

# LA 42<sup>e</sup> EN BREF

Bilan des travaux  
parlementaires  
en commission  
sectorielle



**COMMISSION DES TRANSPORTS  
ET DE L'ENVIRONNEMENT**

Octobre 2022

**/// BIBLIOTHÈQUE**  
ASSEMBLÉE NATIONALE  
DU QUÉBEC

## **Ce document a été préparé par le Service de la recherche de la Bibliothèque de l'Assemblée nationale**

### **Recherche et rédaction**

Félix Bélanger  
André Grenier  
Audrey Houle  
Mathieu Houle-Courcelles  
Xavier Mercier Méthé  
Jules Racine St-Jacques  
Pierre Skilling

### **Révision linguistique**

Danielle Simard

### **Graphisme**

Maude Lalancette

Le Service de la recherche remercie le Secrétariat des commissions ainsi que Camille Simard de la Direction des communications pour leur collaboration.

### **Service de la recherche | Bibliothèque de l'Assemblée nationale**

Édifice Jean-Antoine-Panet  
1020, rue des Parlementaires  
5<sup>e</sup> étage, bureau 5.01  
Québec (Québec) G1A 1A3  
Téléphone : 418 643-4408  
Courriel : [bibliotheque@assnat.qc.ca](mailto:bibliotheque@assnat.qc.ca)

## **INTRODUCTION**

Le Service de la recherche de la Bibliothèque soutient les parlementaires et l'administration de l'Assemblée nationale dans leurs fonctions. Son équipe professionnelle multidisciplinaire produit des analyses rigoureuses, synthétiques et impartiales sur tout enjeu d'intérêt public.

Le 28 août 2022 prenait fin la 42<sup>e</sup> législature du Parlement québécois. Pour relever l'empreinte laissée par les commissions parlementaires au fil des quatre dernières années, le Service de la recherche a préparé un bilan de leurs travaux. Le présent document met au jour les principaux mandats réalisés par la Commission des transports et de l'environnement depuis la séance inaugurale de la 42<sup>e</sup> législature, le 27 novembre 2018. Il présente aussi les principaux enjeux sociaux qui ont fait l'objet de débats dans le cadre des travaux de ses membres.

Ce bilan ne se veut pas en un inventaire exhaustif des mandats de la Commission. Plutôt, il trace à grands traits les questions qui ont animé ses travaux au cours des quatre dernières années, y compris les préoccupations citoyennes qui, sans faire nécessairement l'objet d'un mandat, ont néanmoins été portées à l'attention des membres. Ce faisant, le présent document esquisse un portrait équilibré de l'ensemble des travaux de la Commission et évoque des enjeux toujours d'actualité.

## **CHAMPS DE COMPÉTENCE DE LA COMMISSION**

La Commission des transports et de l'environnement (CTE) a quatre champs de compétence.

- Transports
- Environnement
- Faune
- Parcs.

## **TYPES DE MANDATS**

Les commissions sectorielles peuvent réaliser quatre grands types de mandats.

### **Mandats confiés par l'Assemblée**

Procédant d'un ordre de l'Assemblée, les mandats qu'elle confie aux commissions sont prioritaires. Ce sont eux qui occupent la plupart du temps imparti aux travaux des commissions. Les commissions sectorielles sont ainsi appelées à étudier des projets de loi, tant publics que privés. Elles se penchent également sur l'étude des crédits budgétaires des organismes et des

ministères de leurs champs de compétence respectifs ou l'étude de toute autre matière soumise à leur attention par l'Assemblée.

### **Mandats pris à l'initiative de la commission**

Les commissions parlementaires peuvent procéder, de leur propre initiative, à l'étude de règlements ou de projets de règlement, de pétitions ou de toute autre matière d'intérêt public. Elles peuvent aussi faire l'examen des orientations, des activités et de la gestion administrative des organismes publics visés aux articles 293.1 et 294 du Règlement. Ces mandats doivent être adoptés à la majorité de chaque groupe parlementaire.

### **Mandats conférés par une loi**

En vertu du cadre légal et réglementaire entourant l'appareil administratif québécois, les commissions sectorielles sont investies du mandat d'étudier des rapports annuels, périodiques ou particuliers, ou encore la mise en œuvre d'une loi. Dans certains cas, les commissions tiendront des auditions publiques pour respecter les dispositions prévues par la loi. De manière générale, ces mandats étant prévus par les lois, ils sont considérés comme étant en vigueur – sous réserve de dispositions contraires. Il n'est donc pas nécessaire de les adopter formellement, mais simplement d'en planifier la réalisation.

