteurs, d'encourager le couplage stratégique entre les entreprises québécoises établies et les petites et moyennes entreprises (PME) porteuses d'une technologie verte prometteuse, tout en arrimant les programmes de formation professionnelle et universitaire avec les secteurs en développement.

Agriculture

Le recours à l'écoconditionnalité est un élément qui ressort très fortement pour le secteur de l'agriculture. En vertu de ce principe, l'aide financière accordée aux entreprises agricoles devrait être proportionnelle au respect de certains critères et au niveau d'intégration de bonnes pratiques permettant de minimiser l'empreinte carbone de l'ensemble des activités de production, tout en incluant certaines mesures d'adaptation aux changements climatiques. Il s'agit d'un souhait exprimé par Équiterre et Nature Québec.

Parmi les pratiques proposées figurent la rotation des cultures, l'établissement de bandes riveraines, l'adoption de plans de conservation des sols et l'amélioration de l'efficacité énergétique des composantes du cycle de production.

Forêts

Le CRE du Bas-Saint-Laurent suggère l'adoption d'une stratégie de bonne gestion forestière intégrant les usages et les écoservices fournis par les forêts.

Il a été suggéré de permettre aux petites municipalités de planter et d'exploiter des forêts de résineux ou de feuillus nobles, ce qui permettrait de créer de l'emploi local, de générer des revenus et de lutter contre la pollution atmosphérique. Des citoyens sont également d'avis qu'il faudrait augmenter le nombre de régions protégées, notamment près des grands centres.

4. Commentaires généraux

Les propos formulés par la grande variété d'intervenants (organismes et citoyens) regorgent d'informations pouvant être considérées soit pour apporter des modifications aux documents présentés, soit pour élaborer différentes mesures ou différents programmes du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. Certaines préoccupations et suggestions d'ordre plus général, n'entrant pas nécessairement dans les catégories précédentes, sont donc présentées ci-après.

Plusieurs intervenants ont mentionné leur souhait que la version définitive du PACC 2013-2020 fasse l'objet d'une consultation ciblée (par exemple, une commission parlementaire). L'AQLPA propose également d'évaluer la possibilité de réviser la cible de réduction à la hausse (cible de réduction de 30 % au lieu de 20 %).

Certaines régions souhaitent que soient ajoutés au PACC deux principes directeurs, soit celui de modulation des interventions en fonction des particularités régionales (plusieurs CRE et le RNCREQ), notamment par des objectifs de réduction des émissions de GES fixés pour chaque région (Fédération québécoise des coopératives forestières), et celui de la coopération internationale (CRE de l'Abitibi-Témiscamingue).

L'Institut de développement durable des Premières Nations du Québec et du Labrador demande qu'un comité réviseur soit créé pour que les demandes et les besoins des Premières Nations soient inclus dans le PACC et que des fonds leur soient alloués pour mettre en place un plan d'adaptation qui leur est propre. Dans cet ordre d'idées, la Première Nation Malécite de Viger souligne que les Premières Nations connaissent leurs territoires et les modifications qu'ils subissent. Une meilleure connaissance des changements observés par les autochtones permettrait une plus grande acuité décisionnelle calquée sur les réalités du milieu naturel.

Du côté du milieu municipal, la Ville de Montréal demande qu'un programme soutienne la mise en œuvre des plans d'action et d'adaptation élaborés lors du premier programme Climat municipalités. Le CRE de Laval estime que des programmes pourraient être établis en fonction des résultats des municipalités.

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal souligne que les jeunes veulent participer aux décisions, notamment auprès des organismes de transport, et obtenir du soutien pour agir concrètement dans la lutte contre les changements climatiques. Une vaste campagne de sensibilisation aux changements climatiques devrait être lancée (Gedden) en vue de mobiliser l'ensemble de la population québécoise (ENVironnement JEUnesse, plusieurs CRE et RNCREQ). Il est également proposé de favoriser l'éducation de la population, sous toutes ses formes. Toujours dans un esprit de sensibilisation efficace, il serait intéressant d'inclure dans le PACC 2013-2020 un réel descriptif du fonctionnement du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de GES, selon ENVironnement JEUnesse.

