

équiterre

Proposition de budget vert

Présenté au Gouvernement du Québec

Avec la participation 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

Karel Mayrand, Fondation David Suzuki

Les sections touchant l'aménagement, le transport en commun, les déplacements actifs, la gestion de la capacité routière et la performance des véhicules sont inspirés 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. Le rapport est disponible sur le site Internet d'Équiterre.

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

Jean-Patrick Toussaint, Ph.D.
Chef, Projets Scientifiques
Fondation David Suzuki

Québec, le 11 juillet 2011

Table des matières

Avant-propos	5
Introduction	6
Sommaire des mesures	7
1- MESURES EN ÉNERGIES RENOUVELABLES	8
1.1 - Le rachat à tarifs garantis (Feed-in tarif)	8
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	11
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	22
6.1- Financer le développement des infrastructures de cyclisme utilitaire	22
6.2- Soutenir la mise en place de systèmes de vélo en libre-service à l'échelle du Québec	23
7- GÉRER LA DEMANDE EN TRANSPORT	24
7.1- Sensibiliser et informer la population sur les transports durables	25
7.2- Soutenir les centres de gestion des déplacements	25
8- AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DES VÉHICULES	27
8.1- Adopter un système de malus à l'achat de véhicules neufs énergivores	27
9- SOUTIEN AUX PRATIQUES AGRICOLES ET ALIMENTAIRES DURABLES	29
9.1- L'agriculture biologique comme mesure agroenvironnementale	29
9.2- Soutien supplémentaire à l'agriculture biologique	30
9.3- Fonds pour la protection contre la contamination par les OGM	32
9.4- Soutien aux consommateurs individuels et institutionnels	32
10- SOUTIEN À LA PROTECTION DE LA DIVERSITÉ BIOLOGIQUE	34
10.1- Assurer la protection de la biodiversité par l'intégration de la valeur des biens et services écologiques	34
Conclusion	36
Bibliographie	37
Annexe 1	39

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 propose l'adoption par ce même gouvernement d'un budget vert pour la période 2012-2013. 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 vertes¹.

En collaboration avec Vivre en ville et la Fondation David Suzuki, Équiterre propose dans ce document quelques mesures économiques sur l'énergie, l'aménagement et la mobilité durable ainsi que sur l'agriculture et la biodiversité 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. Équiterre ne prétend 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 sur lesquelles l'organisme s'est penché, avec ses partenaires, dans les dernières années.

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 septembre 2011, en préparation du prochain budget qui sera présenté à l'hiver 2012.



¹ UNEPa, p. 13.

Sommaire des mesures

MESURES REQUÉRANT DES INVESTISSEMENTS	MILLIONS DE \$
1- MESURES EN ÉNERGIES RENOUVELABLES	
1.1 Rachat à tarifs garantis	0
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	740
3.2 Augmenter le soutien à l'exploitation du transport collectif	145
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	2,5
9.3 Fonds pour la protection contre la contamination par les OGM	0
9.4 Soutien aux consommateurs individuels et institutionnels	1,5
10 - SOUTIEN À LA PROTECTION DE LA DIVERSITÉ BIOLOGIQUE	
10.1 Assurer la protection de la biodiversité par l'intégration de la valeur des biens et services écologiques	À déterminer

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 répartir et potentiellement de fiabiliser l'approvisionnement mais particulièrement de réduire les impacts environnementaux majeurs et les problèmes d'acceptabilité sociale imputés habituellement aux grosses centrales. 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) 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. Seulement pour le volet des petits projets résidentiels et communautaires, plus de 30 000 projets ont été soumis depuis 2009 dans cette dernière province, pour un équivalent de 287 MW². La tarification ontarienne garantie des tarifs allant de 0,80 \$ par kWh pour le solaire photovoltaïque sur toit à 0,11 \$ 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. Elle a pour objectif de créer 50 000 emplois par la mise en œuvre de son programme³.

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 propriétaires majoritaires⁴. La tarification est aussi ajustée en fonction des risques associés aux projets et le

2 Ontario Power Authority, MicroFIT program, bi-weekly progress report

3 Idem, Ontario's ten steps to green energy

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

programme envisage de favoriser 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. 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.