### **Mandats prévus au Règlement**

Les commissions peuvent aussi réaliser différents mandats en vertu du Règlement de l'Assemblée nationale. Certains de ces mandats sont spécifiques à des commissions particulières. Par exemple, la Commission des finances publiques est responsable de l'étude trimestrielle de la politique budgétaire du gouvernement (art. 292), la Commission des institutions, de l'audition annuelle du Directeur général des élections et du Protecteur du citoyen (art. 294.1). D'autres mandats, en revanche, s'appliquent à toutes les commissions sectorielles. Par exemple, à la demande d'une ou d'un membre de l'opposition, une commission sectorielle peut aussi être convoquée afin d'interroger un ministre sur une question de sa compétence. Ces interpellations donnent lieu à un débat de deux heures.

## **TRAVAUX DE LA COMMISSION AU COURS DE LA 42<sup>E</sup> LÉGISLATURE**

La Commission des transports et de l'environnement a conduit des travaux sur des pièces législatives et des sujets d'envergure au cours de la 42<sup>e</sup> législature. Ses mandats ont porté sur la plupart de ses champs de compétence. De plus, la Commission s'est saisie d'un mandat d'initiative à l'issue duquel le gouvernement a proposé des modifications législatives. Certains des projets de loi étudiés produisent déjà des effets significatifs sur la société québécoise.

### **Transports en transformation**

Le secteur des transports évolue à la lumière de phénomènes comme les orientations visant à favoriser la mobilité durable, l'électrification des transports ou encore le développement d'applications reposant sur les technologies numériques. En quelques années, l'arrivée de nouveaux acteurs a complètement modifié l'écosystème du transport des personnes. Dans ce

contexte, le ministre des Transports a présenté en mars 2019 le projet de loi n° 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile qui a été étudié par la Commission. Il remplace la *Loi concernant les services de transport par taxi*<sup>1</sup>. Un des objectifs de ce projet de loi est de favoriser l'émergence de moyens technologiques et de nouveaux modes de mobilité. L'arrivée de concepts inédits de mobilité reposant sur le principe d'économie du partage et l'entrée en scène de géants du numérique proposant des applications technologiques de pointe rendent caduque l'organisation traditionnelle des services de taxi. Devant les changements de paradigmes de cette industrie, cette pièce législative vient préciser certaines notions qui prennent un sens renouvelé dans le contexte actuel. Notamment, ce qui distingue le transport rémunéré du covoiturage et des services bénévoles de raccompagnement, de même que les rôles et responsabilités des différents intervenants. Les conséquences de cette loi sur les acteurs de l'industrie du taxi telle qu'elle existait sont considérables. Elles changent les paramètres économiques pour les personnes qui étaient détentrices de permis de propriétaire de taxi. La Loi introduit par conséquent une redevance à percevoir pour chaque course qui est affectée au financement des mesures de transition. Les différents groupes parlementaires ont tenu 18 séances pour étudier ce projet de loi, apporté 109 amendements au texte et proposé 36 amendements non adoptés. La Loi a été adoptée en octobre 2019.

Le cadre législatif en matière de transport a fait l'objet d'autres mises à jour dans une autre pièce législative étudiée par la Commission qui touche plusieurs sujets relatifs au transport des personnes et au transport lourd. Elle a été adoptée en mai 2022. Le projet de loi n° 22, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions apporte des modifications au régime d'indemnisation des victimes d'accidents de la route, notamment pour le calcul des indemnités. Ce projet de loi touche également des services administratifs offerts par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Il modifie aussi d'autres textes législatifs comme le *Code de la sécurité routière*. En outre, il prévoit d'interdire à un titulaire de permis d'apprenti conducteur de conduire un véhicule de la classe visée en ayant consommé de l'alcool, cela même s'il est déjà détenteur d'un permis pour une autre classe de véhicule. Le projet de loi rend obligatoire l'utilisation d'un dispositif de consignation électronique par les conducteurs de véhicules lourds pour enregistrer leurs heures de travail et de repos. Il prévoit les responsabilités du conducteur et de l'exploitant du véhicule lourd au regard de ce dispositif.

