

Des avancées et des déroutes

Commentaires d'Équiterre sur le Projet de loi n° 81, Loi
modifiant diverses dispositions en matière d'environnement
(omnibus 2024)

Équiterre^o



Contributions

RECHERCHE, ANALYSE, RÉDACTION ET RÉVISION

Alizée Cauchon

Directrice adjointe des relations gouvernementales | Équiterre

Henri Chevalier

Conseiller en mobilité durable | Équiterre

Julie-Christine Denoncourt

Analyste en réduction à la source | Équiterre

Daniel Rochefort

Conseiller en mobilité durable | Équiterre

Blandine Sebileau

Analyste en mobilité durable | Équiterre

Charles-Édouard Têtu

Analyste des politiques climatiques et énergétiques | Équiterre

Marc-André Viau

Directeur des relations gouvernementales | Équiterre

À propos d'Équiterre.

Équiterre travaille à rendre tangibles, accessibles et inspirantes les transitions vers une société écologique et juste.

Depuis plus de 30 ans, Équiterre travaille à rendre tangibles, accessibles et inspirantes les transitions vers une société écologique et juste.

À travers des projets de démonstration, d'éducation, de sensibilisation, de recherche, d'accompagnement et de mobilisation, Équiterre rassemble des citoyennes et citoyens, des groupes sociaux, des entreprises, des organisations publiques, des municipalités, des chercheurs et chercheuses ainsi que des élues et élus dans les domaines de l'alimentation, du transport, du commerce équitable, de l'énergie, de la consommation et de la lutte aux changements climatiques.

Équiterre compte près de 22 000 membres et 165 000 sympathisantes et sympathisants qui participent à ses actions. L'organisme est l'un des principaux organismes environnementaux de la province de Québec.

Avant-propos

Équiterre réserve un accueil mitigé au projet de loi n°81. Alors que cet omnibus propose l'arrivée de mesures attendues en électrification des véhicules lourds, ou encore la mise à disposition de certains produits, il affaiblit le cadre juridique actuel en matière d'évaluation et de compensations environnementales.

Le présent document apporte des recommandations au législateur sur certaines thématiques du projet de loi, découpant ainsi la structure du mémoire.

Table des matières

Contributions	2
À propos d'Équiterre.	3
Avant-propos	3
Table des matières	4
Thème 1 : Véhicules lourds zéro émission	5
1.1 Une norme VZE sur les véhicules lourds	5
1.1.1 ASSUJETTIR LES AUTOBUS ET LES MINIBUS	5
1.1.2 CRÉER UNE CATÉGORIE DE MOYENS CONSTRUCTEURS ASSUJETTIS ULTÉRIEUREMENT À LA NORME VZE	7
1.1.3 CALCUL DES CRÉDITS, PÉRIODES DE CONFORMITÉ ET REDEVANCES	8
1.1.4 MISE EN APPLICATION ET NIVEAU D'AMBITION DU RÈGLEMENT	9
1.3 Décarboner le transport routier lourd au-delà de l'électrification	12
Thème 2 : Évaluations environnementales	15
2.1 Justifier les décisions et éviter les déroutes	15
2.2 Compenser pleinement la destruction du vivant	18
Thème 4 : Matières résiduelles	21
4.1 Interdire la mise à disposition de certains produits	21
4.1.1 MAXIMISER LA PORTÉE DE LA RÉGLEMENTATION	21
4.1.2 SOUTENIR LE RÉEMPLOI	22
4.2 Limiter la génération de matières résiduelles et assurer leurs éventuelles récupération et valorisation	23
4.3 Systèmes de responsabilité élargie des producteurs (REP)	25
Thème 6 : Mesures de contrôle environnemental et encadrement des activités	28
6.1 Préserver les services écosystémiques rendus par les milieux naturels	28

Thème 1 : Véhicules lourds zéro émission

1.1 Une norme VZE sur les véhicules lourds

Pour contribuer à l'atteinte des cibles et des objectifs, le gouvernement du Québec s'est engagé en 2020 dans le Plan pour une économie verte 2030 (PEV 2030) à renforcer la norme véhicule zéro émission (VZE) pour les véhicules automobiles légers et à définir une norme VZE pour les véhicules automobiles lourds.

Équiterre salue vivement la démarche du gouvernement du Québec d'aller de l'avant avec la mise en œuvre d'une norme VZE pour les véhicules lourds, et accueille avec enthousiasme les articles 1 à 24 et 178 du PL 81. La nouvelle norme représente une occasion unique de maintenir le leadership de la province en matière d'électrification des transports et de réduction des gaz à effet de serre (GES).

1.1.1 ASSUJETTIR LES AUTOBUS ET LES MINIBUS

Nous recommandons d'inclure les autobus et les minibus dans les types de véhicules automobiles lourds assujettis à la future norme VZE sur les véhicules lourds, même si dans les faits le *Plan pour une économie verte 2030* (PEV) et le *Règlement sur le transport des élèves* fixent déjà des cibles d'électrification pour les transporteurs publics et scolaires.

En effet, les deux législations sont complémentaires et n'entrent pas en contradiction l'une avec l'autre. La norme VZE assujettit les constructeurs en fonction des types de véhicules, tandis que le *Règlement sur le transport des élèves* et le *Plan pour une économie verte 2030* assujettissent les transporteurs en fonction de l'usage.

Inclure les autobus et minibus dans la norme VZE pourrait générer les avantages suivants :

- Donner de la flexibilité au législateur de moduler ses cibles d'électrification du transport scolaire et du transport collectif en fonction de l'évolution du

marché et des contraintes de l'électrification, tout en respectant la trajectoire minimale imposée par la norme VZE ;

- Permettre aux constructeurs d'autobus électriques d'engranger des crédits VZE. Les crédits en surplus (l'écart entre les exigences de la norme VZE et le 100% du *Règlement sur le transport des élèves*) pourraient être vendus à d'autres constructeurs de véhicules assujettis, ce qui donnerait de la marge de manœuvre pour diminuer le prix de vente et améliorer la compétitivité des autobus et des minibus électriques ;
- Permettre aux éventuels constructeurs qui offrent à la fois des autobus électriques et d'autres véhicules routiers assujettis d'avoir une certaine flexibilité sur leur déploiement de l'électrification, voire de transférer les bénéfices des crédits VZE à d'autres types de véhicules ;
- Permettre d'assujettir les autobus et minibus destinés à d'autres clientèles que les transporteurs scolaires et les transports publics, par exemple les transporteurs privés et les entreprises de transport interurbain. Le marché serait ainsi plus équilibré.

Nous recommandons donc que les autobus et les minibus soient assujettis à la future norme VZE sur les véhicules lourds.

Recommandation 1 : Retirer l'ajout proposé à l'article 2, alinéa 3 de la *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*.

Article 2

L'article 2 de cette loi est modifié :

[...]

