équiterre

VIVRE EN VILLE

Proposition de budget vert

Présenté au Gouvernement du Québec

Avec l'appui de :

Fondation David Suzuki

LES SOLUTIONS SONT DANS NOTRE NATURE

Remerciements

Nous aimerions remercier les personnes suivantes pour leur collaboration et leurs généreux conseils :

Steven Guilbeault, Équiterre

Anne-Marie Legault, Équiterre

Sidney Ribaux, Équiterre

Christian Savard, Vivre en Ville

Philippe Cousineau-Morin

Karel Mayrand, Fondation David Suzuki

Ce document est inspiré du rapport « Changer de direction, chantier en aménagement du territoire et transport des personnes, pour un Québec libéré du pétrole en 2030 » produit par Équiterre et Vivre en Ville en mai 2011 et du mémoire « Se donner les moyens de dénouer l'impasse du financement des transports collectifs » produit par Transit, l'alliance pour le financement des transports collectifs au Québec.

Les auteurs :

Guillaume Plamondon, Éco-conseiller
Chargé de projets, énergie et transport
Équiterre

Nadine Bachand
Chargé de projets, agriculture et pesticides
Équiterre

Jeanne Robin
Directrice générale adjointe
Vivre en Ville

Philippe Cousineau-Morin
Conseiller - Affaires publiques
Vivre en Ville

Québec, le 19 novembre 2012

équiterre VIVRE EN VILLE Fondation David Suzuki LES SOLUTIONS SONT DANS NOTRE NATURE

Table des matières

Avant-propos 5

Introduction 6

Sommaire des mesures 7

1- MESURES EN ÉNERGIES RENOUVELABLES 9

1.1 - Le rachat à tarifs garantis (Feed-in tarif) 9

2- MESURES EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE 11

2.1 - Soutien récurrent au logement social et coopératif 11

2.2 - Apporter un soutien technique aux municipalités 12

2.3 - Bonifier les programmes de soutien financier à la densification et la revitalisation 12

2.4 - Susciter et soutenir la création de quartiers modèles 13

3- MESURES EN TRANSPORT EN COMMUN 14

3.1 - Doubler l'offre de transport en commun d'ici 2030 14

3.2 - Augmenter le soutien à l'exploitation du transport collectif 15

3.3 - Soutenir la mise en place d'une tarification moderne et solidaire 16

4- MESURES DE FINANCEMENT EN TRANSPORT 18

4.1 - Augmenter la redevance sur les hydrocarbures 18

4.2 - Accorder aux municipalités le droit de taxer l'essence pour financer le développement du transport collectif et actif 18

4.3- Étendre la taxe sur le stationnement commercial 19

5- MESURES DE GESTION DE LA CAPACITÉ ROUTIÈRE DANS UN CONTEXTE DE MATURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER 20

5.1- Freiner l'augmentation de la capacité routière pour les déplacements et le navettage 20

6- FAVORISER LA PRATIQUE DES DEPLACEMENTS ACTIFS 21
6.1- Financer le développement des infrastructures de cyclisme utilitaire 21
6.2- Soutenir la mise en place de systèmes de vélo en libre–service à l'échelle du Québec 22
7- GÉRER LA DEMANDE EN TRANSPORT 24
7.1- Sensibiliser et informer la population sur les transports durables 24
7.2- Soutenir les centres de gestion des déplacements 24
8- AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DES VÉHICULES 26
8.1- Adopter un système de malus à l'achat de véhicules neufs énergivores 26
9- SOUTIEN AUX PRATIQUES AGRICOLES ET ALIMENTAIRES DURABLES 28
9.1- L'agriculture biologique comme mesure agroenvironnementale 28
9.2- Soutien supplémentaire à l'agriculture biologique 29
9.3- Fonds pour la protection contre la contamination par les OGM 31
9.4- Soutien aux consommateurs individuels et institutionnels 31

Conclusion 33

Bibliographie 34

Avant-propos

Équiterre

Équiterre s'est donné pour mission de contribuer à bâtir un mouvement de société en incitant citoyens, organisations et gouvernements à faire des choix écologiques, équitables et solidaires. À travers ses quatre programmes — agriculture écologique, commerce équitable, transport écologique et efficacité énergétique — et ses deux campagnes – changements climatiques et consommation responsable – l'organisme a développé des projets et des contenus qui permettent aux citoyens et aux organisations de poser des gestes ayant une incidence positive sur l'environnement et la société. Pour appuyer ses interventions, Équiterre développe constamment son expertise en se basant sur les plus récents développements dans ses domaines d'intervention.

Le programme Choix de société d'Équiterre vise à influencer les citoyens, organisations et gouvernements à prendre des décisions qui mèneront à une société responsable, guidée par le développement durable. Équiterre développe ses activités à ce chapitre autour d'enjeux actuels qui méritent une réflexion et des débats à l'échelle collective.

Vivre en Ville

Vivre en Ville, le regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, œuvre principalement à la sensibilisation des acteurs québécois afin de favoriser l'application des principes du développement durable dans l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Par des recherches, des outils de formation et des événements, l'équipe de Vivre en Ville stimule l'innovation et participe à l'émergence d'une vision nouvelle du développement des agglomérations québécoises, centrée sur les collectivités viables.

Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie par la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique des citoyens.

La Fondation David Suzuki

La Fondation David Suzuki travaille avec le gouvernement, les entreprises et les citoyens à la préservation de notre environnement, en offrant une éducation fondée sur les sciences, en défendant la cause et en élaborant des politiques, ainsi qu'en agissant comme catalyseurs du changement social exigé par la situation actuelle. La mission de la Fondation est de protéger la diversité de la nature et de notre qualité de vie, maintenant et pour l'avenir. La vision de la Fondation est qu'en une génération, les Canadiennes et les Canadiens agissent sur la base de leur compréhension que nous sommes tous interconnectés et interdépendants avec la nature.

Introduction

Le gouvernement du Québec a, par le passé, développé plusieurs secteurs industriels entièrement basés sur les principes d'une économie verte, que ce soit d'abord avec le développement de l'hydroélectricité ou, plus tard, avec le développement éolien et son adhésion au système de plafond et d'échanges du Western Climate Initiative (WCI). Le défi d'allier économie et environnement, de transformer l'économie québécoise en une économie verte, de générer de la richesse tout en protégeant l'environnement et la santé de la population n'est cependant pas encore relevé. Il demeurera d'ailleurs un défi permanent sur lequel la société québécoise devra plancher continuellement.

Pour développer une économie verte et donner une direction commune aux mesures déjà mise en œuvre par le gouvernement, Équiterre, Vivre en Ville et la Fondation David Suzuki proposent l'adoption par ce même gouvernement d'un budget vert pour l'exercice financier 2013-2014. Cette formule gagnante a été utilisée par de nombreux gouvernements, même en période de sortie de crise économique, alors que la Corée du Sud, en premier lieu, suivie par la Chine et l'Australie ont investi des pourcentages élevés, allant jusqu'à 79 %, de leur budgets de relance dans les technologies vertes[1].

La Fondation David Suzuki, Vivre en Ville et Équiterre proposent dans ce document quelques mesures économiques sur l'énergie, l'aménagement et la mobilité durable ainsi que sur l'agriculture qui pourraient constituer la base d'un budget vert rentable pour l'économie québécoise, bénéfique à la santé de la population et respectueuse de l'environnement. Vivre en Ville, Équiterre et la Fondation David Suzuki ne prétendent pas proposer ici toutes les mesures nécessaires ou toucher tous les domaines concernés par l'adoption d'un budget vert mais propose plutôt des solutions importantes dont les organismes font actuellement l'active promotion.

Nous sommes heureux de soumettre cette proposition au gouvernement et serions heureux de pouvoir en discuter et en fournir les éclairages à celui-ci, ou à certains de ses organismes et ministères, dès que possible.

1 UNEPa, p. 13.

Sommaire des mesures

MESURES REQUÉRANT DES INVESTISSEMENTS	MILLIONS DE $
1- MESURES EN ÉNERGIES RENOUVELABLES	
1.1 Rachat à tarifs garantis	À déterminer
2- MESURES EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	
2.1 Soutien récurrent au logement social et coopératif	700
2.2 Apporter un soutien technique aux municipalités	5
2.3 Bonifier les programmes de soutien financier à la densification et la revitalisation	50
2.4 Susciter et soutenir la création de quartiers modèles	50
3- MESURES EN TRANSPORT EN COMMUN	
3.1 Doubler l'offre de transport en commun d'ici 2030	600
3.2 Augmenter le soutien à l'exploitation du transport collectif	130
3.3 Soutenir la mise en place d'une tarification moderne et solidaire	117
6- FAVORISER LA PRATIQUE DES DEPLACEMENTS ACTIFS	
6.1 Financer le développement des infrastructures de cyclisme utilitaire	10
6.2 Soutenir la mise en place de systèmes de vélo en libre–service à l'échelle du Québec	7
7- GÉRER LA DEMANDE EN TRANSPORT	
7.1 Sensibiliser et informer la population sur les transports durables	10
7.2 Soutenir les centres de gestion des déplacements	10
9- SOUTIEN AUX PRATIQUES AGRICOLES ET ALIMENTAIRES DURABLES	
9.1 L'agriculture biologique comme mesure agroenvironnementale	À déterminer
9.2 Soutien supplémentaire à l'agriculture biologique	3,25
9.3 Fonds pour la protection contre la contamination par les OGM	0
9.4 Soutien aux consommateurs individuels et institutionnels	2,5