Dans son virage vers l'électrification des transports, le Québec entend développer des projets de transports collectifs structurants. Ces projets de grande ampleur requièrent des interventions législatives pour en faciliter la réalisation, définir les paramètres et responsabilités. Le projet de loi n° 26, Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec s'inscrit dans ce contexte particulier. La Loi précise les compétences de la Ville de Québec, le porteur du projet, et prévoit notamment des pouvoirs particuliers en matière d'expropriation le long du tracé. Elle impose des exigences de contenu local minimal pour l'achat des véhicules de l'ordre de 25 %. Le tramway moderne s'avère un mode de transport encore inédit au Québec, quoique présent à travers le monde. Le cadre légal en place relatif au transport ferroviaire n'y est pas adapté. Cette loi exempte le projet de certaines dispositions de la *Loi sur les chemins de*

---

<sup>1</sup> RLRQ, c. S-6.01.

fer la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé. Par ailleurs, il prévoit des modalités de transfert des infrastructures du tramway au Réseau de transport de la Capitale pour qu'il l'exploite et applique à cette société un cadre similaire à celui applicable à la Société de transport de Montréal pour l'exploitation du métro.

## **Lutte contre les changements climatiques et protection de l'environnement**

Le Québec est engagé dans les efforts internationaux de lutte contre les changements climatiques depuis plusieurs décennies. À cet égard, il s'est fixé des objectifs de réduction des émissions de GES et s'est doté de structures pour les mettre en œuvre. En 2019, le gouvernement a présenté une loi pour revoir de fond en comble les responsabilités, les mécanismes et leur fonctionnement en la matière. Cette démarche s'inscrit dans le contexte où l'un des instruments principaux pour s'attaquer aux changements climatiques, le Fonds vert, a fait l'objet de rapports critiques de la part du Vérificateur général lors de travaux réalisés en 2014 et en 2016. La Commission de l'administration publique a également demandé au Vérificateur général d'effectuer de nouveaux travaux sur le Fonds. Le dernier audit de performance a été publié en novembre 2020<sup>2</sup>.

Entré en vigueur en novembre 2020 après avoir été étudié par la Commission, le projet de loi n° 44, *Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification* redéfinit les rôles et responsabilités en abolissant le Conseil de gestion du Fonds vert et en transférant certaines de ses responsabilités au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. L'étude de ce projet de loi s'est déroulée sur 23 séances de la Commission et a fait l'objet d'un nombre substantiel de propositions d'amendement des membres des différents groupes parlementaires dont 53 ont été adoptées.

Parmi les mesures les plus significatives qu'elle contient, la Loi abolit l'organisme Transition énergétique Québec et confie au ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles la responsabilité d'élaborer un plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques. Le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques acquiert par le fait même de nouvelles responsabilités. Il a dorénavant le mandat de mettre au point une politique-cadre sur les changements climatiques, d'en assurer la coordination et d'y intégrer un nouveau volet sur l'électrification. Enfin, il doit s'assurer de la révision quinquennale de la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

En parallèle, la Loi prévoit la création, la composition et le fonctionnement d'un comité consultatif indépendant qui tienne compte de l'évolution des connaissances scientifiques pour conseiller le ministre sur les orientations, les programmes, les politiques et les stratégies du gouvernement sur les sujets liés aux changements climatiques.

D'autres mécanismes de l'action climatique québécoise sont modifiés par ce projet de loi. C'est le cas des règles du système québécois de plafonnement et d'échange de droits d'émission. Les

---

<sup>2</sup> Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2015-2016; Rapport du commissaire au développement durable, novembre 2020. c. 2 Fonds vert : qualité de l'information et contrôles pour une saine gestion.

changements touchent notamment les dispositions pour l'affectation des allocations d'unités d'émission gratuites et les règles de répartition des investissements des revenus du marché du carbone. De plus, la Loi modifie la *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants* et la *Loi sur les produits pétroliers*. Cette dernière ouvre notamment la porte à des modifications par voie réglementaire pour intégrer une proportion de carburants renouvelables dans l'essence et dans le diesel.