~~3° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant : « Les autobus et les minibus ne sont pas visés par la présente loi. ».~~

1.1.2 CRÉER UNE CATÉGORIE DE MOYENS CONSTRUCTEURS ASSUJETTIS ULTÉRIEUREMENT À LA NORME VZE

Nous recommandons, dans l'article 4, de scinder en deux la catégorie des constructeurs ayant vendu ou loué au Québec une moyenne inférieure à 50 véhicules automobiles lourds sur trois années modèles consécutives. Nous recommandons de créer une catégorie intermédiaire de moyens constructeurs assujettis à la norme, conduisant à la classification suivante :

- petits constructeurs (moins d'une trentaine de véhicules lourds en moyenne par année, par exemple) non assujettis à la norme ;
- moyens constructeurs (entre une trentaine et 50) assujettis à la norme VZE ;
- gros constructeurs (plus de 50) assujettis à la norme VZE.

La norme VZE sur les véhicules lourds pourrait s'appliquer en premier lieu aux gros constructeurs, puis aux moyens constructeurs à partir d'une année modèle déterminée (3 ans après les gros constructeurs, par exemple). À compter de cette année modèle, les moyens constructeurs seraient assimilés à de grands constructeurs et aucun reclassement entre ces 2 catégories ne serait possible.

L'ensemble des constructeurs des 3 catégories seraient admissibles à l'obtention des crédits de la norme VZE. Nous voyons les avantages suivants à un tel système :

- Donner de l'agilité au législateur pour suivre les tendances du marché, et éventuellement décider du moment d'application à toutes les classes de constructeurs ;
- Relever le niveau d'ambition de la norme VZE en assujettissant une partie des constructeurs qui vendent moins de 50 véhicules lourds au Québec (les moyens constructeurs), tout en leur offrant un répit et de la prévisibilité, considérant que certains se spécialisent dans des classes de véhicules plus difficilement électrifiables ;
- Les constructeurs non assujettis qui décideraient malgré tout de mettre en marché des véhicules électriques pourraient engranger des crédits pouvant être vendus à d'autres constructeurs de véhicules assujettis, ce qui leur donnerait de la marge de manœuvre pour réduire leurs prix de vente et améliorer leur compétitivité.

Recommandation 2 : Modifier l'article 4 du PL-81 pour créer une catégorie intermédiaire de moyens constructeurs assujettis à la norme VZE pour véhicules lourds selon les modalités mentionnées ci-haut.

1.1.3 CALCUL DES CRÉDITS, PÉRIODES DE CONFORMITÉ ET REDEVANCES

Bien que les formalités liées au calcul des crédits ne soient pas déterminées dans le PL 81, nous aimerions suggérer, pour inspirer le(s) futur(s) règlements (s), que les crédits obtenus pour les véhicules légers et les crédits obtenus pour les véhicules lourds soient compatibles entre eux et transférables afin de donner une flexibilité aux constructeurs qui fabriquent à la fois des véhicules légers et des véhicules lourds.

Un tel système de vases communicants permettrait de multiplier les options offertes aux constructeurs pour atteindre les cibles d'électrification du transport, offrant donc une latitude qui faciliterait l'adhésion des constructeurs à la nouvelle norme.

Recommandation 3 : Rendre compatibles et transférables les crédits obtenus pour les véhicules légers et les crédits obtenus pour les véhicules lourds.

Il faudrait cependant qu'un tel système s'accompagne d'exigences de crédits qui soient modulées en fonction de la classe de véhicule lourd, de même que la valeur des redevances associées.

Recommandation 4 : Moduler les exigences de crédits et la valeur des redevances associées en fonction de la classe de véhicule lourd dans le règlement associé aux articles 13 et 31 du *Règlement d'application de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*.

Pour simplifier l'application du programme et harmoniser la planification des constructeurs qui produisent aussi bien des véhicules légers que des véhicules lourds, il serait important que les périodes de conformité (groupes de 3 années modèles consécutives) soient les mêmes pour les véhicules légers et lourds.

Recommandation 5 : Fixer les mêmes périodes de conformité (groupes de 3 années modèles consécutives) pour les véhicules légers et pour les véhicules lourds dans le règlement associé à l'article 15 du *Règlement d'application de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*.

1.1.4 MISE EN APPLICATION ET NIVEAU D'AMBITION DU RÈGLEMENT

Le gouvernement du Québec doit envoyer un signal décisif le plus tôt possible quant à l'avenir de l'industrie et lui donner une ligne directrice afin de favoriser l'innovation. D'ailleurs, la fabrication des véhicules lourds, contrairement à celle des véhicules légers, se fait au Québec, et certaines entreprises telles que Girardin, Thomas Built et Letenda (sans parler de Lion Électrique) commercialisent des modèles zéro émission, ce qui procure un double avantage pour l'économie de la province. Elle permet de:

- Réduire la consommation de produits pétroliers du transport lourd qui est en constante augmentation ; et
- Favoriser la production de VZE au Québec, ce qui contribue à maintenir le leadership de la province en électrification des transports. La province serait bien avisée de multiplier les mesures moussant l'offre (ex. adoption d'une cible, norme VZE) et moussant la demande (ex. des incitatifs à l'achat) ainsi que des infrastructures soutenant la vente et la fabrication de camions et d'autobus zéro émission.

Il serait souhaitable d'adopter le plus tôt possible le(s) règlement(s) permettant d'annoncer l'entrée en vigueur de la norme VZE pour les véhicules lourds, afin d'infléchir le plus tôt possible la courbe de croissance des émissions liées aux véhicules routiers lourds. En adoptant des cibles ambitieuses et en fixant des échéances plutôt tôt que tard pour la part de nouvelles ventes de véhicules lourds, le Québec pourrait gagner un temps précieux dans la lutte contre les changements climatiques. Une étude réalisée à l'échelle du Canada montre ainsi qu'en adoptant des cibles intermédiaires plus ambitieuses de 4 ans, il est possible d'obtenir des **gains supplémentaires** de près de 10 % en réductions d'émissions de GES¹, et de réaliser des économies (\$/tCO₂éq) en proportion.

Nous suggérons donc que la première année de conformité pour les véhicules lourds soit annoncée le plus tôt possible pour l'année-modèle 2028, ce qui donnera à l'industrie et aux acteurs du transport routier électrique le temps de se préparer.

Recommandation 6 : Adopter rapidement le(s) règlement(s) permettant d'annoncer l'entrée en vigueur de la norme VZE pour véhicules lourds et fixer la première période de 3 années civiles consécutives aux années modèles 2028 à 2030 dans le règlement associé à l'article 15 du *Règlement d'application de la Loi visant*

¹ ICCT. (2024). « [Ambitious HDV regulations are key to unlocking Canada's full decarbonization potential](#) ».

l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants.

Le Québec devrait aussi s'inspirer du modèle californien *Advanced Clean Trucks*² pour fixer les cibles de la future norme VZE pour les véhicules lourds. Cela permettrait de maintenir sa position de leader en électrification en Amérique du Nord et au Canada.

Recommandation 7 : S'inspirer du modèle californien pour fixer les cibles d'électrification des véhicules lourds.

