



Pour une métropole mieux adaptée
au défi climatique

Janvier 2007

Jeune Chambre de commerce de Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF	2
PRÉSENTATION DE LA JCCM	5
COMITÉ DE RÉDACTION	5
I. MISE EN CONTEXTE	6
A. LE PROTOCOLE DE KYOTO ET LA COMPÉTITIVITÉ DU QUÉBEC	6
B. DESCRIPTION DE LA PROBLÉMATIQUE	7
C. LE PROTOCOLE DE KYOTO ET LES ENGAGEMENTS DES ÉTATS	7
D. LA MISE EN ŒUVRE DU PROTOCOLE DE KYOTO AU CANADA	9
E. LES ÉMISSIONS DE GES AU CANADA	9
F. L'ACTION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES EN 2006	11
G. LA SITUATION AU QUÉBEC	11
H. LES MESURES ADOPTÉES PAR LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC	12
I. LES MESURES ADOPTÉES PAR LA VILLE DE MONTRÉAL	13
II. PROPOSITIONS DE LA JCCM	14
A. PREMIER SECTEUR - L'INDUSTRIE	14
1. Stimuler la recherche et le développement (R&D)	14
2. Constituer un comité interministériel	16
3. Instaurer une bourse du carbone à Montréal	17
4. Réglementer l'efficacité énergétique des bâtiments	18
5. Promouvoir les efforts en entreprise par la communication des résultats	19
B. SECOND SECTEUR - LES TRANSPORTS	19
1. Sensibiliser les conducteurs	21
2. Favoriser la collaboration entre les organisations	21
3. Tarifier le transport routier	22
4. Planifier l'évolution du transport de marchandises	23
5. Améliorer le transport en commun	23
CONCLUSION	26

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le présent document de réflexion soulève l'importance de répondre au défi que posent les changements climatiques pour le Québec et la région de Montréal. Le consensus n'est plus à faire sur le fait que les émissions de gaz à effet de serre (GES), reliées à l'activité humaine contribuent fortement aux changements climatiques.

À l'instar de nombreux pays ayant entrepris diverses actions afin de limiter ou réduire la croissance de leurs émissions de GES, le Canada ratifiait en 2002 le Protocole de Kyoto (protocole), s'engageant du même coup à atteindre l'objectif ambitieux de réduire de 6 %, pour la période 2008-2012, ses émissions de GES par rapport au niveau observé en 1990. Malheureusement, depuis la ratification du protocole, les mesures adoptées à l'échelle nationale se sont avérées insuffisantes pour contrer la forte croissance des émissions de GES au Canada.

De son côté, le Québec aborde la problématique des changements climatiques de manière différente. La présence massive, dans son bilan énergétique, d'énergies renouvelables lui a permis de contenir la croissance de ses émissions de GES, si bien qu'aujourd'hui l'atteinte de l'objectif du protocole de Kyoto lui apparaît possible.

La Jeune Chambre de commerce de Montréal (JCCM) est d'avis que, malgré les investissements majeurs nécessaires, la lutte active aux émissions de GES permettra non seulement de maintenir un milieu de vie plus sain au Québec, mais celle-ci stimulera le développement d'une économie respectueuse de l'environnement, plus compétitive et plus performante. La JCCM propose donc un plan d'action visant la réduction des émissions de GES au Québec. Ces propositions se regroupent sous deux axes, lesquels touchent les deux principaux secteurs responsables des émissions de GES au Québec : l'industrie et le transport.

Premier secteur d'intervention : l'industrie

La JCCM recommande aux divers paliers de gouvernement, aux entreprises et aux particuliers, le cas échéant, de :

- Stimuler davantage le financement de la recherche et le développement en technologies « propres » et d'appuyer la commercialisation des nouvelles technologies novatrices et prometteuses par l'entremise d'un fonds d'investissement durable et de partenariats entre le gouvernement du Québec et les entreprises.
- Mettre en place, dans les meilleurs délais, les moyens nécessaires pour permettre à la Bourse de Montréal d'implanter à Montréal une bourse du carbone, ou climatique et ce, afin que les entreprises puissent faire le plus grand usage possible des mécanismes d'échange prévus au protocole de Kyoto.
- Réglementer l'efficacité énergétique des bâtiments, de leur conception à leur exploitation, notamment l'efficacité des systèmes de chauffage, et offrir des incitatifs fiscaux reliés à l'atteinte de standards supérieurs d'économie d'énergie.
- Promouvoir et stimuler l'effort volontaire en entreprise quant à la lutte aux émissions de GES par l'instauration d'un programme de reconnaissance et de communication de ces efforts.

Second secteur d'intervention : le transport

Parce que la réduction et la gestion du transport routier ont des impacts positifs sur l'environnement, la santé publique et l'accroissement de la productivité économique, la JCCM propose de développer un système de transport plus efficace à travers les initiatives suivantes :

- Imposer un système de tarification routière pour l'ensemble des véhicules afin de sensibiliser les utilisateurs aux coûts reliés au transport, qu'il s'agisse de coûts de santé, environnementaux ou associés au financement de meilleures infrastructures de transport.
- Planifier le transport des marchandises de façon à minimiser la présence de véhicules de transport de marchandises sur les voies de la métropole, soit en exigeant le contournement de l'île de Montréal, soit en instaurant un système de livraison unique à l'intérieur des limites de l'île de Montréal.
- Obtenir davantage d'investissements pour le transport collectif de la part de chacun des trois paliers de gouvernement de façon à développer les réseaux actuels et à offrir aux conducteurs des alternatives adéquates, efficaces et pratiques au transport routier individuel.

* * * * *

EXECUTIVE SUMMARY

This Issues Paper calls attention to the importance of responding to the challenge that climate change presents for Quebec and the Montreal region. It draws on the broad consensus that greenhouse gas (GHG) emissions related to human activity contribute to climate change.

Like many other countries that have taken action to reduce or limit increases in their GHG emissions, Canada ratified the Kyoto Protocol in 2002. In doing so, it committed to the ambitious target of reducing its greenhouse gas emissions to 6% below 1990 levels during the period 2008-2012. Unfortunately, since ratifying the protocol, Canada has taken insufficient action to limit substantial increases in its GHG emissions.

For its part, Quebec has taken a different approach to the issue of climate change. The massive presence of renewable energy sources in its energy budget has allowed Quebec to contain GHG emissions growth, to the extent that it appears capable of achieving the Kyoto target.

The Jeune Chambre de commerce de Montréal (JCCM) believes that, despite the substantial investment needed, actively curtailing GHG emissions will not only help create a healthier living environment in Quebec but also stimulate the development of a more environmentally responsible, competitive and productive economy. The JCCM therefore proposes an action plan focused on reducing GHG emissions in Quebec. Its two-fold approach focuses on the two main sectors responsible for GHG emissions: industry and transport.

First focus area: Industry

The JCCM encourages all levels of government, as well as businesses and individuals, where indicated, to take the following actions:

- *Stimulate further R&D funding for “clean” technologies and support the marketing of innovative and promising technologies through a durable investment fund and partnerships between the Quebec government and companies.*
- *Act promptly to establish a climate exchange in Montreal allowing companies to make the best possible use of exchange mechanisms provided under the Kyoto protocol.*
- *Regulate energy efficiency in buildings in the design and construction phase, specifically with respect to heating systems, and offer tax incentives linked to the achievement of superior energy efficiency standards.*
- *Promote and stimulate voluntary efforts by companies to limit GHG emissions through the introduction of a recognition program and the communication of these efforts.*

Second focus area: Transportation

Because reducing and managing road transportation has a positive impact on the environment, public health and economic productivity, the JCCM recommends the following initiatives to develop a more effective transportation system:

- *Implement a road pricing system for all vehicles to sensitize users to the costs of transportation in terms of health, the environment and the financing of improved transportation infrastructures.*
- *Plan freight transportation to limit freight vehicles on metropolitan roads, either by requiring the use of a bypass route around the island of Montreal or by implementing a unique transshipment system for the island of Montreal.*
- *Obtain greater investment for public transit from all levels of government to improve current networks and offer adequate, effective and practical alternatives to individual road transport.*

PRÉSENTATION DE LA JCCM

La JCCM est un regroupement de jeunes cadres, professionnels, entrepreneurs et travailleurs autonomes âgés de moins de 40 ans dont la mission se divise en trois volets distincts. Le premier volet consiste à favoriser le développement professionnel et personnel de ses membres. Par le biais d'activités telles que des ateliers de formation, des débats-causeries, des cocktails et soirées multiculturels et un programme de parrainage, la JCCM permet à ses membres de mieux comprendre et d'agir au sein du milieu des affaires dans lequel ils évoluent.

