23 ans d'action pour et par les jeunes

Pour un Québec « cool » envers le climat : Une perspective jeunesse sur la proposition de stratégie québécoise

Mémoire déposé à la Commission des transports et de l'environnement

dans le cadre de la consultation générale sur la mise en œuvre du Protocole de Kyoto au Québec

Préparé par
René Coignaud
Administrateur, responsable du dossier changements climatiques
Richard Dugas
Chargé de projet sur le transport durable

Table des matières

1. **Qui sommes nous?** 4
1.0.1 Nos objectifs sont les suivants : 4
1.1 ENvironnement JEUnesse et sa longue histoire de leadership sur les changements climatiques 5
2. **Réponses d'ENvironnement JEUnesse aux questions posées** 6
2.1 Les propositions présentées vous apparaissent-elles appropriées? 6
2.2 Vous apparaît-il réaliste que le Québec adhère à un objectif de réduction de 6% en deçà de son niveau de 1990? 6
2.3 Est-il souhaitable que les gouvernements du Québec et du Canada conjuguent leurs efforts dans leurs stratégies respectives en changements climatiques et procèdent à la signature d'une entente bilatérale? 7
2.4 Le gouvernement du Québec devrait-il abandonner la filière thermique au gaz naturel qui est considérée ailleurs au Canada comme une source d'énergie relativement propre? 7
3. **Quelles autres initiatives ou mesures de réduction de GES devraient être intégrées à la stratégie du Québec?** 8
3.1 Transport 8
3.1.1 Développement du réseau transport en commun (TC) 9
3.1.2 Comment favoriser le transport actif 9
3.1.3 États des véhicules - inspection obligatoire des véhicules 11
3.1.4 Enseignement de la conduite moins dommageable à l'environnement 11
3.1.5 Les moteurs deux temps ont fait leur temps 12
3.1.6 Système de redevances et de remises 12
3.2 Transport des marchandises 13
3.3 Secteur de l'énergie 14
3.3.1 Nucléaire : Mise hors-service de la centrale Gentilly-II 14
3.3.2 Mazout : Mise hors-service de la Centrale de Tracy 15
3.3.3 Pétrole : Non à l'exploration gazière dans le Golfe du St-Laurent 15
3.3.4 Hydroélectricité : « La contribution de l'hydroélectricité québécoise n'est pas reconnue » 15
3.4 Foresterie 16
3.5 Déchets 16
3.6 Aménagement : infrastructures, code du bâtiment 16
4. **Notre bilan sur les propositions gouvernementales** 18

1. Qui sommes nous?

Créée en 1979, ENvironnement JEUnesse (ENJEU) est un organisme environnemental et de loisir scientifique. Pour et par les jeunes, sa mission, entre autres, est de stimuler le développement d'une conscience écologique chez les jeunes et de les soutenir dans leurs actions environnementales. ENJEU est un réseau québécois de jeunes, de groupes de jeunes et d'intervenants qui oeuvrent en éducation relative à l'environnement. ENJEU, c'est aussi la voix des jeunes pour faire connaître leurs positions, leurs espoirs, leurs préoccupations et leurs solutions concernant les enjeux environnementaux actuels.

1.0.1 Nos objectifs sont les suivants :

- Développer les connaissances, les attitudes et les habiletés des jeunes;
- Informer et former les jeunes;
- Rassembler, motiver et favoriser les échanges entre jeunes;
- Concevoir, diffuser et mettre à jour des outils pédagogiques;
- Participer à des consultations et des débats sur les enjeux environnementaux;
- Soutenir les jeunes dans leurs actions environnementales concrètes;
- Faire connaître le point de vue des jeunes sur les questions environnementales.
- Assurer le rayonnement d'ENJEU dans les milieux de l'éducation, de la jeunesse, du loisir scientifique et de l'environnement.

De nombreuses thématiques sont abordées lors de nos activités d'animations, de formations, de conférences, et de colloques. Les sujets sont variés et touchent des notions tel que : les enjeux alimentaires, les déchets-ressources, les changements climatiques, le transport durable, l'eau, la gestion environnementale en milieu scolaire… Le tout dans un contexte d 'éducation relative à l'environnement.