La mise en œuvre progressive du programme permettrait d'ajuster ces paramètres au fil de l'expérience acquise, bien que la province profiterait certainement de l'expérience ontarienne et néo-écossaise. En estimant une mise en œuvre plus modeste du programme avec 2 000 projets réalisés après trois ans (3 500 en Ontario pour la même période) et le même pourcentage de projets de chaque filières (99 % de projets photovoltaïques), **nous estimons une charge supplémentaire à redistribuer au consommateurs québécois relativement faible de l'ordre de 10 M\$ à 17 M\$ soit un surplus d'environ 0,30\$ à 4,45\$ par client par année** sur sa facture (selon qu'elle est consommée en partie ou revendue en totalité sur le réseau), pour une puissance installée de 19 MW après trois ans d'opération⁵. Considérant que le programme ontarien pour projets de petites tailles (MicroFIT) a reçu plus de 30 000 demandes en trois ans d'opération, il est possible d'imaginer qu'un programme québécois ait accepté plus de 15 000 adhérents en quelques années pour une puissance installée de 140 MW.

⁵ Voir méthodologie en annexe 1

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 (p.58)

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 (Annexes, p. 10)

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 année⁶ 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 (p.61)

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 (Annexes, p. 10)

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 (p.62)

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 (Annexes, p. 10)

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 millions⁷, 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 (p.63)

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 françaises⁸.

Proposition (Annexes, p. 10)

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.



⁷ Ministère des Finances du Québec, Budget 2010-2011

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, 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. L'augmentation nécessaire de l'offre a été répartie annuellement entre 2011 et 2030. Il s'agit donc d'une moyenne, alors que l'augmentation de l'offre ne sera pas parfaitement régulière sur 20 ans. Ces chiffres 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 (p.69)

« 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 (Annexes, p. 3)

En 2006, les infrastructures et équipements de transport collectif du Québec étaient évalués à environ 17 milliards de dollars⁹. 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 2015 des investissements de 2,9 milliards de dollars dans le transport collectif, donc seulement 459 millions dans le développement des infrastructures¹⁰. La SOFIL (Société de financement des infrastructures locales du Québec) donne par ailleurs une marge de manœuvre supplémentaire de 175 millions par 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 investir un budget de 3,7 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

Contexte (p. 75)

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 soutenir 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).

On peut donc estimer que chaque point d'augmentation de l'offre entraîne une augmentation des coûts d'exploitation d'environ 16,5 millions de dollars. Le doublement de l'offre à partir de 2010 entraînera donc, à terme, un surcoût annuel d'environ 2 145 millions de dollars pour l'ensemble des sociétés de transport.

⁹ Politique québécoise du transport collectif, 2006.

¹⁰ Gouvernement du Québec, 2011, Budget de dépenses 2011-2012, volume IV, p. 104.

Calcul des surcoûts d'exploitation liés à l'augmentation de l'offre de transport collectif			
	Offre de transport collectif (année de référence 2006)	Surcoûts d'exploitation	Montant assumé par le gouvernement
2006	100 %	-	-
2010	116 %	260 millions \$	130 millions \$
2030	232 %	2145 millions \$	1072 millions \$

Proposition (Annexes, p. 4)

C'est 50 % de ce surcoût que le gouvernement devrait s'engager à assumer, à l'instar du virage pris en 2006. En 2030, l'État québécois devrait donc soutenir l'exploitation du transport collectif à la hauteur de 1 072 millions de dollars.

Passer d'un soutien de 130 millions par année à 1 072 millions par année en 2030 représente une croissance annuelle de 12 % de l'enveloppe prévue à cette fin.

Il s'agit bien sûr d'une croissance moyenne du soutien nécessaire : selon l'évolution réelle de l'offre de service, l'augmentation des investissements supplémentaires requis peut être plus élevée que 12 % une année, et moins élevée une autre année. La cible de soutien gouvernemental à l'exploitation de 1 072 millions en 2030 demeure l'objectif à atteindre.

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

Contexte (p. 79)

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 (Annexes, p. 5)

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 du rapport Changer de direction.

4.1- Augmenter la redevance sur les hydrocarbures

Contexte (p. 89)

La redevance sur les hydrocarbures est actuellement d'un montant global de 200 millions de dollars, ce qui correspond à 0,8¢/L. 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 (Annexes, p. 8)

Il nous paraîtrait plus logique que les redevances sur les hydrocarbures servent en priorité à financer le développement de l'offre de transport collectif, donc les infrastructures, plutôt que son exploitation. En effet, le réseau de transport collectif constitue un actif dont la charge peut incomber à l'ensemble de la société québécoise. C'est une réflexion que nous amenons et dont nous serions intéressés à discuter plus en détails.

Dans l'immédiat, 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.

