

LES ACTUALITÉS



GABRIEL BOUYS AFP

Plusieurs États américains sont en colère: alors qu'ils voudraient imposer au parc automobile des réductions des émissions de CO₂ de l'ordre de 30 % d'ici 2016, l'Environmental Protection Agency impose plutôt le respect du plan fédéral prévoyant des réductions de 20 % d'ici 2020.

Levée de boucliers sans précédent contre l'EPA

La Californie combattra devant les tribunaux la décision de l'agence, qui refuse d'approuver ses normes plus sévères d'émissions de CO₂

LOUIS-GILLES FRANÇEUR

L'Environmental Protection Agency (EPA), responsable de la protection environnementale au niveau fédéral étasunien, fait face à une levée de boucliers sans précédent en raison de son refus d'approuver les normes d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂) de la Californie, imitées par 16 autres États.

Les normes californiennes, que le Québec entend être la première province à promulguer sur son territoire, exigent une réduction des émissions moyennes du parc automobile de 30 % d'ici 2016.

L'administrateur de l'EPA, Stephen Johnson, a défendu la décision de son organisme, le 20 décembre, par le fait que le projet de loi sur la sécurité énergétique, signé la veille par le président Bush, allait imposer dans l'ensemble des États-Unis une réduction de la consommation du parc automobile d'environ 20 % d'ici 2020.

«L'administration Bush, a déclaré Stephen Johnson, va de l'avant avec une solution d'envergure nationale — et non au moyen d'une série de normes étagées disparates — pour réduire l'empreinte sur le climat du parc automobile américain.»

Le refus de l'EPA d'approuver les normes californiennes — et celles des 16 autres États, par effet d'entraînement — constitue un précédent historique qui a immédiatement soulevé la colère du Congrès. De son côté, Arnold Schwarzenegger, gouverneur de la Californie, a immédiatement donné instruction d'en appeler de la décision de l'EPA devant les tribunaux, immédiatement appuyé par les États de Washington et de la Penn-

sylvanie. La mesure a aussi été dénoncée par les écologistes d'un bout à l'autre des États-Unis.

D'autre part, le comité du Congrès sur le contrôle et la réforme du gouvernement a immédiatement exigé de la direction de l'EPA à la veille de Noël qu'elle protège tous les documents qui ont conduit à cette décision, lesquels devront lui être remis pour le 10 janvier. Stephen Johnson a pour sa part été convoqué devant le comité du Congrès pour le 23 janvier. Selon le sénateur Henry Waxman, de la Californie, ces documents démontreront que l'administrateur de l'EPA a pris cette décision malgré les avis de son contentieux et de ses propres services techniques.

Dans les deux Chambres, les voix se sont élevées pour dénoncer ce refus d'approuver les règlements envisagés par les 17 États, d'autant plus que la Cour suprême des États-Unis avait confirmé en cours d'année que le dioxyde de carbone constituait un contaminant au sens des lois et, partant, pouvait être réglementé en vertu de leurs responsabilités constitutionnelles.

Trois tribunaux fédéraux différents ont de plus confirmé en cours d'année le droit des 17 États de légiférer en matière de gaz à effet de serre même si cela équivalait à imposer une réduction de la consommation d'essence aux voitures, une responsabilité qui relève en principe du gouvernement fédéral américain. Tout comme au Canada.

La norme californienne impose l'atteinte de ses objectifs de réduction quatre ans plus tôt que celle du président Bush — 2016 contre 2020 — mais ses premiers jalons de réduction s'appliqueraient dès 2009.

Le patron de l'agence devra s'expliquer devant le Congrès

Comparaison

Le parc automobile étasunien, VUS et 4x4 exceptés, consomme présentement en moyenne 8,6 milles au gallon (mpg), soit environ 196 gr de CO₂ par kilomètre. Avec la proposition du président Bush, cette moyenne serait ramenée à 6,8 mpg en 2020, ou l'équivalent de 155 gr par kilomètre.

Le même jour où l'EPA bloquait la norme californienne en refusant de l'entériner, la Commission européenne publiait ses nouvelles normes d'émissions de CO₂. Selon son état de la situation, le parc automobile européen émettait en 2004 en moyenne 162 gr/km, soit sept grammes de plus que ce que les États-Unis ciblent pour 2020.