D'autres ajustements au cadre législatif concernant l'offre de véhicules « zéro émission » sont proposés dans le projet de loi n° 102, *Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en œuvre certaines mesures du plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission*. À lui seul, ce projet de loi omnibus, présenté le 5 octobre 2021 et adopté le 5 avril 2022, modifie seize lois. Il vient principalement apporter des changements et uniformiser les mesures d'application des lois sous la responsabilité du ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Par ailleurs, il apporte certaines modifications légales d'importance à la *Loi sur les pesticides* pour encadrer l'utilisation des semences enrobées de pesticides et confère un nouveau pouvoir habilitant pour recourir à des instruments économiques dans le domaine des pesticides. Le projet de loi modifie aussi la *Loi sur la sécurité des barrages* afin notamment d'y introduire l'obligation générale, pour un propriétaire, de maintenir son barrage dans un état tel qu'il ne soit pas susceptible de compromettre la sécurité de personnes ou de biens. Notons que le commissaire au développement durable a publié en 2015 un audit sur la sécurité des barrages<sup>3</sup> qui a fait l'objet d'une audition à la Commission de l'administration publique. Cet aspect prend toute son importance lorsque l'on prend en compte que le Québec comptait en 2015 plus de 5900 barrages assujettis à la *Loi sur la sécurité des barrages*, un grand nombre de ceux-ci sont des propriétés privées. Le monde municipal est interpellé par cet enjeu, comme en témoignent les positions exprimées par l'Union des municipalités du Québec évoquées lors des travaux de la Commission.

## **Faune et parcs**

Le Québec s'est engagé dans la voie de la protection de son territoire en adoptant la Stratégie québécoise sur les aires protégées en 2000 et, en 2002, la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*. Les objectifs du Québec en matière de protection du territoire concordent avec les cibles internationales de 17 % en milieu terrestre et de 10 % en milieu marin. Pour l'instant, le Québec n'a toujours pas atteint ses cibles, mais il s'est engagé dans le cadre du Plan Nord à préserver 20 % de la superficie du territoire nordique.

Le projet de loi n° 46, *Loi modifiant la Loi sur la conservation du patrimoine naturel et d'autres dispositions* étudié par la Commission des transports et de l'environnement regroupe des modifications pour favoriser l'atteinte des cibles. La Loi, entrée en vigueur le 19 mars 2021, vise

---

<sup>3</sup> *Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2015-2016; Rapport du commissaire au développement durable, printemps 2015, c. 3: Barrages : application de la loi à l'égard de la sécurité et exploitation.*

l'allègement du processus administratif et légal de création d'aires protégées. Elle introduit des modalités de désignation de territoires à la conservation prioritaire pour le territoire au nord du 49<sup>e</sup> parallèle, soit les territoires de conservation nordiques. De plus, deux nouveaux statuts de protection des aires protégées sont créés, soit l'aire protégée d'utilisation durable et la réserve marine. L'introduction du statut d'aire protégée d'utilisation durable permet la réalisation d'activités pour lesquelles l'utilisation des ressources naturelles est jugée compatible avec le statut d'aire protégée. Certaines formes d'exploitation des ressources demeurent donc possibles sur ces territoires. La loi introduit également un mécanisme de compensation dans l'éventualité où le gouvernement souhaiterait abolir ou retirer des superficies d'une aire protégée. Enfin, le projet de loi prévoit des dispositions pour l'application de la Loi, notamment des mesures administratives et des dispositions pénales.

### **Gestion des matières résiduelles**

La gestion des matières résiduelles a fait l'objet de travaux de la Commission des transports et de l'environnement au cours de la 42<sup>e</sup> législature. Ce sujet avait déjà été abordé par la Commission lors d'un mandat d'initiative tenu en 2007 et en 2008. Les membres notent dans leur rapport que le contexte a toutefois évolué depuis. « En 2013, la fermeture de Klareco, le plus important conditionneur de verre au Québec, a bouleversé cet écosystème et entraîné la chute du prix du verre mixte, issu de la collecte sélective. [...] Il est alors devenu plus avantageux, d'un point de vue économique, d'acheminer le verre aux lieux d'enfouissement technique en substitution aux matériaux vierges utilisés comme couche de recouvrement journalier ou comme sous-fondation pour les chemins d'accès<sup>4</sup>. » La Commission s'est donc saisie d'un mandat d'initiative spécifique sur les enjeux de recyclage et de valorisation locale du verre.