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 importants 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 qu'elles dépensaient en 2004 soit 1,5 milliard de dollars ou 35 % du financement du transport en commun¹¹, elles seront de nouveau interpellées pour accroître l'offre de services

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

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 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 (p. 91)

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 (Annexes, p. 9)

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 2010 à 2015, l'État québécois prévoit ainsi d'investir non seulement plus de 11 milliards dans le maintien des actifs, mais aussi 5,5 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 (p. 86)

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 2015, des dépenses de 5,5 milliards de dollars dans l'amélioration, le remplacement et le parachèvement du réseau routier¹². Cette somme s'ajoute au maintien des actifs dont le budget s'élève, pour 2010-2015, à 11,4 milliards.

Proposition (Annexes, p. 7)

Nous estimons que plus de 50 % des projets d'amélioration et de remplacement des infrastructures à venir d'ici 2015 (budget prévu : 2,7 G\$) sont liés à l'augmentation de la capacité routière urbaine et périurbaine, et devraient donc être remis en question. **Nous proposons donc une réduction progressive des budgets prévus en augmentation de la capacité routière de 50 % en 2012-2013, 60 % en 2013-2014 et 70 % en 2014-2015.** En matière de développement de l'offre (parachèvement : budget prévu : 2,8 G\$), la baisse des dépenses est encore plus nécessaire. **Nous proposons donc une réduction progressive des budgets prévus en parachèvement de 50 % en 2012-2013, 70% en 2013-**

¹² Gouvernement du Québec, Budget de dépenses 2011-2012, volume IV, p. 104.

2014 et 90% en 2014-2015.

Nous estimons qu'il sera ainsi possible d'économiser en trois ans plus de 3 milliards de dollars, montant que l'État pourra utiliser, par exemple, au développement de l'offre de transport collectif. Cette estimation est probablement conservatrice : une analyse plus précise permettrait une meilleure identification des projets et des économies potentielles.



6- FAVORISER LA PRATIQUE DES DÉPLACEMENTS 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 (p. 83)

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 an¹³. 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 (Annexes, p. 83)

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

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

le volet « transport actif ». Ce volet vise à soutenir les initiatives favorisant les déplacements à pied et à vélo. 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 (p. 84)

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 (Annexes, p. 6)

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 année¹⁴, 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 (p. 95)

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 (Annexes, p. 9)

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 (p. 96)

Les centres de gestion des déplacements (CGD) sont des organismes à but non lucratif, spécialisés dans la gestion de la demande en transport. Ils assistent 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 (Annexes, p. 9)

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 (p. 109)

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 (Annexes, p. 11)

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 seront 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 récemment que le programme de l'Assurance stabilisation du revenu agricole (ASRA), en favorisant l'intensification et la spécialisation dans certaines productions, a entraîné des effets pervers en ce qui a trait à la qualité de l'eau, de l'air et du sol¹⁵. 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 soutiens 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 chiffrent à plus de 2,4 milliards US\$ annuellement aux États-Unis¹⁷. 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 éloquentes.

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 approvisionnent 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 filtration¹⁸. 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., « Une nouvelle génération de programmes de soutien financier à l'agriculture », p. 27.

16 Vojtech,, « Les mesures prises face aux problèmes agro-environnementaux ».

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

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

consommateurs¹⁹.

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 biologique²⁰. 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'eau²¹. 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 légumières²² 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., « Programmes incitatifs dans les bassins versants qui approvisionnent New York en eau potable ».

20 Coordination Agrobiologique des Pays de la Loire, « EXEMPLE DE MUNICH : L'AGRICULTURE BIOLOGIQUE, UN CHOIX À 0,01 EURO »

21 Gouvernement du Québec, « 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 bonifie le soutien actuellement apporté par le MAPAQ à la conversion à l'agriculture biologique pour les producteurs de céréales (actuellement 100\$/ha) et les pâturages (actuellement 50\$/ha). **Nous proposons 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 argentés 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 la fin de l'année 2011.

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 1 000 entreprises de ce type actuellement en activité au Québec, la certification seule représenterait une allocation de 800 000 de dollars à 2,5 millions de dollars.** Il faudra bonifier ce montant à mesure que le nombre de fermes certifiées s'accroîtra 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 crée 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 éviter qu'ils le soient 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 lin²³.

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'accroître 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 légumes²⁵.

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 d'élèvent à 3 millions \$

1 23 Canadian Biotechnology Action Network, « GE Crops: Parliament to debate the need for export market acceptance before commercial release »

2 24 Martinez, S., et al., « Local Food Systems: Concepts, Impacts, and Issues »

3 25 Ibid.

annuellement. Pour un crédit d'impôt couvrant 50 % du coût d'un panier annuel, il en coûterait 1,5 million \$ 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).



