



# **Recommandations sur le Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020**

**Présenté au Ministère du Développement Durable, de  
l'Environnement et des Parcs**

**Montréal, le 27 février 2012**

**Rédaction : Coralie Deny et Daniel Bouchard**

**Conseil régional de l'environnement de Montréal**

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300

Montréal (Qc) H2X 3V4

Tél. : 514-842-2890

Télec. : 514-842-6513

[info@cremtl.qc.ca](mailto:info@cremtl.qc.ca)

[www.cremtl.qc.ca](http://www.cremtl.qc.ca)

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

## Introduction

Depuis plusieurs années, le CRE-Montréal s'intéresse de près aux enjeux environnementaux reliés aux changements climatiques, notamment en ce qui a trait à la responsabilité du secteur du transport. L'organisme s'implique dans plusieurs dossiers qui touchent de près cette problématique et vise à travers ses différentes interventions à sensibiliser et mobiliser les acteurs Montréalais à participer aux efforts de diminution des émissions de GES et d'adaptation aux changements climatiques. Le CRE-Montréal a entre autres publié un document en 2002 « les huit principes de la mobilité durable », a participé aux consultations sur le premier Plan d'urbanisme de Montréal en 2003, sur les deux plans de développement durable de la collectivité montréalaise (2006 et 2010), sur le Plan de transport de Montréal en 2006, et sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal en 2012. De plus, le CRE-Montréal est l'initiateur de la campagne Défi Climat et a participé aux Rendez-vous de l'énergie en 2011, un projet piloté par le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec. Le CRE-Montréal a aussi développé une expertise en lutte aux îlots de chaleur urbains et en verdissement, notamment des secteurs industriels et commerciaux, et œuvre sur de nombreux dossiers au niveau de la gestion des matières résiduelles, dont celui du recyclage des matières organiques.

### 1. Commentaires sur les enjeux et la vision du PACC 2013-2020

À la page 2 du document, on retrouve cet énoncé :

*« De plus, les mesures menant à l'atteinte de cette cible pourraient propulser davantage le Québec dans l'économie du 21e siècle en **lui permettant de réduire sa dépendance aux importations de pétrole**, en créant des opportunités d'affaires, de nouvelles entreprises et des emplois « verts » et en rendant ses secteurs économiques plus efficaces et plus compétitifs. »*

Un peu plus loin, toujours à la page 2, on énumère les 5 enjeux du PACC 2013-2020, dont l'un d'eux s'énonce ainsi :

*« la réduction de la part des énergies fossiles dans le bilan énergétique du Québec; »*

Le CRE-Montréal appuie le gouvernement du Québec dans cette reconnaissance quant à l'importance de réduire la dépendance au pétrole et qu'il associe cet objectif au succès de la stratégie de réduction des GES.

---

Au début de la page 3 du document, on décrit les principes directeurs qui guideront le choix des mesures du PACC 2013-2020. Le premier se décline ainsi :

*« **Pérennité des interventions et de leurs effets** : outre le coût de la réduction des émissions de GES (\$/tonne) ou de l'adaptation aux changements climatiques, d'autres éléments importants doivent être pris en considération dans le choix des mesures du PACC 2013-2020. Parmi ceux-ci, notons la capacité des mesures à permettre la transformation des marchés, à soutenir les stratégies de diversification économique, de formation de la main-d'œuvre et de développement des régions, à concourir à l'amélioration de la santé publique, à réduire les risques*

*de sinistres et à en limiter les conséquences, à protéger la biodiversité, à réduire la dépendance du Québec aux combustibles fossiles, etc. »*

Il s'agit d'un élément très important pour le CRE-Montréal car il est nécessaire d'agir dans une perspective de minimiser les impacts environnementaux sur le long terme.

---

Le principe directeur qui concerne la cohérence et la complémentarité des interventions gouvernementales est aussi très important.

**« Cohérence et complémentarité des interventions gouvernementales : le PACC 2013-2020 doit présenter un ensemble de mesures qui sera à la fois cohérent avec les orientations gouvernementales et complémentaires aux autres interventions gouvernementales. »**

Pour le CRE-Montréal, il est essentiel que le gouvernement ne parle que d'une seule voix et soit exemplaire, et donc s'assure que ses prises de décisions et actions, quel que soit le ministère, vont dans le même sens et respecteront les mesures du PACC 2013-2020 suite à son adoption.

