



COMMENTAIRES DU CPQ
DANS LE CADRE DES TRAVAUX D'ÉLABORATION DU PECC

OCTOBRE 2019

Le CPQ (Conseil du patronat du Québec) a pour mission de s'assurer que les entreprises disposent au Québec des meilleures conditions possible – notamment en matière de capital humain – afin de prospérer de façon durable dans un contexte de concurrence mondiale.

Point de convergence de la solidarité patronale, il constitue, par son leadership, une référence incontournable dans ses domaines d'intervention et exerce, de manière constructive, une influence considérable visant une société plus prospère au sein de laquelle l'entrepreneuriat, la productivité, la création de richesse et le développement durable sont les conditions nécessaires à l'accroissement du niveau de vie de l'ensemble de la population.

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Bibliothèque nationale du Canada.

4^e trimestre 2019

Table des matières

Commentaires introductifs	4
Des principes et des considérations de base qui doivent tout guider	4
Approche globale et stratégique	4
RTA (réduire, transférer, améliorer)	5
Valorisation des différentes sources d'énergies	5
Vecteur de développement économique	5
Électrification :	6
L'industrie :	6
Bâtiment :	7
Le secteur des transports	8
Aménagement du territoire et adaptation	9
Le secteur énergétique/bioénergies	10
Gaz naturel renouvelable (GNR)	10
Hydrogène	11
Financement	11
Le principe de l'utilisateur-payeur	11
Diversification des sources de financement sur le transport	11
Autres recommandations	13
Sensibiliser les citoyens et les employeurs, valoriser et accompagner	13
Économie circulaire	13
La gouvernance environnementale	14
Conclusion	14

Commentaires introductifs

Le CPQ (Conseil du patronat du Québec) est heureux de présenter ses commentaires et recommandations dans le cadre des travaux pour l'élaboration du Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC).

Au cours des dernières années, le CPQ a contribué de différentes façons aux discussions relativement à la transition énergétique et à l'effort collectif nécessaire pour atteindre les objectifs ambitieux que le Québec s'est fixés en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Ainsi, en plus de ses interventions directes sur les différentes politiques et stratégies, le CPQ fait partie de SWITCH, l'Alliance pour une économie verte au Québec. Le CPQ fait également partie du comité de suivi sur la Politique de mobilité durable (CSPMD) et a activement participé à l'élaboration de ladite politique.

Le présent mémoire s'inscrit en ligne directe avec ces différentes interventions. Nos commentaires toucheront d'une façon ou d'une autre à l'ensemble des thématiques proposées dans le document de consultation.

Des principes et des considérations de base qui doivent tout guider

Avant d'entrer dans le cœur des questions soulevées par la présente consultation, il nous semble important d'indiquer que des principes généraux doivent guider, selon nous, les discussions et les décisions.

Approche globale et stratégique

La lutte contre les changements climatiques représente sûrement un défi de taille. Comme il est nécessaire d'avancer simultanément sur plusieurs fronts, il faut utiliser une approche stratégique qui maximisera les retombées et la rentabilité des investissements publics et privés. De plus, tout en encourageant l'électrification de notre économie à tous les niveaux, ce qui demeure la pierre d'assise de la démarche, d'autres actions sont nécessaires pour atteindre les objectifs. Le CPQ estime également que le gouvernement doit saisir l'occasion pour concilier davantage le développement économique et la lutte aux changements climatiques.

Pour le CPQ, le PECC doit avoir une vision globale qui transcende le ministère de l'Environnement (MELCC) afin d'engager l'ensemble de l'appareil de l'État. Bien que le gouvernement du Québec ait exprimé cette volonté à plusieurs reprises, nous ne pouvons qu'insister pour que cette direction soit renforcée et concrétisée davantage.

Précisons que le CPQ croit que le PECC doit aussi être une politique d'innovation, d'investissement, d'aménagement intégré du territoire et de transition énergétique. Il doit aussi favoriser les changements de comportement, par exemple le déplacement vers le transport collectif, tout en s'assurant que les alternatives soient disponibles et intéressantes.