Les responsables du dossier changement climatiques sont :

- **René Coignaud**, administrateur, responsable du dossier des changements climatiques et étudiant à l'Université d'Ottawa en Études de l'Environnement.
- **Richard Dugas** est chargé de projet pour le programme de promotion du transport durable d'ENvironnement JEUnesse, géographe de formation.

1.1 ENvironnement JEUnesse et sa longue histoire de leadership sur les changements climatiques

Pour et par les jeunes, ENJEU est la voix des jeunes environnementalistes du Québec. Nous abordons les changements climatiques depuis 1990, date à laquelle nous avons réalisé notre première tournée scolaire à l'échelle du Québec. Puisque les changements climatiques auront, sans doute, des conséquences graves, nous prenons cette problématique au sérieux. Toutefois, au-delà de notre désir d'éviter la réalisation de scénario-catastrophes, nous sommes très intéressés par les solutions et sommes impatients de contribuer à les mettre en œuvre.

Depuis trois ans nous promouvons des règles de mise en œuvre du Protocole de Kyoto axées sur la mise en action et les co-bénéfices tout en limitant les échappatoires. Nous avons également joué un rôle de leader canadien parmi les jeunes dans les processus consultatifs au Canada et de leaders mondiaux lors des Conférences des Parties de La Haye (novembre 2000) et Bonn (juillet 2001), où nous avons activement travaillé avec les autres jeunes de la communauté internationale. À la fin des négociations des textes légaux de mise en œuvre, nous avons concentré nos efforts sur la ratification rapide du Protocole, sans échappatoire. Nous avons incité les jeunes à s'engager à travers le pays et co-initié une coalition de plus de 100 organisations et groupes parlementaires. En collaboration avec le groupe Univert de l'université Laval, nous avons été le seul groupe écologiste à participer à la Commission de

l'Économie et du Travail de l'Assemblée Nationale du Québec dans le cadre de la consultation générale sur le prix de l'essence et ses effets sur l'économie du Québec. Outre nos efforts au niveau des politiques gouvernementales, nous menons depuis notre fondation, il y a de cela plus de 20 ans, des actions qui, même lorsqu'elles ne visent pas spécifiquement les gaz à effet de serre, viennent en réduire l'émission. Nous avons également un projet de promotion du transport durable et venons tout juste de lancer le Loto-Kyoto, un projet de promotion de l'action citoyenne pour réduire la contribution de chacun aux changements climatiques. Nous apprécions l'action positive tant en paroles qu'en gestes du Québec ces dernières années même s'il nous reste beaucoup de travail à faire. Nous souhaitons que le gouvernement continue sur sa lancée, et mette en œuvre des solutions concrètes.

2. Réponses d'ENvironnement JEUnesse aux questions posées

2.1 Les propositions présentées vous apparaissent-elles appropriées?

Oui, dans l'ensemble, il y a de quoi être enthousiasmé. Cependant, nous trouvons que le plan d'implantation du protocole de Kyoto présente certaines lacunes. En effet, le plan manque de cohérence générale et de vision. Il faudrait que le plan regarde au-delà de la période d'engagement de 2008 à 2012 : le gouvernement doit envisager une stratégie à long terme qui englobe de la cohérence dans tout ces programmes et actions.

2.2 Vous apparaît-il réaliste que le Québec adhère à un objectif de réduction de 6% en deçà de son niveau de 1990?

En fait, ce qui nous paraît irréaliste, c'est d'accepter la concrétisation des scénarios-catastrophes du GIECC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) et d'Ouranos (consortium de recherche sur la climatologie et sur l'adaptation aux changements

climatiques mis en place par le gouvernement du Québec). Rien ne peut être plus irréaliste que de permettre la situation de se dégrader à un point tel. L'objectif de réduire les émissions de GES de 6% sous le niveau de 1990 est un strict minimum que l'on doit dépasser. Ce niveau d'émissions doit s'inscrire dans la réalisation d'un objectif plus large soit : la réductions de 60 à 80% d'émissions de GES sous les niveaux de 1990, d'ici 2050 (Académie des sciences du Royaume-Uni). Effectivement, nous devrions viser l'objectif de réduire nos émissions de moitié d'ici 2030. Nous pensons qu'il faut travailler sur cet objectif avant les prochaines périodes d'engagement. Dès aujourd'hui, chacune de nos décisions dont les répercussions dépassent 2012 doivent tenir compte des objectifs au-delà de 2012. Une prévision à long terme ne peut qu'être bénéfique : elle limite les coûts de choix non judicieux et maximise les bénéfices. Les objectifs de 2008-2012 n'ont de sens que dans la poursuite d'objectifs plus larges. Pour nous, c'est essentiel. À cette fin, nous proposons que le Québec s'engage dès aujourd'hui à réduire ses émissions de GES de moitié d'ici 2030.