---

Dans l'énoncé de vision que l'on retrouve en page 3 du document, on avance que l'on souhaite que le PACC 2013-2020 aura permis à terme :

**« de réduire la vulnérabilité de la population et des entreprises québécoises aux fluctuations importantes des prix des énergies fossiles; »**

Conformément à ce qui a été véhiculé dans le cadre de la démarche des Rendez-vous de l'énergie, qui a été validé par un comité scientifique et appuyé par de nombreuses organisation partenaires, dont les quelque 150 signataires de la déclaration d'engagement du Forum québécois sur l'énergie, le CRE-Montréal estime que l'objectif visé dépasse la simple notion de fluctuation des prix, en raison de leur caractère instable ou imprévisible, cela pour trois constats :

#### **Le Québec est dépendant du pétrole**

Au Québec, la part du pétrole représente 38 % de la consommation énergétique en 2007, soit presque autant que la consommation d'électricité. La demande de produits pétroliers se concentre principalement dans le secteur des transports avec plus de 70 % de la consommation totale. Malgré le fait que cette source d'énergie soit très importante pour l'économie du Québec, notre province n'en produit pas et nous devons nous approvisionner entièrement sur les marchés extérieurs pour combler nos besoins. Or, ces marchés sont sous forte pression, les pays étant en concurrence pour l'accès à une ressource qui se raréfie et dont le coût d'extraction est à la hausse.

#### **Le pétrole est une ressource qui est en train de s'épuiser**

Le rythme des nouvelles découvertes de champs pétroliers a grandement ralenti, au point que la consommation annuelle a dépassé la capacité des sources de pétrole conventionnel découvertes depuis le milieu des années 1980. L'accroissement de la demande mondiale de pétrole s'est en effet considérablement accéléré ces dernières années, essentiellement en raison de la hausse des besoins des pays émergents : une augmentation de 45 % de 1973 à 2007, dont plus des deux tiers s'est réalisé depuis l'an 2000. Or le pétrole devient rare et il

faut se tourner vers de nouvelles sources de plus en plus difficiles à exploiter. Elles requièrent d'avantage d'investissement et d'énergie. D'après l'Agence internationale de l'énergie, les gisements exploitables économiquement à grande échelle par les techniques traditionnelles vont subir une chute accélérée de leur production : une réduction de 61 % en 2030 par rapport au niveau de production de 2007.

### **Le prix du pétrole augmentera inévitablement dans l'avenir**

Toutes ces raisons font dire à la très grande majorité des spécialistes que le prix du pétrole ne cessera de progresser. Fatih Birol, économiste en chef de l'AIE, reconnaît même que « l'ère du pétrole bon marché est révolue ». Et cette hausse des prix a d'ailleurs débutée au début des années 90 : le prix du baril de pétrole fluctuait alors entre 30 \$ et 40 \$ tandis qu'aujourd'hui, il oscille autour de 80 \$, soit le double.

---

Concernant le volet réduction, on suggère au début de la page 4 qu'il faut envoyer un signal de prix aux différents acteurs économiques. Le CRE-Montréal, qui membre de TRANSIT - L'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, considère que le gouvernement doit mettre en place dès à présent des mécanismes de financement des transports collectifs afin de réduire notre dépendance au pétrole dans le domaine des transports des personnes. TRANSIT propose 4 solutions :

- 1) Un réaménagement des enveloppes budgétaires au sein du FORT. TRANSIT propose la réallocation de la majeure partie des sommes consacrées au développement du réseau routier supérieur (nouveaux projets) vers le maintien des actifs et le développement des transports collectifs. TRANSIT estime que le gouvernement du Québec pourrait ainsi dégager à ces fins quelque 3 milliards de dollars en cinq ans. Cette proposition est appuyée par la Fédération des chambres de commerce du Québec et l'Association pour la santé publique du Québec.
- 2) La reconduction du PAGASTC, dont l'échéance est fixée au 31 décembre 2012, et une augmentation graduelle de la redevance sur les hydrocarbures, principale source de financement du Fonds vert, lequel soutient le développement de l'offre de service de transports collectifs à travers le PAGASTC. TRANSIT estime que les montants tirés de cette redevance devraient être progressivement quintuplés, jusqu'à l'assujettissement du secteur des transports au marché du carbone à partir de 2015.
- 3) Annoncer dès cette année la mise en place de péages sur le réseau supérieur pour 2015, dont les revenus auront pour effet de dégager des fonds pour les transports collectifs et la réfection du réseau routier. Une modulation des revenus de péages pourrait compenser une diminution des revenus tirés des taxes sur l'essence - en raison d'une éventuelle diminution de la consommation.
- 4) Évaluer d'autres sources de financement pour le transport collectif car les trois propositions précédentes ne suffiront pas à répondre à l'ensemble des besoins exprimés par les différentes sociétés de transport du Québec.

