

# **POUR UN QUÉBEC CARBONEUTRE : TROIS MESURES POUR AIDER LE QUÉBEC À RÉUSSIR SA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE**

## **Propositions soumises au Ministère des Finances du Québec**

**Date de soumission :**

17 février 2023

**Propositions soumises par :**

**Yves Plourde, Ph.D.**

**Responsable pédagogique, Maîtrise et DESS en Management et Développement durable**

**Responsable, Campus à vélo sur les enjeux et les défis de la carboneutralité**

**Professeur agrégé**

Département de management

HEC Montréal

3000, chemin de la Côte-Sainte-Catherine

Montréal (Québec) H3T 2A7

Téléphone: 514-340-5626

**HEC MONTRÉAL**

## CONTEXTE

Les propositions incluses dans ce document ont été communiquées à Monsieur Martin-Guérard, sous-ministre adjoint aux relations fédérales-provinciales et aux politiques financières (martin.guerard@finances.gouv.qc.ca), le 16 février 2023 par courriel. Elles l'ont été suite à un appel lancé aux professeurs de HEC Montréal le 21 décembre 2022 les invitant à envoyer leurs suggestions visant à « maximiser le potentiel économique du Québec, à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) ou à améliorer la redistribution de la richesse ». Le présent document a été édité pour une divulgation publique par le Ministère des Finances du Québec.

Le document inclut trois propositions principales :

1. Inclusion de critères de réduction des GES dans l'allocation des ressources de l'état
2. Inclusion du vélo dans le plan climat du Québec
3. Augmentation du financement accordé aux villes pour la construction d'infrastructures favorisant la mobilité active

D'autres suggestions ont également été proposées en soutien avec les propositions mentionnées ci-haut. Ces suggestions sont disponibles à la fin du document.

L'approche générale des mesures proposées s'appuie sur les meilleures pratiques en soutien à une transition écologique réussie. Elles sont un complément à d'autres mesures qui pourraient venir appuyer le changement de paradigme technico-économique en cours, tel que la fin des subventions aux industries polluantes, des subventions ciblées, et la mise en place d'un régime d'éco-fiscalité agressif (voir <https://theconversation.com/la-crise-inflationniste-une-opportunité-pour-la-transition-ecologique-193991>).

Tel qu'expliqu e dans ce document, adopter les mesures proposées permettrait de bonifier le plan de transition énergétique en place et augmenter les probabilités pour le Québec d'atteindre ses cibles intermédiaires en matière de réduction des GES. L'adoption de mesures cohérentes et affirmées favorisant une transition écologique devrait être une priorité pour le gouvernement du Québec pour des raisons environnementales, économiques et de compétitivité.

Dans un souci d'alléger le texte et de rendre les propositions accessibles, seules des références à des articles de vulgarisation ont été incluses. Des références aux articles scientifiques en lien avec les mesures proposées sont disponibles sur demande.



Yves Plourde, PhD  
Professeur agr g e de Management et développement durable  
Département de Management  
HEC Montréal

## **PROPOSITION # 1 :**

### **Inclusion de critères de réduction des gaz à effet de serre (GES) dans l'allocation des ressources de l'état**

Le gouvernement du Québec s'est doté de cibles ambitieuses de réduction des GES. En vue d'atteindre ces cibles, la réduction des émissions doit être placée au cœur des décisions prises par l'état. Bien que des cibles de réduction institutionnelles aient été établies par secteur, le gouvernement doit aller plus loin dans le principe d'exemplarité de l'État et inclure des critères de réduction dans l'allocation de ses ressources à travers l'ensemble de ses ministères.

La mise en place de ces critères pourrait se faire via l'inclusion d'obligations de divulgation d'émissions estimées dans les appels d'offre et de l'attribution d'un coût à ces émissions afin de prendre en compte les externalités d'un fournisseur dans l'évaluation des soumissions. Cela pourrait également se faire via l'inclusion d'un bilan carbone dans l'évaluation des projets ou encore par la création d'un marché interne du carbone entre les ministères. Ce marché permettrait de récompenser les ministères réduisant leurs émissions au détriment de ceux ne parvenant pas à abaisser leurs émissions et d'instaurer une culture du carbone permettant d'institutionnaliser la lutte aux changements climatiques au sein même des ministères.