2.3 Est-il souhaitable que les gouvernements du Québec et du Canada conjuguent leurs efforts dans leurs stratégies respectives en changements climatiques et procèdent à la signature d'une entente bilatérale?

Franchement, nous sommes davantage intéressés par les actions que le chemin emprunté. De toute évidence, harmoniser les efforts entre les niveaux de gouvernement ne peut qu'être bénéfique pour tous.

2.4 Le gouvernement du Québec devrait-il abandonner la filière thermique au gaz naturel qui est considérée ailleurs au Canada comme une source d'énergie relativement propre?

OUI. Le gaz naturel peut, au mieux, être considéré comme une étape transitaire vers des énergies propres. Si on le compare à d'autres sources d'énergie il peut sembler propre, mais

cela n'est qu'un moindre mal loin d'être une solution satisfaisante à long terme. Les voies de l'avenir pour une efficacité énergétique maximale sont l'éolien et le solaire, auxquels se joindra l'hydrogène, et nous devons mettre nos ressources et efforts vers leurs développements dès aujourd'hui.

3. Quelles autres initiatives ou mesures de réduction de GES devraient être intégrées à la stratégie du Québec?

3.1 Transport

Dans le secteur des transports, nous avons beaucoup de travail à accomplir:

- réduire la part modale de nos voyages en automobile;
- diminuer l'achalandage de nos routes aux heures de pointe;
- s'assurer que les transports de marchandise soient plus efficaces;
- sensibiliser les jeunes Québécois pour contrer l'abus de la sur-utilisation de l'automobile;
- appuyer les initiatives reliées au transport actif (bicyclette et marche).

Le transport des individus est le secteur où le gaspillage d'énergie est le plus flagrant. Nous devons changer non seulement les comportements mais les idées qui les accompagnent : le défi n'est pas à sous-estimer. Il importe que les vrais coûts environnementaux de l'automobile soit calculés dans les coûts de sa mise en marché. Il faut que conduire une automobile deviennent beaucoup plus dispendieux afin de dissuader sa sur-utilisation. Il existe plusieurs développements technologiques prometteurs qui vont améliorer l'automobile telle que nous la connaissons, mais nous sommes persuadés que l'automobile ne sera jamais énergiquement rentable et efficace pour le transport des êtres humains. Une boîte de 900

kilogrammes pour déplacer une marchandise de 70 kilogrammes demeurera toujours une mauvaise équation énergétique.

3.1.1 Développement du réseau transport en commun (TC)

Le service de transport en commun doit être adapté aux besoins du consommateur. Nous devons le rendre plus rapide et plus compétitif tant au niveau de la qualité de service qu'au niveau du prix, nous devons également assurer son développement en banlieue. Les investissements devraient viser le retour à une part modale de 40% (à Montréal) d'ici 2010. Nous sommes également d'accord avec plusieurs des mesures suggérées dans le *Rapport Bernard* comme :

- les incitatifs fiscaux au consommateur et aux entreprises en ce a trait aux espaces de stationnement et les coûts de tickets de TC;
- l'implantation d'une taxe additionnelle au pétrole qui servira à garantir un revenu aux sociétés de transport;
- un engagement à long terme des différents paliers gouvernementaux pour le financement des transports en commun.

3.1.2 Comment favoriser le transport actif

La façon de se déplacer des jeunes changent et un cercle vicieux s'est inséré dans cette problématique. Les rues de nos villes sont de plus en plus encombrées d'automobiles (le nombre d'automobiles sur les routes du Québec a doublé entre 1978 et 1998[1] et continue de croître. Ceci à pour effet de rendre les routes moins sécuritaires puisque les « accidents » dus à l'automobile sont la plus grosse cause de mortalité chez les écoliers. D'autre part, pour diverses raisons, les parents choisissent de conduire leurs jeunes à l'école, ce qui entrîne une

augmentation de la densité du trafic automobile, en particulier autour des écoles. Les conséquences de ces habitudes sont alarmantes dans un contexte où nous avons tout intérêt à diminuer notre utilisation de l'automobile à long terme. En effet, une étude à démontré qu'il y a vingt-cinq ans, 80% des élèves canadiens de troisième année marchaient pour aller à l'école sans supervision adulte. Maintenant ce taux est de 10%[2]. Les habitudes de vie que l'on inculque à nos enfants vont rendre la « décarbonisation » de notre société plus difficile.