Le gouvernement devrait également regarder de prêt les différentes subventions offertes aux automobilistes. Le CRE-Montréal a travaillé, au courant de l'année 2011, à l'élaboration d'un rapport « Le stationnement, un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durable ».

Les principales conclusions de ce rapport sont que la disponibilité d'un stationnement gratuit au lieu de destination influe grandement sur l'utilisation de l'automobile ou du transport collectif, que plus de 90 % des stationnements au Québec sont gratuits, que les québécois investissent massivement dans le stationnement, probablement plus de 10 milliards de dollars par année, en utilisant les hypothèses du Victoria Transport Policy Institute pour l'achat, la construction et l'entretien de ces stationnements. Mentionnons, à titre informatif, que le principal Fonds (FORT) dédié au financement des infrastructures de transport routier comme collectifs est d'environ 4 milliards par année.

Ainsi, le CRE-Montréal recommande en priorité :

- 1) que le gouvernement du Québec permette aux municipalités de tarifier le stationnement, possiblement pour financer les transports collectifs ;
- 2) que le MAMROT propose d'abolir les normes minimales de stationnement dans les règlements d'urbanisme ;
- 3) que les normes maximales soient abaissées en fonction de la proximité des services de transports collectifs ;
- 4) que les effets de débordement sur rue, causer par l'élimination des normes minimales, soit gérés par une tarification des stationnements sur rue.

Bien sûr, en complément de ces mesures coercitives, il sera primordial de continuer à informer, mobiliser, soutenir et accompagner les acteurs socio-économiques régionaux dans leurs réalisations qui contribueront à participer à l'effort de lutte aux changements climatiques.

---

Aux pages 4, 5 et 6, le document expose la vision d'avenir du PACC 2013-2020 pour les différents secteurs d'intervention. Certains d'entre eux méritent une attention spéciale.

*« Sur le plan énergétique, le PACC 2013-2020 est complémentaire aux orientations de la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015. Il entend ainsi contribuer à favoriser l'efficacité énergétique et accroître l'utilisation de sources d'énergie renouvelable en substitution aux énergies fossiles dans tous les secteurs de la société, à réduire les émissions associées à la fourniture d'électricité (réseaux autonomes, sites isolés et pointes hivernales) ainsi qu'à soutenir l'essor des bioénergies lorsqu'elles constituent un gain réel en matière de lutte contre les changements climatiques. »*

Le PACC 2013-2020 doit paver la voie à une future Stratégie énergétique pour le Québec.

*« En aménagement du territoire et urbanisme, le PACC 2013-2020 propose un partenariat clé avec le monde municipal québécois qui vise, entre autres, à diminuer les déplacements en automobile et les distances à parcourir ainsi qu'à favoriser les transports collectifs et actifs. Cet objectif sera notamment atteint par de nouvelles orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, une coordination accrue des interventions gouvernementales sur le territoire, un accompagnement des collectivités ainsi qu'un soutien dans les quartiers existants et les nouveaux développements. »*

Pour le CRE-Montréal, ces objectifs sont essentiels puisque l'aménagement de demain va dicter notre niveau de dépendance à l'automobile. Toutefois, pour entraîner un vrai virage dans ce secteur, il faut un nouveau pacte municipal incluant une réforme en profondeur de la fiscalité afin que celle-ci empêche réellement l'étalement urbain et la perte de milieux naturels et de terres agricoles, et induit la réduction des émissions de GES grâce à la densification, l'offre de services de proximité, la réforme du code du bâtiment et le déploiement du transport collectif.