RTA (réduire, transférer, améliorer)

Le gouvernement a déjà retenu l'approche RTA (réduire, transférer, améliorer) dans le cadre de la PMD 2030. Nous proposons ici que le PECC tienne compte de la même approche.

Valorisation des différentes sources d'énergie

L'utilisation de l'électricité comme source d'énergie propre est favorable à la compétitivité de nos entreprises, à l'attraction d'investissements étrangers ainsi qu'au développement économique du Québec en même temps que la réduction des émissions de GES. Il est également nécessaire d'inclure d'autres types d'énergies (propres et de transition) dans le PECC permettant de diversifier les sources et de maximiser leur efficacité. La valorisation des différentes sources d'énergie peut aussi s'apprécier sur un horizon de cycle de vie d'un produit. Il faut aussi de toute évidence continuer à exploiter notre capacité hydroélectrique vers les marchés de l'exportation.

Indicateurs de performance

Il serait important d'établir, dès le départ, des indicateurs de performance qui seront suivis afin de mesurer l'efficacité de toutes les mesures qui seront mises de l'avant (programmes, tarifs, taxes, dépenses, investissements, etc.). Les défis à relever sont nombreux. Les changements seront profonds. Les investissements requis seront importants. Nous devons avoir les moyens de vérifier que nos décisions et nos actions ont les impacts voulus et d'identifier les mesures inefficaces à remplacer éventuellement afin de corriger le tir.

Vecteur de développement économique

Il faut faire de la lutte contre les changements climatiques un levier de développement économique et social en mettant en place des stratégies et politiques facilitant la rentabilité des investissements en innovation et en développement technologique pour réduire nos émissions, ainsi que l'adoption de réglementations environnementales intelligentes.

Électrification :

L'industrie :

Notre électricité est un avantage indéniable pour l'économie du Québec, car elle favorise notamment la compétitivité de nos entreprises et reste un argument important pour attirer de nombreux investissements étrangers. Pour la grande industrie créatrice de richesse, l'accès à de l'énergie à un coût concurrentiel provenant d'une source fiable est essentiel et favorise le développement au Québec de grands secteurs industriels. C'est pourquoi le CPQ croit que le gouvernement devrait maintenir et bonifier le programme de rabais sur l'électricité pour les grandes entreprises.

L'accès à une énergie à faible coût n'est pas incompatible avec la mise en place de mesures d'efficacité énergétique et la recherche d'une plus grande productivité énergétique.

Par ailleurs, pour ce qui est de la réduction des émissions dans le secteur industriel en général, rappelons tout d'abord que l'industrie a déjà réduit ses émissions de 20% depuis 1990. Cette réduction a eu lieu alors qu'il y a eu en parallèle une croissance de l'activité économique. Des efforts supplémentaires doivent encore être réalisés, mais il faut tenir compte des efforts déjà consentis pour atteindre ces réductions ainsi que de la réalité des entreprises. Comme le note l'analyse de la Chaire de l'énergie de HEC, les circonstances et les solutions envisageables sont très différentes d'une activité industrielle à une autre. Cette étude suggère aussi que la majorité des émissions de GES du secteur industriel ne proviennent pas des sources énergétiques, mais sont issues des procédés de production. Bien que la transition vers une substitution énergétique plus propre fasse partie de la solution, elle ne doit pas être considérée comme une fin en soi et mérite une réflexion plus large.

Ainsi, il est indéniable que l'industrie a besoin d'aide pour réduire ses émissions de GES, et ce, quel que soit le secteur économique en sachant que les besoins pour les grandes entreprises sont différents de ceux des plus petites. Le gouvernement devra procurer le soutien financier à l'ensemble des entreprises pour accélérer leur retour sur les investissements faits dans le but de réduire leurs émissions de GES. Les incitatifs devraient prendre en considération l'ensemble des coûts sur le cycle de vie des projets et des équipements (investissement, coûts d'opération, etc.).