MESURES DE FINANCEMENT	MILLIONS DE $
4- MESURES DE FINANCEMENT EN TRANSPORT	

4.1 Augmenter la redevance sur les hydrocarbures	200
4.2 Accorder aux municipalités le droit de taxer l'essence pour financer le développement du transport collectif et actif	À déterminer
4.3 Étendre la taxe sur le stationnement commercial	375
5- MESURES DE GESTION DE LA CAPACITÉ ROUTIÈRE DANS UN CONTEXTE DE MATURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER	
5.1 Freiner l'augmentation de la capacité routière pour les déplacements et le navettage	1 000
6- AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DES VÉHICULES	
6.1 Adopter un système de malus à l'achat de véhicules neufs énergivores	240

1- MESURES EN ÉNERGIES RENOUVELABLES

1.1- Le rachat à tarifs garantis (Feed-in tarif)

Contexte

La production d'énergie décentralisée ou distribuée aussi associée à l'autoproduction, implique un grand nombre de petites sources par opposition au développement centralisé traditionnel, celui-là composé d'un petit nombre de grandes sources (hydroélectrique, centrales au charbon, au gaz ou nucléaire). Elle repose sur des sources d'énergies renouvelables telles que l'éolien, le solaire et la biomasse.

Le développement de production distribuée permet d'aller plus loin dans la production d'énergies renouvelables, de fiabiliser l'approvisionnement en énergie, de contribuer au développement des régions mais particulièrement de réduire les impacts environnementaux majeurs et les problèmes d'acceptabilité sociale imputés habituellement aux systèmes de production de taille industrielle. À ce titre, les toujours plus nombreux mouvements d'oppositions face au développement de projets éoliens suggèrent qu'une nouvelle façon de faire est essentielle.

Par ailleurs, l'autoproduction est au Québec limitée d'une part par les bas prix de l'électricité mais également par le manque criant d'incitatifs pour encourager cette forme de production et se concentre actuellement là où les consommateurs sont éloignés des réseaux de distribution.

Dans un contexte où les grands projets énergétiques sont très coûteux, long à réaliser (11 années pour le récent projet La Romaine) et où les grandes rivières québécoises disponibles sont moins nombreuses qu'avant, le Québec a le potentiel, par la mise en œuvre d'un rachat à tarifs garantis (Feed-in tarif ou FIT) réservés à des projets communautaires, résidentiels et de plus petites tailles de développer la production décentralisée pour éviter les coûts sociaux et environnementaux de nouveaux grands projets et faciliter l'implantation de nouvelles capacités de production.

Le rachat à tarif garantis, mis en œuvre dans 17 pays à travers le monde dont plusieurs États américains, a été implanté en Nouvelle-Écosse et en Ontario. Plus de 2 000 projets fournissent de l'électricité depuis 2009 dans cette dernière province, l'équivalent de 4 600 MW ou l'électricité requise pour 1,8 millions de résidences[2]. La tarification ontarienne garantie des tarifs allant de 0,57 $ par kWh pour le solaire photovoltaïque sur toit à 0,10$ par kWh pour le biogaz de site d'enfouissement. Par ailleurs, la Ontario Power Authority qui administre ce programme a incorporée des pourcentages d'approvisionnement local pour les technologies utilisées afin de maximiser la création d'emplois et d'expertises locales. Le Ministère de l'énergie souligne avoir créé plus de 20 000 emplois dans le secteur et est confiant d'atteindre son objectif de créer 50 000 emplois par la mise en œuvre de son programme[3].

En Nouvelle-Écosse, le programme de tarification garantie s'adresse aux projets communautaires de différentes tailles dont les municipalités, universités, coopératives et nations autochtones doivent être

2 Ministry of Energy, Ontario'S Feed-in Tariff Program, Two-Year REview Report, page 4.

3 Idem, Moving Clean Energy Forward, Creating Jobs, disponible à : http://news.ontario.ca/mei/en/2012/03/moving-clean-energy-forward-creating-jobs.html

propriétaires majoritaires[4]. La tarification est aussi ajustée en fonction des risques associés aux projets et le programme favorise les partenariats entre projets pour faciliter l'accès aux capitaux lorsque requis.

Proposition

Pour renforcer son leadership de producteur de d'électricité à moindre impacts sociaux et environnementaux, le gouvernement du Québec devrait implanter progressivement un programme de rachat garantis d'électricité pour les projets résidentiels et communautaires.

Certaines conditions gagnantes appliquées par l'Ontario, la Nouvelle-Écosse et l'Angleterre pourraient contribuer au succès du programme québécois. D'abord, le gouvernement devrait demander à Hydro-Québec de se procurer des blocs déterminés d'énergie selon les différentes filières disponibles. En Ontario, les filières suivantes sont acceptées au programme et reçoivent chacun un tarif adapté : solaire photovoltaïque sur toit, solaire photovoltaïque au sol, éolien, hydraulique, biomasse, biogaz et biogaz de site d'enfouissement. Les prix devraient être déterminés par filière donc, mais aussi par puissance installée de chaque projet (inférieurs et supérieurs à 10 kW en Ontario) tout en limitant la taille des projets pour éviter les grands projets industriels à grands impacts.

La stratégie utilisée en Nouvelle-Écosse pour orienter les projets vers les développeurs résidentiels mais aussi communautaires, incluant les municipalités, universités, coopératives et nations autochtones devant être propriétaires majoritaires, devrait être poursuivie au Québec. Nous pensons que cette approche favoriserait l'appropriation et la redistribution des revenus des projets aux citoyens.

Par ailleurs, l'accès au capital financier est le principal obstacle aux projets gérés par des producteurs résidentiels et communautaires, tant en phase développement de projet que lors de la mise en oeuvre. Il en résulte une iniquité entre les mieux et les moins biens nantis pour l'accès aux bénéfices de la réalisation de tels projets. Cet obstacle constitue aussi un frein à l'adhésion d'une plus grande portion de la population à ces projets de petites productions et aux revenus associés. Pour cette raison, le gouvernement devrait favoriser l'implantation, tel qu'il a été fait en Angleterre, d'un prêt au démarrage remboursable lors de l'opération du projet, idéalement à partir des revenus de production. Ce prêt pourrait être financé à partir d'un fond constitué au gouvernement ou par des prêts spéciaux offerts par des institutions financières partenaires. La constitution d'un tel fonds au gouvernement pourrait aussi se réaliser à travers un appel public à l'épargne à caractère écoresponsable avec taux d'intérêt faible mais garantis.

Également, tel que pratiqué en Haute-Autriche, l'aide financière devrait être combinée à la mise en place d'un service conseil spécialisé pour les projets résidentiels et communautaires pour maximiser leur potentiel de réussite. Cette aide devrait être accompagnée d'un programme de sensibilisation à la population avec un volet particulier si des secteurs sont plus particulièrement visés (ex. secteur agricole)[5].

La mise en œuvre progressive du programme permettrait d'ajuster ces paramètres au fils de l'expérience acquise, bien que la province profiterait certainement de l'expérience ontarienne et néo-écossaise.

4 Nova-Scotia Feed-in-tarif Forum, New Opportunities for Wind in Nova Scotia

5 Ministère des Affaires municipales, des Rgions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) (2011). Groupe de travail sur le milieu rural comme producteur d'énergie, Le financement et accès à l'expertise pour le développement des projets d'énergie renouvelable en milieu rural. Page 49.

2- MESURES EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

De 1990 à 2007, alors que la population du Québec augmentait de 8,8 % seulement, le kilométrage parcouru pour le transport des personnes a augmenté de 41 % et la consommation de pétrole de 15,4 %. Le parc automobile assure l'essentiel de la mobilité, la part des transports collectifs et actifs plafonnant à moins du quart des déplacements.

L'augmentation de la dépendance au pétrole dans le secteur des transports est étroitement liée à l'aménagement du territoire qui, depuis plusieurs décennies, fait la part belle à l'étalement urbain. Une stratégie de réduction de la dépendance au pétrole devrait s'appuyer sur une véritable politique d'aménagement durable du territoire.

Les mesures en aménagement du territoire sont issues du rapport « Changer de direction : pour un Québec libéré du pétrole en 2030 » produit par Équiterre et vivre en Ville en mai 2011. Les pages de ce rapport auxquelles se réfèrent les sections suivantes sont indiqués suivant les sous-titres « Contexte » et « Proposition ».

2.1- Soutien récurrent au logement social et coopératif

Contexte

Comme pour les autres politiques gouvernementales, les politiques d'habitation ne doivent pas contrevenir aux objectifs de réduction de la dépendance au pétrole et de rentabilisation des infrastructures. D'une manière générale, le soutien à la densification et à la revitalisation des quartiers déjà viabilisés doit primer sur le développement de nouveaux secteurs.