10- SOUTIEN À LA PROTECTION DE LA DIVERSITÉ BIOLOGIQUE

Compte tenu du déclin rapide de la biodiversité à l'échelle mondiale, phénomène également observé au Québec, il devient impératif de ralentir cette tendance puisque la biodiversité est à la base même de la santé de notre environnement mais aussi de notre économie. Malgré les efforts des dernières années, le sud du Québec fait partie des quelques endroits au Canada où l'on retrouve le plus d'espèces en péril.

10.1- Assurer la protection de la biodiversité par l'intégration de la valeur des biens et services écologiques

Contexte

La désignation d'aires protégées est un des outils généralement bien acceptés afin de protéger la biodiversité d'un territoire donné. Ainsi, dans l'optique d'atteindre ses objectifs d'étendre le réseau d'aires protégées à 12 % de la superficie du territoire québécois et 10 % d'aires marines d'ici 2015, le Ministère du Développement Durable de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) s'est doté d'une stratégie d'action 2011-2015. Cette annonce du MDDEP est venue bonifier l'objectif de création de 8 % du territoire québécois protégé du Plan d'Action Québécois sur la diversité biologique 2004-2007²⁶.

Outre la protection de la biodiversité par l'entremise d'aires protégées, un nouveau système de protection émerge peu à peu et qui consiste en l'évaluation de la valeur des biens et services écologiques que nous procure le capital naturel. Tel qu'identifié par le rapport TEEB (*The Economics of Ecosystems and Biodiversity*)²⁷, produit par les Nations Unies : « La prise en compte des services rendus par les écosystèmes dans la conception de politiques permet d'économiser sur les futures dépenses municipales, de stimuler les économies locales, d'améliorer la qualité de vie et d'assurer la subsistance ».

Parmi les biens et services offerts par les écosystèmes naturels, on retrouve la production de nourriture, de fibres et d'autres matériaux entrant dans notre économie, mais également des services de filtration de l'eau, de purification de l'air, de séquestration de carbone, de prévention des inondations et de maintien et restauration des sols, pour n'en nommer que quelques-uns. Le maintien de ces flux naturels de services est une condition essentielle au maintien d'une économie productive, particulièrement dans les secteurs fortement tributaires de l'environnement comme l'agriculture, la foresterie, les pêcheries et plusieurs autres.

Dans cette optique, des rapports²⁸ ont été réalisés par la Fondation David Suzuki à l'aide de partenaires afin d'établir la valeur des services rendus par les écosystèmes dans la région du « Greater Golden Horseshoe Greenbelt », en Ontario, et ceux du « Lower Mainland » et des forêts anciennes en Colombie-Britannique. Ces

26 MDDEP, « Plan d'action québécois sur la diversité biologique 2004-2007 »

27 TEEB, « Un bref aperçu sur l'économie des écosystèmes et de la biodiversité à l'attention des décideurs politiques locaux et régionaux »

28 Wilson, S.J., « Ontario's Wealth, Canada's Future: Appreciating the Value of the Greenbelt's Eco-Services »

valeurs ont été établies à près de \$3,500/ha par an pour l'Ontario et environ \$3,900/ha par an pour la Colombie-Britannique. Des recherches similaires ont été amorcées pour la ceinture verte du Grand Montréal.

Le Québec ne dispose malheureusement pas d'outils pour mesurer son capital naturel et la productivité des écosystèmes qui soutiennent une majeure partie de la création de richesse dans la province. Le développement d'outils d'évaluation économique du capital naturel pourrait soutenir l'introduction de mesures budgétaires et fiscales destinées à intégrer la valeur des biens et services écologiques dans le marché, et ainsi de pérenniser notre capital naturel.

Proposition

À l'instar de la proposition de la Coalition pour un Budget Vert pour l'année financière 2010-11²⁹, afin d'améliorer les efforts de protection de la biodiversité, **nous recommandons que le gouvernement québécois finance des approches de gestion écosystémique de nos milieux naturels.** Par ailleurs, puisque le Plan d'Action Québécois sur la Diversité Biologique n'a pas été renouvelé au-delà de 2007, **il devient impératif que le Québec se dote d'une nouvelle stratégie ambitieuse s'il compte atteindre les cibles visées par le Protocole de Nagoya³⁰.**

Un investissement substantiel dans la recherche et le développement afin de soutenir les efforts de la caractérisation de l'habitat essentiel d'espèces menacées, ainsi que pour assurer un suivi de l'inventaire de la biodiversité des milieux naturels québécois serait donc essentiel. De plus, il nous apparaît essentiel de bonifier le financement du Plan Saint-Laurent afin que les organismes responsables de sa mise en œuvre puisse mener leur activités de protection, de réhabilitation et de mise en valeur du Saint-Laurent, de ses écosystèmes et de sa biodiversité.