Les solutions à cette problématique se trouvent dans plusieurs mesures :

- la sensibilisation et l'éducation aux enjeux environnementaux des transports des enfants, des parents, des professeurs, des commissions scolaires et des élus municipaux, bref, de la société;
- la mise en place de programmes dans les curriculums scolaires enseignant aux enfants les bénéfices d'une vie active;
- le don des espaces entourant les écoles aux écoliers[3].

Le gouvernement devrait investir dans de telles mesures afin de mettre en œuvre une politique cohérente qui encouragerait la marche à pieds et la pratique du vélo chez les jeunes. Le rendement de tels investissements peu dispendieux serait excellent à long terme – non seulement en terme d'efficacité énergétique mais également en matière de santé publique, de « santé environnementale » des quartiers et d'éducation relative à la civilité.

---

[1] Richard Bergeron – *Le livre noir de l'automobile*

[2] Citation du coordonnateur du programme *Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école*, de l'organisme Vert l'action, 2001. Cité dans « L'autobus scolaire pédestre » par Elise Houghton dans *Des idées fraîches à l'école*, Tim Grant et Gail Littlejohn, eds., Éditions MultiMondes, 2001, Ste-Foy.

[3] « Traffic injuries are the leading cause of serious injury or death among school-aged children. Over the short term, driving children to school increases traffic congestion, which puts children at risk when cars collect along school streets, school parking lots and local neighbourhood streets. The result is chaos for children, who, as pedestrians and bicyclists, are forced into traffic jams as they seek to enter or leave the schoolyard. Over the long term, it teaches children auto-dependency practices at a time when active, independent and environmentally sound choices are desirable. (Dr. Cindy Hunt, *Active/safe routes to school*, Canadian Institute of child health, 1998).

Tout ce qui concerne la bicyclette est relativement peu coûteux et les investissements dans ce secteur seront certainement rentable à long terme. Par exemple, des pistes cyclables peuvent facilement aider les gens à se sentir plus en sécurité en vélo dans des lieux urbanisés. Par exemple, un programme fédéral aux États-Unis oblige les États à dédier une certaine proportion de leur budget « transport » vers des infrastructures cyclistes. Les efforts de Vélo-Québec et de la Ville de Montréal pour créer de nouvelles pistes devraient être appuyés par le gouvernement provincial. Les autres municipalités devraient également être encouragées à investir dans leurs réseaux. Les transports actifs peuvent subvenir à une grande partie de nos besoins de transport local et ce, en améliorant notre santé et la qualité de vie de nos quartiers pour des coûts relativement minimes.

3.1.3 États des véhicules - inspection obligatoire des véhicules

Le Québec doit se doter d'un programme d'inspection obligatoire des véhicules. Le programme « Un air d'avenir » ne doit plus dormir sur les tablettes du MENV, mais devenir une action concrète. Nous n'acceptons pas qu'un véhicule qui ne soit pas sécuritaire prenne la route; quand le Québec aura-t-il enfin le courage de refuser l'accès au réseau routier aux véhicules qui menacent la sûreté de notre air, de notre climat et de notre santé? Cette grande lacune à la stratégie québécoise doit être corrigée.

3.1.4 Enseignement de la conduite moins dommageable à l'environnement

ENvironnement JEUnesse déplore que l'on puisse conduire une automobile sans avoir été familiarisé aux techniques permettant de limiter les dommages environnementaux. Nous regrettons également que l'on puisse être autorisé à conduire sans être informé des impacts de l'automobile sur l'environnement et sur notre santé. Si la société reconnaît la nécessité

d'informer tout fumeur des conséquences de la fumée secondaire, elle devrait exiger avec autant de vigueur qu'il en soit autant pour l'automobile. Le faire serait très simple. Nous pensons que :

- les examens de SAAQ doivent contenir une nouvelle section afin de sensibiliser les nouveaux automobilistes (qui sont souvent des jeunes) aux impacts environnementaux de la conduite automobile;
- cet examen théorique devrait également contenir les notions relatives à une conduite écologiquement responsable;
- une telle initiative n'engendrerait aucun investissement majeur et pourrait aider les nouveaux automobilistes à économiser du carburant et à éviter de mauvaises surprises lors de leur inspection obligatoire.