*« Du côté des transports, le PACC 2013-2020 soutiendra la prochaine politique québécoise de mobilité durable, particulièrement l'utilisation accrue des transports collectifs, ainsi que la mise en œuvre du Plan d'action sur les véhicules électriques. Il entend également contribuer à l'amélioration de l'efficacité énergétique des équipements de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) et de leur exploitation, soutenir l'utilisation de carburants alternatifs au pétrole et favoriser l'optimisation du transport des marchandises et des personnes, notamment par l'entremise d'une meilleure logistique et de l'intermodalité. »*

Le CRE-Montréal appuie la volonté d'augmenter l'utilisation des transports collectifs, mais estime que le Québec ne pourra rencontrer ses objectifs de réduction de GES à l'horizon 2020 que s'il cesse dans les régions urbanisées dès maintenant l'accroissement de l'offre de transport routier pour davantage se consacrer à l'augmentation de l'offre des transports collectifs. C'est la part modale des transports collectifs qui doit absolument croître dans les prochaines années. Par ailleurs, le CRE-Montréal tient à souligner que l'option des véhicules électriques ne permettra pas de réduire la congestion routière et que cela ne doit pas être LA solution au niveau de la mobilité des populations. Le Québec est à l'heure des choix. Il n'a pas les ressources pour soutenir le financement du développement de deux réseaux de transport en parallèle (individuel et collectif). Les efforts et les investissements doivent se porter en priorité sur le développement de l'offre de transports collectifs, la promotion du transport actif. Cela nécessitera donc de la part du gouvernement des politiques et décisions intégrées et cohérentes en matière de transport routier et collectifs.

*« La mobilisation de l'ensemble de la population et de tous les acteurs de la société québécoise passe par une meilleure compréhension des enjeux liés aux changements climatiques, des moyens pour y faire face et des bénéfices que les mesures prises peuvent procurer à moyen et à long terme. Par des actions gouvernementales orchestrées, complémentaires et cohérentes, le PACC 2013-2020 souhaite ainsi instaurer dans la société québécoise des valeurs sociales et culturelles liées à la réduction des émissions de GES, et ce, de manière à ce que toute la population comprenne que la participation de tout un chacun peut avoir un impact considérable. À cet égard, la jeunesse sera notamment ciblée en vue de s'assurer de l'assimilation des enjeux relatifs aux changements climatiques. Dans ce contexte, les enseignants et formateurs seront encouragés à acquérir et transmettre des connaissances sur les changements climatiques par des activités scolaires, parascolaires et culturelles. »*

Le CRE-Montréal veut souligner que tous les citoyens disent avoir besoin de plus d'information, de soutien et d'accompagnement. Le gouvernement a un rôle à jouer en diffusant des messages d'intérêt public, en contrôlant la publicité contradictoire (notamment automobile), en soutenant des projets de sensibilisation et en favorisant la concertation des acteurs en régions, comme le CRE-Montréal le fait dans le cadre de ses

interventions et campagnes de mobilisation. L'ensemble de la population québécoise doit être visée par cette mobilisation.

Aussi, le récent sondage du RNCREQ démontrait qu'à 54%, la population favorise les mesures de sensibilisation de la population pour la réduction des émissions de GES<sup>1</sup>. Le travail d'éducation n'est pas terminé autant auprès des citoyens que des acteurs socioéconomiques. Nous pouvons à ce titre, citer à titre d'exemple la campagne Défi Climat qui réussit depuis 5 années à mobiliser de concert les entreprises et les citoyens dans la lutte aux changements climatiques.

**« Conservation de la biodiversité et bénéfices offerts par les écosystèmes**

*La biodiversité et les écosystèmes procurent des services écologiques essentiels à la société. Il s'agit de services d'approvisionnement (p. ex., eau et matériaux), de régulation (p. ex., contrôle des crues), de soutien (p. ex., formation des sols) et culturels (p. ex., beauté des paysages). Or, le climat est le principal déterminant de la répartition de la biodiversité et du fonctionnement des écosystèmes. Les ressources hydriques et les écosystèmes représentent un défi de gestion important dans un contexte de climat changeant. Les mesures d'adaptation entendent prioriser la conservation et la protection des ressources hydriques ainsi que l'adoption de pratiques de gestion des espèces et d'aménagement des habitats visant à préserver la résilience des écosystèmes. »*

Pour le CRE-Montréal, la préservation des milieux naturels dans les secteurs urbanisés ainsi que la préservation des cours d'eau doit être une priorité absolue dans le contexte de l'adaptation aux changements climatiques et de l'importance de la valeur économique associée aux bénéfices de la biodiversité et aux espaces verts en général. Une réelle préservation des terres agricoles doit aussi se faire. Dans la grande région montréalaise, située au sud du Québec et au cœur des meilleures terres agricoles, c'est vraiment indispensable si l'on veut bénéficier d'une ressource essentielle pour la population à long terme.