Le second volet consiste en la défense des intérêts de ses membres. Pour ce faire, la JCCM concentre son attention sur un certain nombre de dossiers touchant directement ou indirectement les intérêts de ces derniers et, à la suite d'une analyse des problématiques retenues, des prises de positions officielles sont adoptées et défendues.

Le troisième volet concerne son implication sociale. Cette dimension permet à la JCCM de jouer un rôle social en endossant chaque année des causes qui lui sont chères. Elle contribue ainsi à l'essor de son milieu.

Fondée en 1931 et regroupant près de 1 400 membres, la JCCM est le principal porte-parole des jeunes gens d'affaires montréalais. Elle représente un lieu d'échange et de stimulation incontournable pour tout jeune professionnel qui souhaite s'investir et contribuer positivement aux décisions qui ont un impact sur la société.

COMITÉ DE RÉDACTION

Les membres de la JCCM qui ont contribué à la rédaction de ce mémoire et qui en composent le comité de rédaction sont :

- Philippe Batani, directeur du comité de rédaction
- France-Éliane Nolet, présidente de la JCCM
- Pierre-Etienne Simard, vice-président Affaires publiques de la JCCM
- Jan-Fryderyk Pleszczyński, président du conseil d'administration de la JCCM
- Frédéric Brassard, administrateur de la JCCM
- Marie-Claude Bellemare, membre du comité de rédaction
- Karim El-Boustani, membre du comité de rédaction

Le Comité tient également à souligner l'apport des membres du comité permanent du conseil d'administration de la JCCM en affaires publiques, soit Charles Desjardins, Pierre-Olivier Simard et Annie Houle, et celui de Mathieu Régnier, Sébastien Deveaux et Claude Martineau-Boucher.

POUR UNE MÉTROPOLE MIEUX ADAPTÉE AU DÉFI CLIMATIQUE

I. MISE EN CONTEXTE

A. LE PROTOCOLE DE KYOTO ET LA COMPÉTITIVITÉ DU QUÉBEC

La question des actions du Québec dans le cadre du protocole de Kyoto et dans le contexte des changements climatiques touche de près les intérêts de la JCCM.

Premièrement, les changements climatiques affectent nos sociétés de multiples façons et tout porte à croire qu'ils auront dans l'avenir un effet sans cesse croissant sur notre économie. À cet égard, une récente étude britannique avance que :

« [...] les coûts et les risques globaux du changement climatique seront équivalents à une perte d'au moins 5 % du PIB mondial chaque année, aujourd'hui et pour toujours. Si l'on prend en compte un éventail plus vaste de risques et de conséquences, les estimations des dommages pourraient s'élever à 20 % du PIB ou plus. »¹

Deuxièmement, la JCCM a à cœur la préservation de l'environnement. Elle favorise donc la mise en place des moyens les plus efficaces et les plus avantageux pour Montréal et la société québécoise afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). L'adoption de mesures favorisant une économie plus soucieuse de son environnement doit par ailleurs se faire conjointement avec l'amélioration de la compétitivité économique du Québec et de Montréal.

Dans le présent document de réflexion, la JCCM dresse, d'une part, un bref portrait de la réponse canadienne et québécoise aux engagements contractés internationalement par le Canada en matière de changements climatiques et ce, à la lumière de certaines expériences internationales. D'autre part, elle propose un plan d'action dont les recommandations se regroupent sous deux axes : l'industrie et le transport.

La JCCM est consciente que le débat et le développement des politiques dans le cadre des changements climatiques évoluent rapidement et que cette tendance est appelée à se maintenir. C'est pourquoi elle tient à souligner que les constatations et propositions contenues dans le présent document de réflexion tiennent compte du contexte actuel et de l'information disponible sur le sujet à la fin de l'année 2006.

Par le passé, la JCCM a, dans plusieurs de ses prises de position, milité en faveur de l'accroissement de la compétitivité internationale des entreprises du Québec jumelé à un souci d'engagement social. Parmi les plus récents mémoires de la JCCM, notons d'abord : *Pour un Québec entrepreneurial : favoriser l'essor de l'entrepreneuriat à travers la promotion d'un actionariat engagé* (mai 2006) qui mettait en lumière l'importance de l'essor de l'entrepreneuriat pour favoriser la compétitivité du Québec. En août 2006, la JCCM rendait public le mémoire *Responsabilité sociale des entreprises : chacun doit faire sa part*

¹ *Stern Review, L'économie du changement climatique*, note de synthèse, ministère de l'Économie et des finances, Royaume-Uni, 2006.

en vue d'accroître la performance et le niveau de confiance à l'égard de nos entreprises par lequel elle réaffirmait, pour la troisième fois depuis 1997, sa foi en la responsabilité sociale de l'entreprise exprimée, notamment, à travers un engagement véritable à l'égard du respect de l'environnement et des principes de développement durable.

Dans la même veine, la JCCM mettra de l'avant, dans le présent document de réflexion, la position à l'effet que les efforts du Québec et de sa principale métropole en matière de réduction des émissions de GES créeront une opportunité de protéger l'environnement tout en améliorant la compétitivité de nos entreprises. Il y a là une occasion de bâtir des entreprises plus efficaces, plus saines et plus performantes.

B. DESCRIPTION DE LA PROBLÉMATIQUE

Depuis plusieurs années, les preuves s'accumulent à l'effet que notre planète traverse une période de changements importants en matière climatique. Selon le troisième rapport du Groupe d'experts intergouvernementaux sur l'évolution du climat, publié en 2001, cette augmentation du dioxyde de carbone et du CO₂ fait en sorte que « [l]a température moyenne près de la surface de la Terre devrait augmenter de 1,5 à 5,8 °C d'ici à 2100 ».

Le consensus international sur les causes de ce phénomène est aujourd'hui clair. L'augmentation radicale de la concentration de dioxyde de carbone² dans l'atmosphère au cours du dernier siècle résulte, principalement, de l'activité humaine. En l'effet, l'accroissement du taux de CO₂ dans l'atmosphère résulte de plusieurs facteurs d'origine naturelle, mais d'abord et avant tout de l'activité humaine. En outre, des progrès technologiques fulgurants et une explosion démographique ont fait croître considérablement la consommation d'énergie à base de charbon et de pétrole et, avec elle, les émissions de GES.

Les modifications sévères anticipées du climat impliquent nécessairement un risque de transformation radicale et relativement rapide des écosystèmes. À l'heure actuelle, personne ne peut prédire avec exactitude les impacts de ces changements, sinon qu'ils précarisent nos conditions de vie. Source de bouleversement du fragile équilibre planétaire, la problématique des changements climatiques soulève donc de multiples questions d'ordre environnemental, économique et social, telles que le maintien de la biodiversité ainsi que la préservation des conditions de vie des populations côtières ou de celles vivant dans des zones « sensibles » d'un point de vue climatique.

C. LE PROTOCOLE DE KYOTO ET LES ENGAGEMENTS DES ÉTATS

Le 6 décembre 1988, l'assemblée générale de l'Organisation des Nations-Unies (ONU) adoptait une résolution (43/53) à l'effet que l'évolution du climat constituait une préoccupation commune de l'humanité. En 1994, la Convention cadre sur les changements climatiques entrait en vigueur avec pour but d'établir un accord entre les différents gouvernements à l'égard de principes généraux permettant de stabiliser l'augmentation des concentrations de GES dans l'atmosphère (Convention cadre). Cette dernière prévoyait notamment l'établissement d'un Protocole entre les parties à la Convention cadre pour en assurer son application.

² D'autres gaz émis contribuent également aux changements climatiques, tels que le méthane et l'ozone.

En 1997, sensibilisés à la problématique de l'impact des émissions de GES sur les changements climatiques, le Canada et 160 autres États signataires de la Convention cadre se réunissaient à Kyoto, au Japon, pour élaborer un protocole ayant pour objet la réduction des émissions de GES.³

L'année suivante, en avril 1998, le Canada signait le protocole de Kyoto, puis le ratifiait en décembre 2002. En novembre 2004, la Russie ratifiait le Protocole, permettant de ce fait son entrée en vigueur, le 16 février 2005.⁴

Aux termes du Protocole, et pour la période 2008-2012, le Canada doit réduire ses émissions de GES de 6 % par rapport à leur niveau de 1990.⁵ Cette réduction constitue un objectif ambitieux pour un pays au climat froid, au territoire étendu, faiblement peuplé et dont une partie importante de l'économie repose sur l'exploitation de ressources naturelles, dont le pétrole, les métaux et le bois. À cet égard, soulignons qu'en souscrivant aux engagements du Protocole, le Canada fait présentement cavalier seul parmi les pays grands producteurs ou utilisateurs de ressources naturelles, tels que les pays membres de l'organisation des pays producteurs de pétrole (OPEP), le Brésil, la Chine, l'Australie et les États-Unis.