Par ailleurs, avec la raréfaction des terrains à construire, la crise du logement ainsi que la hausse des valeurs foncières sévissant dans les quartiers centraux et dans certains cœurs de villages commandent des mesures d'atténuation. Il importe de faire en sorte que l'ensemble de la population puisse bénéficier d'une offre d'habitation diversifiée et abordable dans les secteurs moins dépendants de l'automobile.

Proposition

Nous recommandons **d'assurer un soutien récurrent au logement social et coopératif à la hauteur de 700 millions de dollars par année, pour permettre la réalisation de 10 000 nouveaux logements sociaux** chaque année[6] et atténuer les impacts sociaux de la révision des politiques (gentrification, etc.). Nous proposons également de bonifier les mesures incitatives à l'achat et à la rénovation du parc immobilier existant et de créer un programme de soutien financier pour augmenter et diversifier l'offre en habitation dans les quartiers centraux et les premières couronnes ainsi que dans les cœurs villageois.

[6] Ministère des Finances du Québec, Budget 2010-2011

2.2- Apporter un soutien technique aux municipalités

Contexte

Pour réduire les émissions de GES et l'atteindre l'objectif du Québec pour 2020, le gouvernement mettra en place des politiques et des mesures en aménagement et transport qui devront être appliquées par les municipalités. Pour que les municipalités puissent appliquer ces nouvelles orientations, il importe de donner aux municipalités les moyens et outils pour y arriver. En effet, des responsabilités supplémentaires doivent s'accompagner de ressources supplémentaires, sur le plan financier, mais aussi sur le plan technique.

Le soutien technique des municipalités pour faciliter leur virage vers des pratiques plus économes en énergie peut passer par la diffusion des exemples de bonnes pratiques et l'accompagnement des municipalités dans l'adaptation de leur réglementation et de leur planification.

Proposition

L'État doit **soutenir l'évolution des pratiques et accompagner les municipalités dans leur virage vers des pratiques plus économes en énergie en y consacrant un budget de cinq millions par année**. Ce soutien technique pourrait être apporté par les services gouvernementaux ou via des partenaires.

2.3- Bonifier les programmes de soutien financier à la densification et la revitalisation

Contexte

Pour réduire les émissions de GES et l'atteindre l'objectif du Québec pour 2020, le gouvernement mettra en p il manque la fin de la phrase ici Favoriser le développement des secteurs déjà viabilisés est un excellent moyen de maximiser l'efficacité des infrastructures tout en réduisant la dépendance du Québec au pétrole. Plusieurs municipalités québécoises – et quelle que soit leur taille – sont aux prises avec un phénomène de dévitalisation de certains secteurs centraux. Tout en promouvant un urbanisme à échelle humaine, il y a bien souvent place à la densification, par l'élimination de stationnements de surface, la revalorisation de friches industrielles ou de quartiers délaissés, etc.

Proposition

La densification et la revitalisation des secteurs déjà viabilisés pourraient nécessiter un soutien financier de 50 millions de dollars par année, à répartir entre les programmes de soutien à la décontamination des sols, les programmes de revitalisation des cœurs villageois et les programmes de soutien aux infrastructures dans les zones à densifier.

Les montants réservés pour le programme ClimatSol pour la période 2010-2015 s'élevant à 32 millions[7],

7 Ministère des Finances du Québec, Budget 2010-2011

c'est un investissement supplémentaire de 43,6 millions de dollars par année en moyenne qui est nécessaire pour réaliser un investissement supplémentaire de 218 M$ d'ici 2015.

2.4- Susciter et soutenir la création de quartiers modèles

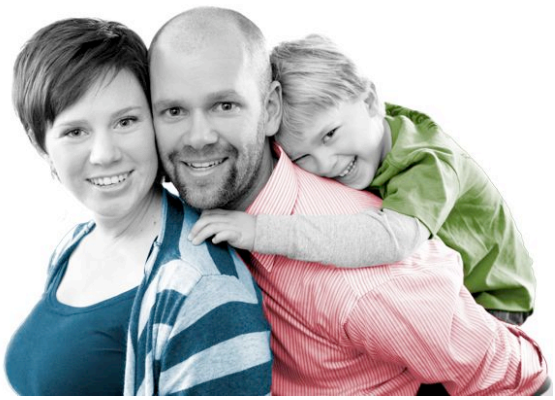
Contexte

Le développement de quartiers écoénergétiques (écoquartiers) constitue un domaine où l'expertise est relativement peu développée au Québec. Il importe ainsi de favoriser la réalisation de projets pouvant constituer des références à l'échelle nationale ; des projets qui auront un effet d'entraînement, permettant la diffusion de nouvelles pratiques et le développement de nouveaux savoir-faire. Le gouvernement a un rôle d'importance à jouer afin de stimuler l'innovation et les bonnes pratiques en aménagement du territoire.

En France, le Grenelle de l'environnement a prévu la réalisation d'une quinzaine de « grands projets d'innovation architecturale, sociale et énergétique » et d'au moins un écoquartier avant 2012. Pour répondre à cet engagement, et dans le cadre du plan Ville durable, la démarche « Écocité » et l'appel à projets « Écoquartiers » ont été lancés. Treize grands projets Écocité ont ainsi été mis en œuvre dans des agglomérations françaises[8].

Proposition

Pour stimuler l'innovation et les bonnes pratiques en aménagement du territoire, nous recommandons au gouvernement de **mettre sur pied un programme de soutien à la création de quartiers modèles, associé à un budget de 50 millions de dollars par année**, une mesure qui permettrait, parmi de nombreux bénéfices sociaux, économiques et environnementaux, de réduire les déplacements motorisés. Un concours pour la création d'écoquartiers pourrait aussi être mis en place.



[8] France, Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

3- MESURES EN TRANSPORT EN COMMUN

Actuellement, alors que le financement des infrastructures routières donnant la priorité à la voiture est considéré comme allant de soi, les autres modes de déplacement n'obtiennent ni la priorité, ni les fonds nécessaires à leur développement. Il faut revenir au rôle premier de l'offre de transport : permettre à des personnes de se déplacer pour réaliser des activités. Cette mission, depuis l'accès massif à l'automobile, semble s'être galvaudée vers « Assurer la circulation fluide et sécuritaire des voitures ». Le virage vers des transports viables passe par une révision des priorités, d'autant plus que les déplacements automobiles, en plus d'être inefficaces au plan énergétique, sont extrêmement consommateurs de financement public en raison des infrastructures qu'ils nécessitent.

Il est urgent de considérer les réseaux de transport collectifs et actifs comme un bien public, et les montants qui sont alloués à leur développement comme un investissement – et non comme un coût, une dépense supplémentaire que l'on peut « couper » en cas de restrictions budgétaires.

Les chiffres présentés ci-dessous sont le fruit d'une évaluation des besoins, d'abord préparée dans le document Changer de direction de Équiterre et Vivre en Ville publié en mai 2011, en vue de doubler la part modale des transports collectifs et actifs d'ici 2030. Ils sont mis à jour en continu depuis août 2011 par TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs. Ces chiffres, bien qu'établis en tant que moyenne sur la période visée, donnent néanmoins une bonne idée des montants à investir et des cibles à viser. Par ailleurs, nous parlons en termes d'investissements et non de remboursement de la dette.

3.1- Doubler l'offre de transport en commun d'ici 2030

Contexte

« Choisir d'investir dans le développement d'un réseau de transport collectif structurant ou dans celui d'un réseau autoroutier, c'est décider de la façon dont les personnes vont se déplacer » (Vivre en Ville, 2009). La nécessité de réduire les déplacements automobiles au Québec est soulignée par de nombreux acteurs (RIQ, 2010 ; Ville de Québec, 2010, Ville de Montréal, 2008). Nous estimons que le Québec devrait se fixer l'objectif de réduire de 20 % le kilométrage parcouru en voiture et viser un doublement de la part modale du transport collectif à l'horizon 2030 (voir document Changer de direction, page 32). Il est indispensable pour cela de doubler au minimum l'offre de transport.

Encore cet investissement doit-il être associé à des stratégies de développement urbain durable pour être efficace. En effet, les réseaux de transport desservent déjà les secteurs les plus densément peuplés. Pour aller chercher un nombre équivalent de déplacements, dans l'état actuel du mode de développement urbain, il faudrait vraisemblablement investir deux fois plus. La gouvernement du Québec faisait en 2006 le même type d'évaluation : « Le gouvernement vise une augmentation de l'offre de services de transport offerts à la population de l'ordre de 16 %. Cette hausse est nécessaire pour atteindre la cible de 8 % d'augmentation de l'achalandage. » (MTQ, 2006)

Proposition

En 2006, les infrastructures et équipements de transport collectif du Québec étaient évalués à environ 17

milliards de dollars[9]. Pour doubler ces actifs, il sera donc nécessaire d'**investir au moins 20 milliards de dollars dans le développement de l'offre d'ici 2030**, tout en maintenant les actifs actuels.

L'État québécois planifie d'ici 2016 des investissements de 2,9 milliards de dollars dans le transport collectif, donc seulement 1 200 millions dans le développement des infrastructures[10]. La SOFIL (Société de financement des infrastructures locales du Québec) donne par ailleurs une marge de manœuvre supplémentaire de 175 millions pas année. Pour cette période de cinq ans, c'est à peine 1,3 milliard qui est donc réservé pour l'augmentation de l'offre de transport collectif alors qu'il serait nécessaire d'y consacrer en moyenne un milliard par année.

