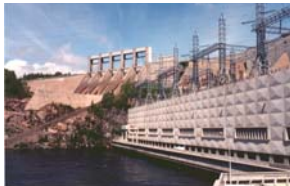


Pour l'intégration du développement durable dans la gouvernance québécoise



Mémoire déposé le 15 février 2005

au ministère de l'Environnement du Québec

Par Jean-François Lefebvre

Isabelle Mime

et Yves Picard



Groupe de recherche appliquée en macroécologie
(GRAME)



et Carrefour jeunesse-emploi de Marquette
(CJEM)

RÉSUMÉ

Le GRAME et le CJE de Marquette appuient clairement la démarche entreprise par le ministre Mulcair, telle qu'elle ressort du document de consultation du Plan de développement durable du Québec.

Cependant, quelques axes d'application et certaines problématiques doivent absolument être adressées afin que le Plan et l'avant-projet de loi proposés puissent atteindre leurs objectifs.

Ainsi, le gouvernement devra nécessairement :

- Étendre le concept d'éco-conditionnalité ;
- Réorienter les priorités du ministère des transports ;
- Éviter de créer des obstacles au développement des énergies renouvelables ;
- Développer de véritables incitatifs économiques dans les transports ;
- Implanter la tarification des matières résiduelles ;
- Amorcer une réforme écologique de la fiscalité.

Le GRAME appuie la définition du développement durable proposée dans le document de consultation et demande à ce qu'elle soit retenue. Cependant, il considère pertinent l'ajout d'un 15^{ème} principe intitulé : *Appui au développement des énergies renouvelables*.

Le GRAME aimerait particulièrement travailler à poursuivre ses recherches sur l'implantation de concept de réforme écologique de la fiscalité. Il serait aussi éventuellement prêt à contribuer au développement d'indicateurs de développement durable, dont la création d'un indicateur sur la capacité d'un État à développer ses ressources renouvelables et autres indicateurs de comptabilité nationale durable.

Finalement, le GRAME et le CJEM veulent poursuivre leurs interventions dans la communauté, entre autres par le biais de notre campagne ClimAction, notamment avec l'appui du gouvernement du Québec.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
I - QUE PENSEZ-VOUS DE LA DÉMARCHE PROPOSÉE DANS LE DOCUMENT DE CONSULTATION?	4
1.1 Étendre le concept d'éco-conditionnalité.....	5
1.2 Réorienter les priorités du ministère des Transports.....	6
1.3 Éviter de créer des obstacles au développement des énergies renouvelable	9
1.4 Développer de véritables incitatifs économiques dans les transports.....	12
1.5 Implanter la tarification des matières résiduelles.....	13
1.6 Amorcer une réforme écologique de la fiscalité.....	15
II - QUE PENSEZ-VOUS DES PRINCIPES ET DES MESURES DÉFINIS DANS L'AVANT-PROJET DE LOI?	17
III - QUELLES ACTIONS SERIEZ-VOUS PRÊTS À MENER POUR CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU QUÉBEC?	18
PRÉSENTATION DU GRAME ET DU CJEM	19
PRÉSENTATION DES AUTEURS	21

INTRODUCTION

Le présent mémoire constitue l'apport du Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ) et du Carrefour jeunesse emploi de Marquette (CJEM) à la consultation sur l'avant-projet de loi sur le développement durable déposé par le ministre de l'Environnement, M. Thomas J. Mulcair, en novembre 2004.

I - QUE PENSEZ-VOUS DE LA DÉMARCHE PROPOSÉE DANS LE DOCUMENT DE CONSULTATION?

« Avec ce plan de développement durable, le gouvernement du Québec, à travers tous ses ministères et toutes ses constituantes, s'inscrit dans une vision de développement à la fois harmonieuse et respectable. »¹

La recherche de la cohérence entre les diverses politiques gouvernementales demeure indéniablement une des clés de voûte d'une démarche visant :

« L'adoption par le gouvernement d'une stratégie vise à établir la priorité des axes d'intervention et des objectifs et, ainsi, à guider les actions des ministères et organismes en matière de développement durable.

Cette stratégie apportera une valeur ajoutée à l'action gouvernementale actuelle en matière de développement durable, puisqu'elle permettra de mieux coordonner, harmoniser et concerter cette action. »²

Le GRAME et le CJE de Marquette appuient clairement la démarche entreprise par le ministre Mulcair, telle qu'elle ressort du document de consultation du Plan de développement durable du Québec.

Nous avons toutefois évalué quelques axes d'application, quelques problématiques qui doivent absolument être adressées afin que le Plan et l'avant-projet de loi proposés puissent atteindre leurs objectifs.

Ainsi, le gouvernement devra nécessairement :

1. Étendre le concept d'éco-conditionnalité ;

¹ Jean Charest, cité in Ministère de l'Environnement du Québec (2004) « Plan de développement durable du Québec, document de consultation ».