Pour que les mesures mentionnées précédemment fonctionnent, il faudrait prévoir la création d'une formation en littératie carbone pour les employés de l'état ainsi qu'une plateforme de divulgation pour les ministères afin de partager les meilleures idées et pratiques.

Au-delà des bénéfices environnementaux, il y a des bénéfices économiques aux mesures proposées. Elles permettraient de favoriser systématiquement les entreprises qui font des efforts de réduction et développent des modèles d'affaires innovants à faible impact carbone au détriment d'entreprises qui tardent à réduire leurs émissions.

## **PROPOSITION # 2 :**

### **Inclusion du vélo dans le plan climat du Québec**

La deuxième suggestion concerne le plan climat du Québec. Le plan actuel mise sur l'électrification des transports et passe par un remplacement des véhicules à essence par des véhicules électriques et non pas par une réduction du nombre des véhicules sur les routes. Bien que cette mesure semble à priori bonne pour l'économie et l'environnement, il y a lieu de réévaluer cette approche et d'inclure le vélo dans le plan climat du Québec comme une alternative sérieuse à la voiture à essence/électrique.

Trois arguments principaux plaident en faveur de cette proposition. Premièrement, le vélo permettrait d'atteindre plus rapidement nos objectifs climatiques puisque le parc de véhicules du Québec ne se renouvelle pas assez rapidement pour atteindre nos cibles intermédiaires. Cette tendance risque de se poursuivre au cours des prochaines années en raison des coûts à l'achat et de l'offre restreinte de véhicules électriques. En raison de ces contraintes, tous les québécois ne pourront remplacer leur véhicule à essence par un véhicule électrique. C'est d'autant plus vrai avec le contexte inflationniste actuel qui met beaucoup de pression sur les finances des ménages québécois. En contrepartie, le vélo est un mode de transport efficace qui peut être déployée rapidement. C'est aussi une solution à faible coût qui permettrait aux ménages québécois habitant en milieu urbain d'assainir leurs finances.

Deuxièmement, un simple remplacement des véhicules à essence par des véhicules électriques mènerait tout de même à un impact carbone important en raison des émissions générées pour produire les véhicules électriques. Il mènerait également à une augmentation des coûts d'entretien des infrastructures routières et à une augmentation des risques pour les piétons en raison du poids plus important des véhicules électriques par rapport aux véhicules à essence. En contrepartie, le vélo permet des gains plus importants en matière de réduction des GES (<https://theconversation.com/neutralite-carbone-des-villes-le-velo-10-fois-plus-efficace-que-la-voiture-electrique-158808>), et ce, à un meilleur coût.

Troisièmement, l'industrie québécoise du vélo compte plusieurs joueurs d'importance (p. ex. Devinci, Opus Bike, Marinoni, Velec, Panorama Cycles) et plusieurs de ces entreprises sont situées dans des centres urbains régionaux. Ces derniers bénéficieraient d'une stratégie climat qui donne davantage de place au vélo. L'inclusion du vélo dans le plan climat aurait donc des impacts économiques positifs.

Le vélo comporte certaines contraintes (p. ex. distance, neige). Toutefois, des solutions existent pour faire face à ces contraintes (p. ex. moteur électrique, pneus d'hiver. Ce mode de transport est d'ailleurs déjà utilisé à longueur d'année par certaines entreprises de livraison (p. ex. Purolator, Courant +). Bien qu'une telle stratégie ne pourrait s'appliquer à l'ensemble de la province pour des raisons d'occupation du territoire, le vélo demeure une solution de déplacement efficace qui permettrait de réduire les émissions de GES à court terme et de manière durable. Pour ces raisons, des pays comme le Royaume Uni et la Suède l'ont inclus dans leur stratégie climat.