Réparti sur les cinq prochaines années, le gouvernement doit donc trouver un budget supplémentaire de 3 milliards pour le développement d'infrastructures de transport collectif. Par la suite, jusqu'en 2030, des investissements moyens d'un milliard de dollars par année dans le développement des infrastructures seront nécessaires, uniquement pour l'augmentation de l'offre de transport collectif.

Parallèlement, l'État se doit de maintenir les actifs des réseaux de transport collectif par un soutien approprié, ce qui impliquera aussi des investissements substantiels pouvant atteindre un milliard par année.

Le financement de ces mesures devrait provenir de la réallocation au transport collectif des fonds prévus pour de nouveaux développements du réseau autoroutier urbain et périurbain et de mesures économiques (recommandées plus loin dans le document), notamment l'augmentation des taxes sur le carburant et les hydrocarbures.

3.2- Augmenter le soutien à l'exploitation du transport collectif via le Fonds Vert

Contexte

Pour les autorités organisatrices de transport (AOT), l'augmentation de l'offre va se traduire par une augmentation des coûts d'exploitation qui ne sera absorbée qu'en partie par les nouveaux usagers. L'État québécois doit donc poursuivre le soutient à l'exploitation pour assurer la continuité du service.

En 2006, dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif, l'État québécois a incité les organismes de transport à développer leur offre de service de 16 % et s'est engagé à assumer 50 % de l'augmentation des coûts d'exploitation liée à cette croissance de l'offre, à la hauteur de 130 millions de dollars par année (surcoût total de 260 millions). Avec une augmentation réelle de 19% des heures de services et de 23% de l'offre kilométrique, la Politique aura parmi une augmentation réelle de 11% de l'achalandage, au-delà du 8% prévu pour 2011.

Financé par la redevance sur les hydrocarbures, le Fonds Vert est actuellement d'un montant global de 200 millions de dollars, ce qui correspond à 0,8¢/L. Elle n'a pas été indexée depuis son implantation en 2006.

[9] Politique québécoise du transport collectif, 2006.

[10] Gouvernement du Québec, 2011, Budget 2012. Budget de dépenses. Annexe 5.3

Proposition

Dans l'immédiat, nous recommandons de doubler la redevance sur les hydrocarbures dès le prochain budget pour permettre des investissements supplémentaires de 130 millions de dollars par année dans le développement de l'offre de transport collectif. Pour atteindre les objectifs planifiés des sociétés de transport de hausser de 40% l'achalandage en 2020, le but devrait être de quintupler la redevance. Cette augmentation permettra d'étaler dans le temps, de manière ordonnée et progressive, l'augmentation prévue des sommes perçues auprès des distributeurs de carburants et de combustibles fossiles avec leur assujettissement au marché du carbone à partir de 2015 et s'arrimera avec la planification du développement dans les sociétés de transport d'ici 2020.

Pour la seule année fiscale 2013, l'augmentation devrait être équivalente à la valeur fixée par le gouvernement pour la tonne de carbone. La redevance, actuellement équivalente à 4$ la tonne, devrait suivre le cours du marché du carbone, qui de toute façon a déjà commencé à se substituer à la redevance, cette dernière prenant fin en 2014-2015. Or, le coût 2013 de la tonne de carbone sur le système d'échange est de 10$ la tonne, soit 2,5 fois le cour de la redevance !

3.3- Soutenir la mise en place d'une tarification moderne et solidaire

Contexte

Le transport collectif n'est pas un service comme les autres. Une personne qui n'a pas les moyens ou la capacité de se déplacer est socialement et économiquement pénalisée. Pour favoriser l'équité et la contribution de tous à la société, il serait nécessaire d'instaurer une forme de tarification sociale, c'est-à-dire un tarif réduit pour les personnes sous un certain seuil de revenu, un peu à l'image de la réduction pour les aînés et les étudiants.

La mise en place d'une tarification sociale pour le transport collectif à l'échelle du Québec constitue une mesure sociale en même temps qu'un soutien à l'exploitation du transport collectif. Actuellement, la mise en place de tarifs réduits pour certaines catégories d'usagers est laissée à la discrétion des organismes de transport et est donc entièrement assumée au niveau municipal. Pour les autorités organisatrices des transports, cela représente un coût brut. Elles se retrouvent ainsi à financer une mesure à caractère social plutôt qu'à soutenir le développement du transport collectif.

Proposition

Rendre le transport collectif accessible à tous au moyen d'un tarif unique à 50 % du tarif général pour les aînés, les étudiants et les usagers à faible revenu pourrait représenter à l'ensemble des sociétés de transport un soutien annuel de 117 millions de dollars, considérant

l'achalandage actuel et sa composition.

Estimation des coûts d'une tarification sociale			
	Nb de laissez-passer vendus	% d'abonnés éligibles (aînés, étudiants, faible revenu)	Coût unitaire de la mesure (50 % du tarif)
Bases du calcul	4,1 millions (STM) [2/3 des déplacements en TC au Québec effectués par la STM]	Aînés et étudiants : 54 % (RTC) ; 60 % (STS) ; 39 % (STM) ; 50 % (autres, estimation) [moyenne Québec : 43 %] [estimation faible revenu : 20 % des travailleurs]	60 à 79 $/mois (ATUQ)
Total – Moyenne	6,2 millions (total Québec)	54 % (moyenne Québec)	35 $ (moyenne Québec)
Coût total de la mesure			**117 millions**

On peut prévoir une augmentation de ce soutien d'ici 2030, vu l'objectif de doubler la part modale du transport collectif. Toutefois, ce doublement devrait s'accompagner d'un changement de la composition de la clientèle du transport collectif, dans laquelle les cibles de cette mesure sont actuellement surreprésentées.

MESURES DE FINANCEMENT EN TRANSPORT

Les mesures économiques, outre qu'elles constituent des sources de financement pour des mesures alternatives de transport et d'aménagement, sont aussi des moyens de mieux refléter l'ensemble des coûts reliés à l'utilisation de ressources énergétiques fossiles et à la dépendance au pétrole, en particulier liés aux déplacements motorisés. À l'exception de la mesure 4.2, ces recommandations sont tirées des plus récentes évaluations de l'Alliance TRANSIT.

4.1- Augmenter la redevance sur les hydrocarbures

Contexte

La redevance sur les hydrocarbures est actuellement d'un montant global de 200 millions de dollars. Versée au Fonds Vert, elle sert principalement à financer des initiatives de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et permet notamment de soutenir l'exploitation du transport collectif, à la hauteur de 130 millions de dollars par année.

Proposition

Tel qu'indiqué ci-haut, nous recommandons de doubler la redevance sur les hydrocarbures dès le prochain budget pour permettre des investissements supplémentaires de 200 millions de dollars par année dans le développement de l'offre de transport collectif. La redevance pourra par la suite être ajustée en fonction des investissements planifiés dans le transport collectif. Pour atteindre les objectifs planifiés des sociétés de transport de hausser de 40% l'achalandage en 2020, le but devrait être de quintupler la redevance.

4.2- Accorder aux municipalités le droit de taxer l'essence pour financer le développement du transport collectif et actif

Contexte

Le gouvernement du Québec s'est fixé des objectifs important de réduction de gaz à effet de serre et, pour le volet transport, le plus important au bilan de la province, souhaite mettre en place des moyens pour augmenter l'achalandage du transport en commun. Par ailleurs, les municipalités se trouvaient en 2008 à contribuer trois fois plus que ce quelles dépensaient en 2004 soit 1,5 milliard de dollars ou 35 % du financement du transport en commun[11], elles seront de nouveau interpellées pour accroitre l'offre de services de transport collectif et actif. Néanmoins, les revenus des municipalités, restreints essentiellement à la taxation foncière, ne permettent plus de financer adéquatement ces investissements.

Proposition

Pour augmenter l'offre de transport en commun et actif, soutenir les initiatives visant l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de GES en transport et donner les moyens aux municipalités de répondre à ces

[11] Union des municipalités du Québec, Commentaires de l'UMQ sur les consultations prébudgétaires, budget 2011-2012, p. 12.

impératifs, **le gouvernement doit permettre à l'ensemble des municipalités du Québec de taxer l'essence, progressivement jusqu'à un taux de 5 cents le litre.**

Les revenus de cette taxe devraient réduire, un tant soit peu, la dépendance des municipalités sur la taxe foncière pour le financement du transport collectif et actif, mais ne devrait pas supporter le développement de nouvelles infrastructures routières. De cette façon, les municipalités contribueraient au déplacement de la mobilité du transport routier vers le transport collectif et actif tout en réduisant un important facteur d'augmentation des émissions, soit l'étalement urbain. Ainsi soutenue par les automobilistes de chaque région, une taxation de l'essence sur le financement des transports collectifs et actifs serait aussi à leur bénéfice en contribuant à limiter la congestion routière.

4.3- Étendre la taxe sur le stationnement commercial

Contexte

Depuis 2010, la Ville de Montréal applique une taxe foncière sur les parcs de stationnement situés au centre-ville. De 5 $ à 20 $ par mètre carré, cette mesure équivaut à une taxe de 50 cents à deux dollars par jour par espace. Elle génère un revenu global de 20 millions de dollars par année, consacrés par la Ville au développement du transport collectif (Ville de Montréal, 2010).