En effet, les États-Unis, bien qu'ils aient signé la Convention cadre, n'ont toujours pas ratifié le Protocole. Il faut cependant noter que malgré cela, plusieurs actions importantes visant à réduire les émissions de GES ont été mises de l'avant par certains États, dont ceux de New York, de la Californie, du New Jersey, du Delaware, du Connecticut, du Maine, du New Hampshire et du Vermont, qui ont signé une entente prévoyant des réductions d'émissions de GES. D'importantes villes, dont Seattle et Portland, ont également pris des engagements similaires.

En Europe, nombre de pays ont déjà atteint leurs objectifs de réduction aux termes du Protocole grâce à la désindustrialisation massive des années 90 et à la fermeture de nombreuses centrales au charbon. Par contre, il semble que les gouvernements européens ne se bercent pas d'illusions concernant les impacts de ces réductions :

« Réduire les coûts de mise en conformité en rencontrant l'objectif [...] défini à Kyoto constitue un défi essentiel, à condition de ne pas miner la compétitivité internationale des entreprises. [...] De même, le fait que Kyoto engage uniquement les pays industrialisés à atteindre des objectifs quantitatifs de réduction d'émission pourrait donner aux pays en développement un avantage compétitif sur le plan des émissions de gaz à effet de serre. Ceci pourrait encourager certaines sociétés [...] à envisager la délocalisation de leurs activités. »⁶

³ ONU, <http://unfccc.int/2860.php>.

⁴ Le protocole de Kyoto est entré en vigueur le quatre-vingt-dixième (90e) jour suivant la ratification par 55 parties de l'Annexe I à la Convention cadre représentant au moins 55 % du volume total des émissions de dioxyde de carbone en 1990; Voir *Russian MPs ratify Kyoto treaty*, BBC News, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/3943727.stm>.

⁵ Runnalls D., *Kyoto is here. What now?*, International Institute for Sustainable Development, commentary, 17 février 2005.

⁶ *S'attaquer à la question du changement climatique*, Bulletin d'informations, Direction générale des entreprises de la Commission européenne, janvier – mars 2002, pp. 14-15.

D. LA MISE EN ŒUVRE DU PROTOCOLE DE KYOTO AU CANADA

Entre 1998 et 2005, le Canada a investi de façon régulière à travers divers programmes et mesures adressant la question des changements climatiques. Or, depuis leurs débuts, ces actions entreprises par le gouvernement fédéral ont été peu structurées et n'ont pas mené aux résultats escomptés, que ce soit en terme de réduction ou, à tout le moins, de stabilisation des émissions de GES.⁷

À ce jour, il est clair que le Canada ne pourra atteindre ses objectifs conformément aux dispositions du protocole de Kyoto en ne misant que sur les réductions domestiques de GES. Par conséquent, pour respecter ses engagements, le Canada devra adopter des mesures de réduction faisant un usage important des trois mécanismes suivants prévus au Protocole :

- **Mécanisme d'action conjointe (AC)** : Ce mécanisme permet à une organisation d'acquérir ou de céder des unités de réduction (ex. : crédits d'émission) provenant de projets communs visant à réduire les émissions de GES des pays développés.
- **Mécanisme de développement propre (MDP)** : Ce mécanisme favorise un développement propre dans les pays en transition ou en développement. Les organisations situées dans des pays industrialisés peuvent recevoir des crédits d'émission pour des projets menés dans des pays en développement et ayant permis d'éviter le rejet de GES.
- **Mécanisme d'échange de droits** : Il s'agit d'un mécanisme d'achat et de vente de permis ou crédits.⁸

Jusqu'à tout récemment, le gouvernement canadien comptait en partie sur ce troisième mécanisme pour remplir ses engagements internationaux, soit l'achat massif de crédits d'émission octroyés à d'autres États signataires du Protocole. Cependant, et même à cet égard, un retard important a été pris dans la mise en place d'une stratégie permettant d'atteindre les objectifs du Canada à l'intérieur des échéanciers prévus au Protocole. L'arrivée d'un gouvernement conservateur n'a fait qu'accroître ce retard. En fait, ce nouveau gouvernement souhaiterait procéder à une révision complète du protocole de Kyoto et de ses objectifs.⁹

E. LES ÉMISSIONS DE GES AU CANADA¹⁰

La tendance suivie par les émissions de GES au Canada est lourde et sera difficile à renverser. Les émissions totales de GES en 2003 se chiffraient à 740 Mt, soit de 24 % supérieures à celles de 1990. Pour cette même année 2003 :

⁷ *Supra*, note 5, p.3.

⁸ *Les mécanismes de Kyoto*, Fiche d'information, Environnement Canada, http://www.ec.gc.ca/press/kyoto_b_f.htm.

⁹ *Le Canada veut revoir Kyoto*, www.radio-Canada.ca/nouvelles/National/2006/10/30/004-kyoto-revison.shtml, 1^{er} novembre 2006.

¹⁰ Voir *Inventaire canadien des gaz à effet de serre – Faits saillants 1990-2003*, Environnement Canada., octobre 2005, http://www.ec.gc.ca/pdb/ghg/inventory_report/2003_factsheet/2003Factsheet_f.cfm#si

- Le secteur des transports comptait parmi les principales sources d'émissions de GES au Canada avec environ 24 % des émissions totales (180 Mt). Ces émissions ont augmenté de 26 % (40 Mt) entre 1990 et 2003.
- L'ensemble de l'industrie pétrolière a rejeté 139 Mt, soit environ 19 % du total des émissions de GES au Canada, en hausse de 43 % depuis 1990. Par ailleurs, durant cette période, les exportations nettes de pétrole brut et de gaz naturel ont augmenté de 180 %.
- Les émissions de GES de l'industrie électrique ont totalisé 136 Mt, soit environ 18 % des émissions totales. Depuis 1990, les émissions de cette source se sont accrues de 40 %. Cette situation est notamment imputable au fait que la part des combustibles fossiles dans le bilan global des sources de production d'électricité au Canada, est en hausse.
- Les industries minière et manufacturière ont rejeté 114 Mt, soit environ 15 % du total des émissions de GES au Canada.

Depuis le début de la mise en œuvre du Protocole de Kyoto au Canada, de nombreuses opinions et analyses sur les coûts potentiels de l'atteinte des objectifs nationaux ont été publiées. Ces estimations sont très variables et dépendent largement de la structure industrielle d'une économie et de l'envergure de la réduction envisagée. Par conséquent, principalement en raison de la restructuration des systèmes de transport ainsi qu'à ceux de production et d'utilisation de l'énergie, les coûts de l'action pour contrer les changements climatiques semblent difficiles à évaluer.

La Direction des entreprises de l'Union européenne (UE) résume bien cette incertitude : « [m]ontrent la voie dans la lutte contre les changements climatiques a un prix, même si celui de l'inaction face aux émissions de gaz à effet de serre risque d'être excessivement plus élevé. De nombreuses variables comme la production d'énergie, la croissance du PIB et les compromis avec d'autres politiques, rendent impossible la détermination des coûts réels de la mise en conformité. »¹¹

À cet effet, le *Conference Board* du Canada ajoute que la transition vers une économie moins intensive en carbone « [...] présente des coûts et des risques qui doivent être gérés et mitigés. En particulier, le Canada doit mettre les « efforts » à l'analyse et à la planification avant ses prochaines négociations internationales sur les changements climatiques ».¹²

Consciente que la réalisation des engagements du Canada aux termes du protocole de Kyoto implique des risques économiques difficiles à établir pour le Canada, la JCCM appuie les initiatives cherchant à estimer les coûts économiques réels associés à l'atteinte par le Canada de ses objectifs de réduction des émissions de GES.

¹¹ Ehrenberg, J., *S'attaquer à la question du changement climatique*, UE-Entreprises http://ec.europa.eu/entreprise/library/entreprise-europe/issue6/articles/fr/entreprise09_fr.htm.

¹² *Implementing Kyoto Risks and Choices*, *Conference Board of Canada*, 2003, p. 6.