3.1.5 Les moteurs deux temps ont fait leur temps

Le moteur à explosion est une invention périmée. Or, le moteur deux temps est l'ancêtre du moteur quatre temps. Ces moteurs sont si polluants que la stratégie gouvernementale doit comprendre des mesures visant à en limiter, voir en éliminer, l'usage.

3.1.6 Système de redevances et de remises

Nous sommes favorables au principe et applaudissons particulièrement l'idée d'imposer une surtaxe aux VUS. Cette surtaxe doit cependant être véritablement dissuasive : nous avons de réelles craintes, que pour des esprits peu sensibles à l'avenir de notre planète, payer un peu plus cher ne fasse que contribuer au prestige de ce type de mammouths sur roues. Parfois, un produit a pour but principal de flatter la vanité.

- Notre première préoccupation face à cette mesure est de veiller à ce que la surtaxe soit assez élevée pour venir à bout de la vanité.

- Notre seconde préoccupation est de veiller à ce que la remise ne rende pas plus abordables les petites voitures. Ces technologies sont peut-être moins dommageables mais demeurent très dommageables en comparaison au transport en commun.
- Cependant, nous accueillerions très favorablement des remises sur des véhicules qui seraient injustement plus chers, comme les véhicules hybrides actuels, en attendant que leur prix diminue.

Le barème devrait être assez large pour subventionner les automobiles avec de véritables améliorations technologiques, pas seulement celles avec des petits moteurs. Nous proposons que celui-ci puisse être établi à 7 litres/100 km pour commencer. Pour s'assurer que les manufacturiers automobiles progressent, ce chiffre pourrait être diminué chaque année par ½ litre – donc : 7, 6.5, 6, 5.5, 5 litres/100 km et ainsi de suite. Les frais devraient également être significatifs de façon à offrir des réels avantages et désavantages. Par exemple $50 par litre par année sur les frais d'immatriculation – donc une Ford Explorer (11 litres/100 km) coûterait $200 de plus en immatriculation ($225 la deuxième année, $250 la troisième et ainsi de suite). Le propriétaire d'une Honda Insight (3 litres/100 km) recevrait une redevance de $200 par an sur ses frais d'immatriculation ($175 la deuxième année, $150 la troisième et ainsi de suite). L'avantage de mettre les frais de redevance/remise sur l'immatriculation en plus que sur l'achat est que le consommateur se ferait rappeler son choix chaque année, même si le propriétaire se trouve moins bien nanti qu'au moment de son achat.

3.2 Transport des marchandises

Nous suggérons :

- l'installation obligatoire de servomoteurs pour que les camions de la flotte québécoise roulent à un maximum de 90 km/h;
- l'application de la limite de vitesse de 90km/h avec des répercussions sévères pour les récidivistes;
- une campagne de sensibilisation pour les camionneurs aiderait aussi à réduire les émissions de GES ainsi que du carburant pour les compagnies de transport;
- des solutions technologiques qui réduiront l'utilisation des camions pour le transport de marchandises.

Ces mesures représenteraient une réduction d'émissions de GES ainsi que de carburant ce qui signifie économies pour les transporteurs eux-mêmes. Une nouvelle limite de vitesse réduira nos émissions de GES mais servira aussi à rendre nos routes plus sécuritaires et à réduire les frais d'entretien. Éventuellement, nos devrons améliorer le réseau ferroviaire de manière à ce que celui-ci redevienne compétitif avec les camions transports.