Dans le cadre des consultations particulières, la Commission a reçu 36 mémoires et 12 commentaires. Du 12 au 15 août 2019, à l'occasion des auditions publiques, les membres ont entendu 30 des 36 personnes et organisations ayant soumis un mémoire. À l'issue de ses travaux, la Commission a formulé neuf recommandations. Elle propose d'élargir diligemment le système de consigne en mettant en œuvre une solution qui implique une complémentarité des systèmes pour favoriser la réduction, le réemploi et le recyclage du verre. Cela inclut notamment les bouteilles de vin et de spiritueux. Elle recommande aussi de renforcer la responsabilité élargie des producteurs et de soutenir le recours à l'écoconception, la réduction d'emballage et le réemploi.

À l'hiver 2020, le gouvernement a annoncé son intention de moderniser les systèmes de consigne et de collecte sélective au Québec selon une approche de responsabilité élargie des producteurs. Cette annonce prévoyait l'élargissement de la consigne à tous les contenants de boisson prête à boire de 100 millilitres à 2 litres, qu'ils soient en plastique, en verre ou en métal et éventuellement aux contenants de carton multicouche. Les montants des consignes sont aussi appelés à évoluer selon le type de contenant. Le gouvernement annonçait également son intention de réaliser des projets-pilotes dans certaines municipalités. Par ailleurs, ces

---

<sup>4</sup> Commission des transports et de l'environnement, Mandat d'initiative portant sur les enjeux de recyclage et de valorisation locale du verre, recommandations, septembre 2019, p. 3.

transformations au système de consigne amènent un nouveau partage des rôles et des responsabilités entre les entreprises qui mettent en marché les contenants, les détaillants et autres acteurs impliqués dans la collecte et le recyclage.

Pour concrétiser ces annonces, le projet de loi n° 65, *Loi modifiant principalement la Loi sur la qualité de l'environnement en matière de consigne et de collecte sélective* a été présenté par le gouvernement. La Commission a tenu les consultations particulières et les auditions publiques en octobre 2020 et procédé à l'étude détaillée à partir de février 2021. Le projet de loi a été adopté le 11 mars suivant. Il propose principalement que les pouvoirs habilitants nécessaires à la modernisation de la consigne et à l'organisation de la collecte sélective soient prévus dans la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

## **AUTRES ENJEUX SOULEVÉS À LA COMMISSION AU COURS DE LA 42<sup>E</sup> LÉGISLATURE**

Au cours de la dernière législature, plusieurs sujets ont été portés à l'attention des membres de la Commission et discutés dans le cadre de séances portant sur la possibilité de se saisir de pétitions et de mandats d'initiatives. Au total, 68 pétitions ont été déposées à l'Assemblée nationale dans les champs de compétence de la Commission des transports et de l'environnement. Six interpellations ont eu lieu au cours de la 42<sup>e</sup> législature. Les enjeux relatifs à l'environnement et aux transports préoccupent la population québécoise dans l'immédiat en raison de l'incidence de ces questions sur leur milieu de vie, mais également à long terme. Les actions prises dans le cadre de ces champs de compétences sont susceptibles d'orienter la réalité des générations à venir. Certains débats de société trouvent un large écho dans les médias et dans les échanges à l'Assemblée nationale et suscitent des positions polarisées. De grandes thématiques se dégagent à travers les enjeux soulevés auprès de la Commission.

### **Transports**

Les réseaux de transports sont essentiels au quotidien de la population, ce besoin se traduit dans les pétitions transmises à l'Assemblée nationale. La sécurité et la capacité des infrastructures routières apparaissent comme des sujets de préoccupation locaux. L'encadrement légal et réglementaire du domaine des transports figure aussi parmi les thèmes abordés dans les pétitions déposées. La Commission s'est réunie au sujet d'une pétition<sup>5</sup> déposée le 31 mai 2022 concernant l'ajout de mesures pour prévenir et punir la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool. Ses instigateurs ont demandé d'introduire au *Code de la sécurité routière* des articles prévoyant des sanctions administratives immédiates à partir d'une alcoolémie de 50 mg par 100 ml de sang (0,05). Ils soulignaient que toutes les provinces et tous les territoires canadiens, sauf le Québec et le Yukon, prévoient des contraventions et d'autres sanctions administratives pour une alcoolémie au volant de 0,04 ou 0,05, soit un seuil inférieur à la limite de 80 milligrammes d'alcool (0,08) par 100 millilitres de sang prévue au *Code criminel*. Elle n'a toutefois pas adopté le mandat de l'étudier.

