

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Sous embargo jusqu'au mardi 22 novembre 2016 AM première heure

Réforme de la Loi sur la qualité de l'environnement et du Fonds vert

Un regroupement demande la fin des privilèges accordés au ministère des Transports dans l'utilisation des budgets de lutte aux changements climatiques

Québec, le mardi 22 novembre 2016 – Alors que s'amorcent les consultations sur la réforme du Fonds vert, plusieurs organisations proposent une série d'amendements visant à mettre fin aux privilèges qui permettent encore aujourd'hui au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET) de se soustraire aux exigences en matière de transparence et de reddition de compte dans la lutte aux changements climatiques.

Dans le cadre des consultations parlementaires sur la réforme de la Loi sur la qualité de l'environnement – le projet de loi 102 -, Vivre en Ville, TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement (RNCREQ) et la Fondation David Suzuki, souhaitent que la loi force le MTMDET à utiliser les transferts du Fonds vert pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, à faire preuve de transparence et à rendre des comptes quant à la gestion de ces sommes, afin de répondre aux objectifs de lutte aux changements climatiques formulés par le gouvernement.

« Une partie des montants qui devraient normalement être investis pour réduire davantage les émissions de GES servent plutôt à financer le maintien des infrastructures existantes, soutient Philippe Cousineau Morin, porte-parole pour l'Alliance Transit. De plus, des centaines de millions versés au ministère des Transports ne contiennent aucune exigence en termes de cibles de réduction de GES et font l'objet d'exemptions partielles de reddition de compte, précise-t-il ».

Des privilèges déjà relevés par le Vérificateur général du Québec

La proposition d'amendements, élaborée en collaboration avec des avocats partenaires du Centre québécois du droit de l'environnement, cherche ainsi à répondre aux nombreuses critiques adressées notamment par le Vérificateur général du Québec. Elle cible tout spécialement les sommes versées vers les programmes du ministère des Transports via le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT).

« Il n'y a à peu près aucune trace de près de 500 M\$ de dollars, des sommes prévues pour des mesures du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, qui entrent dans un fonds spécial au MTMDET, le FORT. Les nouvelles règles de gouvernance du Fonds vert doivent impérativement offrir une comptabilité autrement plus transparente, souligne Karel Mayrand, directeur de la Fondation David Suzuki pour le Québec et membre du comité-conseil sur le climat du gouvernement du Québec.

Au-delà des budgets et des programmes de financement, un besoin de volonté politique

La lutte contre les changements climatiques n'est pas qu'une question d'argent. Le bilan du premier plan d'action sur les changements climatiques (PACC 2006-2012) a démontré que ce sont les mesures réglementaires qui ont eu le plus d'impact sur la réduction des GES. Ainsi, la réforme en cours doit permettre de fixer des cibles de réduction sectorielles qui incitent les principaux ministères à intégrer plus formellement la lutte aux changements climatiques à l'ensemble de leurs activités.

« En plus de soutenir financièrement le développement d'une offre additionnelle en matière de transport collectif et actif, le MTMDET doit être forcé de mettre en place des mesures réglementaires et des instruments économiques qui favoriseront les changements de comportement en matière de mobilité. Ces mesures généreront des économies rapides en plus d'avoir des effets directs positifs sur la mobilité », souligne Philippe Bourke, directeur général du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec.

« Le Fonds Vert a été malheureusement détourné de ses fins pour soulager le budget du MTMDET de ses obligations courantes et récurrentes, rappelle Christian Savard, directeur général de Vivre en Ville. Au-delà des aspects législatifs et comptables, la réforme de la gouvernance du Fonds vert doit être l'occasion de se doter d'un véritable plan de match pour améliorer les transports collectifs et actifs et assurer l'atteinte des cibles dont le Québec s'est doté en matière de réduction des GES d'ici 2030 ».

Recommandations à enchâsser au projet de loi 102

Pour pallier la situation qui prévaut actuellement au ministère des Transports et éviter qu'elle ne se reproduise dans d'autres volets du PACC 2013-2020, la réforme de la gestion du Fonds vert doit s'assurer, selon les organisations (a) que l'usage des revenus du marché du carbone reflète expressément les finalités du Fonds vert; (b) que le MDDELCC et le ministère des Finances du Québec - et non seulement ce dernier - déterminent la répartition des sommes entre les mesures en transport; (c) que les fonds spéciaux demeurent indépendants les uns des autres, et que l'on retire notamment la provision pour le versement dans le FORT des sommes sous gestion du MTMDET et (d) que le MDDELCC et le nouveau Conseil de gestion du Fonds vert soient dotés de comptes totalement transparents.

Plusieurs organisations présentes aux audiences ont inclus cette demande à leur mémoire.

Plus d'informations sur les auditions publiques sur le projet de loi n° 102 et pour consulter les horaires :

<http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/cte/mandats/Mandat-36489/index.html>

-30-

Renseignements

Émilie Novales

COPTICOM

514-577-5838

enovales@copticom.ca