F. L'ACTION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES EN 2006

Bien qu'une volonté de participer aux efforts internationaux de réduction des émissions de GES ait été exprimée à plusieurs reprises, la nouvelle approche du gouvernement fédéral n'a que récemment été définie. Il est à présent clair que celle-ci ne tiendra pas compte du cadre établi par le protocole de Kyoto, ni de ses échéanciers.

L'approche adoptée par le gouvernement conservateur a consisté davantage à prôner une perspective plus générale centrée sur la pollution atmosphérique. Cette approche dite plus globale, axée sur la qualité de l'air, s'attaque à la fois aux problèmes de smog et aux changements climatiques. De plus, le gouvernement fédéral remettait aux années 2020 ou 2025 voire 2050, la réalisation de réductions réelles des émissions de GES, ne soutenant pas l'imposition de normes d'émissions de GES à court terme.

En somme, l'approche à très long terme du gouvernement actuel démontre bien sa passivité dans la lutte aux changements climatiques.

Malgré les difficultés qu'elle présente et les coûts qui y sont rattachés, la JCCM estime que la mise sur pied d'un programme à court terme de lutte active aux GES est nécessaire afin d'assurer le maintien de la crédibilité de l'action canadienne en matière environnementale, laquelle s'inscrit dans un effort international.

Par ailleurs, la JCCM invite le gouvernement fédéral à présenter une initiative cohérente et durable qui aurait pour effet de rassurer la population, les entreprises, le marché et les partenaires du Canada sur ses intentions et sur les impacts de la mise sur pied d'un programme à court terme de lutte active aux GES.

G. LA SITUATION AU QUÉBEC

Par rapport au reste du Canada, la problématique des émissions de GES au Québec est très différente. En effet, entre 1990 et 2003, les émissions de GES ont augmenté de 5,66 Mt, soit une augmentation de 6,6 %, contre 24 % pour l'ensemble du Canada.¹³

Cette situation est largement due au fait que près de 97 % de l'électricité produite au Québec est d'origine hydraulique et que celle-ci représente environ 40 % du bilan énergétique. Alors qu'elle représente une part croissante de l'économie canadienne, la production d'hydrocarbures est absente de l'économie québécoise. Les principales sources d'émissions de GES au Québec sont donc le transport et l'industrie manufacturière :

- Venant au premier rang, le secteur du transport était, en 2003, la première source d'émission de GES au Québec. Avec 34,2 Mt éq. CO₂ de rejets, ce secteur représentait 37,4 % des émissions. Cette même année, et à lui seul, le transport routier a rejeté 29,2 Mt éq. CO₂, soit près de 86 % des émissions provenant du transport.
- Le secteur de l'industrie manufacturière vient au deuxième rang avec des rejets évalués à 28,3 Mt éq. CO₂, soit 31 % des émissions totales de GES.

¹³ Les informations sur les émissions de GES du Québec sont tirées de : *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2003 et évolution depuis 1990*, ministère du Développement durable, Environnement et Parcs, <http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2003/index.htm>

Soulignons par ailleurs que ce secteur est le seul à avoir réduit ses émissions de GES, soit de 7 % entre 1990 et 2003.

- Au troisième rang, les émissions de GES pour l'ensemble du secteur du chauffage résidentiel, commercial et institutionnel se chiffraient à 13,2 Mt éq. CO₂, représentant 14,5 % des émissions québécoises.

H. LES MESURES ADOPTÉES PAR LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Entre 1998 et 2002, le Québec s'est doté d'un *Plan d'action sur les changements climatiques*¹⁴ visant à réduire ses émissions de GES. En 2002, les GES émis par le Québec dépassaient de 9 % leur niveau de 1990.

En juin 2006, le gouvernement du Québec a publié son Plan d'action 2006-2012, *Le Québec et les changements climatiques : un défi pour l'avenir* (Plan d'action 2006-2012).¹⁵ Dans ce Plan d'action 2006-2012, le Gouvernement reconnaît que la situation de « [...] cette lutte contre les changements climatiques exige des actions immédiates et concertées [...] ». Il y présente une vaste gamme d'actions visant à contrer la croissance des émissions de GES.¹⁶

Ces actions s'échelonnent jusqu'en 2012 et s'articulent autour de deux axes :¹⁷

- la réduction ou la limitation d'émissions de GES;
- l'adaptation aux changements climatiques visant à diminuer leurs effets négatifs et à profiter de leurs effets positifs.

Pour la période 2006-2012 et pour répondre à l'objectif du premier axe, le Gouvernement adopte essentiellement trois initiatives :

- la sensibilisation des entreprises et des citoyens, pour laquelle il accorde 2,6 millions de dollars par année;
- la recherche et le développement (R&D), pour lesquels il accorde 5 millions de dollars par année;
- la mise sur pied d'actions de réduction ou d'évitement, pour lesquelles il accorde 184,4 millions de dollars par année.

Afin de financer son Plan d'action 2006-2012, le gouvernement du Québec a prévu d'imposer aux distributeurs d'énergies fossiles au Québec une redevance annuelle sur le carbone de 200 millions de dollars. Cette redevance prendrait la forme de l'imposition d'une taxe sur la consommation de combustible fossile.

¹⁴ *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*, Gouvernement du Québec, octobre 2000 : http://www.mddep.gouv.qc.ca/chronique/2000/oct-nov/001027_changements-clim.htm.

¹⁵ *Plan d'action 2006-2012, Le Québec et les changements climatiques : un défi pour l'avenir*, Gouvernement du Québec, juin 2006 : http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/plan_action/2006-2012_fr.pdf

¹⁶ *Ibid.* à la p. 7.

¹⁷ *Ibid.* à la p. 14.

Bien qu'elle ne puisse être financée en totalité sans la participation financière du gouvernement fédéral, le Plan d'action 2006-2012 a reçu des appuis importants de la part des principaux acteurs environnementaux au Québec.¹⁸

Considérant le Plan d'action 2006-2012 comme une avancée pour le Québec en matière de lutte aux changements climatiques, la JCCM :

- **appuie cette initiative du gouvernement du Québec;**
- **reconnait l'effort du gouvernement du Québec de quantifier les coûts économiques du Plan d'action 2006-2012. La JCCM invite, par ailleurs le gouvernement du Québec à refaire cet exercice à échéance régulière en y intégrant une évaluation de l'impact réel de la stratégie sur l'économie et la compétitivité des entreprises québécoises;**
- **appuie le maintien d'un exercice de sensibilisation des entreprises et des citoyens permettant de soutenir les efforts collectifs au cours de la période identifiée par le Plan d'action 2006-2012.**

I. LES MESURES ADOPTÉES PAR LA VILLE DE MONTRÉAL

La Ville de Montréal a, quant à elle, présenté en avril 2005, un plan de développement durable qui intègre la problématique de lutte aux changements climatiques dans une démarche environnementale globale.¹⁹ Dans ce plan, la lutte aux GES passe principalement par des initiatives visant à réduire les émissions de GES en relation avec le domaine du transport.

De plus, en décembre 2005, la Ville de Montréal signait la Déclaration des maires et dirigeants municipaux sur les changements climatiques.²⁰ Par cette déclaration, les administrations municipales de multiples cités à travers le monde se sont engagées à réduire de 20 % leurs émissions de GES d'ici 2010 et à jouer un rôle important dans la réduction des émissions de GES, notamment par l'entremise de leur pouvoir d'achat.

À cet effet, la JCCM :

- **reconnait l'engagement de la Ville de Montréal de réduire de 20 % les émissions de GES associées aux activités de la fonction publique municipale;**
- **incite les entreprises actives sur son territoire à supporter les démarches de la ville de Montréal en vue de la réalisation de son plan de développement durable.**

¹⁸ *Coalition Québec Vert Kyoto, Commentaires sur le plan québécois de lutte contre les changements climatiques*, communiqué de presse, 13 juillet 2006, et *Québec fera payer les pétrolières*, SRC, 16 juin 2006, <http://www.radio-canada.ca/nouvelles/Politique/2006/06/15/001-kyoto-quebec.shtml>.

¹⁹ Ville de Montréal, *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, avril 2005.

²⁰ Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques, *Déclaration des maires et dirigeants municipaux sur les changements climatiques, Quatrième Sommet des leaders municipaux sur les changements climatiques*, Montréal, 7 décembre 2005.

II. PROPOSITIONS DE LA JCCM

Suivant une vision équilibrée des efforts qui doivent être déployés par les citoyens, les entreprises et les gouvernements pour développer une économie plus performante et émettant moins de GES, la JCCM propose diverses pistes de solutions visant à réduire les émissions de GES. Ces propositions concernent les deux principaux secteurs responsables des émissions de GES au Québec : l'industrie et le transport.