² Ministère de l'Environnement du Québec (2004) « Plan de développement durable du Québec, document de consultation », p. 27.

2. Réorienter les priorités du ministère des transports ;
3. Éviter de créer des obstacles au développement des énergies renouvelables ;
4. Développer de véritables incitatifs économiques dans les transports ;
5. Implanter la tarification des matières résiduelles ;
6. Amorcer une réforme écologique de la fiscalité.

1.1 Étendre le concept d'éco-conditionnalité

« Par son plan d'action sur la biodiversité, le gouvernement entend :

(...) Introduire le concept d'éco-conditionnalité dans les programmes de soutien financier destinés aux agriculteurs; »³

Le GRAME et le CJEM considèrent que le concept d'éco-conditionnalité doit être étendu à tous les programmes de soutien financier de l'État où il peut être applicable.

Aussi, toute entreprise requérant l'aide financière de l'État québécois devrait « [...] **prendre une part active dans le développement global et harmonieux de sa communauté** [...], assumer des responsabilités sociales, au lieu de se limiter à la recherche de profits. »⁴

À cet effet, il existe une Charte de la responsabilité sociale de l'entreprise adoptée en 1997, définie par la jeune chambre de commerce de Montréal et le Comité sur la responsabilité sociale des entreprises. Cette Charte propose un ensemble d'objectifs afin de guider les entreprises à s'investir davantage sur le plan social. Cette approche n'est cependant pas unique au Québec :

« De nombreux pays industrialisés ont développé des modèles inspirants en ce qui concerne les rôles respectifs de l'État et des entreprises pour une société respectueuse de son environnement et soucieuse des citoyens qui la compose. [...]

Il existe en France une loi sur les nouvelles régulations économiques qui oblige les entreprises à ajouter à leur bilan annuel un bilan social et

³ Ministère de l'environnement du Québec, document de consultation, p. 32.

⁴ Picard, Yves et Marie-Claude Simard (2002) « Responsabilité sociale des entreprises et investissement responsable », Mémoire soumis par le CJEI et le CJEM à la Commission des finances publiques.

environnemental. De plus, la commission des communautés européennes écrit un livre vert afin de promouvoir un cadre européen pour la responsabilité sociale des entreprises. »⁵

Également, le modèle suédois qui se situe entre le libéralisme et l'économie planifiée, soutient une politique interventionniste caractérisée entre autres par l'équité dans les revenus, les salaires et les avantages sociaux, le développement régional ferme, la protection de la nature, le contrôle des prix, etc.⁶

Les critères environnementaux et éthiques devraient ensuite orienter les investissements réalisés par la Société générale de financement (SGF) et autres investisseurs qui relèvent de l'État québécois.

1.2 Réorienter les priorités du ministère des Transports

Dans son document de consultation, le ministère de l'Environnement du Québec donne parmi des exemples d'actions de développement durable, « des moyens pour se transporter autrement » :

« Les différents moyens disponibles pour « se transporter autrement », notamment le transport collectif, le covoiturage et le vélo, permettent de réduire l'utilisation de combustibles fossiles, les émissions polluantes et les gaz à effet de serre en plus d'avoir des répercussions directes sur l'amélioration de la santé. Ils sont également synonymes de réduction des dépenses pour les utilisateurs. »⁷

Le prolongement du métro vers Laval, dont on peut certes critiquer les dépassements de coûts relativement aux prévisions, demeure un bon investissement dans une infrastructure de transport collectif éminemment durable et structurante sur le plan urbanistique.

Plusieurs études ont démontré la rentabilité, non seulement environnementale, mais également économique d'investir dans les transports collectifs (voir tableaux 1 et 2 de l'étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain).

⁵ Picard Yves et Marie-Claude Simard (2002), p. 13.

⁶ Picard Yves et Marie-Claude Simard (2002), p. 16.

⁷ Ministère de l'Environnement du Québec (2004) document de consultation, p. 42.

Avec un gain de 2 % de la part modale du transport en commun, on obtient une diminution importante du nombre de véhicules sur les routes de la région de Montréal, comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 1
Effet d'un gain de 2 % de la part modale du transport
en commun sur les déplacements
(2003)

Diminution du nombre de passagers-km en voiture	300,7 millions
Diminution du nombre de déplacements en voiture	19,0 millions
Diminution du nombre de véhicules-km	238,6 millions
Diminution du nombre de véhicules-km en voiture en situation de congestion	101,4 millions

Source : Estimation SECOR Conseil, à partir des données de l'AMT

Tableau 2
Synthèse des principaux effets d'un gain de 2 % de la part modale
du transport en commun dans la région de Montréal
(2003)

Augmentation de la valeur ajoutée sur le territoire par la hausse de revenus disponibles des utilisateurs	32,9 M \$
Diminution des coûts de congestion	107,3 M \$
Diminution des coûts de pollution	9,7 M \$
Diminution des coûts d'accidents	6,2 M \$
Impact total	156,1 M \$

Source : Estimation SECOR

En somme, cette étude révèle que le transport en commun en 2003 dans la région de Montréal engendre des impacts économiques considérables, dont des retombées de l'ordre de 937 millions \$. De plus, le transport en commun génère des recettes annuelles de 300 millions de dollars et un rendement sur les investissements de 45 %, pour les gouvernements provincial et fédéral.⁸

Les transports en commun ne sont donc pas des sources de déficit ou des charges comme ils sont souvent perçus. Pour les grandes régions métropolitaines, le transport en commun doit être considéré comme un investissement qui permet de concilier croissance économique importante et qualité de vie.