Des préoccupations d'arrimage du PACC 2013-2020 avec divers programmes gouvernementaux ont été exprimées, notamment avec la Stratégie énergétique (plusieurs CRE, RNCREQ, ENVironnement JEUnesse et CSN). De plus, les objectifs du MDDEP devraient être revus avec ceux du MRNF en lien avec les hydrocarbures dans le golfe (Comité Zip Côte-Nord du Golfe et CRE de Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine) et la biomasse forestière à des fins énergétiques (CRE de la Côte-Nord). Pour permettre que les interventions gouvernementales soient cohérentes et complémentaires, les mesures d'un sous-comité devraient être analysées en parallèle avec celles qui proviennent des autres sous-comités, par exemple, les bâtiments, l'aménagement du territoire, le transport, la santé (Ordre des architectes du Québec, Vivre en Ville, Ville de Montréal, CRE de Laval).

L'accent devrait être mis sur les mesures permettant des réductions de GES, dont le niveau de réduction serait progressif (CRE de l'Abitibi-Témiscamingue), et sur la priorisation des mesures ayant un coût moindre par tonne de CO₂ équivalent (Réseau Environnement). Selon le CRE de Laval, des programmes devraient financer ceux qui proposent des projets respectueux de l'environnement et des écosystèmes.

Certains organismes et citoyens prônent l'adoption ou la modification de normes, de lois, de règlements, de codes et d'autres approches législatives et réglementaires structurantes afin d'apporter les changements que l'on souhaite voir se produire dans les domaines de la réduction des émissions de GES et de l'adaptation aux impacts des changements climatiques. Bien que la sensibilisation et la mobilisation des acteurs et de la société en général soient très importantes, certains participants sont d'avis qu'il est parfois nécessaire de contraindre, dans une certaine mesure, les acteurs afin d'atteindre des objectifs précis de façon efficace. La Première Nation Malécite de Viger rappelle que, selon l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), une des stratégies les plus efficaces pour la lutte contre les changements climatiques est la politique du pollueur-payeur.

Les participants se sont exprimés sur la reddition de comptes du PACC, qui se doit d'être équitable et transparente (Institut canadien des produits pétroliers et AQLPA). Le Fonds vert devrait être réservé aux programmes permettant des réductions de GES et non pour assurer la pérennité des infrastructures routières (CPEQ). La répartition des dépenses et le coût de la tonne de chaque mesure devraient être connus de la population (CPEQ, Réseau Environnement). Une étude des coûts et des bénéfices des orientations retenues devrait être réalisée et l'évaluation du suivi du PACC devrait être confiée à un audit externe (Nature Québec). Il est également proposé que le gouvernement s'inspire des rapports annuels sur les progrès liés aux GES publiés par le Commissaire à l'environnement de l'Ontario et des rapports bisannuels du Commissaire à l'environnement et au développement durable du Canada (AQLPA).

La redevance sur les carburants et les combustibles devrait être augmentée progressivement jusqu'à l'assujettissement des distributeurs au marché du carbone à partir de 2015 (TRANSIT). Vivre en Ville souhaite une bonification d'un milliard de dollars par année qui serait consacrée aux transports collectifs (650 millions de dollars) et à un Fonds en aménagement et urbanisme (100 millions de dollars). De son côté, l'AQLPA croit que la redevance devrait être bonifiée de cinq cents le litre dès cette année. Pour les années 2013-2020, cette augmentation devrait être de trois cents le litre annuellement.

Des mesures très précises sont suggérées par des citoyens : mettre en place des compteurs d'eau et une réglementation sur la pollution atmosphérique traitant notamment de la conversion aux systèmes de chauffage intelligents. Le FAQDD recommande de reconduire et d'élargir le programme Action-Climat, notamment pour les projets novateurs, à succès et nationaux.

Avec le développement industriel prévu dans le Plan Nord qui augmentera les émissions de GES, l'AQLPA et la Chaire en éco-conseil de l'UQAC considèrent que le ministère devrait étudier des formules pour établir une répartition équitable des efforts entre les émetteurs. Par ailleurs, la Ville de Montréal souhaite que soit déterminée dès maintenant la responsabilité élargie des producteurs chez les importateurs dont les produits sont fabriqués à l'extérieur du Québec.

Le cycle de vie a été mentionné par deux intervenants en tant que base à l'établissement des critères pertinents pour démontrer les gains environnementaux et pour la société (Association canadienne du ciment), notamment si le Québec va de l'avant avec l'exploitation du gaz de schiste (Chaire en éco-conseil de l'UQAC).