A. PREMIER SECTEUR - L'INDUSTRIE

L'industrie québécoise représente près du tiers des émissions totales de la province. Des efforts considérables ont été accomplis par ce secteur depuis une décennie. En effet, l'inventaire des émissions de GES émis au Québec indique qu'en 2003, l'industrie québécoise avait réussi à réduire ses émissions de GES de 6,8 % comparativement à leur niveau de l'année 1990.

En février 2006, le *Conference Board* du Canada diffusait un sondage, réalisé auprès de moyennes et grandes entreprises canadiennes indiquant que celles-ci étaient en grande majorité bien informées de leur situation quant aux actions à prendre en matière de lutte contre les changements climatiques. Ces entreprises affirmaient avoir déjà agi pour réduire leurs émissions de GES pour des raisons d'ordre environnemental, mais surtout pour des raisons d'ordre économique.²¹

Les résultats obtenus par le *Conference Board* indiquaient cependant que les entreprises espéraient une plus grande clarté du processus de réglementation et d'élaboration des politiques publiques en cours. En d'autres termes, pour agir, les entreprises ont indiqué avoir besoin de plus de clarté et de certitude quant à la réglementation de leurs émissions de GES et à leurs obligations à venir.

Il semble donc que, lorsque bien appuyées dans leurs initiatives, les entreprises peuvent tant réduire leurs coûts, en énergie par exemple, qu'accroître leurs profits.

1. STIMULER LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT (R&D)

Tel qu'indiqué par le gouvernement du Québec, « [l']innovation est, à bien des égards, la clef de l'amélioration de notre performance en matière énergétique. »²² En effet, à la suite d'importantes avancées technologiques, il est possible pour une entreprise, en substituant une technologie nouvelle à une technologie conventionnelle, de faire des gains énergétiques substantiels, sans pour autant avoir à réduire sa production. Dans la même veine, en 2001, dans son rapport de synthèse, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GEIC) soulignait que « [l']utilisation précoce de technologies en évolution rapide permet de réduire les coûts de la courbe d'apprentissage, mettant l'emphase sur le fait que d'être à l'avant-garde en ce qui concerne l'adoption de nouvelles technologies en la matière peut s'avérer très rentable ». ²³

²¹ Conference Board of Canada, *Canadian Companies Ready to Act on and Disclose Carbon Emissions Risks*, communiqué 06-49, Février 2006.

²² *La stratégie énergétique du Québec 2006-2015*, Gouvernement du Québec, MRNF, 2006, p. 64.

²³ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (2001), *Changements climatiques 2001: Rapport de synthèse, Résumé à l'intention des décideurs*, p. 18, <http://www.ipcc.ch/pub/un/syrfrench/spm.pdf>.

Pour les entreprises québécoises, l'enjeu est important puisque leurs concurrents des États du nord-est américain pourraient devenir d'autant plus concurrentiels qu'ils accroîtront leur efficacité et leur portefeuille énergétique. Non seulement le portefeuille énergétique américain comprend-il de plus en plus d'énergies renouvelables, mais plusieurs initiatives très prometteuses en matière de R&D ont été lancées malgré l'absence de ratification du protocole de Kyoto de la part des États-Unis.

Soulignons à cet égard deux initiatives importantes provenant l'une du gouvernement fédéral américain et l'autre d'un État du nord-est américain :

(a) *Climate Change Technology Program*

Mis en place en 2005 par le gouvernement fédéral américain, le *Climate Change Technology Program* (CCTP) est une initiative majeure visant à stimuler le développement technologique en matière de changements climatiques à travers des investissements significatifs en matière de R&D.

Le programme s'articule notamment par la mise en œuvre de plans, de partenariats et d'initiatives de recherche. Le CCTP vise à stimuler l'innovation dans le secteur privé et à développer et commercialiser des technologies nouvelles permettant la réduction des émissions de GES.

Le CCTP touche un vaste champ d'activités, dont les technologies en transport, les méthodes de séquestration du carbone, l'efficacité des procédés industriels et le développement de nouvelles sources d'énergie, comme l'hydrogène, à des fins de commercialisation.

(b) *Le New York State Energy Research and Development Authority*

Au niveau des différents États américains, de nombreuses mesures ont été prises afin de stimuler le développement de technologies environnementales. Dans son Plan d'action 2006-2012, le gouvernement du Québec fait référence au programme new-yorkais établi en 1975 afin de « [...] promouvoir à la fois l'efficacité énergétique et les nouvelles technologies énergétiques ». ²⁴ Le programme du *New York State Energy Research and Development Authority* vise à offrir :

- de l'aide à des initiatives améliorant l'efficacité énergétique, de recherche et développement et de protection de l'environnement;
- de l'aide financière à des entreprises et à des centres de recherche qui investissent dans les nouvelles technologies énergétiques.

Ces programmes, tant par leurs objectifs que par leur durée, constituent un exemple de ce que pourrait faire le Québec afin de stimuler l'investissement en matière d'innovation et de commercialisation de technologies propres ou visant à réduire les émissions de GES. Afin de dynamiser davantage la R&D au Québec, les gouvernements et les entreprises québécoises doivent non seulement investir davantage dans la R&D, mais également faciliter la présence de mécanismes favorisant le réseautage entre entreprises et centres de recherche universitaires.

²⁴ *Supra*, note 22, p. 67.

Par ailleurs, il est également à souligner que plusieurs investisseurs privés semblent s'intéresser de plus en plus aux potentiels d'affaires des technologies propres. Notons par exemple la création par Goldman Sachs d'un fonds spécialisé connexe de 1,5 milliards de dollars US.²⁵ L'an dernier, le marché global pour les sources d'énergie propres représentait déjà 40 milliards de dollars, un chiffre qui devrait dépasser 167 milliards en 2015. La pétrolière Shell évoque même un marché de 1 000 milliards de dollars.²⁶ Selon le Cleantech Venture Networks, les entreprises américaines rafleront 60 % du marché mondial de l'énergie propre en 2009. Ceci pourrait avoir un effet multiplicateur important sur l'action gouvernementale.

La JCCM considère que la lutte aux changements climatiques passe notamment par le développement de nouvelles technologies. Nul doute, dans ce contexte, de l'importance de stimuler davantage la R&D au Québec. À cet effet, la JCCM :

- **reconnait et appuie les actions du gouvernement du Québec en ce sens proposées dans la *Stratégie québécoise de la recherche et de l'innovation, Un Québec innovant et prospère*, présentée en décembre 2006;**²⁷
- **propose au gouvernement du Québec de promouvoir la mise sur pied de partenariats à long terme visant à promouvoir le développement de nouvelles technologies permettant la réduction des GES dans les entreprises du Québec.**

2. CONSTITUER UN COMITÉ INTERMINISTÉRIEL

L'initiative de l'actuelle administration américaine visant à former, dans le cadre de la lutte aux changements climatiques, un comité du cabinet sur la science des changements climatiques et l'intégration technologique, doit aussi être soulignée. Composé de membres des divers ministères concernés, le comité coordonne et priorise la recherche et l'investissement en technologies énergétiques et conseille le gouvernement dans le domaine des changements climatiques.

Face à ce défi, il est important de réunir autour de la même table des représentants des différents ministères concernés. Ceci a l'avantage de permettre une meilleure coordination de l'action gouvernementale et un suivi plus efficace des actions entreprises par chaque ministère.

²⁵ Burnham Michael, *Goldman Sachs sets pace in new 'green' marketplace Greenwire*, 24 juillet 2006, <http://www.eenews.net/gw/>.

²⁶ Le Nouvel Observateur, n° 2197 du 14 au 20 novembre 2006, p. 43.

²⁷ Communiqué de presse, *Nouvelle stratégie de la recherche et de l'innovation : La Jeune Chambre de commerce de Montréal prévoit de grands bénéfices pour la métropole*, 5 décembre 2006 : http://www.jccm.org/fr/data/cp_20061205_%20politique_innovation.pdf

Dans un tel but, la JCCM invite le gouvernement du Québec à former un comité interministériel composé de représentants du ministère du Développement durable, Environnement et Parcs, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, du ministère du Développement économique et du ministère des Finances.

3. INSTAURER UNE BOURSE DU CARBONE À MONTRÉAL

Dans le cadre de l'établissement d'un marché bien organisé d'échange de crédits d'émissions, il est généralement reconnu par les pays membres que la valeur économique des crédits accessibles est un incitatif important au développement technologique.