Dans la ville de Portland, en Oregon, une partie des budgets qui devait servir à la construction routière a été finalement réallouée au développement d'une ligne de trolleybus (autobus électriques)⁹.

Il est clair que, bien qu'il demeure un apport positif pour la société québécoise, le prolongement du métro fut un choix politique vers une infrastructure plus coûteuse, mais moins dérangeante pour les automobilistes. Il suffit de songer à ce que serait l'impact financier d'autoroutes souterraines afin de libérer la surface pour les transports collectifs...

À cet égard, le développement de nouvelles lignes de trains de banlieue et, surtout l'implantation de systèmes légers sur rail (SLR) devraient devenir des priorités.

Les SLR, des tramways ultra modernes et des voies réservées pour autobus permettront d'accroître sensiblement l'utilisation des transports collectifs sans surcharger davantage le réseau de métro, comme l'ont démontré les nombreux projets récemment réalisés, particulièrement en Europe.

À Québec, l'implantation d'une première ligne de SLR doterait les transports en commun (TC) de la vieille capitale d'une épine dorsale qui lui fait cruellement défaut. Beaucoup moins coûteux que le prolongement du métro, mais aussi fort structurant, l'installation de plusieurs lignes de SLR ne doit pas être reportée aux calendres grecques.

Ainsi, le projet de prolongement de l'autoroute 25, avec la construction d'un nouveau pont – qu'il soit à péage ou non – est totalement incohérent avec des objectifs de transport durable. Il ne se justifie même pas pour des motifs de lutte contre la congestion.

⁸ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2004), « Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal. » Étude disponible à : www.ccmq.ca/transport_commun

⁹ Lefebvre Jean-François, Yves Guérard et Jean-Pierre Drapeau. (1995) « L'autre Écologie », Éditions MultiMondes-GRAME, Québec, p. 199.

Les études pour des projets similaires ont démontré que celui-ci va inciter une partie des usagers du transport en commun à opter pour l'auto solo, jusqu'à ce que le niveau de congestion devienne rapidement comparable, avec en prime, une hausse accrue de la pollution.¹⁰

L'électrification d'une partie du parc des véhicules québécois doit être aussi envisagée, ne serait-ce qu'au niveau de l'électrification d'une partie du réseau de transport collectif et l'implantation de véhicules électriques et hybrides dans les parcs de véhicules en s'appuyant notamment sur l'expérience d'organismes tels que l'AMT et le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ).

Finalement, Québec doit fortement appuyer l'imposition, par Ottawa, de normes obligeant les fabricants automobiles à réduire de 25 % les émissions des véhicules neufs d'ici 2010. Le Canada ajouterait ainsi sa voix à la Californie et aux autres États qui s'aligneront sur les nouvelles normes californiennes.

1.3 Éviter de créer des obstacles au développement des énergies renouvelables

Accroître significativement la part des énergies renouvelables dans notre bilan énergétique, doit demeurer une priorité.

C'est un objectif environnemental reconnu par maintes instances internationales :

« At the EU level, the European Commission's 1997 White Paper on renewable energy sources (European Commission, 1997a) set out the objective of increasing the share of renewable energies to 12 % of gross inland energy consumption ⁽¹¹⁾ by 2010.»¹²

Parmi les mesures à prendre selon la Commission mondiale sur l'environnement et le développement :

¹⁰ Ce que l'on appelle le paradoxe de Downs/Thomson. Voir Lefebvre *et al* (1995), p. 197.

¹¹ The gross inland energy consumption is the total amount of energy which is consumed in an economy.

¹² European Environment Agency. (2001) « Renewable energies : success stories. » Copenhagen. Rapport disponible à :

http://reports.eea.eu.int/environmental_issue_report_2001_27/en/Issues_No_27_full_report.pdf

« Les plus urgentes sont celles qui permettraient d'accroître et d'étendre les récentes améliorations du rendement énergétique et de renforcer la part des énergies renouvelables. »¹³

Tout en appuyant la démarche proposée dans l'avant-projet de loi, nous voulons attirer l'attention du ministre à ce qu'il s'assure que le concept de protection « des lieux et des paysages » ne puisse être interprété comme un appui à un conservationnisme à tout crin et à un endossement aux objections systématiques contre les projets d'énergies renouvelables hydroélectriques ou éoliens.