ENvironnement JEUnesse considère qu'un défi reste toujours entier : s'assurer de l'adhésion de tous les ministères, donc de tout le gouvernement, à la vision du prochain PACC 2013-2020. Cet organisme croit qu'il serait opportun d'ajouter à la liste d'effets positifs qu'aura permis d'atteindre le PACC 2013-2020, présentés dans l'encadré Vision d'avenir du PACC 2013-2020, un sixième effet, soit « de contribuer à la conscientisation et à l'engagement de la société québécoise dans la lutte et l'adaptation aux changements climatiques, à travers l'information, la sensibilisation et l'éducation ».

5. Informations complémentaires

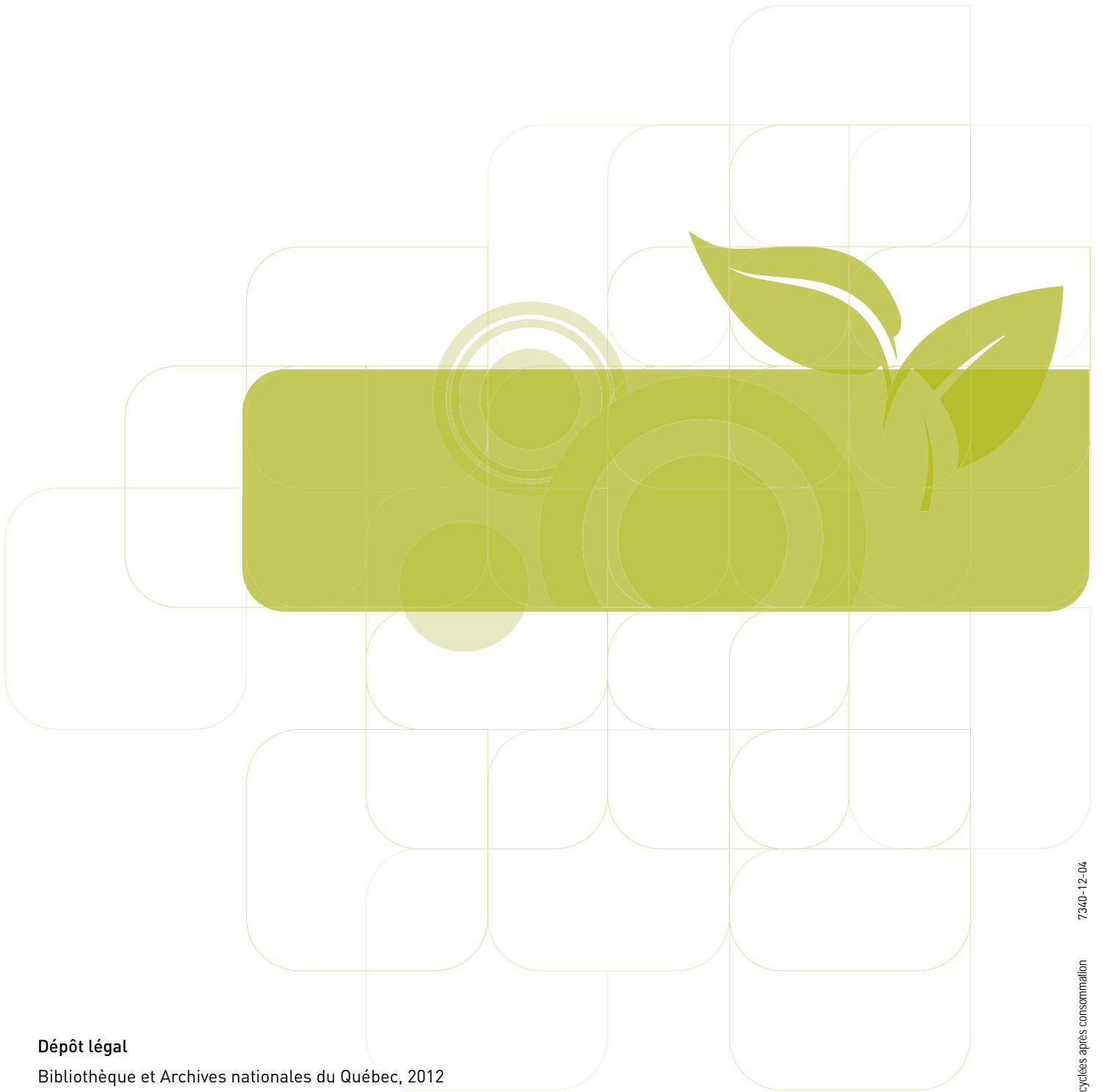
Des informations additionnelles intéressantes ont été transmises par certains organismes :