En ce sens, « [...] avec le système [...] d'échange de quotas d'émissions de CO₂, l'UE a résolument opté pour une stratégie qui incite fortement les entreprises à se tourner vers les technologies « propres » à court terme. Cependant, les décideurs reconnaissent désormais que cette approche de « demande du marché » n'est pas suffisante et qu'elle devrait être complétée par une approche de poussée technologique reposant sur des recherches à grande échelle et des programmes de déploiement technologique ». ²⁸

Par ailleurs, en juillet 2006, la Bourse de Montréal et le *Chicago Climate Exchange* ont annoncé la mise sur pied du Marché climatique de Montréal, un marché boursier canadien de produits environnementaux. ²⁹ Par l'entremise de cette coentreprise, la Bourse de Montréal serait l'hôte d'un marché pour la réduction des émissions de GES, aussi connu sous l'appellation de *Bourse du carbone*. Des versions similaires existent déjà ailleurs dans le monde, notamment aux États-Unis et en Europe. En novembre 2006, l'Assemblée nationale du Québec a adopté à l'unanimité une motion appuyant la mise en place d'une telle bourse à Montréal. ³⁰

Alors que le Marché climatique de Montréal possède la compétence et les infrastructures nécessaires pour mettre rapidement en place une *Bourse du carbone* ³¹, un tel mécanisme peut difficilement être mis en place tant que le gouvernement du Canada ne fixe pas des seuils d'émissions de GES. Ainsi, les entreprises québécoises pourraient-elles plus facilement profiter des mécanismes prévus au protocole de Kyoto qui valorisent le développement et le transfert technologiques. En ce sens, il serait donc utile que les ministères et agences concernés diffusent et valorisent les mécanismes de réduction disponibles dans le cadre du protocole de Kyoto. Si de telles mesures ne sont pas adoptées par le gouvernement fédéral et qu'ainsi l'exploitation d'une bourse du carbone à Montréal est compromise, son absence risque d'inciter les entreprises à se tourner vers les marchés étrangers ou le marché de gré à gré afin de vendre ou d'acheter des crédits de réduction de GES. Il y a donc un risque pour Montréal de perdre l'expertise et les revenus liés à l'exploitation d'une bourse du carbone.

La JCCM est d'avis que les entreprises devraient pouvoir faire le plus grand usage possible de ces mécanismes d'échange de crédit d'émission de GES qui permettent d'accroître leur marché, leur profitabilité, leur expérience et leur image.

²⁸ *Technologies pour lutter contre le réchauffement climatique*, janvier 2006, EurActiv.com.

²⁹ Communiqué de presse, *Le gouvernement fédéral serait sur la bonne voie quant à la réglementation des émissions selon le Marché climatique de Montréal*, Bourse de Montréal, 4 octobre 2006.

³⁰ Communiqué de presse, *L'Assemblée nationale adopte une motion appuyant la mise en place d'une bourse du carbone à Montréal!*, Canada NewsWire, 7 novembre 2006.

³¹ *Supra*, note 29.

La JCCM :

- **appuie la mise en place à Montréal d'une bourse du carbone ou une bourse climatique;**
- **demande aux gouvernements de fixer des seuils d'émissions de GES dans les plus brefs délais afin de permettre la création d'une telle bourse.**

4. RÉGLEMENTER L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS

L'urgence énergétique, c'est la sobriété et l'efficacité. Il est de la responsabilité des entreprises et des individus de diminuer leur consommation énergétique globale et de minimiser l'énergie utilisée pour chauffer les bâtiments. Ceci est d'autant plus important pour réduire les émissions de GES qu'à ce chapitre des économies annuelles substantielles peuvent être réalisées. Ainsi, des certifications, telles que le *Leadership in Energy and Environmental Design* (LEED), permettent depuis plusieurs années d'attester de l'efficacité de la conception d'un bâtiment.

Certains distributeurs d'énergie, dont Gaz Métro³² offrent des programmes en efficacité énergétique qui permettent à leur clientèle de mieux identifier et gérer leurs dépenses énergétiques, particulièrement celles liées au chauffage. Hydro-Québec offre également des incitatifs financiers, sous la forme de remboursements, à ceux qui choisissent des appareils électroménagers répondant à la norme Energystar.

Par ailleurs, soulignons que le Plan d'action 2006-2012 propose un financement accru de l'Agence en efficacité énergétique afin qu'elle accroisse les objectifs d'économies d'énergie des distributeurs d'énergie au Québec et qu'elle élargisse son mandat aux distributeurs d'énergie encore inactifs, spécialement ceux distribuant le mazout.

Aux États-Unis, le gouvernement fédéral a mis en place un système de crédit fiscal pour les constructeurs de bâtiments plus efficaces sur le plan énergétique. À titre d'exemple, une déduction fiscale est proposée aux propriétaires, architectes ou ingénieurs pour la construction de bâtiments permettant de réduire de 50 % l'énergie nécessaire au chauffage et à la climatisation et qui rencontrent les standards de l'industrie (ASHRAE Standard 90.1-2001). Des déductions fiscales supplémentaires, liées à l'enveloppe et à l'éclairage du bâtiment, sont également offertes.³³

Pour obtenir une meilleure planification environnementale lors de la conception et la construction des bâtiments, la JCCM propose aux divers paliers de gouvernement :

- **de réglementer l'efficacité énergétique des bâtiments, notamment l'efficacité des systèmes de chauffage;**
- **d'offrir des incitatifs fiscaux reliés à l'atteinte de standards supérieurs d'économie d'énergie.**

³² Programmes en efficacité énergétique, Gaz Métro, <http://www.gazmetro.com/affaires/programme-aides-financieres/default.aspx?Culture=fr-CA> *Plan global en efficacité énergétique.*

³³ *US Energy policy Act 2005*, http://www.energystar.gov/index.cfm?c=product_tax_credits#8.

5. PROMOUVOIR LES EFFORTS EN ENTREPRISE PAR LA COMMUNICATION DES RÉSULTATS

Le gain en terme de crédibilité pour les entreprises à la suite d'investissements visant à améliorer leur bilan environnemental peut être considérable. La crédibilité que détiennent ces entreprises auprès du public représente généralement un outil très important pour celles-ci, qui peuvent ainsi faire figure de « bon citoyen » corporatif dans leur milieu et auprès de leur clientèle ainsi que des investisseurs.

En 1996, le programme ÉcoGESTe a été mis en place par le gouvernement du Québec pour répondre aux objectifs du Protocole de Kyoto. Il s'agit d'un programme d'enregistrement des mesures volontaires de GES prises par les organismes et entreprises implantés au Québec visant à stabiliser leurs émissions de GES à leur niveau de 1990. Durant sa période d'application, ÉcoGESTe a enregistré les mesures de réduction de GES de plus de 200 participants, dont la moitié provenant des entreprises du secteur industriel, et permit de reconnaître publiquement les meilleures pratiques environnementales de nombreuses entreprises. Malheureusement, en 2002, ce programme a pris fin avec le *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*.³⁴

Ce type d'initiative favorise la mise en place d'efforts supplémentaires de la part des entreprises dans la lutte aux émissions de GES. De plus, ce type d'initiative représente une occasion de partenariat entre le gouvernement du Québec et des associations économiques ou entrepreneuriales.

À l'image du programme ÉcoGESTe, la JCCM considère important de promouvoir et de stimuler l'effort volontaire en entreprise relativement à la lutte aux émissions de GES à travers l'instauration d'un programme de reconnaissance et de communication de ces efforts.

B. SECOND SECTEUR - LES TRANSPORTS

Le développement de transports efficaces et écologiques en zone urbaine est une tâche complexe qui nécessite des investissements importants. Un tel développement implique une vision à long terme, notamment en raison du coût des infrastructures qu'il entraîne et des changements technologiques et de comportement qu'il requiert.

En 2003, le secteur du transport était le plus grand émetteur de GES au Québec, avec 37,4 % des émissions annuelles enregistrées. Entre 1990 et 2003, les émissions provenant de ce secteur ont augmenté de 20 %. Trois raisons expliquent en grande partie ce phénomène :

- le nombre de véhicules sur les routes ne cesse d'augmenter;
- les véhicules parcourent chaque année une distance plus grande;

³⁴ *Développement économique, innovation et exportation, gouvernement du Québec*, http://www.mdeie.gouv.qc.ca/page/web/portail/entreprises/nav/Secteurs_industriels/43997/46825/62059/62367/62386.html?iddoc=62386.