Proposition

Nous recommandons d'étendre à l'ensemble des municipalités le pouvoir actuellement dévolu à la Ville de Montréal de taxer le stationnement non résidentiel hors rue. Les revenus associés devraient être consacrés aux mesures de développement urbain durable et de développement des réseaux de transport collectifs et actifs présentées dans ce document.

Considérant les quelques trois millions d'espaces de stationnements institutionnels et commerciaux existants au Québec (Bergeron, 2003), **une taxe annuelle de 125 $ par an (soit 50 ¢ par jour ouvrable) permettrait de générer des revenus de 375 millions de dollars par année**.

Nous suggérons pour cette mesure une mise en œuvre progressive. Il est essentiel de s'assurer que, partout au Québec, contrairement à l'initiative montréalaise, la mesure soit implantée à l'échelle de l'agglomération, afin d'éviter un effet non souhaité sur la vitalité économique des villes centres qui contribuerait à l'étalement urbain.

5- MESURES DE GESTION DE LA CAPACITÉ ROUTIÈRE DANS UN CONTEXTE DE MATURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER

Avec un réseau routier et autoroutier qui couvre l'ensemble du territoire et des infrastructures dont la capacité est bien adaptée au débit de circulation, le Québec est arrivé à une forme de maturité de son réseau routier. Les efforts financiers et techniques devraient donc se concentrer sur l'entretien du réseau existant et non plus à une augmentation de sa capacité. Pourtant, le Québec continue d'allouer des sommes considérables au développement de son réseau routier.

De 2011 à 2016, l'État québécois prévoit ainsi d'investir non seulement plus de 10,7 milliards dans le maintien des actifs, mais aussi 5,8 milliards en amélioration et en développement du réseau routier et autoroutier.

5.1- Freiner l'augmentation de la capacité routière pour les déplacements et le navettage

Contexte

Les problèmes de saturation du réseau routier supérieur dans les régions métropolitaines ne sont pas le fait des déplacements interurbains mais sont directement liés à son utilisation pour les déplacements de navettage. Pour désengorger ce réseau, l'État a traditionnellement répondu par l'augmentation de la capacité routière. Ce faisant, il soutient l'étalement urbain qui génère une augmentation du débit de circulation, aboutissant à terme à une nouvelle situation de congestion.

Les solutions les plus prometteuses ne se situent pas dans l'augmentation de la capacité routière, mais bien dans un développement urbain plus durable et dans la diminution du nombre de véhicules en circulation grâce au développement d'une offre de transport collectif concurrentielle.

L'État québécois planifie, d'ici 2016, des dépenses de 5,8 milliards de dollars dans l'amélioration, le remplacement et le parachèvement du réseau routier[12]. Cette somme s'ajoute au maintien des actifs dont le budget s'élève, pour 2011-2016, à 10,7 milliards.

Proposition

Nous proposons d'augmenter les investissements en transports collectifs par le rééquilibrage des investissements du Plan québécois d'infrastructures (et du service de dette du FORT) à 70% pour le réseau routier et 30% pour le maintien des actifs et le développement des transports collectifs. Cette opération permettra, d'ici la fin en 2016 de l'actuel Plan québécois d'infrastructures, des économies d'investissements routiers d'un total d'environ 2 milliard de dollars pour les trois prochains budgets, ce nombre allant croissant jusqu'à atteindre environ 1 milliard par an.

12 Gouvernement du Québec, Budget 2012-2013. Budget de dépenses. Annexe 5.3

6- FAVORISER LA PRATIQUE DES DEPLACEMENTS ACTIFS

Un consensus concernant les déplacements actifs et leurs bienfaits est en voie d'être établi au Québec : les décideurs conviennent désormais que la marche et le vélo constituent des moyens de transport à part entière dont l'utilisation doit être encouragée et favorisée. Les discours en ce sens doivent se traduire par des mesures structurantes accordant une importance accrue aux modes de déplacement actifs, tant par l'espace à leur accorder que dans la prise en compte de la vulnérabilité des usagers. Les recommandations suivantes sont tirées du document Changer de direction.

6.1- Financer le développement des infrastructures de cyclisme utilitaire

Contexte

L'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail a connu une croissance importante durant la dernière décennie et constitue une partie de la réponse pour rendre les transports plus économes en énergie. Dans la région de Québec, entre 2001 et 2006, le nombre de travailleurs se rendant à leur travail à vélo a ainsi augmenté de 20 % (Statistique Canada, 2008b). Il y a cependant place à l'amélioration.

Un des principaux freins à l'augmentation de la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens est le manque d'infrastructures cyclables à visée utilitaire sécuritaires et efficaces. Alors que le Québec s'enorgueillit d'une des pistes cyclables récréatives les plus renommées au monde avec la Route Verte, en dehors de Montréal, la plupart des villes québécoises ne considèrent pas encore le vélo comme un mode de déplacement quotidien. L'État québécois a un rôle à jouer dans cette reconnaissance et il est de sa responsabilité de soutenir l'adaptation des municipalités à la pratique du vélo utilitaire.

On estime que pour mettre en place un réseau cyclable, il est nécessaire d'y consacrer, durant cinq à sept ans, un budget moyen annuel de huit dollars par habitant et par an[13]. Le développement d'un réseau cyclable utilitaire efficace à la grandeur du Québec impliquerait ainsi des investissements d'environ 400 millions de dollars (8$*8M*6ans=384M$).

Proposition

Pour permettre aux municipalités du Québec de se doter d'un réseau cyclable efficace et sécuritaire, le gouvernement du Québec devrait contribuer à la hauteur de 50 % à cet investissement, soit 200 millions. Nous proposons que cette somme soit répartie sur 20 ans pour tenir compte du fait que toutes les municipalités ne s'équiperont pas d'un réseau cyclable durant les cinq prochaines années. **Nous recommandons donc au gouvernement de réserver à cette fin une enveloppe budgétaire de 10 millions de dollars par année pour les 20 prochaines années.**

Le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA) du ministère des Transports du Québec dispose actuellement d'un budget annuel de huit millions de dollars pour le volet « transport actif ». Ce volet vise à soutenir les initiatives favorisant les déplacements à pied et à vélo.

[13] Commission européenne – Environnement, sécurité nucléaire et protection civile, Villes cyclables, Villes d'avenir

Le montant accordé à l'amélioration des conditions de déplacement à vélo ne constitue qu'une fraction de ces huit millions de dollars annuels. C'est donc un investissement supplémentaire de 5 à 10 millions de dollars par année qui est requis, de 2012 à 2030.

6.2- Soutenir la mise en place de systèmes de vélo en libre–service à l'échelle du Québec

Contexte

Le Bixi de Montréal a popularisé au Québec ce système de location de vélo qui permet à ses adhérents d'avoir accès à un vélo en tout temps, sans réservation, pour faire un déplacement avant de le déposer au stationnement le plus proche de leur lieu de destination. La mise en place d'un système de vélos en libre-service est un signe fort en faveur du développement des modes de déplacement viables. Il peut compléter les systèmes de transport en commun en permettant les déplacements aux heures creuses ou pour des trajets mal desservis.

En rapprochant les coûts de mise en place et d'exploitation de l'ensemble des avantages procurés, les systèmes de vélos en libre-service présenteraient un bilan globalement équilibré, leur coût étant compensé par des avantages d'un niveau sensiblement équivalent (France. Commissariat général au développement durable, 2010).

Proposition

Pour favoriser la mise en place de parcs de vélo en libre-service au Québec et notamment dans les plus petites collectivités, nous proposons au gouvernement de soutenir financièrement la réalisation des études d'implantation ainsi que l'exploitation des réseaux.

Cinquante villes du Québec comptent plus de 20 000 habitants. Contribuer à une étude d'implantation de vélos en libre-service à la hauteur de 100 000 dollars par municipalité représenterait un coût global de cinq millions.

Pour soutenir les coûts d'exploitation d'un système de vélos en libre service dans toutes les villes Québécoises de plus de 20 000 habitants, à la hauteur de 50 % des coûts d'exploitation estimés à 1 000 $ à 2 000 $ par vélo par année[14], un montant d'environ 19,4 millions de dollars par année serait nécessaire. **Nous proposons donc au gouvernement du Québec de réserver à cette fin une enveloppe au montant croissant progressivement, selon le rythme de mise en service, de sept millions en 2012** à 20 millions de dollars par année en 2030.

[14] Market Research Corporation, 2009, Étude de faisabilité sur la mise sur pied d'un service de vélos en libre-service à Ottawa-Gatineau

Estimation des coûts du soutien à un réseau de vélos en libre-service				
Nb d'habitants	Nombre de villes	Nombre de vélos (1 vélo/ 200 à 400 hab.[5])	Coûts unitaires d'exploitation (variable selon la taille du parc)	Coût total du soutien proposé (50 % des coûts d'exploitation)
> 20 000	15	60	3 500 $	1,6 million
> 30 000	8	90	3 500 $	1,3 million
> 40 000	8	110	3 000 $	1,3 million
> 50 000	9	150	3 000 $	2 millions
> 100 000	5	300	3 000 $	2,3 millions
> 230 000	4	1 000	2 500 $	5 millions
> 1 600 000	1	8 000	1 500 $	6 millions
Coût total de la mesure				**19,4 millions**

7- GÉRER LA DEMANDE EN TRANSPORT

La gestion de la demande en transport consiste à influencer les choix de déplacement de la population par le biais de divers programmes et mesures. Il devient ainsi possible de diminuer le nombre de personnes ayant recours à la voiture pour leurs déplacements. Les mesures suivantes sont tirées du document Changer de direction.