3.3 Secteur de l'énergie

3.3.1 Nucléaire : Mise hors-service de la centrale Gentilly-II

La mise hors-service de la Centrale Gentilly-II au plus tard en 2008 afin qu'elle soit démantelée plutôt que retubée comme partie de notre plan de transition vers les énergies propres et les solutions énergétiques d'avenir, où le nucléaire n'a pas sa place. Les sommes qu'Hydro-Québec serait capable de trouver pour les opérations de retubage de la centrale produiraient beaucoup plus de résultats bénéfiques si elles étaient investies dans des actions visant à faire du Québec un leader en efficacité énergétique. Sortir le Québec du nucléaire doit être un objectif de notre stratégie de lutte aux changements climatiques.

3.3.2 Mazout : Mise hors-service de la Centrale de Tracy

La Centrale de Tracy au mazout devrait être fermée immédiatement puisqu'elle contribue davantage à polluer qu'à répondre aux besoins énergétiques de la province.

3.3.3 Pétrole : Non à l'exploration gazière dans le Golfe du St-Laurent

Nous avons plusieurs inquiétudes face au projet d'exploration de nouvelles sources de combustibles fossiles dans le Golfe du St-Laurent :

- nous pensons qu'il y a déjà suffisamment de réserves connues qui causent des dommages irréversibles à notre climat;
- nous craignons également de faire baisser le coût des combustibles fossiles pour nos voisins assoiffés et rendre encore plus lointaines les réformes de leurs politiques énergétiques;
- ENvironnement JEUnesse se préoccupe également de l'écosystème exceptionnel du Golfe;
- certes, la région a besoin d'activité économique. Cependant, peut-on réellement faire n'importe quoi pour créer des emplois? Nous croyons au potentiel de développement de l'énergie éolienne dans ces mêmes régions et pensons que c'est une voie plus souhaitable.

3.3.4 Hydroélectricité : « La contribution de l'hydroélectricité québécoise n'est pas reconnue »

Nous sommes totalement d'accord avec cette affirmation : les réservoirs d'Hydro-Québec émettent des GES qui ne sont pas comptabilisés, à notre connaissance. Ainsi, le bilan du Québec devra être révisé lorsque la contribution de l'hydroélectricité québécoise aux changements climatiques sera enfin reconnue. Certes, l'hydroélectricité demeure un moindre mal mais il nous faut d'abord et avant tout tirer avantage des solutions plus viables

dont nous disposons. Le Québec a toujours été un leader en matière de d'électricité, le gouvernement devrait investir en recherche et développement dans les secteurs d'énergie alternative de façon à renforcer sa place comme leader mondial.

3.4 Foresterie

La coupe d'arbres contribue à libérer du carbone et dans certains cas peut limiter la captation du carbone. Il est temps de voir les arbres comme un moyen de réduire les émissions de GES, notamment par le captage de carbone. Nous regrettons l'absence de mesure en lien avec la foresterie dans la stratégie gouvernementale. L'heure n'est plus à quémander des crédits mais d'adopter des pratiques viables pour les forêts qui incluraient foresterie, incluant la prise en compte de l'équilibre dans le captage temporaire du carbone.

3.5 Déchets

Le captage de gaz émanant de site d'enfouissement semble faire parti du plan du gouvernement. Ce secteur semble offrir beaucoup de potentiel, mais gardons en tête que cette solution est basée dans la perpétuation d'un problème que nous devrions viser à éliminer : la surproduction de déchets et l'enfouissement de déchets putrescibles. Les vraies solutions à ces problématiques sont dans la réduction à la base et le compostage. Il faut mettre les sites d'enfouissement au régime!

3.6 Aménagement : infrastructures, code du bâtiment

- Québec doit impérativement évaluer la contribution de chaque nouvelle infrastructure à l'émission de gaz à effet de serre.
- Le code du bâtiment devrait également être révisé pour favoriser l'efficacité énergétique à la lumière des dernières innovations.

- Les évaluations environnementales des projets domiciliaires, commerciaux, industriels et routiers devraient inclure non seulement l'évaluation des impacts sur les espaces naturels entourant le projet mais aussi les comportements que causera le design par rapport à la performance en matière de chauffage et de climatisation des édifices mais surtout aux habitudes de déplacement que vont nous donner les nouveaux lieux.
- Le gouvernement doit devenir un employeur modèle en matière d'environnement.