Ceci dit, lorsqu'il est question de procédés et de technologies, les réductions deviennent plus difficiles pour plusieurs raisons que nous abordons ci-dessous. Nous aimerions souligner ici que malgré l'importance de l'apport des chercheurs aux discussions, ceux-ci peuvent ne pas nécessairement tenir compte de différentes réalités du terrain. Par exemple :

- Les changements technologiques nécessaires peuvent prendre beaucoup de temps. Il faut leur donner le temps de se développer, de s'adapter, de surmonter les obstacles de la réalité du terrain et devenir accessibles et viables économiquement. Ces délais sont souvent plus longs que prévu, mais sont nécessaires.
- Les entreprises dépendent des fabricants de machineries et d'équipements et il est possible que ceux-ci ne soient pas intéressés à produire de nouveaux équipements faute de la présence d'un marché suffisant.

De la même façon, il peut être noté que les nouvelles orientations et règles de fonctionnement 2024-2030 du SPEDE omettent aussi dans une certaine mesure de tenir compte adéquatement de ces mêmes considérations. De plus, des exigences trop sévères risquent de miner la compétitivité de nos entreprises alors qu'elles produisent des biens qui sont en demande et qui peuvent parfois contribuer à leur tour à la réduction de GES (on peut penser, par exemple, à l'aluminium, au bois, et aussi au ciment). Il faut rappeler par ailleurs que les émissions de GES ne connaissent pas de frontière et que si nos entreprises arrêtent de produire, d'autres vont le faire dans des juridictions parfois voisines et avec une empreinte carbone plus élevée. Il faut au contraire aider nos entreprises à innover et à travailler ensemble pour trouver des solutions de façon réaliste.

Bâtiment :

Les bâtiments représentent une part importante des efforts à consentir pour atteindre nos objectifs en termes de réduction des GES, et ce pour tous les types de construction. Aussi, l'atteinte des objectifs dans le cadre du PECC passera principalement par une réduction de la consommation énergétique des bâtiments et par l'utilisation de matériaux de construction plus écologiques.

Nous soulignons au passage l'importance de développer une stratégie qui permettra d'agir autant sur les bâtiments existants que sur les nouvelles constructions, amenant des mesures différentes selon les cas.

D'abord, en ce qui concerne l'environnement bâti, il est important de rappeler que les bâtiments de la province sont vieillissants à cause d'un déficit croissant d'investissements pour assurer leur qualité et leur longévité, avec des impacts importants, notamment au niveau de l'efficacité énergétique. En effet, les propriétaires de logements locatifs n'ont pas la marge de manœuvre financière nécessaire pour assurer l'entretien et les rénovations qui permettraient une plus grande efficacité énergétique. Le gouvernement aurait tout intérêt à inciter les propriétaires à faire les investissements nécessaires et permettre ainsi une réduction de la consommation énergétique à

la grandeur du Québec tout en prolongeant la longévité d'un parc résidentiel vieillissant. Par exemple, une mesure qui encouragerait la rénovation éco énergétique serait un bon incitatif.

Ensuite, au niveau des nouvelles constructions, il faut s'assurer d'encourager l'utilisation de matériaux de construction plus écologiques, lorsque ça peut s'appliquer, par exemple le bois et les structures en métal et favoriser les éléments de construction permettant l'atteinte de la plus grande efficacité énergétique. Pour ce faire, il est nécessaire d'assurer une adaptation au niveau des règlements afin de conditionner les efforts en ce sens. La réglementation est un enjeu de taille, car elle implique aussi un effort du côté des municipalités qui sont en première ligne à ce sujet, le gouvernement aura intérêt à les soutenir dans cette voix afin d'assurer la réussite du PECC.

Le secteur des transports

Le secteur des transports étant responsable de plus de 40% des émissions de GES au Québec, il faut donc y porter une attention particulière. L'élaboration du PECC est une occasion à saisir pour accélérer l'action dans ce secteur et renforcer la mise en œuvre de la Politique de mobilité durable 2030 (PMD). De plus, les émissions dans ce secteur sont en croissance (contrairement aux émissions industrielles, qui sont en décroissance et qui ont diminué de plus de 20 % depuis 1990). Pour le CPQ, la mobilité durable est essentielle pour atteindre les objectifs du PECC, c'est pourquoi il faut favoriser la cohérence des actions de l'État en matière de mobilité durable en arrimant les politiques gouvernementales avec le PECC.