---

<sup>5</sup> [Pétition n° 617-20220531](#).

## Transport interrégional

Les membres de la Commission se sont particulièrement intéressés aux enjeux de transport interrégionaux au cours de la 42<sup>e</sup> législature. Devant les interruptions de service de traversier entre Matane, Baie-Comeau et Godbout, une pétition déposée le 1<sup>er</sup> mai 2019 suggérait d'accélérer le processus d'acquisition d'un navire de relève, d'offrir un service aérien en cas d'interruption de service et d'indemniser les personnes touchées par ces interruptions. Cette pétition recommandait aussi une enquête du Vérificateur général du Québec sur le traversier NM F.-A.-Gauthier<sup>6</sup>. La Commission ne s'est pas saisie de cette pétition, cependant, un audit particulier sur le navire a été déposé par le Vérificateur général en octobre 2020<sup>7</sup>.

Les membres de la Commission se sont penchés, sans toutefois s'en saisir, sur une pétition demandant le retour du train en Gaspésie<sup>8</sup>. Le transport passager a été interrompu sur ce tronçon en 2013. Le gouvernement du Québec a entrepris de réhabiliter le tronçon entre Matapédia et Gaspé en 2017. À ce jour, les travaux sur les 325 km de rails ne sont pas encore terminés<sup>9</sup>. Les difficultés dans le transport aérien interrégional ont trouvé écho dans les travaux de la Commission. Les membres se sont réunis pour discuter de la possibilité de se saisir d'un mandat d'initiative à ce sujet le 24 septembre 2020. Par ailleurs, la pétition<sup>10</sup> sur le transport aérien régional et la création de la Coopérative de transport régional du Québec a été discutée en séance de travail.

## Infrastructures de Montréal et de Québec

Les projets d'infrastructures de transport qui ont le potentiel de structurer le territoire des agglomérations québécoises suscitent un vif intérêt auprès de la population et des membres de la Commission. Le réseau express métropolitain du grand Montréal (REM) et ses éventuels prolongements sont abordés dans onze pétitions déposées au cours de la dernière législature. Deux séances ont été organisées afin de discuter de la possibilité de se saisir des pétitions numéro 240-20220202 relative au REM de l'Est et numéro 2708-20210914 demandant d'inclure l'emplacement pour une voie destinée à un prolongement du REM sur le pont de l'Île-aux-Tourtes. Une séance a eu lieu sur la possibilité de se saisir d'un mandat d'initiative sur ce réseau, sans être retenu. Par ailleurs, les projets de transport structurants en cours, le REM et le tramway de Québec, ont fait l'objet de trois interpellations au cours de la législature. Enfin, le projet de tunnel entre Québec et Lévis a alimenté les débats. Il s'est trouvé au cœur de trois propositions de mandat d'initiative finalement rejetées.

## Lutte contre les changements climatiques

Devant l'ampleur des conséquences découlant des changements climatiques d'origine anthropique, plusieurs gouvernements ont décrété l'urgence climatique. Le gouvernement du Québec agit de différentes manières pour mitiger les effets de cette crise environnementale, cette action a été abordée au cours de deux interpellations. Le rôle d'un de ses principaux

---

<sup>6</sup> [Pétition n° 553-20190501](#).

<sup>7</sup> « [NM F. A. : conception et construction](#) », Vérificateur général du Québec : Audit particulier, octobre 2020.

<sup>8</sup> [Pétition n° 1178-20191119](#).

<sup>9</sup> Ministère des Transports, [Réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie](#).

<sup>10</sup> [Pétition n° 262-20220210](#).

réseaux a été abordé en séance de travail sur une pétition qui réclamait « d’initier et de mettre en œuvre un virage durable du réseau de la santé et des services sociaux pour atteindre la carboneutralité d’ici 2040<sup>11</sup> ». Les pétitionnaires mettent de l’avant le fait que « le système de santé et des services sociaux est l’un des principaux pollueurs, générant près de 5 % des émissions de gaz à effet de serre par année au pays ». Bien sûr, les mesures mises de l’avant pour lutter contre les changements climatiques suscitent les débats des membres de la Commission qui ont tenu deux interpellations en 2019 et en 2021, pour questionner le gouvernement sur ses actions.