1.2 Leçons issues de l'électrification des autobus scolaires

Dans le cadre de son rôle de coordonnateur de l'Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires (ACEAS)³, Équiterre est également en mesure de formuler des recommandations issues du travail réalisé avec les transporteurs scolaires. Ces recommandations pourraient inspirer les réflexions liées à la norme VZE pour les véhicules lourds et favoriser le succès de cette réglementation. En effet, même si les autobus scolaires sont soumis à leur propre réglementation, l'expérience de l'électrification des autobus est transposable à l'électrification des camions lourds sous plusieurs aspects.

Premièrement, il serait primordial de renouveler le Programme d'électrification du transport scolaire (PETS) et le programme Écocamionnage au-delà du 31 mars 2025, et d'en relever les niveaux de financement afin de fournir une **assistance continue aux transporteurs** dans un contexte de perturbations de la chaîne d'approvisionnement et d'inflation des prix des matières premières.

De plus, dans les programmes d'aide à l'achat de véhicules lourds, il pourrait être particulièrement bénéfique d'ajuster les calculs de l'aide financière à l'achat d'autobus scolaires électriques (ASE), de même que celui de l'aide à l'achat du programme Écocamionnage pour les camions lourds, afin de **couvrir au moins 80 % de l'écart de coût** entre les véhicules lourds à moteur à combustion et les véhicules lourds électriques. Un tel ajustement ferait en sorte que les subventions puissent fluctuer selon le différentiel entre le prix d'un véhicule à moteur à combustion et le

² California Air Resources Board. (2021). « [Advanced Clean Trucks fact sheet](#) ».

³ Équiterre. (2023). « [Accélérer l'adoption des autobus scolaires électriques au Canada : quelles prochaines étapes?](#) ».

prix d'un véhicule électrique, et serait mieux adapté à la réalité des transporteurs qui sont actuellement contraints d'utiliser leurs liquidités pour couvrir le différentiel de prix. L'aide financière pourrait également proposer la possibilité de financer les véhicules lourds par le biais de **contrats de crédit-bail** d'une durée minimale de 8 ans, incluant une option d'achat à terme, afin de simplifier l'adoption de ces véhicules pour les transporteurs. Le manque de financement adéquat prive aujourd'hui de nombreux transporteurs de la possibilité de renouveler leurs autobus scolaires, les contraignant parfois à conserver des autobus en fin de vie ou à acheter des autobus au diesel alors qu'ils sont prêts à passer à des autobus électriques. Ces recommandations permettraient donc d'alléger les obstacles financiers auxquels les transporteurs font face aujourd'hui pour faire l'acquisition d'un nouvel autobus ou camion lourd électrique.

Recommandation 8 : Renouveler le Programme d'électrification du transport scolaire (PETS) et le programme Écocamionnage au-delà du 31 mars 2025.

Recommandation 9 : Ajuster le calcul des différentes aides financières à l'achat d'autobus scolaires électriques (ASE) et de camions lourds électriques afin de couvrir au moins 80 % de l'écart de coût entre les véhicules lourds à moteur à combustion et les véhicules lourds électriques.

Recommandation 10 : Offrir la possibilité de financer l'achat de véhicules lourds électriques par le biais de contrats de crédit-bail d'une durée minimale de 8 ans, incluant une option d'achat à terme.

D'autre part, le PETS requiert actuellement que les autobus scolaires électriques (ASE) soient entièrement assemblés au Canada. Le programme Écocamionnage, quant à lui, offre une bonification de 5 à 15 % de l'aide financière si le véhicule est assemblé et/ou fabriqué au Québec. Nous recommandons donc de lever la contrainte du PETS pour les autobus scolaires électriques afin d'élargir la gamme de modèles et de constructeurs admissibles et de réduire les retards de livraison, qui sont souvent liés⁴.

Recommandation 11 : Rendre les véhicules lourds électriques éligibles au PETS (et à tout autre programme équivalent) même s'ils ne sont pas entièrement assemblés au Canada. Remplacer la contrainte d'assemblage par une bonification de l'ordre de 5 à 15 % si le véhicule est assemblé et/ou fabriqué au Canada.

Finalement, nous recommandons les mesures suivantes pour réunir les meilleures conditions de succès pour la future norme VZE pour véhicules lourds :

⁴ Équiterre. Op cit.

Recommandation 12 : Rendre les conditions d'admissibilité à l'aide financière pour les infrastructures de recharge plus flexibles, notamment en permettant le dépôt de demandes avant la commande d'un véhicule lourd électrique ;

Recommandation 13 : Collaborer avec les services publics d'électricité et les fournisseurs privés pour simplifier et accélérer la connexion des stations de recharge au réseau électrique et garantir que ce dernier soit adéquatement préparé pour répondre à l'augmentation de la demande provenant des transporteurs.

1.3 Décarboner le transport routier lourd au-delà de l'électrification

Selon le Comité consultatif sur les changements climatiques (CCCC), les mesures mises en œuvre jusqu'à présent pour décarboner le secteur du transport routier lourd sont très **insuffisantes** pour permettre au Québec d'atteindre la carboneutralité en 2050, témoignant d'un véritable «laisser-aller» de la part de tous les ordres de gouvernement en matière de politique de transport de marchandises⁵. Des changements structurels sont requis de toute urgence dans le système de transport de marchandises pour **renverser la tendance**.

Les **investissements disproportionnés** dans les infrastructures routières sont en partie responsables de cet état de fait, rendant le camionnage plus attractif que le transport en train ou en bateau, alors même que le transport par camion constitue le mode de transport le moins performant en termes d'efficacité énergétique, d'émissions de GES et de rentabilité pour le transport de marchandises. Sur une même distance, le transport maritime et le transport ferroviaire émettent respectivement 86 % et 92 % de moins de GES que le transport routier avec les moteurs diesels d'aujourd'hui.

Outre les investissements dans les infrastructures routières, la croissance des émissions de GES du transport routier lourd reflète avant tout la **forte augmentation de la demande pour le transport de marchandises** (tous modes confondus), aussi bien en termes de volume des marchandises déplacées qu'en termes de distances parcourues. Cette augmentation concerne particulièrement le transport routier de marchandises, qui demeure le mode de transport le plus prisé malgré sa piètre

⁵ Comité consultatif sur les changements climatiques. (2023). « [Décarbonation du transport lourd de marchandises : Construire une voie durable](#) ».

compétitivité économique, énergétique et environnementale. Entre 1990 et 2021, la distance moyenne parcourue par les véhicules de marchandises au Québec a diminué de -34 %, mais elle a considérablement augmenté pour les camions lourds de marchandises (+60 %), notamment en raison de l'essor du commerce électronique globalisé, mais aussi des attentes des consommateurs pour une livraison ultra-rapide. Le nombre de camions moyens et lourds par millier d'habitant a ainsi augmenté respectivement de 89 % et de 11 % sur la même période.⁶

Recommandation 14 : Concevoir des pôles de déplacements du transport des marchandises qui permettent d'optimiser les déplacements et contribuent à la décarbonation⁷.