Ainsi, aux États-Unis, au large du Massachusetts, un projet d'éoliennes dans le détroit du Nantucket (le projet Cape Wind qui prévoit l'installation de 130 turbines en mer et pourrait fournir les trois quart de l'électricité de toute la région de Cape Cod et des îles de Nantucket et de Martha's Vineyard) a suscité la colère des riches propriétaires. Pourtant, ces personnes en faveur de l'énergie éolienne, énergie propre et renouvelable par excellence, refusent simplement le fait que ce soit dans leur cour. D'ailleurs, l'Alliance to Protect Nantucket Sound qui regroupe des résidents permanents ou en villégiature et des pêcheurs a été créée pour protéger la région contre la mise en place d'un parc d'éoliennes « qui détruirait *la beauté naturelle* de Cape Cod ». Cet endroit précis de l'océan est très fréquenté pour les loisirs et la pêche commerciale, ainsi que pour sa nature sauvage. Les groupes écologistes présents dans le débat ne sont pas tous du même avis; certains comme le *Natural Resources Defenses Council* ou Greenpeace sont pour le projet tandis que d'autres s'y opposent.¹⁴

À Londres, dans un article du *Sunday Times* :

« As the costs and impact of wind power become better understood, divisions are opening up over its merits. On Friday at a conference in Edinburgh, Sir Martin Holdgate, an expert in renewable energy who once supported wind farms, fiercely criticised plans for expansion of the power-generating technique.

Holdgate believes wind farms are not worth the cost and environmental impact: they require large areas to produce only small amounts of energy. Wind turbines will simply not produce enough to save Britain

¹³ Commission mondiale sur l'environnement et le développement (1988) « Notre avenir à tous », Les éditions du FLEUVE-Les publications du Québec, Québec, p. 211.

¹⁴ Leprince Jean Michel (novembre 2003) « Un controversé projet éolien au large du Massachusetts ». Zone libre, Radio-Canada. www.saveoursound.org et Dennehy, Kevin (janvier 2005) « Cape Wind Adds Clout. » Cape Cod Times. Disponible à : <http://www.saveoursound.org/News/ArticleDetail.aspx?ID=68>

from the effects of global warming and are draining resources that might be better spent elsewhere.»¹⁵

Pendant ce temps, au Québec, la Fondation Rivières s'oppose systématiquement à tous les projets hydroélectriques proposés¹⁶, petits et grands, notamment en proposant comme alternative l'énergie éolienne.

Comme le GRAME l'avait soulevé dans son mémoire présenté le 25 janvier 2005 à la commission parlementaire sur l'avenir énergétique du Québec :

« La sécurité et l'avenir énergétique du Québec devront, pour être assurés dans un respect des contraintes du développement durable, reposer sur une stratégie cohérente visant l'accroissement de l'efficacité énergétique et des économies d'énergie, tout en favorisant le développement et l'utilisation des énergies renouvelables (dont l'hydroélectricité, l'éolien, la biomasse, le géothermique et le solaire thermique) ainsi que la substitution des filières les plus polluantes par des formes d'énergie plus propres, particulièrement en matière d'émissions de gaz à effet de serre. »¹⁷

Opposer l'éolien, l'hydroélectricité et l'efficacité énergétique est aussi incohérent que le serait l'idée d'abolir le transport en commun en banlieue, afin de combattre l'étalement urbain.

Il ne faut pas perdre à l'esprit, dans l'analyse des projets d'énergies renouvelables, leur contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Un article de la revue *Nature* a révélé que les changements climatiques des 30 dernières années ont engendré de nombreuses variations dans la distribution et la densité des espèces et ils sont responsables, à un certain degré, de l'extinction d'espèces. Cet article conclut qu'avec un minimum d'efforts de réduction d'émissions de gaz à effet de serre et d'augmentation de la séquestration du carbone, on peut espérer qu'un pourcentage substantiel d'espèces terrestres sera sauvé de l'extinction.¹⁸

¹⁵ Sunday Times (London) (juillet 2004) «Focus: Why the wind farms should be blown away.» Disponible à : <http://www.saveoursound.org/news/SundayLondonTimes-2004-07-25.htm>

¹⁶ Fondation Rivières, (octobre 2004), « Projet d'aménagements hydroélectriques de la Chute-Allard et des Rapides-des-cœurs », Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques en environnement. Et (juillet 2003) « Directives préliminaires pour la préparation de l'étude d'impact du projet Eastmain-1-A et dérivation Rupert », Commentaires et recommandations soumis au COMEV et à l'ACÉE.

¹⁷ Lefebvre Jean-François et Louis-Joseph Saucier (2005) « Surmonter les obstacles à une stratégie énergétique durable », Résumé du mémoire déposé à la Commission de l'Économie et du Travail du gouvernement du Québec, le 4 janvier.

¹⁸ Thomas D. Chris et al. (2004) « Extinction risk from climate change », *Nature*, vol. 427, pp. 145-148.