## 2. Réponses aux questions soulevées dans le document

1. Vers quels types de mesures (incitatives, économiques, réglementaires, etc.) le Québec devrait-il se tourner en priorité pour atteindre son objectif ?
  - La stratégie du gouvernement du Québec devrait inclure toutes ces options.
2. Par quels moyens le PACC 2013-2020 devrait-il contribuer à accentuer la densification de nos villes et ainsi diminuer les distances à parcourir ?
  - Densification des zones résidentielles
  - Développement de la mixité des services
  - Déploiement de l'offre en transports collectifs
  - Aménagement favorisant le transport actif (piétons et cyclistes)
  - Réforme de la fiscalité municipale

---

<sup>1</sup> Sondage RNCREQ - Léger Marketing, p.14, Janvier 2012 [http://www.rncreq.org/images/UserFiles/files/RNCREQ\\_Sondage-Changeementsclimatiques\\_2012.pdf](http://www.rncreq.org/images/UserFiles/files/RNCREQ_Sondage-Changeementsclimatiques_2012.pdf)



- Diminution de l'offre de stationnement en milieu urbain
  - Augmentation des coûts liés au stationnement en milieu urbain
  - Réforme du code du bâtiment
3. Outre l'amélioration de l'efficacité énergétique des transporteurs, quels seraient les moyens que le PACC 2013-2020 devrait prendre en considération pour optimiser l'organisation du transport des marchandises?
- Gestion des marchandises (livraison) - appliquer le modèle des centres de gestion des déplacements mais pour les marchandises
  - Développement du ferroviaire et du maritime
4. Quels moyens le gouvernement devrait-il privilégier pour accélérer l'émergence (construction et rénovation) de bâtiments verts au Québec?
- Réforme du code du bâtiment
  - Mesures réglementaires : interdire le mazout, renforcer les standards de rénovation et de construction : matériaux à utiliser (Bois), isolation, chauffage, orientation des bâtiments, etc...
5. Le gouvernement du Québec devrait-il adopter une approche de carboneutralité ou se limiter à donner des objectifs de réduction ambitieux à ses ministères et organismes?

L'exemplarité du Gouvernement est primordiale pour donner plus de crédibilité et de cohérence à ses politiques. En ce sens, la carboneutralité lancerait un message clair quant à l'objectif à atteindre.

6. De quelle façon le gouvernement devrait-il intervenir auprès des entreprises afin de les outiller et de les soutenir de manière à ce qu'elles puissent réduire leurs vulnérabilités et accroître leur capacité à saisir les opportunités résultant des changements climatiques?
- Par des aides, subventions, programmes d'investissement, de recherche
  - Favoriser les échanges d'expertise, de savoir-faire, des technologies québécoises
  - Collaborer avec des organismes du milieu qui détiennent une expertise dans le domaine
  - S'inspirer de formules gagnantes comme celle de la campagne Défi Climat qui œuvre dans les milieux de travail et des Rendez-vous de l'énergie qui mobilisent les acteurs régionaux pour la mise en place de plans et stratégies où les entreprises sont parties prenantes
7. Quels moyens le PACC 2013-2020 devrait-il proposer dans le but de protéger adéquatement les écosystèmes dans un contexte de changements climatiques?
- Favoriser la diversité biologique notamment pour éviter les conséquences désastreuses des épidémies
  - Privilégier les espèces résistantes dans le contexte des changements climatiques

- Augmenter la superficie des aires protégées particulièrement dans le Sud du Québec
- Préserver et renaturaliser les corridors verts reliant des ensembles naturels importants et donc empêcher le morcellement
- Préserver les cours d'eau et renaturaliser les rives

8. Quel mécanisme le PACC 2013-2020 doit-il prévoir afin de s'assurer que les régions puissent contribuer activement à la lutte contre les changements climatiques et à l'adaptation à ses impacts, et qu'elles puissent bénéficier des retombées environnementales, économiques et sociales qui y sont associées?

- Reconnaître les organismes du milieu, donc les CRE, comme agents de changements et de mobilisation dans leurs régions dans la lutte aux changements climatiques, autant auprès des ICI que des citoyens
- S'assurer de la bonne prise en compte des spécificités régionales pour la mise en place de mesures appropriées aux particularismes du territoire québécois et de ses régions
- Consulter les acteurs du milieu tout au long du plan
- Reconnaître le rôle des acteurs socioéconomiques et des municipalités comme primordial dans le succès de la mise en œuvre du PACC2020