Le gouvernement a un pouvoir de décision sur le plan de la réglementation mais possède un outil puissant par le contrôle des subventions qui sont allouées aux projets. Cette influence devrait être utiliser pour optimiser l'utilisation de l'énergie dans la forme de notre schéma du développement urbain. Par exemple, dans des nouveaux projets domiciliaires, une attention particulière doit être portée sur le transport des jeunes vers les écoles afin que celui-ci s'appuie au tant que possible sur la sécurité et l'accès des transports actifs, i.e. pas de nouveaux quartiers sans trottoirs!

Le gouvernement doit viser la cohérence dans ses interventions car tout projet et programme à des impacts sur la façon dont nous vivons. Plusieurs projets sont à l'étude au Ministère des Transports en ce moment. Ces projets risquent de mener au développement de nouveaux quartiers de façon à perpétuer notre gaspillage d'énergie. Avant de progresser avec ces travaux qui exigeront des investissements majeurs, il faudrait amorcer une réflexion sur le rapport entre ces projets et notre utilisation de l'énergie. Nous proposons un moratoire sur tout projet d'élargissement ou d'extension d'autoroute avant que les transports en commun desservant la même région ne soient développés de manière à concurrencer la performance de l'automobile individuelle.

Finalement, le gouvernement doit montrer l'exemple en rendant plus efficace ses édifices et sa flotte de véhicules. Il doit continuer à être un employeur modèle dans le secteur environnemental et encourager l'instauration de mesures pour que ses employés se rendent au travail en créant le moins de pollution possible (incitatif transport en commun, bicyclette, co-voiturage).

4. Notre bilan sur les propositions gouvernementales

Dans l'ensemble, nous sommes satisfaits des propositions gouvernementales. Cependant :

- nous pensons qu'une stratégie gagnante doit regarder plus loin que 2012. Nous n'avons pas le sentiment que les propositions s'inscrivent dans des objectifs clairs à long terme. Ces objectifs doivent mener à des réductions de nos émissions de 60% à 80% sous les niveaux de 1990 d'ici 2050. Nous devons mettre en oeuvre, dès aujourd'hui, des mécanismes qui vont nous permettre de couper nos émissions de GES de moitié d'ici 2030.
- nous décelons certaines absences majeures dans les propositions gouvernementales. La plus grave d'entre toutes est un programme d'inspection obligatoire des véhicules. Nous souhaitons que les pratiques forestières doivent également impérativement prendre en compte l'équilibre carbonique. Nous voulons également des mesures contraignantes visant les moteurs à deux temps excessivement polluants.
- le Québec devrait clairement indiquer son engagement envers un avenir énergétique propre en fermant la centrale de Tracy, en démantelant la centrale Gentilly-II dès

2008 au plus tard et en s'abstenant d'explorer le sous-sol du Golfe St-Laurent dans l'espoir d'y trouver des combustibles fossiles.

?? nous devrions également viser à réduire l'utilisation des automobiles. Nous souhaitons la révision des tests de la SAAQ pour y inclure des connaissances relatives à la conduite plus écologique et une réduction de limite de vitesse pour les transporteurs de marchandises. Des mesures doivent être instaurer pour garantir la fiabilité et la durabilité de nos services de transports en commun. Il faut assurer la sécurité de nos rues pour les utilisateurs autres que les automobilistes afin de faire la promotion de transport actif. De notre côté, nous poursuivrons notre travail de sensibilisation et de mise en œuvre de solutions.

?? en matière d'aménagement et d'infrastructure, le Québec doit s'engager seulement dans des projets qui vont améliorer, à long terme, notre rendement énergétique.

?? à long terme, il est certain que l'humanité devra miser sur des sources d'énergies dites alternatives. C'est pourquoi le Québec doit faire cette transition au plus vite et maintenir son expertise en matière d'énergie à l'internationale.

Nous, à ENvironnement JEUnesse, pensons que le gouvernement ainsi que les entreprises devraient poursuivre des méthodes et politiques visant à changer nos habitudes à long terme pour rendre nos espaces plus viables et notre économie plus durable. Le protocole de Kyoto doit être vu comme une opportunité de changer nos habitudes de gaspillage et d'améliorer notre rendement énergétique et d'utilisation de nos ressources. Nous allons faire face à des grands défis énergétique dans les prochaines décennies – si nous mettons nos ressources dans la préparation de cette éventualité inévitable, nous serons

plus en mesure d'offrir aux générations futurs un avenir viable tout en proposant un modèle québécois à l'ensemble des acteurs de la planète.