### **Protection des milieux naturels et de la faune**

De manière générale, les préoccupations des citoyennes et des citoyens pour protéger des lieux naturels d’intérêt et des espèces emblématiques comme le béluga sont relayées par plusieurs pétitions déposées à l’Assemblée. Une séance de travail a été tenue pour étudier une pétition réclamant de protéger l’habitat des bélugas du Saint-Laurent et de favoriser une gestion responsable de la rivière Saguenay<sup>12</sup>. Les membres de la Commission ne s’en sont pas saisis. Le sort des caribous forestiers et montagnards s’est illustré comme une préoccupation pour certaines personnes depuis plusieurs années. Une pétition à ce sujet a été déposée à l’Assemblée nationale en 2020 sans qu’elle fasse l’objet d’un mandat ou d’une séance de travail. Cependant, le gouvernement a mis sur pied la Commission indépendante sur les caribous forestiers et montagnards. Le but étant de développer une stratégie éclairée visant à protéger cette espèce vulnérable de façon durable. Le rapport final de cette commission a été déposé à l’été 2022.

### **Gestion des matières résiduelles**

Les treize pétitions déposées par les citoyennes et citoyens au cours de la dernière législature qui abordent la gestion des matières résiduelles témoignent de leur préoccupation dans ce domaine. Devant les enjeux soulevés par l’élimination des matières résiduelles, le ministre de l’Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a confié au Bureau d’audiences publiques sur l’environnement (BAPE) le mandat de faire le point sur L’état des lieux et la gestion des résidus ultimes. Le rapport a été publié en janvier 2022. Il propose onze orientations stratégiques pour renverser la tendance puisque le Québec n’est pas en voie d’atteindre ses objectifs. Depuis 2019, les membres de la Commission ont abordé les enjeux de la gestion des matières résiduelles. Ils se sont réunis en séance de travail au sujet de pétitions proposant l’interdiction d’objets de plastique à usage unique, la restriction de l’utilisation et de la fabrication de la styromousse et la mise en place d’une solution écoresponsable pour le recyclage des masques jetables. Les membres de la Commission ne sont pas saisis de pétitions à cet égard, mais ont examiné les enjeux relatifs au recyclage du verre dans le cadre d’un mandat d’initiative.

---

<sup>11</sup> Pétition n° 246-20220203.

<sup>12</sup> Pétition n° 2364-20210311.

## Qualité de l'air

Les préoccupations des citoyennes et des citoyens relativement à la qualité de l'air observées dans les pétitions visent particulièrement la pollution industrielle. La Commission s'est réunie le 11 novembre 2021 pour statuer sur la saisie d'une pétition<sup>13</sup> demandant l'annulation du projet de règlement visant à hausser la norme en vigueur sur le nickel, faisant écho aux inquiétudes des résidentes et résidents du quartier Limoilou à Québec. Une population qui se soucie notamment des polluants provenant des activités portuaires. Les craintes relatives aux impacts de la qualité de l'air sur la santé des populations s'inscrivent dans une tendance émergente. On porte intérêt à la santé environnementale et aux effets des inégalités sociales sur la santé. Le sujet de la qualité de l'air a également été abordé dans le cadre d'une interpellation en février 2022.

## POUR ALLER PLUS LOIN :

### Assemblée nationale du Québec

- › [Commission des transports et de l'environnement;](#)
- › [Mandat d'initiative portant sur les enjeux de recyclage et de valorisation locale du verre, recommandations;](#)
- › [Consulter une pétition présentée à l'Assemblée;](#)
- › [Encyclopédie du parlementarisme québécois;](#)
- › [Projets de loi présentés à l'Assemblée nationale;](#)
- › [Rapports statistiques sur les travaux des commissions parlementaires pour les années financières 2018-2019, 2019-2020, 2020-2021 et 2021-2022.](#)

### Vérificateur général du Québec

- › [Barrages : application de la loi à l'égard de la sécurité et exploitation;](#)
- › [Fonds vert : qualité de l'information et contrôles pour une saine gestion : Audit de performance;](#)
- › [NM F.-A.-Gauthier : conception et construction : Audit particulier.](#)

### Gouvernement du Québec

- › [Dossiers soumis au Conseil des ministres.](#)

---

<sup>13</sup> [Pétition no 57-20211028.](#)





[assnat.qc.ca](http://assnat.qc.ca)

