

Jalon 25

L'accès à des fonds **sans précédent** permet de développer des **services efficaces** et **abordables** de mobilité et de financer l'adaptation de l'**environnement bâti** aux changements climatiques

Pourquoi ce jalon?

- D'une manière générale, la transition socio-écologique va demander non seulement une réorientation des investissements publics et privés (jalon 41), mais aussi une augmentation importante des besoins de financement, et ce, en particulier pour la mobilité collective et l'adaptation de l'environnement bâti. Les coûts de l'adaptation des infrastructures aux dérèglements climatiques entre 2019 et 2023 sont estimés à 2 milliards de dollars pour les 10 plus grandes villes du Québec, et au double pour l'ensemble de la province. Ils seront probablement plus élevés à mesure que l'action tarde à arriver.
- La transition du territoire vers la carboneutralité et vers une plus grande résilience des infrastructures entraînera des coûts très importants, mais une démarche proactive permettra de protéger la santé et la sécurité des citoyens, ainsi que d'alléger la facture.
- Dans son rapport *Limiter les dégâts*, l'Institut climatique du Canada¹ fait ressortir que les dommages infligés par les changements climatiques en termes de destruction de biens, de dépréciation accélérée des infrastructures ou encore de maladies et de pertes de vies évitables devraient s'élever à 25 milliards de dollars au Canada en 2025, soit l'équivalent de la moitié de l'augmentation du produit intérieur brut (PIB). Et si rien ne change, la facture ne fera que s'alourdir par la suite, pour atteindre entre 78 et 101 milliards en 2050, puis entre 391 et 865 milliards à la fin du siècle.
- Les services de mobilité collective, notamment les transports en commun, souffrent quant à eux d'un déficit chronique de financement par rapport aux infrastructures routières. Développer cette mobilité collective engagera de lourds investissements, particulièrement dans les zones rurales dans lesquelles les déplacements se font quasi exclusivement avec l'automobile, faute d'alternatives viables.
- Il est donc crucial de débloquer des investissements inédits et pérennes pour subventionner le développement des transports collectifs et l'adaptation de notre environnement bâti. Ces fonds doivent être développés avec les autorités locales d'aménagement du territoire pour en assurer l'efficacité et la bonne intégration dans les territoires, avec une attention particulière pour l'adaptation : les services et infrastructures de mobilité sont développés et entretenus en ayant en tête les vulnérabilités aux aléas climatiques.

Niveau d'avancement



Qui doit être mobilisé?



**Gouvernements provincial
et fédéral**



**Secteur
financier**



**Gouvernements locaux
et supralocaux**

Comment pourrait-on s'y rendre?

- Agir sur les outils déjà existants tels que le marché du carbone, dont on pourrait augmenter les rendements ou bien le remplacer par une taxe fédérale sur le carbone.
- Réorienter le financement du Fonds d'électrification et des changements climatiques.
- Réorienter les fonds destinés aux infrastructures autoroutières et aéroportuaires vers les infrastructures de mobilité durable.
- Obtenir plus de moyens financiers inédits à l'image des plans d'économie d'urgence développés en temps de guerre (Victory Program de Roosevelt lors de la Seconde Guerre mondiale) ou plus récemment avec la COVID-19. De fait, les temps de crise ont démontré que des fonds exceptionnels pouvaient être déployés rapidement, bien qu'une réflexion reste à mener pour éviter de reporter le poids financier de ces mesures aux générations futures.
- Réorienter massivement les flux d'investissements vers la transition en intégrant les facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) pour identifier les placements à forts impacts.