Parmi les autres facteurs responsables de la croissance des émissions de GES du camionnage, il est intéressant de noter que le facteur de charge (la masse transportée par véhicule) des camions de transport de marchandises du Canada s'est **détérioré de 20 %** entre 2000 et 2019⁸. Dans les faits, cela signifie que les camions de marchandises circulent parfois sans cargaison ou avec un chargement sous-optimal.

Recommandation 15 : Étudier la possibilité de réviser le *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers* afin d'ajuster à la hausse les charges maximales autorisées pour les véhicules lourds électriques afin de tenir compte du poids de la batterie et de permettre ainsi aux transporteurs de demeurer compétitifs tout en réduisant leurs déplacements.

Des **mesures d'écofiscalité** pourraient être mises en place pour inciter les transporteurs à réduire l'intensité des émissions des GES de leurs activités en réduisant les émissions de leurs camions, en privilégiant les modes de transport maritime et ferroviaire ou en augmentant le facteur de charge de leur parc de camions.

Par exemple, une contribution kilométrique des véhicules lourds routiers basée sur la distance pourrait être mise en place, sur l'exemple de l'Allemagne, qui a opté pour

⁶ HEC Montréal. (2024). « [État de l'énergie au Québec](#) ».

⁷ Comité consultatif sur les changements climatiques. (2023). « [Décarbonation du transport lourd de marchandises : Construire une voie durable](#) »

⁸ Comité consultatif sur les changements climatiques. Op cit.

un système de tarification variant selon le poids du véhicule, son nombre d'essieux et la classe d'émission de pollution afin de refléter les coûts externes de leur usage⁹.

Recommandation 16 : Instaurer une contribution kilométrique pour le transport routier de marchandises, avec une exemption pour les véhicules électriques.

⁹ Comité consultatif sur les changements climatiques. (2023). « [Décarbonation du transport lourd de marchandises : Construire une voie durable](#) »

Thème 2 : Évaluations environnementales

2.1 Justifier les décisions et éviter les déroutes

Dans l'esprit du dialogue social et souhaitant définir démocratiquement les besoins, à la fois énergétiques, mais aussi sociaux et environnementaux, nous souhaitons rappeler au gouvernement les dangers que peut représenter la définition unilatérale et idéologique de ce qu'est une transition énergétique ou de cibles climatiques. Il est imprudent pour un gouvernement, qui s'il le souhaite, peut définir la transition énergétique comme une opportunité de développement économique, et ainsi élaborer son action environnementale allant à l'encontre des recommandations scientifiques stipulant un nécessaire changement des habitudes de gouvernance vers la participation citoyenne et la sobriété.

Le gouvernement, par l'ajout de l'article 31.4.3 à la *Loi sur la qualité de l'environnement*, souhaite s'accorder le droit de contourner lui-même sa propre loi. Le tout rendu possible dans la mesure où un projet présenté par un initiateur permet de répondre à la définition qu'en aura fait le gouvernement, à la transition énergétique ou à ses cibles en matière de lutte aux changements climatiques. Un problème survient ici puisqu'il relève du gouvernement, de façon unilatérale, de définir ce qui répond ou non à la transition énergétique, délaissant un grand pan de l'action ministérielle dans une mesure idéologique.

La loi permettrait ainsi désormais de soustraire la lutte aux changements climatiques et la connaissance scientifique à des intérêts idéologiques passagers issus des partis élus au pouvoir. On politise ainsi le rôle d'évaluation ainsi que la possibilité de contourner la loi en fonction des besoins temporaires ou jugés urgents dans le contexte socioéconomique du présent. Il n'est pas impossible de penser que le gouvernement pourrait soustraire un projet d'élargissement ou de construction de route si des véhicules électriques y roulent ou si le projet mène à une usine de batterie énergivore qui représente des risques de contamination pour les ressources hydriques. Plus de sérieux est exigé et le gouvernement devrait montrer l'exemple, non se substituer à ses lois.

De plus, les critères avec lesquels le gouvernement détermine que des travaux ne compromettent pas l'environnement ne sont pas précisés. La volonté de se soustraire à la procédure pour économiser du temps est aussi une excuse trop facile, menant ainsi l'action climatique à répondre à la finalité du développement économique aux dépens de la protection de nos écosystèmes. .

Le gouvernement a toujours la prérogative de se soustraire à la pièce de ses obligations législatives. Qu'il le formalise dans une loi n'est pas sans rappeler le contournement de la réglementation environnementale sous le prétexte de la relance économique post-COVID, encore en vigueur aujourd'hui. Équiterre dénonce depuis plusieurs années déjà cette approche et y voit une tendance très inquiétante.

Recommandation 17 : Préciser sur la base de quels critères le ministre juge que l'étude d'impact n'est pas admissible.

Recommandation 18 : Procéder à une justification détaillée de l'exemption que le gouvernement s'accorde ou qu'il accorde à la société d'État Hydro-Québec et que cette exemption soit débattue et votée par l'Assemblée nationale.

Article 88

31.4.3. Dans le cas où un projet d'un ministère participe à l'atteinte des cibles gouvernementales en matière de lutte contre les changements climatiques ou relatives aux objectifs de la transition énergétique, le gouvernement peut, de manière exceptionnelle et si le ministre lui en fait la recommandation dans les 90 jours de la réception du compte rendu de la période d'information transmis par le Bureau en application de l'article 31.3.1, permettre que certains travaux préalables requis dans le cadre du projet soient entrepris, malgré les articles 31.1 ou 31.1.1, selon le cas, sans suivre la procédure prévue à la présente sous section et obtenir une autorisation du gouvernement, pourvu que ces travaux ne soient pas à eux seuls assujettis à cette procédure en vertu de l'article 31.1.

Le gouvernement peut en décider ainsi uniquement s'il est d'avis que l'intérêt public le justifie et qu'il est démontré dans l'avis d'intention :

1° que l'encadrement indépendant des travaux ne compromet pas une protection adéquate de l'environnement, de la santé, de la sécurité, du bien-être ou du confort de l'être humain;

2° que les travaux doivent être réalisés dans des délais plus courts que ceux requis pour l'application de la procédure prévue à la présente sous section afin de ne pas

compromettre l'atteinte des cibles gouvernementales en matière de lutte contre les changements climatiques ou relatives aux objectifs de la transition énergétique.

Le gouvernement peut assortir la réalisation de ces travaux des conditions, des restrictions ou des interdictions qu'il détermine, notamment exiger une garantie assurant la remise en état des lieux, le cas échéant.

Le gouvernement, lorsqu'il est d'avis que l'intérêt public ainsi que la nature des travaux le justifie, doit produire une justification détaillée de l'exemption qu'il accorde en fonction du premier alinéa de cet article et la présenter à l'ordre du jour des débats à l'Assemblée nationale.

[...]

Cette ouverture, que le gouvernement souhaite s'accorder nous amène à nous questionner sur la nature de certaines modifications proposées à même ce présent projet de loi. Nous nous questionnons ainsi sur les motivations derrière l'article 87 - qui sous sa nouvelle forme - permettrait à des initiateurs de projet d'**ignorer les demandes du ministre de l'Environnement** et ainsi entreprendre ou poursuivre des travaux sans fournir de pièces justificatives ou de compléments d'information relatives à l'évaluation d'impact environnemental de leurs projets.