7.1- Sensibiliser et informer la population sur les transports durables

Contexte

Les transports actifs et collectifs ont besoin de campagnes de communication d'envergure. Les AOT et les organismes à but non lucratif sont pour le moment parmi les seuls à faire la promotion des transports actifs et collectifs, avec des moyens le plus souvent limités.

Proposition

Pour répondre aux besoins en matière de sensibilisation, une enveloppe de 10 millions de dollars par année devrait être réservée à cette fin. Le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA) du ministère des Transports du Québec dispose actuellement d'un budget annuel d'un million de dollars réservé à la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile et de huit millions de dollars pour le volet « transport actif », le montant accordé à la sensibilisation ne constituant qu'une fraction de ces huit millions de dollars annuels. C'est donc un investissement supplémentaire d'environ six millions de dollars par année qui est requis.

La mise en œuvre d'une campagne sociétale massive présentant les avantages des transports collectifs et actifs sur les plans économique, environnemental et de santé publique serait une mesure qui inciterait la population à utiliser les transports actifs et en communs.

7.2- Soutenir les centres de gestion des déplacements

Contexte

Les centres de gestion des déplacements (CGD) sont des organismes à but non lucratif, spécialisés dans la gestion de la demande en transport. Ils assistant les entreprises et les institutions dans la mise en place de plans de gestion des déplacements ou d'autres mesures en transports durables selon les besoins.

La gestion des déplacements en entreprise est d'une importance capitale, car il s'agit majoritairement de déplacements qui ont lieu aux périodes de pointe, soit au moment où les réseaux de transport sont le plus sollicités et où se produit l'essentiel de la congestion. En 2010, six CGD sont à l'œuvre et deux autres en voie de création. Ils œuvrent auprès de 118 entreprises québécoises.

Proposition

Pour aider les centres de gestion des déplacements à répondre aux besoins en matière de gestion de la demande en transport, une enveloppe de 10 millions de dollars par année devrait leur être réservée. Le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA) du ministère des Transports du Québec dispose actuellement d'un budget annuel de deux millions réservé aux programmes employeurs. C'est donc un investissement supplémentaire d'environ huit millions de dollars par année qui est requis.

8- AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DES VÉHICULES

L'amélioration constante de l'efficacité énergétique présente des limites et celle-ci a été perdue au bilan global par des moteurs plus puissants et davantage de kilomètres parcourus. Par ailleurs, la révolution des moteurs électriques annoncée depuis longtemps tarde à se concrétiser. Les véhicules électriques sont encore loin d'être en mesure de composer une part importante du parc automobile québécois.

En attendant les solutions technologiques promises, il est possible d'agir sur le marché automobile pour diminuer l'achat de véhicules énergivores. Les mesures suivantes sont tirées du document Changer de direction.

8.1- Adopter un système de malus à l'achat de véhicules neufs énergivores

Contexte

Pour réduire la consommation du parc automobile québécois, il apparaît indispensable non seulement d'inciter à l'achat de véhicules plus frugaux mais surtout de restreindre l'achat de véhicules énergivores. Le malus consiste à associer une pénalité financière à l'achat de véhicules neufs au delà d'une norme de consommation ou d'émission établie par le législateur. La mesure vise à dissuader le choix de véhicules très consommateurs (CGDD, 2010) et est souvent associée à un bonus. La mesure peut être appliquée à l'achat mais aussi lors du renouvellement de l'immatriculation.

Au Québec, le Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques prévoit un système de bonus pour accélérer la pénétration dans le parc des véhicules électriques, hybrides branchables et hybrides (Gouvernement du Québec, 2011b). Le nombre de bénéficiaires du programme est toutefois limité à 15 000 et la mesure n'est en vigueur que jusqu'en 2015.

Proposition

Pour infléchir davantage la consommation d'essence et atteindre l'objectif de réduire les kilomètres parcourus en automobile, nous recommandons à l'État d'adopter un système de malus à l'achat de véhicules énergivores. Les montants recueillis via le système de malus pourraient être consacrés en partie au développement d'une meilleure offre du transport collectif et en partie au financement à moyen terme du système de bonus.

L'objectif de la mesure est de compléter le bonus déjà prévu par le Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques par un système de malus modulé selon l'échelle suivante :

- malus de 500 $ à l'achat d'un véhicule consommant 7,1 à 8 litres/100 km.
- malus de 1 000 $ à l'achat d'un véhicule consommant 8,1 à 9 litres/100 km.
- malus de 2 000 $ à l'achat d'un véhicule consommant 9,1 à 10 litres/100 km.
- malus de 3 000 $ à l'achat d'un véhicule consommant plus de 10 litres/100 km.

Les seuils du malus devraient évoluer notamment en fonction des objectifs d'efficacité énergétique visés. Les camions légers, qui composaient, en 2009, 28,6 % du parc soit 1,2 millions de véhicules, sont les premiers visés par cette mesure. Leur consommation moyenne est de 12,4 litres aux 100 kilomètres. Toutefois, les camions neufs vendus en 2011 devraient avoir une consommation moyenne de 10,4 litres aux 100 kilomètres (évaluation de consommation en fonction du respect de la norme québécoise sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules neufs, catégorie 2).

En ce qui concerne les voitures qui composaient, en 2009, 71,4 % du parc soit 3,0 millions de véhicules, leur consommation moyenne est de 7,3 litres aux 100 kilomètres. Toutefois, les voitures neuves vendues en 2011 devraient avoir une consommation moyenne de 7,1 litres aux 100 kilomètres (évaluation de consommation en fonction du respect de la norme québécoise sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules neufs, catégorie 1).

Considérant que le parc se renouvelle de 7 à 10% par an, nous évaluons qu'en 2012, au moins 330 000 véhicules neufs auront été mis sur le marché, dont 100 000 camions légers et 230 000 voitures. **Les revenus de cette mesure pourraient atteindre 240 millions de dollars par année.**

Estimation des revenus du bonus-malus en 2012			
Montant unitaire du malus	Nombre de voitures soumises au malus	Nombre de camions légers soumis au malus	Montant total du malus
500 $	46 000 (20 %)	5 000 (5 %)	25,5 M$
1000 $	11 500 (5 %)	20 000 (20 %)	31,5 M$
2000 $	2 300 (1 %)	46 000 (46 %)	96,6 M$
3000 $	2 300 (1 %)	27 000 (27 %)	21,0 M$
Total	62 100 (27 %)	98 000 (98 %)	241,5 M$

Cette évaluation reste approximative et ne tient notamment pas compte de l'augmentation de la taille du parc ni de l'augmentation de la part des camions légers dans les ventes de véhicules neufs.

9- SOUTIEN AUX PRATIQUES AGRICOLES ET ALIMENTAIRES DURABLES

La commission Pronovost et le rapport Saint-Pierre ont souligné que le programme de l'Assurance stabilisation du revenu agricole (ASRA), en favorisant l'intensification et la spécialisation dans certaines productions, a entrainé des effets pervers en ce qui a trait à la qualité de l'eau, de l'air et du sol[15]. Il en résulte que certaines pratiques ne respectent pas les principes de développement durable. Le rapport de la commission Pronovost (recommandations du chapitre 4) et le rapport St-Pierre proposent des ajustements aux programmes de soutien agricole qui permettraient de répondre davantage à ces principes.

Il semble essentiel de réorienter progressivement les mesures de soutien dommageables à l'environnement vers des formes de soutien moins nuisibles, en mettant par exemple en place des programmes agroenvironnementaux. Ces programmes devraient, entre autres, tenir compte de la mise aux normes environnementales, de la rétribution des biens et services environnementaux et du soutien à des modes de production plus performants au plan environnemental. L'agriculture biologique et l'écoconditionnalité des soutiens financiers se présentent comme des solutions efficaces à l'atteinte de ces objectifs.

9.1- L'agriculture biologique comme mesure agroenvironnementale

Contexte

« Le secteur agricole entretient une relation complexe avec l'environnement en tant qu'utilisateur et pollueur des ressources naturelles, et en tant que fournisseur d'écosystèmes et de paysages culturels. Globalement, dans l'ensemble de la zone OCDE, l'agriculture utilise environ 40 % des ressources en terres et en eau. »[16] L'agriculture génère des externalités négatives qu'il faut s'efforcer de réduire, mais offre également des externalités positives qu'il faut soutenir.

Les externalités négatives de l'agriculture industrielle sur la ressource eau – pour ne mentionner que celle-là - se chiffreraient à plus de 2,4 milliards US$ annuellement aux États-Unis[17]. Par contre, les gouvernements qui ont soutenu des pratiques agricoles plus durables démontrent que ceux-ci sortent gagnants au plan économique. Les exemples des villes de New York et de Munich sont éloquents.