- malgré les progrès technologiques, la consommation moyenne par véhicule ne diminue pas, l'efficacité étant annulée par l'augmentation de la puissance.³⁵

De plus, Montréal possède l'un des plus bas taux d'utilisation des transports en commun comparé aux autres grandes villes du monde.³⁶

Soulignons toutefois que le Québec est loin d'être la seule société aux prises avec une problématique environnementale complexe et difficile en matière de transport. L'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) souligne à cet effet que « [l']instauration de transports écologiquement viables est l'un des grands défis auxquels sont confrontés les pays de l'OCDE »³⁷

Étant donné la position prépondérante du transport parmi les sources émettrices de GES au Québec, la majeure partie des initiatives présentées dans le Plan d'action 2006-2012 vise ce secteur. En voici quelques exemples :

- Réglementer la performance des systèmes moteurs des véhicules en terme de quantité d'émissions de GES;
- Réglementer la composition des carburants, tel que le pourcentage d'éthanol contenu par le carburant;
- Limiter la vitesse des poids lourds;
- Inciter les municipalités du Québec à réglementer pour contrer les effets de la marche au ralenti des véhicules;
- Favoriser le développement du transport collectif et des modes de transport alternatifs; et
- Soutenir l'innovation technologique en matière d'efficacité énergétique dans le transport de marchandise.³⁸

En misant sur le développement de modes de transport plus efficaces et émettant moins de GES, le gouvernement du Québec identifie la bonne cible. Globalement, une gestion plus efficace des transports devrait demeurer l'objectif premier dans une stratégie à long terme de réduction de GES, et ce, pour les raisons suivantes :

- Cette source de GES connaît une croissance continue importante et peu de moyens ont été pris jusqu'à présent pour tenter de contrer cet effet;

³⁵ *Les transports au Québec dans le contexte des changements climatiques*, ministère des Transports du Québec, <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/ministere/environnement/climat/transport.asp>.

³⁶ *Le rôle du transport public dans la réduction du changement climatique et l'amélioration de l'efficacité énergétique*, Union Européenne, Position sur le Programme européen sur le Changement Climatique et le Livret Vert sur l'Efficacité Énergétique, mars 2006, p. 6.

³⁷ À propos de transports écologiquement viables, OCDE, 2006, http://www.oecd.org/about/0,2337,fr_2649_34363_1_1_1_1_1,00.html.

³⁸ *Le Québec et les changements climatiques - Un défi pour l'avenir*, Gouvernement du Québec, 2006, annexes.

- Les émissions provenant des camions contiennent des polluants atmosphériques à l'origine du smog, des pluies acides et de maladies respiratoires de plus en plus fréquentes, lesquelles engendrent des dépenses de santé importantes; et
- Le bruit causé par le transport routier est considéré comme une nuisance sonore, au même titre que les autres formes de pollution.³⁹

Il importe donc de mettre de l'avant des initiatives constructives en matière de transport au Québec.

1. SENSIBILISER LES CONDUCTEURS

La sensibilisation des conducteurs est incontournable afin de tenter de modifier les habitudes et des manières de conduire. Ceci est vrai pour le transport, comme pour bien d'autres champs de la conduite humaine. Dans le cas du transport, le conducteur est le premier gestionnaire de sa consommation de carburant et donc de ses émissions de GES.

Pour l'entreprise et les institutions publiques, un meilleur contrôle de la consommation d'énergie signifie non seulement une participation active aux efforts de réduction des GES, mais aussi des réductions de coûts d'opérations liés aux flottes de véhicules, plus particulièrement lorsque le prix du carburant est élevé.

À Montréal, il existe certaines activités de sensibilisation auxquelles participent les entreprises et les institutions publiques, comme par exemple la *Journée sans ma voiture*. Cette activité annuelle vise à inciter les travailleurs à se déplacer sans leur voiture et à essayer de nouveaux modes de transport.

La JCCM appuie cette initiative et incitera ses membres à y participer.

2. FAVORISER LA COLLABORATION ENTRE LES ORGANISATIONS

Plusieurs exemples de partenariats entre les gouvernements et les entreprises démontrent qu'une meilleure planification du transport peut avoir des effets positifs importants sur la réduction des émissions de GES.

Dans la région métropolitaine, un nombre substantiel d'organismes sans but lucratif gèrent des réseaux de sensibilisation et de coordination du transport collectif et durable. Parmi ceux-ci, le Centre de gestion des déplacements du centre-ville (CDG) s'est donné pour mission d'encourager les dirigeants d'entreprise et d'institutions publiques, les promoteurs immobiliers et les constructeurs à promouvoir l'utilisation de modes de transport alternatifs auprès de leurs employés et clients.⁴⁰ Le CDG encourage et coordonne les efforts de coopération des secteurs privés et publics.

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) pilote, depuis quelques années, la démarche *Allégo* qui vise à promouvoir des choix de transport attrayants et compétitifs, tels que le transport en commun, le covoiturage, le vélo ou la marche.⁴¹

³⁹ *Report on the OECD Conference on Environmentally Sustainable Transport (EST): Futures, Strategies and best practice*, 2000, p. 125.

⁴⁰ <http://www.voyagezfute.ca/apropos.asp?lng=2>.

⁴¹ <http://www.allego.amt.qc.ca>.

Mentionnons également l'organisme *Communauto* qui offre un service d'autopartage de voiture libre-service utilisable pour des courtes durées ou pour des trajets quotidiens avec des véhicules efficaces énergétiquement.⁴² Avec environ 120 points d'accès à Montréal et en périphérie, cet organisme réussit à desservir plus de 10 000 abonnés au Québec dont près de 8 600 à Montréal.⁴³

La JCCM croit que le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal auraient tout avantage, comme cela se fait déjà dans certains pays d'Europe, à s'associer à des organismes non-gouvernementaux pour soutenir un système de coopération visant la promotion de transports efficaces.

3. TARIFER LE TRANSPORT ROUTIER

Dans certains pays, un système de tarification est mis en place afin de faire payer l'utilisation du système routier. Ce type de tarification est plus généralement applicable dans les contextes suivants :

- une route particulière ou une route située dans une zone donnée;
- une route avec un coût plus élevé pendant des heures de congestion.⁴⁴

Ces mesures tarifaires ont généralement pour effet de réduire le trafic sur certaines voies ou à des heures particulières dans la mesure où elles sont appliquées dans le cadre d'une vision intégrée du système routier. Sans une telle vision intégrée, la tarification pourrait simplement provoquer un déplacement de la congestion vers une autre route.

Plusieurs avantages, qui découlent généralement de la réduction du nombre de véhicules utilisés, sont liés à la tarification routière, notamment une diminution des besoins de stationnement, un accroissement de la sécurité routière et une réduction de l'impact du transport sur la qualité de l'environnement. À titre d'exemple, en imposant une tarification à l'accès au centre de la ville, l'Agence de transport de Londres a généré une réduction de 12 % du kilométrage parcouru par véhicule, de 30 % du trafic automobile et de 28 % des accidents de la route.⁴⁵

Dans un contexte où les coûts publics du transport routier deviennent de plus en plus importants, les bénéficiaires de ces infrastructures doivent donc assumer davantage ces coûts. La tarification des infrastructures routières offre le double bénéfice d'envoyer un signal de marché quant au coût des infrastructures routières utilisées et d'inciter à considérer des modes de transport alternatifs.

La JCCM croit qu'il serait opportun pour le gouvernement du Québec de mettre en place à Montréal un système de tarification routière afin de réduire l'utilisation de la voiture en solo et de sensibiliser les utilisateurs aux coûts sociaux liés au transport routier, qu'ils soient relatifs à la santé publique ou à l'environnement.

⁴² <http://www.communauto.ca>.

⁴³ Source : Communauto.

⁴⁴ Litman T., *Win-Win Emission Reduction Strategies - Smart Transportation Strategies Can Achieve Emission Reduction Targets And Provide Other Economic, Social and Environmental Benefits*, Victoria Transport Policy Institute, juillet 2006, p. 13.

⁴⁵ *Congestion Pricing, Value Pricing, Toll Roads and HOT Lanes*, TDM Encyclopedia, Victoria Transport Policy Institute, avril 2006, www.vtpi.org/tdm/tdm35.htm.