Nous nous retrouvons une fois de plus devant un gouvernement qui souhaite privilégier la célérité aux dépens de la protection de la biodiversité, nos ressources hydriques et la qualité de l'air. Le retrait, par l'article 87, du droit que détient actuellement le ministre de l'Environnement d'émettre un avis défavorable au gouvernement par rapport à un projet proposé par un promoteur qui ignore les demandes de précision de la part du ministre, laisse présager qu'un initiateur de projet fautif n'a simplement qu'à **ignorer les appels à se conformer pour ainsi implanter son projet dans la province.**

Équiterre se montre critique envers une telle modification législative. D'une part, elle laisse présager un **effacement du rôle du ministre de l'Environnement au sein du cabinet des ministres**, qui désormais peut simplement obliger le ministre responsable de la protection de l'environnement et la préservation de nos écosystèmes naturels, d'ignorer les effets néfastes et irréversibles de certaines activités dans la province. D'autre part, cette perte d'influence ne peut se faire au profit de l'influence acquise par d'autres ministères, par exemple le MEIE, qui pourrait juger la qualité des répercussions économiques d'un projet porté par son ministère aux dépens des évaluations environnementales de celui-ci.

Recommandation 19 : Conserver le deuxième alinéa de l'article 31.4 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

Article 87

Le ministre peut, à tout moment, dans le délai et selon les conditions qu'il fixe, demander à l'initiateur du projet de fournir tout renseignement supplémentaire, d'approfondir certaines questions ou d'entreprendre certaines recherches qu'il estime nécessaires afin d'évaluer les impacts possibles du projet proposé sur l'environnement, d'analyser les enjeux relatifs à celui-ci et de compléter son analyse en vue de formuler sa recommandation au gouvernement à l'égard de l'autorisation ou non du projet ainsi que des conditions, des restrictions et des interdictions qu'il faut y assortir, le cas échéant.

À défaut par l'initiateur du projet de répondre aux demandes du ministre dans le délai et selon les conditions qu'il fixe, ce dernier peut transmettre une recommandation défavorable au gouvernement.

2.2 Compenser pleinement la destruction du vivant

La philosophie d'Équiterre ainsi que les positions qu'elle défend du développement économique et énergétique du Québec se fondent sur le concept de la sobriété. Nous considérons que la transition socioécologique en cours représente une opportunité pour la province et sa population de remettre en question le modèle de développement économique fondé sur une croissance perpétuelle nous ayant mené aux dérèglements climatiques actuels. Plus que jamais, les changements climatiques représentent un danger quant à la capacité de l'humanité de vivre dans un environnement sain et sécuritaire, propice à son développement.

Toutefois, nous devons nous accorder pour reconnaître qu'il est impossible de s'opposer à toute forme de nouveaux travaux ou infrastructures et donc que des mécanismes d'évaluation d'impacts environnementaux élaborés et des principes de compensation et réparabilité adéquats et sévères sont impératifs.

Équiterre se questionne ainsi sur la nature des ajustements législatifs proposés à l'article 90 du PL 81 modifiant l'article 31.5.1 de la LQE. Il est, pour nous, étonnant de constater qu'on remplace un article concernant les étapes à suivre pour transmettre une recommandation défavorable à un promoteur par un article sur le détail des compensations en cas de destruction des milieux humides et hydriques.

Plus particulièrement, nous souhaitons faire entendre nos inquiétudes quant à l'**effet dissuasif** de certaines modifications réglementaires proposées. Nous estimons qu'elles ne sauront permettre une compensation adéquate face à la perturbation de milieux naturels tout en permettant la tenue d'activités destructrices dans un cadre législatif moins contraignant. En interdisant notamment la compensation multiple, le gouvernement risque de favoriser la destruction des milieux les plus riches et diversifiés. Nous jugeons qu'il est injustifiable de ne pas compenser pour toutes les formes de destruction. La compensation doit non pas considérer la perte d'espace mais bien la perte de vie à l'intérieur d'un espace.

Recommandation 20 : Compenser pleinement la destruction du vivant et que cette compensation soit faite en dernier recours selon un principe éviter-minimiser-compenser.

Article 90

[...]

Lorsque, pour une même superficie, plusieurs mesures de compensation sont exigibles en vertu du premier, du deuxième ou du troisième alinéa, le gouvernement ou le comité de ministres ~~détermine laquelle s'applique afin d'éviter qu'une même atteinte ne soit compensée plus d'une fois~~ **émet un avis de compensation multiple comprenant les recommandations et mesures établies en fonction de chacun des alinéas applicables.**

Finalement, conformément aux positions adoptées par Équiterre dans son mémoire [Maîtriser l'énergie pour atteindre la carboneutralité au Québec : entre sobriété efficace et saine gouvernance](#), nous accueillons avec grande ouverture l'ajout d'une nouvelle section sur les évaluations environnementales sectorielles ou régionales. De telles évaluations mènent, selon nous, à des projets qui respectent davantage les particularités régionales et donc les besoins des communautés touchées par la mise en œuvre de la transition énergétique. Cependant, ces évaluations ne devraient être rendues possibles qu'à la suite de l'adoption d'une réglementation pour la mise en œuvre d'une l'évaluation environnementale stratégique, ce qui n'a toujours pas été fait [malgré les changements apportés à la LQE en 2017](#) (tel qu'indiqué dans le 1er alinéa de l'Art. 95.13 de la LQE).

Ici encore, Équiterre considère que les ajouts proposés par l'article 98 pourraient mener à un **affaiblissement** du régime d'autorisations environnementales du

Québec, notamment en permettant au gouvernement de le contourner lorsqu'il en juge pertinent.

Procéder à des évaluations sectorielles et régionales sans avoir effectué au préalable une évaluation stratégique risque de priver une analyse de l'ensemble des impacts. En l'absence d'une évaluation stratégique pour chapeauter l'évaluation sectorielle ou régionale, nous serons forcés de conclure que le gouvernement souhaite délibérément **limiter la portée de l'évaluation**.

Recommandation 21 : Rendre conditionnel à l'adoption de l'article 98 l'implantation d'un règlement sur les évaluations environnementales stratégiques.

Thème 4 : Matières résiduelles

4.1 Interdire la mise à disposition de certains produits

Équiterre accueille positivement les articles 128 et 129 du projet de loi dans lequel le gouvernement se donne les pouvoirs réglementaires d'interdire la fabrication, l'offre de vente, la vente, la distribution ou toute autre forme de mise à la disposition des contenants, emballages, imprimés ou autres produits qu'il désigne. L'organisme est enthousiaste face à ce premier pas vers un bannissement de certains articles à usage unique. Néanmoins, Équiterre propose plusieurs pistes afin que le(s) règlement(s) adopté(s) permette(nt) réellement une diminution des matières résiduelles.