- Le CRE du Centre-du-Québec travaille à l'élaboration d'un plan d'intervention pour la protection et la prise en compte des milieux naturels prioritaires au Centre-du-Québec, en collaboration avec le MDDEP. Une méthode de priorisation des milieux humides est en développement;
- Écotech Québec propose de mettre en place un crédit d'impôt à la commercialisation des technologies propres. Ce crédit viserait à accroître le niveau de commercialisation des innovations issues de la recherche et développement. Les entreprises admissibles seraient celles qui ont bénéficié du programme de crédits d'impôt à la recherche scientifique et au développement expérimental. Les coûts annuels projetés sont de 10 M\$ (voir le document joint au mémoire pour les principaux critères d'admissibilité proposés);
- Dans son mémoire, le FAQDD joint en annexe des informations concernant les stratégies d'adaptation au changement climatique de l'Ontario et de la France;
- La Fédération québécoise des coopératives forestières a fait réaliser récemment, par la firme ÉcoRessources, une évaluation des retombées économiques de la filière du chauffage institutionnel et commercial à partir de la biomasse forestière. Selon cette étude, il est mentionné que la poursuite des programmes actuels d'aide à l'implantation de chaufferies à la biomasse forestière (grâce au Programme de réduction de consommation de mazout lourd et au Programme d'aide à l'utilisation de la biomasse forestière) assure la pérennité des changements effectués et l'efficacité économique de l'intervention, en plus d'économies d'énergie pour les propriétaires de bâtiments institutionnels et commerciaux. Cette étude a été rendue publique le 14 mars 2012;
- Afin de s'assurer des effets positifs des projets de valorisation de la biomasse forestière, Nature Québec amorce un projet qui vise à analyser la filière de la valorisation de la biomasse forestière afin de déterminer comment elle devrait être orientée dans un contexte de développement durable;
- Le Réseau Environnement a commenté la consultation tenue sur « l'engagement gouvernemental de consacrer 50 % de la superficie du territoire à la protection de l'environnement, au maintien de la biodiversité, à la mise en valeur du patrimoine naturel et à divers types de développement qui ne font pas appel à des activités industrielles » (voir le site Internet du Réseau Environnement);
- Dans son mémoire, la Première Nation Malécite de Viger joint un document sur le Fonds écoresponsable qui a été créé par cet organisme. Ce fonds vise à préserver l'intégrité écologique du territoire ancestral et à contrer les conséquences sur les écosystèmes et leur biodiversité.

6. Conclusion

De nombreux commentaires de qualité ont été émis par des intervenants d'horizons variés : citoyens, groupes d'intérêts, grandes industries, entreprises, secteur public. Cette diversité ainsi que la pertinence et la qualité des propos recueillis ont permis de faire ressortir un grand nombre de préoccupations, de suggestions et de commentaires qui seront pris en compte dans la version définitive du PACC 2013-2020 ainsi que dans les actions qui en découleront.

La prochaine étape est le dépôt du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, qui répondra, dans la mesure du possible, aux principales attentes exprimées au cours de la dernière année. En effet, plusieurs propositions formulées lors des consultations ont été retenues comme prioritaires par le gouvernement et feront partie du PACC 2013-2020. Certaines propositions pourraient également être mises de l'avant par l'entremise d'autres politiques ou stratégies gouvernementales sectorielles, notamment en matière d'aménagement, de transport et d'énergie. D'autres encore feront l'objet d'analyses au cours des prochaines années et pourraient être intégrées au PACC 2013-2020 en cours de route. Le prochain plan d'action se veut en effet un plan évolutif qui permettra de s'adapter à l'évolution des connaissances scientifiques et au rythme de progression du Québec vers l'atteinte de ses objectifs en changement climatique. Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, en tant que coordonnateur du PACC 2013-2020, entend être à l'écoute de la société québécoise et vigilant quant à l'optimisation des investissements faits en vertu de ce plan afin que, tous ensemble, nous puissions atteindre les objectifs ambitieux que nous nous sommes fixés.



Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2012

ISBN : 978-2-550-64767-6 (pdf)

© Gouvernement du Québec, 2012

**Développement durable,
Environnement
et Parcs**

Québec 

7340-12-04

Ce papier contient 100 % de fibres recyclées après consommation