C'est d'ailleurs une demande du CSPMD dont fait partie le CPQ. Nous ne reprenons pas ici toutes les recommandations se trouvant dans le mémoire du CSPMD, mais évidemment nous les appuyons. Le PECC devrait aussi reprendre les mesures phares de la PMD telles que :

- Assurer l'établissement de réseaux multimodaux intégrés et interconnectés en appui aux chaînes logistiques
- Adopter des plans de mobilité durable intégrés
- Améliorer le processus de planification intégrée des interventions en transport
- Bonifier les programmes d'aide du transport en commun afin d'améliorer l'offre de services de 5 % par année
- Soutenir l'émergence des nouveaux modes de transports (covoiturage, autopartage, vélo et trottinette électrique)
- Appuyer les projets collaboratifs de livraison partagée et électrique
- Bonifier les programmes de développement du transport intermodal, et d'efficacité énergétique en transport de marchandises (ex. PREGTI, PETMAF, Ecocamionnage)
- Soutenir l'électrification du parc d'autobus des sociétés de transport

Le CPQ rappelle qu'il est important aussi d'identifier et de mettre en œuvre des mesures pouvant faciliter ou accélérer les transitions nécessaires dans le secteur du transport de marchandises, secteur essentiel à la vitalité économique de la province. Parmi ces mesures on peut mentionner :

- Le développement ou la mise en place de nouvelles technologies dans les chaînes logistiques
- L'utilisation de carburants de transition moins polluants pour effectuer une transition climatique, comme le gaz naturel liquéfié ou comprimé à court et moyen terme, et à plus long terme le gaz naturel renouvelable qui est carboneutre. L'avantage de cette solution énergétique est de permettre un changement de carburant sans changer les infrastructures technologiques.
- L'exploration de l'utilisation d'autres sources d'énergies renouvelables comme l'hydrogène
- L'instauration de centres de consolidation
- L'amélioration de l'aménagement des pôles logistiques

Le CPQ a présenté un mémoire dans le cadre du chantier sur le financement de la mobilité. Ce mémoire, annexé au présent et faisant partie intégrante, aborde aussi au-delà du financement différents volets de la mobilité durable.

Aménagement du territoire et adaptation

Éviter les déplacements par le biais d'un aménagement plus durable du territoire constitue une des façons de réduire les émissions de GES et de lutter contre les changements climatiques.

L'aménagement du territoire et sa densification autour des réseaux de transport existants permettent d'optimiser les investissements déjà effectués en infrastructures de transport

Le virage vers la mobilité durable implique de revoir le régime fiscal des municipalités. Les règles de financement des transports au Québec encouragent les municipalités à favoriser un mode de développement urbain s'appuyant sur le prolongement d'un réseau autoroutier entièrement subventionné par le gouvernement provincial. Cette situation s'effectue au détriment du développement d'un réseau de transport collectif, idéalement fonctionnant à l'électricité, car les municipalités doivent en assumer l'essentiel des coûts d'exploitation et une bonne partie des immobilisations.

Plus spécifiquement, le CPQ a déjà proposé de revoir le partage des coûts d'exploitation et en immobilisations du transport collectif entre les municipalités et le ministère des Transports.

Parallèlement, il propose de prévoir des incitatifs pour densifier l'aménagement du territoire. Le nouveau pacte fiscal conclu tout récemment avec les municipalités contribuera sûrement à répondre, du moins en partie, à ces préoccupations.

Les municipalités peuvent aussi avoir un rôle à jouer pour collaborer avec les entreprises pour la mise en place de solutions afin de favoriser des mesures permettant de réduire les émissions de GES. Par exemple, les municipalités peuvent agir dans le secteur du transport de marchandises en développant ou en améliorant des centres de consolidation. La question de la localisation des pôles logistiques rejoint également la question de l'aménagement.

[Le secteur énergétique/bioénergies](#)

Sur le plan énergétique, des efforts d'optimisation impliquent l'utilisation de la bonne énergie au bon endroit pour le bon usage. Dans une perspective de complémentarité avec le réseau électrique, d'autres énergies doivent être utilisées pour contribuer à la réduction des émissions avec des économies de coût. Entre autres, il faut mettre de l'avant et soutenir les atouts des différentes filières du Québec en énergies renouvelables et en biocarburants au service d'une conversion des sources les plus polluantes et selon l'efficacité des différentes sources selon les différents besoins.