4.1.1 MAXIMISER LA PORTÉE DE LA RÉGLEMENTATION

D'abord, il serait intéressant que ce(s) règlement(s) s'accompagne(nt) de **cibles précises et d'un échéancier** en matière de réduction des produits à usage unique. Ceci permettra de s'assurer que les actions prises en ce sens ne soient pas limitées et que les commerçants et citoyennes et citoyens emboîtent réellement le pas.

Il serait également souhaitable que **le plus grand nombre possible de produits à usage unique** soit banni. Pour ce faire, le gouvernement du Québec pourrait s'inspirer de certaines réglementations municipales déjà en vigueur. Par exemple, les villes de Prévost, Mascouche et Terrebonne ont des réglementations couvrant un bon nombre d'articles à usage unique.

Il est également important de noter qu'une telle réglementation devrait mettre l'accent sur l'usage unique plutôt que sur un matériau en particulier. L'interdiction de certains produits à usage unique devrait couvrir **plusieurs matériaux** couramment utilisés dans ces produits et non seulement le plastique. En ne bannissant que les produits à usage unique en plastique, ces derniers risquent d'être remplacés par des produits à usage unique faits d'autres matériaux qui ne sont pas nécessairement recyclables ou compostables, limitant ainsi la réduction de produits envoyés à l'élimination. Par exemple, un produit qui doit contenir moins de plastique qu'avant devient souvent « multi-matériaux » ou « multi-couches », complexifiant ou rendant

tout simplement impossible le recyclage de ce produit. Également, le plastique de certains produits est souvent remplacé par des PFAS, qui peuvent avoir des effets sur la santé à long terme.¹⁰

Recommandation 22 : Adopter un ou de(s) règlement(s) découlant des articles 128 et 129 ayant comme objectif principal de limiter l'usage unique, et pas seulement le plastique à usage unique.

4.1.2 SOUTENIR LE RÉEMPLOI

Afin de réellement réduire les matières résiduelles, diverses mesures encourageant le réemploi pourraient aussi être adoptées dans cette nouvelle réglementation.

D'abord, le gouvernement du Québec pourrait obliger les commerçants à **accepter les contenants réutilisables** de la clientèle pour apporter leurs repas et breuvages, comme c'est le cas dans les villes de Mascouche et de Terrebonne¹¹. Depuis la pandémie de COVID-19, certains commerces restent réticents à accepter les contenants de la clientèle.

Pour aller encore plus loin, la réglementation provinciale pourrait **obliger les commerçants à utiliser de la vaisselle réutilisable** pour la nourriture servie sur place, comme c'est le cas en France, à Mascouche et à Terrebonne¹².

De plus, le gouvernement devrait envisager l'application de **mesures d'écofiscalité** en lien avec un bannissement d'articles à usage unique, car la science démontre qu'elles sont utiles pour encourager un changement de comportement au sein de la population et internaliser les coûts de gestion de la pollution. Une redevance à l'achat de certains produits à usage unique pourrait être appliquée, comme c'est le cas depuis le 1er juillet 2022 dans la Ville de Prévost¹³. Les fonds ainsi recueillis pourraient ensuite être investis pour financer des initiatives de réduction à la source et de réemploi. Ces initiatives existantes permettent réellement de limiter l'utilisation de produits à usage unique, mais manquent souvent de ressources financières. Pour compléter ces redevances, une remise pourrait être offerte aux citoyennes et citoyens utilisant des produits réutilisables. Par exemple, la loi française demande

¹⁰ Kjaer Kahlat, Bénédicte. (2024). « [Régulation des plastiques à usage unique : où en est vraiment la France ?](#) ». Zero waste France.

¹¹ Ville de Mascouche. (2022). « [Règlement régissant la distribution d'objets à usage unique](#) » et Ville de Terrebonne. (2022). « [Règlement régissant la distribution d'objets à usage unique](#) ».

¹² République française. (2020). « [Loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire](#) » ; Ville de Mascouche, Op. cit. et Ville de Terrebonne, Op. cit.

¹³ Ville de Prévost. (2020). « [Livre des Règlements de la Ville de Prévost](#) ».

une réduction de tarif pour la clientèle qui apporte son contenant réutilisable personnel lors de l'achat d'une boisson à emporter¹⁴.

Recommandation 23 : Inclure dans le ou les règlement(s) découlant des articles 128 et 129 des exigences visant à soutenir le réemploi.

4.2 Limiter la génération de matières résiduelles et assurer leurs éventuelles récupération et valorisation

Équiterre est enthousiaste face à l'article 130 du projet de loi permettant au gouvernement d'adopter des règlements afin de limiter la génération de matières résiduelles et d'assurer leurs éventuelles récupération et valorisation.

Cela dit, l'organisme est d'avis que **le terme « valorisation » utilisé dans l'article 130 devrait être clarifié ou retiré**, car, à l'heure actuelle, il manque de précision et peut potentiellement mener à un non-respect de la hiérarchie des 3RV-E (réduction à la source, réemploi, recyclage, valorisation et, en dernier recours, élimination). En 2022, dans son rapport sur l'état des lieux et la gestion des résidus ultimes, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement soulignait d'ailleurs que : « [...] le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques utilise le terme « valorisation » à la fois de façon générique pour englober le réemploi et le recyclage, y compris le recyclage de matières organiques, et de façon spécifique pour certaines formes de valorisation des matières et la valorisation énergétique. »¹⁵. Par conséquent, Équiterre recommande que l'article 130 soit ajusté pour préciser que la gestion des invendus devrait suivre la hiérarchie des 3RV-E.

Des mesures de contrôle doivent également être prévues dans la réglementation afin que les obligations soient véritablement suivies. Des sanctions dissuasives doivent également accompagner ce(s) règlement(s).

Recommandation 24 : Retirer ou clarifier le terme « valorisation » utilisé dans l'article 130 afin de s'assurer du respect de la hiérarchie des 3RV-E .

¹⁴ Ministère Aménagement du Territoire et Transition écologique. (2024). « [La loi anti-gaspillage pour une économie circulaire](#) ».

¹⁵ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). (2022). « [L'état des lieux et la gestion des résidus ultimes](#) ».

Article 130

Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 53.29, du suivant :

« 53.29.1. Le gouvernement peut, par règlement, prescrire toute mesure afin de limiter la génération de matières résiduelles et afin d'assurer leurs éventuelles récupération, **et ce, dans le respect de la hiérarchie des 3RV-E et valorisation.** ».

Par ailleurs, Équiterre recommande que cet article mène à l'adoption d'une réglementation **interdisant strictement la destruction des biens invendus et obligeant leur réemploi**. Cette proposition est d'ailleurs cohérente avec les attentes de la population québécoise : un sondage de novembre 2023 mené auprès de 1 032 personnes révélait que 87 % étaient en faveur d'une loi interdisant aux entreprises d'éliminer leurs produits neufs invendus¹⁶.

L'Union européenne et plusieurs États ont d'ailleurs déjà des lois interdisant une telle pratique et favorisant le réemploi des invendus. L'encadré ci-dessous résume quelques-unes de ces réglementations inspirantes à l'international desquelles le gouvernement pourrait s'inspirer.