Tel que conçu, l'avant-projet de loi et la démarche proposés n'appuient pas suffisamment l'objectif de développer les ressources renouvelables, dont les énergies. Par contre, il pourrait accorder une certaine importance à des facteurs tels que « le paysage » qui pourrait être utilisé systématiquement contre tout projet d'énergie renouvelable.

Nous ne disons pas qu'il faut harnacher toutes les rivières, ni que toute colline devra obligatoirement avoir son éolienne, loin de là. Il ne faut toutefois pas adopter des contraintes qui soient – à priori - plus défavorables aux énergies renouvelables, ou à certaines d'entre elles, qu'elles ne le seraient, par exemple, pour des centrales thermiques. Le seul préjugé nécessaire dans une perspective de développement durable doit être un objectif clair de développer les filières d'énergies. Cet objectif doit inclure toutes les filières renouvelables, dont l'hydroélectricité, l'éolien et le solaire.

Il suffit de parcourir les 9 volumes et quelques 2500 pages (approximativement) de l'étude d'impact sur l'environnement du projet *Centrale de l'Eastmain –I-A dérivation Rupert* pour constater qu'il y a déjà un cadre et un processus juridiques, sérieux, crédibles et même laborieux, pour l'évaluation des projets et la recherche de l'atténuation de leurs impacts environnementaux, incluant une participation significative des communautés affectées.¹⁹

1.4 Développer de véritables incitatifs économiques dans les transports

« Ainsi, dans le cadre d'une démarche de développement durable, il importera de mieux « internaliser » l'ensemble des différents coûts des mesures en tenant compte de leurs dimensions économique, sociale et environnementale. »²⁰

L'éco-conditionnalité des subventions demeure un premier pas nécessaire mais non suffisant pour orienter l'économie sur la voie du développement durable. En l'absence d'incitatifs financiers appropriés visant l'internalisation des coûts sociaux, il sera clairement plus difficile et plus onéreux, pour la société québécoise, d'atteindre des objectifs environnementaux ambitieux, quoique néanmoins nécessaires.

Dans le domaine des transports, plusieurs mesures, déjà discutées devraient être rapidement mises en place :

- L'adoption d'un crédit d'impôt pour les cartes mensuelles de transport en commun;

¹⁹ Dans cette étude d'impact publiée en décembre 2004 par Hydro-Québec Production, celui-ci intègre le savoir traditionnel et la participation des populations CRI touchées.

²⁰ Plan de développement durable du Québec, document de consultation. 2004, p. 35.

- Une modulation significative des frais d'immatriculation en fonction des rendements énergétiques des véhicules;
- La mise en place des dispositions permettant l'imposition d'une taxe régionale d'environ un dollar par jour sur les espaces de stationnement;
- Un relèvement de la taxe sur l'essence;
- L'adoption d'un appui financier permanent au fonctionnement du transport collectif.

Et plusieurs autres mesures mériteraient d'être sérieusement envisagées :

- L'adoption d'un système de redevances-remises à l'achat de véhicules en fonction de leurs rendements énergétiques;
- La réintroduction des péages routiers, dans une stratégie de gestion de la demande automobile et non de pseudo-justification au développement autoroutier.²¹
- L'adoption d'incitatifs économiques afin de favoriser l'utilisation de technologies et de carburants plus propres.²²

1.5 Implanter la tarification des matières résiduelles

L'adoption récente de la taxe à l'enfouissement, de 10 \$ la tonne, tout comme la Loi 102 obligeant les entreprises génératrices de déchets à financer près de la moitié du surcoût de la collecte sélective pour les municipalités, sont deux excellentes contributions visant à appuyer la politique québécoise de gestion de matières résiduelles.

Une mesure simple, une taxe sur les sacs de plastique pourrait être rapidement adoptée pour appuyer la stratégie québécoise. En parallèle à cette mesure légère, bénéfique mais mineure, une mesure majeure doit être non plus envisagée, mais absolument implantée :

²¹ Lefebvre Jean-François et Louis-Joseph Saucier (2005) « Surmonter les obstacles à une stratégie énergétique durable », Mémoire déposé à la Commission de l'Économie et du Travail du gouvernement du Québec, le 4 janvier, pp. 7-8.

²² Nous pensons particulièrement aux véhicules électriques et hybrides. Mentionnons également l'exemple de la Société de Transport de Montréal (STM), laquelle avait mis en place un projet pilote concernant le biocarburant (le projet BIOBUS). Durant un an, 155 autobus ont fonctionné au biodiesel.

la tarification des déchets. Le GRAME a étudié celle-ci, notamment pour le ministère de l'Environnement et pour la Collecte sélective Québec.²³

La tarification est un outil qui permet de réduire la production des déchets et, ce faisant les coûts associés à leur gestion. Les tableaux suivants permettent de constater les économies produites par l'introduction de la tarification dans plusieurs municipalités en Ontario.