4. PLANIFIER L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

L'accroissement du transport de marchandises par camion a été significatif depuis une décennie. En effet, les camions ont transporté 305 millions de tonnes de marchandises et ont effectué plus de 40 millions d'expéditions en 2003, au Canada. Par rapport à 1993, il s'agit d'une augmentation de 76 % du tonnage total et d'une hausse de 44 % du nombre d'expéditions.⁴⁶

Le Québec et sa principale métropole ne sont évidemment pas les seuls à faire face à cette situation. Plusieurs grandes villes dans le monde se questionnent sur la manière de réduire la présence des véhicules lourds sur leurs territoires.

Dans cette perspective, environ 80 villes allemandes ont établi un projet appelé *City Logistic* dans lequel les cargaisons sont rassemblées à l'extérieur des limites de la ville et mieux distribuées à l'intérieur de la ville. Chaque municipalité et les transporteurs importants, avec l'appui des chambres de commerce, ont mis en place des infrastructures de transfert et créé une nouvelle entreprise qui fournit un service de coordination à l'intérieur de la ville. Le service utilise des véhicules respectant des standards excessivement exigeants en matière de contrôle des émissions sonores et polluantes. Le système peut être adapté pour différentes aires géographiques et pour des marchandises variées.

Ce service a permis aux municipalités de réduire leurs dépenses en matière de construction et d'entretien des routes, aux citoyens de subir moins d'inconvénients en matière de bruit et de pollution et aux transporteurs de réduire leurs coûts par l'utilisation d'un service collectif.⁴⁷

La JCCM incite le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal à planifier de façon plus efficace nos systèmes routiers afin de limiter l'impact de la présence du transport de marchandises sur les voies de la métropole et d'accroître l'efficacité des véhicules lourds.

5. AMÉLIORER LE TRANSPORT EN COMMUN

Tous s'entendent sur leur désir de voyager facilement, de façon sécuritaire et abordable, sans taxe supplémentaire, pollution ou conflit avec d'autres usagers.⁴⁸ Cette évocation des besoins multiples des usagers du transport illustre bien la difficulté de répondre à un ensemble complexe de besoins.

L'amélioration d'un système de transport en commun impliquant autobus et métro nécessite donc des investissements importants afin d'être en mesure de satisfaire et d'attirer une clientèle fidèle. À titre d'exemple, le prolongement du métro de Montréal jusqu'à Laval coûtera approximativement 150 millions de dollars par kilomètre de réseau. D'autre part, le renouvellement des voitures MR-63 du métro de Montréal qui ont déjà dépassé la limite de leur vie utile recommandée devrait coûter un peu plus de 1,2 milliards de dollars.⁴⁹

⁴⁶ Statistiques Canada, *Transport et entreposage*, www41.statcan.ca/4006/ceb4006_000_f.htm.

⁴⁷ *Environmentally sustainable transport (EST) (Conference Report)*, OCDE, Autriche, octobre 2000.

⁴⁸ Litman T. A., *Transportation Cost and Benefit Analysis*, Victoria Transport Policy Institute, 18 mars 2005, p. 2.

⁴⁹ *Métro de Laval : il n'y a pas de scandale*, *Le Devoir*, 21 septembre 2004, et Communiqué, *Renouvellement des voitures MR-63 du métro de Montréal*, gouvernement du Québec, 11 mai 2006.

Il n'est donc pas surprenant que, dans son Plan d'action 2006-2012, Québec ait prévu d'investir 120 millions par année pendant une période de cinq ans pour favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif.

La démarche est donc double. D'une part, les gouvernements doivent envoyer le juste signal de marché aux automobilistes quant aux coûts, de plus en plus élevés, reliés à l'entretien des routes, surtout dans la grande région métropolitaine, afin de maintenir et développer les infrastructures de transport interurbain. D'autre part, les gouvernements doivent considérer les gains majeurs pouvant être faits en matière environnementale et de santé publique dans le contexte de l'accroissement de l'offre en matière de transport en commun. Un autobus comble, c'est 40 à 50 voitures de moins aux heures de pointe, 70 000 litres de carburant économisés et plus de 175 tonnes d'émissions de GES de moins par année, sans compter les autres polluants atmosphériques.⁵⁰

Les modes de transport urbain européens ont acquis une flexibilité, une efficacité et une exactitude dans les horaires et la durée de transport leur permettant de concurrencer avantageusement le transport automobile.

À titre d'exemple, à Karlsruhe, en Allemagne, un système intégré de transport urbain doté d'une structure tarifaire abordable et unique a été mis en place pour les utilisateurs. D'autre part, un système de réglementation routière favorisant la rapidité des véhicules collectifs a été mis en place (priorité aux intersections, limite maximum du temps de transit) et l'information sur le système et ses avantages est facilement accessible.⁵¹

Certaines municipalités ont aussi adopté des moyens pour attirer et fidéliser la clientèle du réseau de transport en commun dès l'adolescence. Un des moyens utilisés afin de rendre le transport collectif plus attrayant, pour cette clientèle particulière, a été de lancer un concours de conception d'autobus publics. On a demandé à des groupes d'adolescents de dessiner leur autobus idéal, puis certaines des idées émises ont été intégrées dans la construction des autobus de la ville.⁵²

En France, après l'avoir abandonné pendant des années, Paris vient de renouer avec le tramway. Un premier secteur vient récemment d'être inauguré mais cette nouvelle ligne devrait, dans un avenir proche, faire le tour de Paris. Toujours en France, mais à Lyon cette fois, un système novateur de location de vélo a récemment vu le jour. Il permet de se déplacer 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, partout où l'utilisateur le désire. Ce système de location de vélo, à très faible coût pour les utilisateurs, propose environ 2 000 vélos en libre-service, disponibles sur abonnement de courte ou longue durée pour une somme modique. Ce système pourra à terme être considéré comme une réelle alternative aux déplacements effectués en voiture dans le centre-ville de Lyon et se substituer dans certaines circonstances, aux transports en commun traditionnels. Vous prenez un vélo où bon vous semble et le reposez où vous le souhaitez, telle est la devise du système de location de vélo du Grand Lyon.

Paris, Stockholm (péage sur les ponts), Londres, Lyon ou Karlsruhe, des dizaines d'initiatives différentes, mais toutes aussi efficaces, utiles et inspirantes, existent à travers le monde.

⁵⁰ Transport en commun, *Voyagez futé*, 2006, www.voyagezfute.ca/transCommun.asp?lng=2.

⁵¹ Supra, note 36.

⁵² *Ibid.*

Nous invitons donc Montréal à s'en inspirer et à adapter certaines d'entre elles à notre réalité.

Parce que la réduction des émissions du transport routier a des impacts positifs tant en matière d'atteinte des objectifs environnementaux, que de santé publique, la JCCM invite les différents paliers de gouvernements à investir de manière significative dans le développement du transport en commun de façon à offrir aux automobilistes une alternative efficace, abordable et confortable au transport routier individuel.

CONCLUSION

Le réchauffement de la planète n'est plus pour demain. Il a déjà commencé. Pour la majorité des scientifiques, cela ne fait plus de doute.

Les propositions faites dans ce mémoire viennent souligner l'importance, face à ce phénomène, des secteurs de l'industrie, mais surtout du transport. Il ne faut toutefois pas perdre de vue que la lutte contre les changements climatiques est l'affaire de tous, que chacun à sa manière peut y participer en utilisant plus souvent les transports en commun ou en faisant quotidiennement un usage plus responsable de l'énergie, que ce soit au travail ou à la maison. Comme le signale Hubert Reeves : « [l]a réalité est telle que les conditions de vie de la planète sont dorénavant des conditions de survie. L'exercice va consister à persuader les citoyens que rien ne peut plus être comme avant, que la mobilisation est générale mais que le jeu en vaut la chandelle : il s'agit ni plus ni moins que de notre avenir sur la terre. »

Il est aussi important d'aborder la question de la lutte aux changements climatiques de manière positive, soit en identifiant et en profitant des opportunités d'améliorer non seulement le bilan des GES du Québec et de Montréal, mais aussi la compétitivité de leur économie. Dans cette perspective, le développement technologique et l'accroissement de l'efficacité, que ce soit dans les systèmes de transport ou dans les bâtiments, sont tout aussi importants et méritent qu'on y investisse les ressources nécessaires.

Il est donc plus important que jamais de se rappeler que face à un défi, tel que celui des changements climatiques, surgissent des opportunités d'amélioration qui peuvent faire de Montréal une ville à la fois plus saine et plus prospère. C'est sur ces opportunités que la JCCM encourage ses membres à porter leur attention et ce, pour le bénéfice de tous. Aujourd'hui, l'écologie n'est pas seulement une obligation morale, mais une nouvelle frontière.

* * * * *