[Gaz naturel renouvelable \(GNR\)](#)

Le gaz naturel est une source d'énergie de transition et le gaz naturel renouvelable (GNR) offre un potentiel considérable. Celui-ci permet non seulement de réduire les GES dans le secteur de la production de l'énergie en développant un combustible fossile provenant de source propre, il permet également de diminuer l'empreinte carbone des activités d'autres secteurs économiques, comme l'agriculture ou la valorisation des déchets. De plus, comme le démontre l'exemple de l'Europe, l'industrie du GNR favorise le développement économique, les investissements et l'amélioration de la balance commerciale.

Le gouvernement a démontré son intérêt pour appuyer le développement d'une filière du GNR au Québec et l'a identifié comme un levier du mix énergétique renouvelable futur ayant des externalités positives importantes.

Bien que le démarrage de la filière du GNR soit timide, son déploiement à plus large échelle est une occasion à saisir et à concrétiser. Le Québec présente un fort potentiel de production de GNR. Celui-ci pourrait atteindre les 2/3 de la consommation actuelle de gaz naturel conventionnel. Le recours à ces volumes de GNR contribuerait à éviter l'émission de 7,2 Mt de GES avec des retombées économiques et de développement régional.

Hydrogène

L'hydrogène présente un fort potentiel de diminution d'émissions de GES provenant de plusieurs secteurs. Toutefois, cette filiale nécessite beaucoup de recherches et d'investissements afin d'en faire une industrie rentable. Ainsi, le CPQ encourage le gouvernement à explorer l'ensemble des possibilités qui lui sont proposées et de prévoir des incitatifs autant pour les sociétés d'État que pour les entreprises privées voulant développer cette filiale.

Financement

Le principe de l'utilisateur-payeur

Le CPQ est en accord avec le principe utilisateur-payeur bénéficiaire-payeur et pollueur-payeur. Il estime toutefois qu'il y a plusieurs facteurs à considérer.

Il est important de rappeler l'importance de notre fardeau fiscal global et ce, autant celui des individus que celui des entreprises. À 37,3 % de son PIB, le taux de pression fiscale au Québec est supérieur à la moyenne de l'OCDE (34,2 %), à la moyenne des pays du G7(35,7 %) et à la moyenne canadienne.¹ Le poids des prélèvements fiscaux auprès des entreprises en proportion du PIB s'élève au Québec à 5,3 %, ce qui le situe également au-dessus de la moyenne du reste du Canada (4,3 %) et de la moyenne de l'OCDE (3,6 %). Seulement trois pays de l'OCDE (Luxembourg, Suède et Australie) imposent plus lourdement leurs entreprises en proportion du PIB.

Ainsi, il faudra s'assurer que toute taxe environnementale soit compensée par la réduction d'un autre prélèvement afin de respecter le principe de neutralité fiscale. D'ailleurs, le FMI abonde en ce sens et a déclaré récemment que les taxes sur le carbone sont des outils efficaces à condition qu'elles soient assorties de réductions d'impôts et d'investissements dans les infrastructures propres. Il s'agit ici d'un principe fondamental à appliquer afin de ne pas nuire à notre compétitivité.

Enfin, il faut rappeler que le signal de prix affecte grandement les comportements, dont les décisions de consommation. Ceci est particulièrement vrai dans le cas des tarifs d'électricité dans le secteur résidentiel.

Diversification des sources de financement sur le transport

Tel que mentionné plus haut, le CPQ a présenté un mémoire dans le cadre du chantier sur le financement de la mobilité. Nous reprenons ici quelques mesures proposées pouvant être

¹ https://cftp.recherche.usherbrooke.ca/wp-content/uploads/2019/03/Bilan2019_f2.pdf

également pertinentes dans le cadre de l'élaboration du PECC (nous joignons en annexe le document complet afin de compléter nos propos).