L'Union européenne, quant à elle, se donne pour objectif de ramener la consommation moyenne de son parc automobile à 130 gr/km en 2012 par des réductions draconiennes du poids, de la puissance et de la cylindrée. LUE ciblait une réduction de 120 gr/km, mais les engagements volontaires des constructeurs ne permettront pas d'atteindre cet objectif, d'où la publication d'une norme légale. Les changements apportés aux voitures pour atteindre cet objectif vont se traduire par une augmentation du prix des véhicules de 1300 euros, un montant qui sera compensé par des économies d'essence qui atteindront en moyenne 2700 euros sur la durée de vie du véhicule. L'économie sera telle qu'elle pourrait inciter plusieurs consommateurs à délaisser les transports en commun. Par ailleurs, les constructeurs de gros véhicules pourront s'allier à d'autres pour obtenir la moyenne imposée, ce qui ne fait pas l'affaire notamment des Allemands, inconditionnels des luxueuses voitures énergivores.

Le Devoir

Dépotoir à Lachenaie

Les citoyens refusent d'avoir une audience à rabais

LOUIS-GILLES FRANÇEUR

Les citoyens qui vivent à proximité du site d'enfouissement de BFI à Lachenaie ne veulent pas d'une audience publique à rabais et s'insurgent contre le refus de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Line Beauchamp, de les recevoir pour discuter avec eux du contexte anormal qui a présidé au lancement de ce projet.

Dans la demande d'audience qu'il a fait parvenir à la ministre le 19 décembre, le Comité des citoyens de la presqu'île Lanaudière évoque même des «irrégularités» dans le processus d'évaluation actuel.

Se réservant tous ses droits juridiques, le comité, qui a attaqué sans succès les activités du dépotoir de Lachenaie, explique à la ministre Beauchamp que sa «façon d'agir vicié le processus et prive les citoyens, entre autres, de documents nécessaires à leur préparation pour intervenir adéquatement lors des audiences publiques. Nous devons réagir à la dernière minute et sans préparation à plusieurs affirmations ou arguments» contenus dans l'étude d'impacts du promoteur, dit-il.

Le promoteur, la société BFI, a déposé son étude d'impacts auprès du ministère le 3 octobre. Six jours plus tard, le ministère entreprenait de l'analyser pour finalement la juger conforme à sa directive en moins de dix jours. Cet exercice exige normalement des semaines, voire des mois d'échanges et d'analyses.

Contrairement aux règles en vigueur, le MDDEP n'a pas lui non plus soumis cette étude d'impacts aux autres ministères pour obtenir leur avis à propos de leurs préoccupations avant de la déclarer complète. Cette analyse critique est souvent très utile aux citoyens en audiences.

Enfin, plusieurs citoyens de la région de Lachenaie ainsi que le Front commun québécois pour une gestion écologique des déchets (FCQGED) estiment que le promoteur invoque actuellement sa propre turpitude pour obtenir un feu vert qui lui permettrait d'augmenter de 22,5 millions de tonnes sa capacité d'enfouissement, prolongeant ainsi sa vie utile d'au moins 17 ans.

En effet, selon le promoteur, ce site, qui recueille près du tiers des déchets de la Ville de Montréal, devra fermer ses portes au printemps prochain si Québec n'augmente pas sa capacité d'enfouissement d'ici là, ce qui semble expliquer la précipitation du ministère à gérer sa demande. Or un gestionnaire de site d'enfouissement est en mesure de savoir longtemps à l'avance quand son site doit fermer et peut présenter normalement une demande d'agrandissement beaucoup plus tôt et ainsi s'éviter des accusations comme celle de prendre Montréal en otage dans le but de forcer la main de Québec à la dernière minute.

Dans sa lettre à la ministre Beauchamp, le président du Comité de citoyens, Mario Desrosiers, rappelle que si Québec justifie sa précipitation par le fait qu'il s'agit du même projet d'agrandissement qu'en 2002, il devrait aussi se rappeler que «la commission du BAPE avait qualifié d'inacceptable ce projet d'agrandissement et que depuis, malgré certaines tentatives de mise en place de mesures d'atténuation, les activités du site ont créé des impacts négatifs croissants auprès des riverains».

Un autre élément majeur du contexte régional a aussi changé. La Communauté métropolitaine de Montréal entend cesser d'exporter ses déchets et prévoit plutôt en tirer de l'énergie par une destruction totale, sous vide, dans un procédé au plasma qu'elle utiliserait dans au moins quatre usines réparties sur son territoire. La CMM mettrait ainsi fin à son recours massif à l'enfouissement, ce qui pourrait modifier les prévisions des sites régionaux. Quant à la région de Lanaudière, elle compte désormais sur l'agrandissement du site de Saint-Thomas-de-Joliette, propriété de Dépôt Rive-Nord, une augmentation de 21,2 millions de tonnes, autorisée en juillet 2006 par l'ancien titulaire du MDDEP, Claude Béchard, malgré l'avis formel d'une autre commission du BAPE.