Pratiques internationales liés à l'interdiction de destruction des invendus

En France, depuis le 1^{er} janvier 2022, les producteurs, importateurs et distributeurs des biens visés par la responsabilité élargie des producteurs (REP) sont assujettis par une obligation de réemploi, de réutilisation ou de recyclage des biens invendus¹⁷. Les entreprises assujettis doivent donc suivre cet ordre de priorité pour gérer leurs invendus. Leur destruction est tout de même permise, mais elle est circonscrite à deux situations bien précises¹⁸. En Allemagne, les obligations touchent notamment les produits retournés, qui ne peuvent être détruits suivant leur retour par la clientèle¹⁹. En effet, la Loi prévoit que les producteurs et distributeurs ne peuvent détruire des biens propres à l'usage²⁰. Dans ces deux

¹⁶ Lamothe Mathieu. (2023). « [Sondage - Appui « sans équivoque » à une loi anti-gaspillage](#) ». Le Soleil.

¹⁷ République française. (2020). « [Décret n° 2020-1724 du 28 décembre 2020 relatif à l'interdiction d'élimination des invendus non alimentaires et à diverses dispositions de lutte contre le gaspillage](#) ».

¹⁸ Lepia, Clémence. (2022). « [Le réemploi, solution à privilégier pour écouler les invendus non alimentaires](#) ». The Conversation.

¹⁹ Baker McKenzie. (2020). « [Germany intends to introduce a duty of care for products](#) ».

²⁰ Bundestag. (2012). « [Kreislaufwirtschaftsgesetz \[Loi sur l'économie circulaire\]](#) », section 23.

pays, les entités qui ne respectent pas la loi peuvent se voir imposer des sanctions administratives.

De son côté, l'Union européenne a adopté une directive selon laquelle, à partir du 19 juillet 2026, les biens visés ne pourront plus être détruits. La seule solution légale sera le réemploi ou la préparation du produit au réemploi (qui comprend les opérations de reconditionnement ou de refabrication)²¹. Les biens visés pour le moment sont les vêtements, les accessoires et les chaussures, mais la Commission européenne est habilitée à ajouter de nouveaux produits en tenant compte des incidences environnementales de leur destruction. Pour ces premiers produits, la définition de « destruction » comprend également le recyclage, car il s'agit d'une opération polluante et complexe pour ces biens, en raison de leur faible taux de recyclabilité.²²

Recommandation 25 : Adopter une réglementation interdisant la destruction des invendus et priorisant leur réemploi plutôt que leur recyclage ou leur valorisation.

4.3 Systèmes de responsabilité élargie des producteurs (REP)

Concernant les articles 131 à 135, Équiterre est, à priori, enthousiaste à l'idée que le réemploi soit mentionné, mais se questionne sur l'impact concret de ces ajouts. La formulation actuelle de ces articles laisse un doute sur la place qu'aura le réemploi. Sera-t-il véritablement privilégié dans le cadre des systèmes de responsabilité élargie des producteurs (REP) en place et à venir? Équiterre est d'avis que le réemploi devrait être inclus de manière plus égale et robuste dans ces articles et que la **hiérarchie des 3RV-E devrait être mieux intégrée**. Plusieurs articles devraient être modifiés en ce sens (voir des exemples dans l'encadré ci-dessous). D'autres articles pourraient également être modifiés afin de véritablement obliger la priorisation de la hiérarchie des 3RV-E dans les systèmes de REP.

²¹ Commission européenne. (2022). « [Règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits durables et abrogeant la directive 2009/125/CE](#) ».

²² Lepia, Clémence. (2024). « [L'UE interdit désormais la destruction des vêtements invendus](#) ». The Conversation.

Recommandation 26 : Préciser dans la loi, à tous les endroits adéquats, que les systèmes de REP devraient prioriser la réduction et le réemploi, suivant ainsi la hiérarchie des 3RV-E.

Article 131

53.30. Le gouvernement peut, par règlement, régir sur tout ou partie du territoire du Québec la récupération et la valorisation des matières résiduelles. Ces règlements peuvent notamment :

[...]

6° [...]

b) à élaborer, mettre en œuvre et soutenir financièrement, aux conditions et selon les modalités fixées, des programmes ou des mesures, **suivant la hiérarchie des 3RV-E**, de réduction, **de réemploi**, de récupération ou de valorisation, ~~incluant notamment le réemploi~~, des matières résiduelles générées par ces derniers, ou générées par leurs activités, dans un objectif de responsabilité élargie de ces personnes, le tout en tenant compte des principes qui forment la base de l'économie circulaire, et de l'économie sociale au sens de la Loi sur l'économie sociale (chapitre E-1.1.1);

c) à tenir des registres et fournir au ministre ou à la Société, aux conditions et selon les modalités fixées, des informations sur la quantité et la composition de ces derniers, sur les matières résiduelles générées par leurs activités ainsi que sur les résultats obtenus en matière de réduction, **de réemploi**, de récupération ou de valorisation, ~~incluant notamment le réemploi~~;

Article 132

53.30.2.1. [...]

[...]

3° déterminer les conditions et les modalités applicables au retour, à la collecte, au transport, au tri et au conditionnement des produits visés, incluant leur entreposage, en vue d'en assurer **le réemploi**, la récupération et la valorisation, **en suivant la hiérarchie des 3RV-E**;

Article 135

Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 53.31.0.3, des suivants :

« 53.31.0.4. Les personnes visées au paragraphe 6° du premier alinéa de l'article 53.30 sont tenues, dans le cadre et aux conditions prévues par règlement du gouvernement, de payer une compensation aux personnes déterminées par règlement du gouvernement pour les

services que celles-ci fournissent en vue d'assurer, **en ordre de priorité; la réduction, le réemploi**, la récupération, et la valorisation des matières résiduelles, ou de catégories de celles-ci, désignées par règlement du gouvernement. »

La modification du paragraphe 3 de l'article 53.30.3. (article 133 du projet de loi) nous apparaît positive, comme il permet que la responsabilité d'élaborer, de mettre en œuvre et de soutenir financièrement une mesure imposée par ce règlement soit confiée non plus à un seul organisme à but non lucratif (OBNL), mais à plusieurs.

À priori, Équiterre voit d'un bon œil l'insertion de l'article 53.31.0.4 à l'article 135 du projet de loi, **s'il permet réellement de compenser les opérations des entreprises qui font du réemploi**, car ce n'est actuellement pas le cas. Il s'agit d'un problème des systèmes de REP soulevé par plusieurs intervenantes et intervenants rencontré(e)s dans le cadre d'une étude menée par Équiterre en 2024. Les discussions avec différentes entreprises d'économie sociale ont permis de confirmer qu'aucune compensation n'était versée par les OGR pour le réemploi des appareils électroniques, de réfrigération et de congélation. Des compensations sont toutefois versées pour les frais d'administration associés à la transmission d'informations sur la gestion des appareils ainsi que pour la quantité d'unités d'appareils acheminés chez un recycleur et des activités de recyclage.²³

Recommandation 27 : Utiliser l'article 53.31.0.4 pour compenser les activités de réemploi des OBNL et entreprises d'économie sociale.