Par des programmes agricoles qui offrent aux agriculteurs des incitatifs financiers ainsi qu'un support professionnel pour l'application de bonnes pratiques environnementales en matière d'agriculture, la ville de New-York a investi 1,5 milliard de dollars afin de protéger et de restaurer le bassin versant des montagnes Catskills, un réseau de systèmes naturels qui approvisionnement en eau de la ville, plutôt que de dépenser 9 milliards de dollars dans les années 1990 pour la construction et l'entretien d'une usine de filtration[18]. De cette façon, New York fournit de l'eau potable sans besoin de procédés de filtration, à plus de 10 millions de

15 Saint-Pierre, M. R., 2009. Une nouvelle génération de programmes de soutien financier à l'agriculture, Québec.

16 Vojtech, 2010. Les mesures prises face aux problèmes agro-environnementaux, Éditions OCDE.

17 Pretty et al., 2001. Policy challenges and priorities for internalizing the externalities of modern agriculture. Journal of Environmental Planning and Management 44 (2), 263-283 dans FAO, Challenges and perspectives for the World Summit on Sustainable Development Johannesburg 2002.

18 Scarlett, L. et Boyd, J., 2011. Ecosystem Services: Quantification, Policy Applications, and Current Federal Capabilities. Discussion paper. Resources for the future.

consommateurs[19].

Pour sa part, depuis 1991, la ville de Munich (1,3 million d'habitants) a encouragé les agriculteurs du bassin versant dont provient l'approvisionnement en eau de la ville à se convertir à l'agriculture biologique[20]. Grâce à une aide versée aux producteurs (de 230 à 281 euros par hectare par année), la ville a converti depuis 1991 83 % de ses 2 250 ha de terres agricoles et 107 producteurs en mode biologique pour un coût de 750 000 euros par an, soit 0,01 euro par mètre cube d'eau. À titre comparatif, la France paie en moyenne 0,27 euros et le Québec 1,51$ par mètre cube pour produire, distribuer, collecter et traiter un mètre cube d'eau[21]. Il va sans dire que la ville de Munich réalise d'importantes économies en encourageant l'agriculture biologique tout en offrant une eau saine et non traitée à sa population.

Proposition

Considérant que le Québec consomme 795 litres/personne/jour (2006) et que 80 % de sa population est alimentée par un réseau, l'approvisionnement en eau coûte 2,7 milliards $ par année. Ces coûts pourraient donc certainement être diminués par la mise en place de mesures agroenvironnementales, comme cela se fait dans bon nombre de pays européens. **Nous suggérons la mise en place d'un projet-pilote, précédé d'une analyse de faisabilité, dans une municipalité au Québec ainsi que son bassin versant (ex. rivière Chaudière, ou Yamaska)** afin de favoriser les pratiques de l'agriculture biologique et réduire les coûts de traitement des eaux.

Par ailleurs, certaines pratiques pourraient contribuer à améliorer les impacts de l'agriculture sur l'eau en réduisant l'érosion des sols, par exemple par le recouvrement des cultures par des semences à l'automne requérant un budget de 6,3 millions annuellement pour l'ensemble des 42 000 ha de culture légumières[22] de la province.

9.2- Soutien supplémentaire à l'agriculture biologique

Contexte

Les mesures de soutien à la conversion à l'agriculture biologique adoptées au cours de la dernière année constituent un pas dans la bonne direction. Toutefois, un pas important demeure à franchir : celui de la pleine reconnaissance, par le gouvernement québécois, de la contribution positive de l'agriculture biologique à l'égard du bien commun, notamment à l'égard de l'environnement (protection de la qualité de l'eau, de la biodiversité, de la santé et la vitalité des sols et de leurs micro-organismes vitaux, etc.) et à l'égard de la santé humaine (réduction des risques d'exposition aux pesticides notamment).

---

19 Brunette, V., 2008. Programmes incitatifs dans les bassins versants qui approvisionnent New York en eau potable. Colloque en agroenvironnement, Centre de référence en agriculture et agroalimentaire du Québec.

20 Coordination Agrobiologique des Pays de la Loire, Exemple de Munich : l'agriculture biologique, un choix à 0,01 euro/M3. Disponible au http://www.biopaysdelaloire.fr/html/index.php?id_repertoire=27&pere=21 Consulté en ligne le 14 novembre 2012.

21 Gouvernement du Québec, 2011. « Stratégie québécoise de réduction de la consommation d'eau ».

22 Statistiques Canada, « Recensement de l'agriculture de 2006 »

Proposition

Équiterre propose que le prochain budget constitue un jalon de cette reconnaissance. Pour ce faire, Équiterre recommande qu'une aide soit versée annuellement aux producteurs certifiés biologiques en tout temps, sous forme d'aide au maintien de l'agriculture biologique. Certains ajustements à l'aide apportée à la conversion sont également recommandés.

Aide à la conversion :

Équiterre recommande que le gouvernement maintienne le soutien actuellement apporté par le MAPAQ à la conversion à l'agriculture biologique. **Nous proposons également de minimalement doubler ces aides, afin de s'approcher du soutien apporté en Europe et passer ainsi à 200$/ha pour les céréales et à 100$/ha pour les pâturages.** Les plafonds devraient également être haussés d'au moins le double, afin de s'approcher des mesures de soutien déployées dans certains pays d'Europe. Étant donné l'absence de données concernant les superficies pour les différentes productions en régie biologique, il nous est malheureusement impossible de chiffrer le montant requis pour cette mesure.

Taxe sur les pesticides :

Pour réduire la pollution des eaux et financer cette mesure, le gouvernement pourrait étendre sa politique du «pollueur-payeur» au cas de l'utilisation des pesticides utilisés en agriculture de manière à soutenir, à même de nouveaux revenus ainsi obtenus (taxes sur les ventes de pesticides), le coût de la certification biologique ou les primes à l'hectare mentionnées dans ce document. Cette taxe pourrait être fonction du degré de toxicité des pesticides utilisés.

Aide au maintien :

Le gouvernement devrait instaurer une prime à l'hectare certifié biologique en tout temps équivalent à 50 % de celle attribuée durant les années de soutien à la transition, tel qu'appliqué dans plusieurs pays européens. Ces argents seraient versés année après année, sur présentation de l'attestation de certification biologique. L'absence de données concernant les superficies pour les différentes productions en régie biologique nous empêche de chiffrer le montant requis pour cette mesure. Cependant, les surfaces cultivées en régie biologique devraient être mesurées d'ici les mois à venir.

Par ailleurs, nous recommandons que le gouvernement rembourse entièrement les frais de la certification biologique pour tous les producteurs qui ont obtenu la certification. Les fermes doivent actuellement payer annuellement des frais de 800$ à 2 500$ chacune pour prouver aux consommateurs qu'ils ont un mode de production respectueux de l'environnement. En plus des frais aux certificateurs, ils doivent payer pour des frais au Conseil des appellations réservées et des termes valorisants (CARTV). L'État devrait assumer les frais d'opération du CARTV pour garantir l'intégralité de la norme. **Pour les 1 300 entreprises de ce type actuellement en activité au Québec, la certification seule représenterait une allocation de 1,04 million de dollars à 3,25 millions de dollars.** Il faudra bonifier ce montant à mesure que le nombre de fermes certifiées s'accroitra pour atteindre les objectifs du plan d'action pour le secteur biologique du Québec (500 nouvelles entreprises d'ici la fin de l'année 2015).

9.3- Fonds pour la protection contre la contamination par les OGM

Contexte

Les producteurs qui ne cultivent pas avec des organismes génétiquement modifiés (OGM), qu'ils soient biologiques ou qui souhaitent conserver les marchés d'exportation vers des pays refusant les OGM, supportent actuellement seuls le fardeau de l'évitement des contaminations inter cultures.

Proposition

Pour soutenir ces producteurs, le gouvernement devrait créer un fonds pour assumer les coûts liés à la contamination par les OGM et à l'évitement de ceux-ci (bandes tampons, analyses de lots, etc.) afin d'éviter qu'ils soient supportés par les producteurs préférant ne pas utiliser d'OGM. Ce fonds pourrait être financé par une taxe aux compagnies de semences OGM en fonction des volumes mis en marché. À ce titre, le gouvernement Harper a promis 1,9 million $ pour aider les compagnies à défrayer les coûts pour les tests de contamination du lin[23].

9.4- Soutien aux consommateurs individuels et institutionnels

Contexte

Les circuits courts de distribution ont de nombreuses retombées positives, notamment celui d'accroître l'accès aux produits frais pour les consommateurs, de favoriser l'achat local et régional, de favoriser l'emploi et d'accroitre les revenus au sein des communautés locales. Par exemple, une étude a montré que chaque dollar dépensé dans des marchés fermiers en Iowa génère 58 cents en ventes indirectes (soit la valeur totale des intrants et services locaux fournis par les entreprises desservant les marchés fermiers) et en ventes induites (soit les dépenses effectuées dans la région par les travailleurs qui œuvrent directement aux marchés fermiers et ceux qui travaillent à fournir des intrants le long de la chaîne d'approvisionnement)[24]. Chaque dollar de revenu personnel gagné au marché fermier génère 47 cents supplémentaire en revenu indirect et induit (donc un effet multiplicateur de 1,58 et 1,47 respectivement). Des données empiriques indiquent également que le fait d'être partenaire d'une ferme via la formule d'Agriculture soutenue par la communauté (ASC) est associé avec une plus grande consommation de fruits et légumes[25].