Le Devoir

Encore du chemin à faire pour vivre en vert

GREGORY BONNELL

Toronto — Ce fut l'année déterminante pour vivre de façon écologique, ou du moins pour se faire demander d'adopter un mode de vie plus vert, alors que des politiciens de tous les horizons ont adhéré à la cause des changements

climatiques, inspirés par la croisée d'Al Gore.

Malgré les appels à investir dans les nouvelles technologies et modifier leur style de vie, les Canadiens qui souhaitent agir concrètement en 2008 devraient savoir qu'être vert ne comporte pas que des sacrifices.

Des experts soutiennent qu'un style de vie écologique peut non seulement réduire le prix de certaines factures, mais aussi améliorer la santé mentale et physique, notamment en remplaçant certains déplacements en automobile par la marche ou le vélo.

Toutefois, le nombre de per-

sonnes prêtes à passer de la parole aux actes demeure une question importante et dont la réponse est incertaine, selon les groupes écologistes.

«Il y a des sondages dans lesquels les gens disent: "Oui, nous sommes prêts à payer plus cher pour être verts." Je pense que c'est une affirmation qui doit encore être vérifiée», soutient Clifford Maynes, le directeur général de Green Communities Canada. J'espère vraiment qu'elle soit vraie.»

Acheter de la nourriture biologique, installer un appareil de chauffage au gaz à haut rendement énergétique et des nouvelles fenêtres ou encore se procurer

une voiture hybride sont toutes des options écologiques qui comptent de plus importantes dépenses que le statu quo.

«Nous savons tous que c'est la bonne décision à prendre dans notre vie, mais si nous sommes très verts, nous faisons des calculs à l'occasion: pouvons-nous nous permettre d'être aussi verts?, note M. Maynes. Toutefois, il y a assurément beaucoup d'intérêt dans la population et nous essayons de faire le plus de progrès possible.»

Politique

Dans l'arène politique, la question des changements climatiques est sortie de l'ombre en 2006 pour

devenir l'enjeu le plus pressant pour le Parlement et les gouvernements provinciaux.

La chef du Parti vert, Elizabeth May, qui prédit que l'environnement et la guerre en Afghanistan seront les deux enjeux les plus importants au cours des prochaines élections fédérales, affirme que le débat doit maintenant aller au-delà des paroles et se manifester par des actions concrètes dans la vie de tous les Canadiens.

Chris Winter, du Conseil de conservation de l'Ontario, note d'ailleurs qu'il faut des infrastructures sociales, notamment des programmes d'autopartage et une plus grande disponibilité de sources d'énergie verte ou d'aliments locaux, pour appuyer la volonté du public d'adopter un style de vie plus écologique. La réglementation sur les ampoules à faible consommation d'énergie et une taxe sur le carbone font aussi partie de l'équation, selon M. Winter.

Quant à lui, M. Maynes tient à rappeler que les initiatives vertes ne sont pas toujours restrictives ou négatives.

«L'exemple parfait est la marche, remarque-t-il. C'est un plaisir en soi. Même s'il n'y avait aucun bénéfice environnemental, j'aimerais marcher.»

La Presse canadienne

SOLDES
AUTOMNE-
HIVER
2007-2008

30% à 60%

Enfants des longchamps
Vêtements d'enfants 0 à 18 ans
Vêtements de maternité

1007, RUE LAURIER
OUEST, OUTREMONT
TÉL.: 274-2442

LE DEVOIR

SERVICE
À LA CLIENTÈLE

HORAIRE DU TEMPS DES FÊTES

Lundi, 31 décembre : 7h30 à 16h30 ***
Mardi, 1^{er} janvier : FERMÉ
Mercredi, 2 janvier : FERMÉ
Jeudi, 3 janvier : 7h30 à 16h30

***Pour être effectives le 3 janvier, les demandes d'arrêts temporaires de livraison par camelot doivent nous parvenir au plus tard le 31 décembre avant 10h.

**Vous avez des droits
nous pouvons vous aider**

Yves Ménard
A V O C A T

Vieux-Montréal

514.861.0469