### **PROPOSITION # 3 :**

#### **Augmentation du financement accordé aux villes pour la construction d'infrastructures favorisant la mobilité active**

La mobilité active fait partie de la stratégie climat de plusieurs municipalités. Malheureusement, celles-ci manquent de fonds pour développer des infrastructures sécuritaires favorisant la marche ou le vélo au détriment de la voiture personnelle. Or, favoriser la mobilité active implique de rendre l'expérience plus attrayante pour les piétons. Cela passe par des travaux d'infrastructures importants tel que l'élargissement des trottoirs, la fermeture de rues pour piétonner certains secteurs, et la création de liens cyclables protégés. Le développement de ces infrastructures passe nécessairement par une réduction de la capacité du réseau routier pour laisser davantage d'espace aux piétons et aux cyclistes. Il est à noter que ces mesures pourraient, paradoxalement, contribuer à réduire les embouteillages (<https://theconversation.com/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171562>).

Un financement adéquat des infrastructures liées à la mobilité active n'est pas uniquement une mesure environnementale. C'est également une question de santé publique et de vitalité économique des quartiers. En effet, la littérature scientifique rapporte les effets suivants dans les quartiers ayant développés leurs infrastructures de mobilité active :

- Amélioration de l'environnement économique général (Arancibia et al., 2019)
- Peu d'impact ou impact positif du nombre de visite dans les commerces locaux (voir Volker & Hardy, 2021)
- Pas d'impact ou impact positif des montants dépensés dans les commerces locaux (sauf pour les magasins de gros volume) (voir Volker & Hardy, 2021)
- Augmentation de la qualité de l'air pour les cyclistes et marcheurs (Schmidtz et al. 2021)
- Augmentation de la valeur des propriétés (et ce, pour tous les types de propriété) par suite de l'installation d'infrastructures cyclistes (Liu et al. 2017)

Ces effets ne sont toutefois possibles que si les villes disposent des fonds nécessaires pour développer ces infrastructures à grande échelle, ce qui n'est pas le cas actuellement. Sans financement conséquent pour financer leurs infrastructures de mobilité durable, les villes sont condamnées à rater leurs cibles de réduction des GES.

## Autres suggestions:

Les mesures suivantes devraient également être considérées puisqu'elles sont alignées avec un régime d'éco-fiscalité efficace prenant en compte l'impact environnemental de certaines pratiques.

- Ajustement des droits d'immatriculation d'un véhicule en fonction de son impact sur le réseau routier (p. ex., en fonction du poids du véhicule)
- Augmentation des taxes sur l'essence pour rendre l'option électrique plus intéressante à l'utilisation
- Création d'un crédit d'impôt sur les réparations dans le but de valoriser la réutilisation plutôt que le remplacement des objets
- Création d'une taxe à l'achat d'un véhicule en fonction de son impact environnemental calculé sur son cycle de production
- Création d'une taxe sur la viande et certaines catégories de produits à haut impact environnemental
- Création d'une taxe sur les fertilisants dans le secteur agricole

Par ailleurs, des mesures dans le secteur du bâtiment devaient également être encouragées afin d'accélérer la transition, le secteur résidentiel, commercial et institutionnel correspondant à 9,6% des émissions du Québec.<sup>1</sup> De plus, un parc immobilier à plus haute efficacité énergétique permettrait de réaliser des économies d'énergies qui pourraient être redirigées vers l'électrification de procédés industriels utilisant actuellement des sources d'énergies fossiles.

- Réforme du code du bâtiment pour des constructions répondants aux normes les plus élevées en matière de consommation d'énergie
- Réforme du code du bâtiment pour l'utilisation de matériaux à faible impact sur l'environnement

Finalement, les consommateurs devraient être informés de l'impact carbone des produits et services consommés.

- Obligation de divulguer l'impact carbone des produits et services

---

<sup>1</sup> Source: Répartition des émissions annuelles de gaz à effet de serre au Québec en 2020, par secteur et sous-secteur, Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2020/repartition-emissions-annuelles-ges-1990-2020.pdf>.