Plusieurs propositions de **création d'un nouveau « fonds vert »** ont émergé, parmi celles-ci :

- Au sein du Pacte des 101 idées pour la relance, il est proposé de développer une stratégie financière nationale et de créer un Fonds pour la transition : « La création d'un Fonds pour la transition permettra de canaliser des investissements structurants privés et publics dont les effets et les retombées se feront sentir sur une longue échéance et sur tout le territoire. ». Le gouvernement pourrait également avoir recours au programme d'obligations vertes, voire de lancer des « obligations pour la transition ».
- Le Front commun pour la transition énergétique propose lui aussi la création d'un « [Fonds de la transition](#) » mobilisant des leviers d'investissements collectifs existants ainsi que les ressources des ministères et organismes à vocation économique de l'État pour financer leurs « chantiers régionaux de la transition ».
- Vivre en Ville propose à l'État de mettre en place un [Fonds pour l'aménagement et urbanisme durables](#) (FAUD), d'une enveloppe annuelle de 100 millions de dollars, approvisionné par le Fonds vert ainsi que par la réorientation de certains programmes existants de soutien aux infrastructures. Le FAUD « serait dédié à la consolidation des noyaux villageois, à la création d'écoquartiers sur les friches urbaines, à la densification et à la requalification des anciennes *strips* commerciales, et soutiendrait, par exemple, les infrastructures nécessaires aux projets exemplaires. » Une enveloppe qui reste toutefois en deçà des montants estimés pour la transition et qui cible plutôt la création d'écoquartiers et la réhabilitation de certaines infrastructures.
- **Alimenter un fonds destiné à la transition socio-écologique grâce à l'introduction de nouvelles taxes :**
 - Multiplier les mesures d'écofiscalité municipale, par exemple basées sur le principe pollueur-payeur ou utilisateur-payeur (jalon 24) et intégrer les bénéficiaires indirects des transports en commun (entreprises) comme sources de financements. Les mesures d'écofiscalité mises en œuvre devraient prouver leur efficacité et ne pas causer d'inégalités ou de vulnérabilités.

- Instaurer des contraintes de tarification sur la mobilité, notamment celles visant à inciter à l'usage de modes alternatifs à l'auto solo (jalon 37).
 - Mettre en place de nouvelles taxes de contribution exceptionnelle à la transition socio-écologique pour les grandes corporations et les « ultrariches ».
- S'appuyer sur le rôle de la Banque du Canada et sa politique monétaire pour favoriser les investissements en faveur de la transition écologique.

Qu'est-ce qui peut faciliter ce changement ?

- La création d'un fonds destiné à la transition socio-écologique soulève un enjeu de transparence : sa gouvernance doit être claire et un processus de reddition de compte doit être mis en place pour informer les parties prenantes et les citoyens de ses actions. La gestion du fonds doit également être protégée des aléas électoraux. La trajectoire propose en ce sens la mise en place préalable d'une instance québécoise autonome et non partisane pour évaluer la conduite des grands travaux de la transition pour éclairer des choix de société (jalon 3).
- De nombreuses organisations avec des préoccupations sociétales sont nées ici au Québec : la Caisse Desjardins, Fondation, la Caisse de dépôt et placement du Québec, le Fonds de solidarité FTQ, etc. En comparaison avec les États-Unis, le Québec est en avance sur le rôle bénéfique que peut prendre la finance pour la société.

Qu'est-ce qui peut freiner sa mise en œuvre ?

- Le Fonds d'électrification et des changements climatiques (FECC), anciennement appelé Fonds Vert, ne peut aujourd'hui être considéré comme un succès : en juin 2022, dans le rapport de la commissaire au développement durable, on peut lire que « le MELCC a mis en place un encadrement qui, à ce jour, n'assure pas une gestion efficace et transparente du FECC. Ainsi, il n'est pas en mesure de suivre la performance des actions financées par le FECC et l'atteinte des objectifs du Plan pour une économie verte 2030 ».

Sources et références

1. [Institut Climatique du Canada \(2022\) - Réduire les coûts des impacts climatiques pour le Canada](#)

Autres ressources

[Submergés - Les coûts des changements climatiques pour l'infrastructure au Canada, Institut Climatique du Canada \(2021\)](#)

[Le Pacte – 101 idées pour la relance \(2020\)](#)

[Feuille de route pour la transition du Québec vers la carboneutralité – Projet Québec ZéN](#)

[UMQ \(2022\), Étude sur l'impact des changements climatiques sur les finances publiques des municipalités du Québec, WSP](#)