Nous recommandons finalement que le Québec se dote de mesures du capital naturel dans ses comptes publics afin de compléter les mesures conventionnelles comme le PIB ou la croissance économique. En adoptant de telles mesures, le Québec se doterait d'un outil d'avant-garde pour mesurer l'évolution de ce capital naturel et d'en assurer la pérennité. L'ajout de mesures du capital naturel dans les comptes publics est particulièrement pertinent dans le contexte du Plan Nord qui ouvrira la porte à une exploitation des ressources renouvelables et non renouvelables du Nord du Québec. Afin d'assurer la durabilité économique et environnementale du plan, le Québec doit se donner les outils de mesure de l'évolution de son capital naturel dans le Nord. Les indicateurs du développement durable adoptés par le gouvernement du Québec constituent une bonne base, mais ils ont besoin d'être complétés de mesures plus solides au plan environnemental.

29 Green Budget Collation, « Recommendations for Budget 2010: Investing in a Prosperous Green Future »

30 UNEPb, « Protocole de Nagoya sur la biodiversité »

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 remercier le gouvernement, ses ministères et organismes, pour l'intérêt porté à cette proposition et les invitent à en discuter dès cet automne.

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>

ANNEXE 1

Méthodologie de calcul pour la section Rachat à tarifs garanti (Feed-in tarif)

Pour estimer la charge d'un programme de rachat à tarifs garantis à redistribuer aux abonnés d'Hydro-Québec, nous nous sommes inspirés du programme MicroFIT du Ontario Power Authority qui incite les consommateurs et les groupes communautaires à installer des systèmes de production d'énergie renouvelable chez eux et de revendre l'électricité ainsi produite sur le réseau.

Lancé depuis l'automne 2009, ce programme a reçu la soumission de plus de 31 000 projets et en avait accepté 3 509 au début du mois de juin 2011. Nous avons envisagés un programme plus modeste pour le Québec, tout en conservant plusieurs paramètres de l'expérience Ontarienne pour cet exercice. De nombreux facteurs, dont la réussite du programme, pouvant influencer la mise en œuvre, notre objectif était davantage d'obtenir un ordre de grandeur de la charge à redistribuer aux abonnés.

Voici les principaux éléments qui ont menés à notre résultat :

- Le nombre de projets acceptés après deux ans est de 2000, dont 99 % en production photovoltaïque, tel que vécu par le programme Ontarien. Les productions sont de type photovoltaïque (3474 projets non différenciés entre localisation sur toit et au sol), éolien (21 projets), hydraulique (4 projets), biomasse (4 projets), biogaz (4 projets) et de gaz de site d'enfouissement (4 projets).
- Les tarifs de rachat sont les mêmes qu'en Ontario, dont le solaire photovoltaïque à 0,80 \$ / kWh, ce qui amène un aspect conservateur à l'estimation, en élevant légèrement la charge, puisque les tarifs pour les projets photovoltaïques sur toit sont moins élevés (0,64 \$ / kWh)³¹.
- La puissance moyenne installée des projets est inspirée de celle obtenue en Ontario, soit 9,4 kW, tout en étant ajustée par types de production, les projets photovoltaïques se situant à 5,7 kW.
- Les facteurs d'utilisation comprennent des périodes de maintenance et d'autres facteurs propres aux technologies tel que le temps d'ensoleillement pour l'énergie solaire et varient donc d'une technologie à l'autre, tout en demeurant perfectibles (solaire photovoltaïque : 22 %, éolien 29 %, hydraulique : 88 %, biomasse : 88 %, biogaz : 88 % et gaz de site d'enfouissement : 88 %).
- Nous avons produits deux estimés, le premier selon lequel l'énergie produite est consommée en partie par le producteur, le deuxième considérant que la totalité de la production est revendue sur le réseau. Dans le premier cas, seulement 5 % de l'énergie solaire photovoltaïque produite est revendue sur le réseau.

Ces paramètres permettent d'estimer la charge à redistribuer aux 4 011 789 clients d'Hydro-Québec entre 963 000 et 17 600 000 dollars soit de 0,30 à 4,45 dollars par client par année. Notez que la feuille de calcul ayant servie à cet estimé est disponible sur demande.

³¹ Ontario Power Authority, MicroFIT program overview, page 12.