Tableau 3
Économies grâce à la tarification des déchets :
budget de 1996 des villes de Belleville, Sydney et Trenton (Ontario)

	Belleville	Sydney	Trenton
Taxe de base	55 \$	26 \$	27 \$
Revenus vente d'étiquettes	44 \$	57 \$	65 \$
Coûts totaux par ménage	99 \$	83 \$	92 \$
Coûts estimés pour la Ville en l'absence de Blue Box 2000	156 \$	130 \$	171 \$
Économies par ménage	36 %	36 %	46 %

Source : Dubé et *al.* (1999), p. 5.

L'étude qui a été faite dans ces trois villes démontre que l'introduction de la tarification a permis aux contribuables de réaliser des économies allant de 36 % à 46 % des coûts de gestion des matières résiduelles.

²³ Dubé Marie-Christine, Jean-François Lefebvre et Glenn Munroe, (1999), « La tarification des déchets. Un moyen à envisager pour l'atteinte des objectifs visés », *Cyclus*, Collecte sélective Québec, vol. 10 no 1, avril.

Tableau 4
Efficacité relative de divers systèmes de tarification des déchets

Nombre de sacs « gratuits »	Pourcentage de réduction des déchets
2 (système hybride)	15 à 20 %
1 (système hybride)	25 à 35 %
Aucun (pleine tarification)	30 à 45 %

Source : Dubé et *al.* (1999), p. 6.

Un tel système démontre clairement aux contribuables les économies potentielles de la tarification, notamment par une réduction à la source (voir tableau 4).

La tarification fait aussi clairement partie des recommandations de la commission indépendante chargée, par la Communauté métropolitaine de Montréal, d'évaluer son projet de plan métropolitain de gestion des matières résiduelles :

« La commission considère que la tarification à l'unité est une option qui a fait ses preuves pour augmenter le taux de récupération tout en réduisant les coûts. La CMM devrait supporter les municipalités qui désirent mettre en place un système de tarification afin d'atteindre les objectifs du PMGMR. »²⁴

L'efficacité de la méthode est démontrée. L'état doit développer des incitatifs pour que des municipalités et arrondissements implantent cette mesure.

1.6 Amorcer une réforme écologique de la fiscalité

Peut-on internaliser les coûts sociaux et atteindre les objectifs environnementaux sans accroître le fardeau fiscal des québécois, voire même en réduisant ce dernier ?

Oui. En intégrant la prise en compte des coûts environnementaux dans une véritable réforme écologique de la fiscalité.

²⁴ Commission indépendante (2004) « Cap sur 2008, un défi d'envergure! », Rapport de consultation publique sur le Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Au États-Unis, une étude publiée en 1990 par l'université d'Havard démontrait que :

« pour chaque dollar recueilli en impôts et taxes diverses, l'économie perd 18 cents, même si le dollar récolté est entièrement réinvesti dans la société (sous de multiples formes : services sociaux, éducation, santé, etc.)

Cela signifie que des réductions de taxes permises par l'introduction de nouvelles façons moins onéreuses de financer les gouvernements pourraient signifier des gains significatifs à la fois pour le développement économique et le respect des limites écologiques. Pour Robert Repetto et Roger Dower, les « frais écologiques » présentent une voie très attrayante pour réaliser de telles réductions des taxes traditionnelles (...).

Ces chercheurs du World Resources Institute ont estimé que chaque dollar de « frais écologique », en réduisant les coûts environnementaux et sociaux, entraîne un bénéfice additionnel qui varie de 10 à 30 cents. À ce bénéfice, il faut ajouter le gain qu'engendrera la réduction de l'impôt sur le revenu ou des taxes de vente traditionnelles, réduction qui sera permise par cette nouvelle source de revenu. »²⁵

Depuis le 1^{er} janvier 2005, l'Europe a instauré un marché de quotas de carbone qui s'applique aux établissements industriels européens les plus émetteurs de CO₂ (12 000 sites industriels). Les entreprises concernées qui sont incapables d'atteindre leurs objectifs en matière d'émissions de gaz à effet de serre peuvent acheter des « droits à polluer » auprès d'entreprises plus performantes sur le plan environnemental. Ces dernières peuvent ainsi retirer des profits de leurs investissements dans des technologies propres, et contribuer à l'effort global de l'Union européenne visant à atteindre les objectifs de Kyoto.²⁶

Le concept de référence écologique de la fiscalité ouvre de nombreux horizons, dans les applications du développement durable au sein de tous les ministères.

De plus, l'un des maillons les plus importants du développement durable se trouve clairement au ministère des finances.

²⁵ Lefebvre et *al* (1995), p. 130.

²⁶ European Commission. (2004), «Emissions registries : Commission adopts rules to ensure emissions trading market reaches its full potential.» Brussel, 21 december.

II - QUE PENSEZ-VOUS DES PRINCIPES ET DES MESURES DÉFINIS DANS L'AVANT-PROJET DE LOI?