Mentionnons très brièvement quelques éléments abordés dans ce mémoire :

- La diversification des sources de revenus qui sera nécessaire pour contrer des changements à entrevoir dans un avenir rapproché (par exemple, la diminution des revenus provenant des différentes taxes sur l'essence). Dans cette perspective, il faudra assurer un juste équilibre entre le financement du transport collectif et celui des autres infrastructures de transport afin d'atteindre une mobilité durable permettant également de réduire les émissions de GES. Ce rééquilibrage ne doit pas se faire au détriment de la sécurité des infrastructures de transport routier ou de nouveaux projets jugés essentiels. Dans ce dernier cas, de nouvelles sources de financement devraient être identifiées. Les besoins et réalités différents des différentes régions doivent toujours être pris en compte;
- Le péage peut aussi être envisagé, mais dans une approche globale et en s'assurant que les usagers de l'infrastructure en connaissent l'avantage. En effet, les utilisateurs doivent pouvoir faire un lien direct entre le paiement et le résultat, qui est idéalement une amélioration de leur situation (par exemple, l'accès à une nouvelle infrastructure). Le péage peut aussi être utilisé pour financer une partie des coûts de maintien d'une infrastructure existante, la majeure partie demeurant financée par le fonds consolidé.
- La taxe kilométrique en fonction de zones, de la distance parcourue et des heures de déplacement peut également apporter des solutions, essentiellement en remplacement des taxes sur l'essence ;
- Le modèle du Réseau express métropolitain (REM), avec la participation financière de la Caisse de dépôt et placement du Québec et de sa filiale CDPQ Infra représente une forme de partenariat public-public qui permet d'investir dans des projets d'envergure, sans pour autant trop alourdir les finances publiques du gouvernement et en générant des retombées qui profitent aux déposants de la Caisse, donc aux Québécois;
- Captation de la plus-value foncière (soit la possibilité de prélever une redevance lors du développement de nouveaux projets immobiliers à proximité des nouvelles infrastructures de transport, notamment en transport collectif);
-
- S'assurer d'aller chercher tous les fonds disponibles du côté du gouvernement fédéral.

Autres recommandations

Sensibiliser les citoyens et les employeurs, valoriser et accompagner

Le CPQ recommande que le gouvernement du Québec appuie financièrement la mise sur pied d'une campagne grand public visant à mieux informer, sensibiliser et éduquer les citoyens sur les impacts de leurs décisions de consommation sur l'augmentation du transport et les émissions de GES. Il faut bien le rappeler, chaque geste écologique compte, même les gestes individuels.

Dans la même veine, il faut mieux informer les entreprises sur les possibilités d'investissements écoresponsables et le recours à de nouveaux modèles tels que l'économie circulaire. En même temps, il faut valoriser et accompagner autant les filières industrielles en transition que les filières émergentes, comme celles en énergie renouvelable, en technologies propres ou celles découlant de l'économie circulaire.

Économie circulaire

Le gouvernement du Québec devrait soutenir activement et rapidement le développement d'une économie circulaire au Québec. Pour y arriver, il faudrait tout d'abord mieux connaître l'économie circulaire et fournir les incitatifs nécessaires pour son développement.

En mars 2018, le CPQ a dévoilé une étude portant sur les potentiels et les perspectives de l'économie circulaire pour la prospérité du Québec. Il était important de faire une recension de la documentation disponible à ce sujet afin de mener une première réflexion de fond, au bénéfice des entreprises. L'économie circulaire appelle à une transformation des modèles d'affaires par l'efficacité accrue de l'utilisation des ressources à toutes les étapes du cycle de vie et par la réduction des matières résiduelles. Dans un contexte où nos systèmes écologiques et économiques sont appelés à subir de profondes transformations, l'économie circulaire se présente comme une solution incontournable afin de réduire l'empreinte de l'homme sur l'environnement.