Proposition

Nous recommandons donc les éléments suivants :

- Un crédit d'impôt pour les citoyens qui soutiennent une ferme biologique locale à travers la formule d'ASC. L'ASC est un moyen très prometteur d'assurer la viabilité financière d'une ferme et l'accès à la relève agricole et donc la durabilité du secteur. Les ventes via cette formule s'élèvent à 3 millions $

23 Canadian Biotechnology Action Network, 2011. « GE Crops: Parliament to debate the need for export market acceptance before commercial release », consulté à : http://www.cban.ca/Press/Press-Releases/GE-Crops-Parliament-to-debate-the-need-for-export-market-acceptance-before-commercial-release

24 Martinez, S., et al., 2010. « Local Food Systems: Concepts, Impacts, and Issues », ERR 97, U.S. Department of Agriculture, Economic Research Service.

25 Ibid.

annuellement. **Pour un crédit d'impôt couvrant 50 % du coût d'un panier annuel, il en coûterait 2,5 millions $ annuellement à l'État.**

- Un fonds pour soutenir les initiatives visant l'augmentation à un niveau de 10 % la consommation de produits frais locaux dans les institutions publiques (établissements scolaires, de santé, municipalités, etc.), plus spécifiquement :
    - le renouvellement des équipements de cuisines des institutions pour faciliter la préparation de fruits et légumes frais (entreposage, tables de travail) ;
    - la formation aux responsables alimentaires sur l'introduction des produits frais locaux dans les menus ;
    - l'éducation et la sensibilisation de la clientèle et des employés des institutions publiques sur l'importance de consommer des produits frais locaux, et d'offrir des cours de cuisine aux jeunes ;
    - Aider les écoles et institutions à compenser les écarts d'achat en produits locaux et biologiques (crédit d'impôt par exemple).

Conclusion

Le gouvernement a déjà entre ses mains plusieurs outils, programmes et politiques, qui jettent en partie les bases d'une économie verte. Ses investissements importants dans les énergies renouvelables, la mise en œuvre d'une aide à la conversion à l'agriculture biologique et sa participation prochaine au marché du carbone nord-américain en sont des exemples probants.

Pour se construire une économie verte solide, le gouvernement du Québec devra cependant mettre en place des mesures structurées pour atteindre cet objectif ambitieux mais nécessaire. L'adoption d'un budget vert dans lequel se trouvent des investissements nouveaux et d'autres qui renforcent les moyens existants, sera nécessaire pour y arriver.

Nous pensons que des efforts importants doivent être accomplis dans le transport en commun, le transport actif et l'aménagement pour stimuler la création d'emploi et permettre au Québec d'atteindre ses objectifs de gaz à effet de serre pour 2020. Nous pensons également qu'un meilleur support à l'agriculture biologique permettant d'améliorer la qualité des sols et des eaux tout en réduisant les coûts de leur traitement ainsi que des mesures de gestion écosystémique soient adoptés dans un prochain budget vert. Nous ne prétendons pas toucher, par ces mesures néanmoins importantes en investissement, tous les secteurs de l'économie québécoise mais sommes convaincus qu'elles pourraient constituer les bases d'une économie verte solide et crédible.

Équiterre, Vivre en Ville et la Fondation David Suzuki souhaitent sincèrement remercier le gouvernement, ses ministères et organismes, pour l'intérêt porté à cette proposition.

Bibliographie

Brunette, V. (2008). « Programmes incitatifs dans les bassins versants qui approvisionnent New York en eau potable », Colloque en agroenvironnement, Centre de référence en agriculture et agroalimentaire du Québec.

Canadian Biotechnology Action Network (2011). « GE Crops: Parliament to debate the need for export market acceptance before commercial release », consulté à : http://www.cban.ca/Press/Press-Releases/GE-Crops-Parliament-to-debate-the-need-for-export-market-acceptance-before-commercial-release

Commission européenne (1999). « Villes cyclables, Villes d'avenir », DG Environnement, sécurité nucléaire et protection civile.

Coordination Agrobiologique des Pays de la Loire (2011). « EXEMPLE DE MUNICH : L'AGRICULTURE BIOLOGIQUE, UN CHOIX À 0,01 EURO », consulté le 30 mai 2011 à : http://www.biopaysdelaloire.fr/html/index.php?id_repertoire=27&pere=21

Équiterre (2009). « Pour un Québec libéré du pétrole en 2030 », 68 pages.

Équiterre et Vivre en ville (2011). « Changer de direction, chantier Aménagement et transport des personnes », 120 pages.

France. Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (2011). « Écoquartier : 2e appel à projets – session 2011 ».

Gouvernement du Québec (2011). « Budget de dépenses 2011-2012 », volume IV.

Gouvernement du Québec (2011). « Stratégie québécoise de réduction de la consommation d'eau » consulté à : http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands_dossiers/strategie_eau/strategie_eau_potable.pdf

Green Budget Collation (2010). « Recommendations for Budget 2010: Investing in a Prosperous Green Future », consulté à : http://www.greenbudget.ca/2010/main.html

Hydro-Québec (2011), « Rapport annuel 2010 », 120 pages.

Knowler, D. and Dust, K. (2008). « The Economics of Protecting Old Growth Forest: An Analysis of Spotted Owl Habitat in the Fraser Timber Supply Area of British Columbia », consulté à : http://www.davidsuzuki.org/publications/reports/2008/the-economics-of-protecting-old-growth-forest-an-analysis-of-spotted-owl-habitat/index.php

Market Research Corporation (2009). « Étude de faisabilité sur la mise sur pied d'un service de vélos en libre-service à Ottawa-Gatineau ».

Martinez, S., et al. (2010). « Local Food Systems: Concepts, Impacts, and Issues », ERR 97, U.S. Department of Agriculture, Economic Research Service.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) (2004). « Plan d'action québécois sur la diversité biologique 2004-2007 », consulté au : http://www.mddep.gouv.qc.ca/biodiversite/2004-2007/planaction.pdf

Ministère des Finances du Québec (2010), « Budget 2010-2011 ».

Ministère des Finances du Québec (2010). « Budget 2010-2011 (Renseignements additionnels) ».

Ministère des Transports du Québec (MTQ) (2006). « La politique québécoise du transport collectif », 58 pages.

Nova-Scotia Feed-in-tarif Forum (2011). « New Opportunities for Wind in Nova Scotia », tiré de : http://www.amiando.com/novascotia.html;jsessionid=FF23265E561F85FE62B4F5A27B126605.web03?page=557433

Ontario Power Authority (2011). « MicroFIT program, bi-weekly progress report », consulté à : http://microfit.powerauthority.on.ca/bi-weekly-microfit-program-reports

Ontario Power Authority (2010), « Micro feed-in tarif program, program overview », 35 pages.

Ontario Power Authority (2009). « Ontario's ten steps to green energy », consulté à : http://microfit.powerauthority.on.ca/september-24-2009-ontarios-ten-steps-green-energy

Pretty et al., (2001). « Policy challenges and priorities for internalizing the externalities of modern agriculture », Journal of Environmental Planning and Management 44 (2).

Saint-Pierre, M. (2009). « Une nouvelle génération de programmes de soutien financier à l'agriculture », 60 pages.

Scarlett, L. et Boyd, J. (2011). « Ecosystem Services: Quantification, Policy Applications, and Current Federal Capabilities. Discussion paper. Resources for the future ».

Statistiques Canada (2011). « Recensement de l'agriculture de 2006, Données pour 2001 et 2006. Légumes », consulté au http://www.statcan.gc.ca/pub/95-629-x/5/4182660-fra.htm

The Economics of Ecosystems and Biodiversity (TEEB) (2010). « Un bref aperçu sur l'économie des écosystèmes et de la biodiversité à l'attention des décideurs politiques locaux et régionaux »

Union des municipalités du Québec (2011). « Commentaires de l'UMQ sur les consultations prébudgétaires, budget 2011-2012 », 2011, p. 12.

United Nation Environmental Program (UNEPa) (2009). « Global Green New Deal, An Update for the Pittsburgh Summit », 14 pages.

United Nation Environmental Program (UNEPb) (2010). « Protocole de Nagoya sur la biodiversité » consulté au : http://www.cbd.int/decisions/cop/?m=cop-10

Vojtech (2010). « Les mesures prises face aux problèmes agro-environnementaux », Éditions OCDE.

Wilson, S.J. (2008). « Ontario's Wealth, Canada's Future: Appreciating the Value of the Greenbelt's Eco-Services », David Suzuki Foundation, consulté au : www.davidsuzuki.org/publications/downloads/2008/DSF-Greenbelt-web.pdf

Wilson, S.J. (2010). « Natural Capital in BC's LOWER Mainland: Valuing the benefits from Nature », consulté au : http://www.davidsuzuki.org/publications/reports/2010/natural-capital-in-bcs-lower-mainland/index.php