Le GRAME appuie la définition du développement durable proposée

« Développement durable : processus continu d'amélioration des conditions d'existence des populations actuelles qui ne compromet pas la capacité des générations futures de faire de même et qui intègre harmonieusement les dimensions environnementale, sociale et économique du développement. »²⁷

Nous appuyons cette définition et demandons à ce qu'elle soit retenue.

Elle sous-entend que le développement durable dépasse les limites du conservatisme et de la protection de « droits acquis » sur des aspects par exemple d'ordres purement esthétiques. Le développement durable, doit s'inscrire dans une perspective intergénérationnelle, où il demeure nécessaire d'exploiter les ressources renouvelables, même si cela implique certains impacts écologiques, afin de réduire la déplétion des ressources non renouvelables et les impacts environnementaux macroécologiques, avec en premier chef les changements climatiques.

Par ressources renouvelables, nous pensons particulièrement aux énergies renouvelables, dont l'exploitation est une condition *sine qua non* de l'atteinte de nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre.

Le gouvernement du Québec compte certes de nombreuses réalisations en matière d'environnement, sur le plan social et sur le plan économique.

Le gouvernement du Québec a clairement appuyé le protocole de Kyoto et s'est compromis dans sa mise en œuvre, mais il serait pertinent d'ajouter un 15^e principe au projet de loi :

Principe 15 APPUI AU DÉVELOPPEMENT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

Le Québec est riche en ressources renouvelables. Utiliser des sources d'énergie renouvelable (énergie solaire, énergie éolienne, hydroélectricité, etc.) à la place des combustibles fossiles réduit de manière importante les émissions de polluants nocifs dans l'atmosphère. Avec ces énergies, nous discernons des solutions qui contribuent à l'amélioration économique, sociale et environnementale, en particulier concernant les émissions de gaz à effet de serre. Les gouvernements doivent encourager et appuyer le développement de ces formes d'énergies.

²⁷ Plan de développement durable du Québec, document de consultation. 2004, p. 19.

III - QUELLES ACTIONS SERIEZ-VOUS PRÊTS À MENER POUR CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU QUÉBEC?

Le GRAME aimerait contribuer au développement d'indicateurs de développement durable, dont la création d'un indicateur sur la capacité d'un État à développer ses ressources renouvelables et autres indicateurs de comptabilité nationale durable.

Le GRAME a organisé en 1996 l'une des premières conférences québécoises sur le concept de réforme écologique de la fiscalité. En 1999, nous avons travaillé sur le concept de tarification des déchets. En 2000, le ministère de l'environnement et celui des transports mandataient notre organisme afin qu'il rédige le rapport du groupe de travail sur les transports et les changements climatiques.

L'organisme désire poursuivre ses travaux de recherche et réaliser une étude sur le potentiel d'une panoplie de mesures incitatives qui seraient intégrée à une réforme écologique de la fiscalité.

Finalement, le GRAME et le CJEM veulent poursuivre leurs interventions dans la communauté, notamment par le biais de notre campagne ClimAction, avec l'appui du gouvernement du Québec.

PRÉSENTATION DU GRAME ET DU CJEM

Le GRAME

Créé en 1989, le **Groupe de recherche appliquée en macroécologie** est un organisme environnemental à but non lucratif qui œuvre à la promotion du développement durable en tenant compte de la préservation des grands cycles écologiques planétaires. Composé d'une équipe multidisciplinaire qui œuvre principalement au sein de projets dont les enjeux sont énergétiques, l'organisme a un intérêt marqué pour la problématique de la gestion des gaz à effet de serre (GES).

Soulignons la participation de l'organisme aux débats publics sur l'énergie, la publication en 1995 du livre « L'autre écologie » ainsi que la réalisation de divers travaux de recherche, notamment sur les mécanismes d'application du Protocole de Kyoto. Le GRAME a tenu en mai 2003 le premier Forum québécois sur la mise en œuvre du Protocole de Kyoto. L'organisme a siégé à trois groupes de travail fédéraux et à deux provinciaux sur l'application du Protocole de Kyoto. Le GRAME a été mandaté par le gouvernement du Québec pour la rédaction du Document d'option de son Groupe de travail sur les transports et les changements climatiques.

L'organisme a réalisé avec succès plusieurs projets en interventions communautaires, dont une série de formations sur la protection du climat en entreprises (notamment chez Pratt and Whitney et Alcoa). Le GRAME et le CJEM ont réalisé en partenariat le projet-pilote ClimAction Lachine et l'implantation du service de partage de véhicules et d'un service de taxi collectif dans cet arrondissement. Le GRAME a fêté son 15^e anniversaire au printemps 2004.

Le CJEM

Le Carrefour jeunesse-emploi de Marquette (CJEM) a été mis sur pied en 1996 suite à des initiatives de citoyens, d'élus, d'organismes communautaires et d'institutions des comtés de Marquette. Un conseil d'administration composé de personnes démocratiquement élues en Assemblée générale annuelle et les usagers y sont représentés.