Un des constats de notre étude est qu'il est nécessaire d'approfondir nos connaissances dans le domaine afin de s'assurer de faire profiter à l'ensemble de la société les bénéfices attendus. De plus, l'étude constate également que l'économie circulaire peut entraîner des gains de productivité, d'efficacité et de rentabilité en plus de stimuler l'innovation. Ainsi, le CPQ encourage le gouvernement à stimuler l'offre dans l'économie circulaire et les projets innovants dans l'économie du Québec. Voici quelques exemples de mesures à mettre en place :

- Sensibiliser les entreprises, les municipalités et les citoyens aux avantages de l'économie circulaire.

- Créer des incitatifs fiscaux qui encouragent les entreprises ou des secteurs économiques particuliers à adapter leurs techniques de production et de commercialisation pour se tourner davantage vers l’approvisionnement durable, l’écoconception, l’écologie industrielle et territoriale, l’économie de la fonctionnalité, l’allongement de la durée d’usage des produits et le recyclage.
- Encourager la recherche et favoriser l’accès aux données probantes, et ce, en soutenant les chercheurs, les chaires de recherche et les PME pour favoriser le développement des connaissances liées à l’économie circulaire au Québec.

La gouvernance environnementale

Pour le CPQ, une meilleure cohérence et surtout une meilleure transparence au niveau de la gouvernance environnementale et dans la lutte aux changements climatiques représentent des conditions essentielles à la réussite de la démarche. Il sera donc nécessaire de mettre en place des mécanismes de surveillance et de transmission de l’information qui s’élèvent au-dessus des politiques pour maintenir la crédibilité et assurer l’efficacité de la démarche.

De plus, comme mentionné plus tôt, le PECC doit favoriser une approche interministérielle qui doit absolument faire preuve de cohérence pour éviter tout doublon et contradiction. Comme mentionné plus haut, certaines des recommandations faites dans ce mémoire ont également été faites dans d’autres cadres, dont dans celui du chantier sur le financement de la mobilité durable.

Conclusion

Le Conseil du patronat du Québec tient à remercier le gouvernement du Québec pour lui donner l’occasion de participer aux travaux pour l’élaboration du PECC. Dans ce mémoire, notre premier objectif est d’insister pour rappeler que l’atteinte des objectifs du PECC est intrinsèquement liée à la prospérité du Québec au cours des prochaines décennies. De plus, les objectifs du PECC sont reliés à la question de la mobilité durable.

La réussite de la démarche réside beaucoup dans une approche intégrée qui engage l’ensemble des acteurs et l’ensemble de l’appareil de l’État et qui jouit d’une acceptabilité sociale. Le PECC devrait contribuer à accroître le potentiel économique du Québec tout en participant énergiquement à la lutte aux changements climatiques.

Annexe : liste des recommandations

Recommandation no 1

Le PECC doit avoir une vision globale qui transcende le ministère de l'Environnement (MELCC) afin d'engager l'ensemble de l'appareil de l'État. Ainsi, le CPQ recommande une coordination et une meilleure transparence au niveau de l'action gouvernementale.

Recommandation no 2

Les mesures doivent être réfléchies en tenant en compte l'approche RTA (Réduire, Transférer et Améliorer).

Recommandation no 3

Il faut établir, dès le départ, des indicateurs de performances qui seront suivis afin d'évaluer l'efficacité de toutes les mesures qui seront mises de l'avant (tarifs, taxes, dépenses, investissements, etc.).

Recommandation no 4

Dans une perspective de complémentarité avec le réseau électrique, développer d'autres filières d'énergies renouvelables et en biocarburants dont spécifiquement le GNR.

Recommandation no 5

Suivre le principe d'écofiscalité en veillant à ne pas alourdir le fardeau fiscal global, mais dans le but d'infléchir les comportements. De nouvelles sources de financement pourraient être requises, en particulier pour le transport. Celles-ci devraient être identifiées selon le principe d'utilisateur-payeur et en tenant compte des besoins et réalités différents des différentes régions et en s'assurant que les usagers de l'infrastructure en connaissent l'avantage.

Recommandation no 6

Continuer de miser sur notre électricité comme vecteur de développement économique.

Recommandation no 7

Arrimer la politique de mobilité durable et le PECC.

Recommandation no 8

Sensibiliser les citoyens et les employeurs, valoriser et accompagner.

Recommandation no 9

Soutenir activement et rapidement le développement d'une économie circulaire au Québec.