Le CJEM offre des services d'employabilité, d'orientation scolaire et professionnelle, de prévention du décrochage scolaire, du soutien à la réussite scolaire et de développement de l'entrepreneuriat pour tous les jeunes adultes, sans distinction, et ce, sur une base volontaire. Les différentes politiques de gestion de l'organisme et ses bilans annuels témoignent du souci de l'organisme de cheminer vers l'excellence et de déposer un bilan social exemplaire.

Depuis ses tout début, l'organisme a tissé de nombreux liens tant avec les institutions qu'avec le milieu des organismes à but non lucratif et avec la communauté des gens d'affaires. Le CJEM est également membre du Réseau des Carrefours jeunesse-emploi du Québec.

Le dossier de l'environnement revêt une couleur particulière pour le CJEM. L'organisme a mené de nombreuses activités en lien avec l'environnement. Ainsi un projet de sensibilisation aux réalités environnementales pour les jeunes et la population en général a été développé en 1998-1999. En partenariat avec le syndicat (SEOM, CEQ) et le GRAME (ClimAction Lachine), 6 jeunes adultes, supportés par une chargée de projet, ont animé des ateliers dans des écoles primaires et secondaires de la Commission Scolaire Marguerite-Bourgeoys, permettant de rejoindre près de 800 jeunes. Ce projet aura permis à l'école secondaire Dalbé-Viau d'obtenir le statut convoité d'école verte Bruntland. De plus, l'objectif visé dans la population d'accroître de 10% la collecte sélective fut largement dépassé, atteignant 32% du tonnage sur le territoire de Lachine. Un autre projet fut développé pour de la main d'œuvre non spécialisée et a permis de février 2000 à 2001 de travailler conjointement avec des entreprises oeuvrant dans le domaine de l'environnement et offrant des emplois non spécialisés. Au cours de cette période, le projet a permis de rejoindre plusieurs entreprises et 19 jeunes se sont trouvés un emploi. Nous travaillons toujours en partenariat avec le GRAME et le CJEM, co-signataire du plan d'action pour le développement durable et la protection du climat qui fera de l'arrondissement Lachine un exemple à suivre dans ce dossier contemporain.

En août 2002, le CJEM déposait conjointement avec le Carrefour Jeunesse-emploi de l'Ouest-de-l'Île un mémoire à la Commission des finances publiques sur la responsabilité sociale des entreprises et investissement responsable. Une série de conférences sur ces thèmes aura permis en 2003-2004 de rejoindre près de 300 gens d'affaire et gestionnaires de caisses de retraite.

PRÉSENTATION DES AUTEURS

M. Jean-François Lefebvre détient une maîtrise en économie et un *Baccalauréat ès Sciences* spécialisé en environnement de l'UQAM. Il a contribué à plusieurs travaux de recherche sur les enjeux énergétiques en gestion de l'environnement, particulièrement au sein du GRAME, organisme dont il est un des membres fondateurs, et duquel il assume la direction et la vice-présidence exécutive. Il est co-auteur du livre « L'autre écologie » publié aux éditions MultiMondes en 1995. M. Lefebvre a participé, depuis 1993, à plusieurs groupes de travail fédéraux visant la mise en œuvre de la Convention sur les changements climatiques, puis du Protocole de Kyoto.

Il a aussi coordonné l'équipe de recherche du GRAME engagée par le Gouvernement du Québec afin d'appuyer les travaux du Groupe de travail sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports. Il également contribué à différents travaux de recherches sur l'utilisation des instruments économiques comme outils de gestion des émissions de GES.

Mme Isabelle Mime détient une maîtrise en sciences de l'environnement de l'UQAM. Elle travaille au sein du GRAME depuis 2002 et est impliquée dans la rédaction de différents documents, notamment dans le cadre de consultations publiques sous l'égide de la Régie de l'énergie du Québec.

M. Yves Picard est directeur général du Carrefour jeunesse-emploi de Marquette et du Carrefour jeunesse-emploi de l'Ouest de l'île. Il a contribué à faire des enjeux environnementaux une des spécialités du CJEM, notamment suite au succès du projet Action régionale d'implication dans le milieu environnemental (ARIME), puis en devenant partenaire de la campagne ClimAction. Il est également impliqué dans la responsabilité sociale des entreprises et les investissements éthiques.



Adresse : 800, rue Sherbrooke, bureau 213
Montréal, arrondissement Lachine (Québec), H8S 1H2
Téléphone : (514) 634-7205
Télécopieur : (514) 634-7204
Courriel : grame@videotron.ca
Site web : www.grame.qc.ca et bientôt www.grame.org



Adresse : 633 Georges V
Montréal, arrondissement Lachine, (Québec), H8S 1H2
Téléphone : (514) 634-0450
Télécopieur : (514) 634-0978
Courriel : cdubreuil@cjemarquette.qc.ca