²³ Équiterre. (2024). « [Responsabilité élargie des producteurs : quels leviers pour soutenir le réemploi porté par les entreprises d'économie sociale?](#) ».

Thème 6 : Mesures de contrôle environnemental et encadrement des activités

6.1 Préserver les services écosystémiques rendus par les milieux naturels

Le vaste territoire du Québec a longtemps été perçu comme le vecteur de son développement économique et un aspect essentiel à son entrée dans la modernité. S'il est vrai que les ressources naturelles du Québec ont rendu des services économiques non négligeables à ses gouvernements et sa population, il est impératif, à l'heure de l'urgence climatique, de repenser plutôt notre rapport au territoire pour les services écosystémiques de régulation et culturels qu'il nous rend. Investir aujourd'hui dans la préservation de nos espaces naturels placerait le Québec dans une situation favorable à son adaptation aux changements climatiques. En 2021, les scientifiques du GIEC qualifiaient la forêt boréale du Québec en tant que biome de « point de bascule » : puisqu'elle pourrait devenir une source nette d'émissions, sa préservation devrait constituer « un élément stratégique fondamental pour l'ampleur des incidences climatiques potentielles »²⁴. C'est pourquoi le gouvernement du Québec s'est engagé à protéger 30 % de son territoire d'ici 2030 dans le cadre des accords Montréal-Kunming²⁵.

Les écosystèmes rendent aux populations trois services essentiels. D'abord ils permettent l'approvisionnement en ressources naturelles permettant de répondre à nos besoins physiques, énergétiques et matériels. Ensuite, ils permettent la régulation, qui assure le bon fonctionnement des écosystèmes par la séquestration de gaz à effet de serre et en prévenant l'érosion. Finalement, les écosystèmes

²⁴ Comité consultatif sur les changements climatiques. (2022). « [Climat et biodiversité : Redéfinir notre rapport à la nature](#) ».

²⁵ Gouvernement du Québec. (2022). « [Protection de la biodiversité - Québec annonce 650 M\\$ en vue d'un ambitieux Plan Nature pour 2030](#) ».

alimentent aussi le développement culturel des populations qui les habitent, notamment les communautés autochtones.

Si dans l'esprit de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*, le gouvernement du Québec reconnaît l'importance de la préservation de nos espaces pour les services écosystémiques qu'ils nous rendent, nous observons que le PL 81 implique **une perte de considération pour la valeur du patrimoine naturel au profit du développement économique**. Équiterre souhaite soulever ses inquiétudes quant à l'instrumentalisation, par le gouvernement, de l'urgence de la crise climatique afin de promouvoir la rapidité d'action aux dépens de garde-fous institutionnels mis en place afin de protéger notre territoire et nos écosystèmes.

Tel que nous l'avons mentionné dans notre mémoire, [*Pour une gouvernance énergétique responsable et ambitieuse*](#), déposé dans le cadre de l'étude du PL 69, la saine gouvernance de nos ressources, et donc de notre patrimoine naturel, ne devrait pas être guidée par des décisions idéologiques et plutôt encadrée par des **objectifs de préservation et de sobriété**. En souhaitant privilégier l'expansion ainsi que le développement économique, le gouvernement agit sans réfléchir aux impacts à long terme de son impatience sur les générations futures et sa population actuelle ainsi que la biodiversité.

Équiterre juge que les modifications proposées à l'article 13.1 de la *Loi sur la conservation du patrimoine* stipulées à l'article 36 du PL 81 ouvrent la porte à une **multiplication effrénée de travaux d'envergure et d'activités dommageables sur nos écosystèmes**. La possibilité, maintenant proposée par le gouvernement, que de pouvoir contourner l'obligation d'obtenir une autorisation de la part du ministre de l'Environnement pour permettre une activité dans un milieu naturel pose problème. Cette modalité a pour effet de réduire le poids du ministre de l'Environnement au sein du conseil des ministres. Le cabinet pourrait désormais approuver des projets d'envergure polluants ayant des répercussions non négligeables sur nos écosystèmes selon la définition qu'il aura approuvé de ce qui est nécessaire pour assurer la transition énergétique.

Recommandation 28 : Retirer les ajouts proposés à l'article 13.1 de la *Loi sur la conservation du patrimoine* afin de conserver l'obligation d'une autorisation de la part du ministre de l'Environnement pour la tenue d'activités dans un milieu naturel.

Article 36

La réalisation d'une activité dans un milieu naturel désigné en vertu de l'article 13 est subordonnée à l'autorisation du ministre. Il en va pareillement de toute suite ou continuation d'une activité dont la réalisation a déjà débuté. Cette autorisation est régie par les articles 21 à 24 de la présente loi.

Le gouvernement peut, par règlement, déterminer :

- ~~1^o qu'une activité peut, malgré le premier alinéa, être réalisée sans autorisation du ministre;~~
- ~~2^o que la réalisation d'une activité est interdite dans un tel milieu.~~

Dans le même ordre d'idées, Équiterre souhaite rappeler au gouvernement que la transition énergétique ne devrait pas seulement être perçue comme une opportunité de développement économique. La transition énergétique doit être opérée dans la mesure qu'elle réponde aux besoins des Québécoises et Québécois et puisse leur garantir une électricité propre et renouvelable. À cet effet, la planification de la gestion des ressources énergétiques du Québec devrait d'abord et avant tout s'appuyer sur le concept de la sobriété énergétique.

Prioriser la **sobriété** engage la collectivité vers une consommation modeste en énergie dans le but de réduire ses besoins, et ce, surtout en limitant l'incidence de ses activités sur l'environnement²⁶. Si dans le passé, le gouvernement a reconnu l'importance de favoriser une transition énergétique reposant sur les principes de la sobriété et de l'efficacité énergétique²⁷, celui-ci présente maintenant la transition énergétique d'abord comme une opportunité de création de richesse et de développement économique plutôt qu'une remise en question de nos habitudes de production, de consommation et de valorisation de l'infrastructure existante.

Nous soutenons ainsi qu'une priorisation d'une approche fondée sur la sobriété énergétique permettrait à l'État d'abord **d'optimiser l'utilisation de ses infrastructures énergétiques**, mais aussi de lui donner une marge de manœuvre essentielle à l'atteinte des objectifs issus des Accords Kunming-Montréal. En effet, le Québec s'y est engagé à respecter la cible de **conservation de 30 % de son territoire naturel en réduisant le besoin pour de nouvelles infrastructures**.

²⁶ Équiterre. (2023). « [Maîtriser l'énergie pour atteindre la carboneutralité au Québec: entre sobriété, efficacité et saine gouvernance](#) ».

²⁷ Voir MERN. (2018). « [Conjurer nos forces pour un avenir énergétique durable - Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques](#) ».

Le gouvernement du Québec définit l'utilité d'un refuge faunique comme moyen de « préserv[er] l'intégrité d'un habitat faunique d'importance, reconnu à l'échelle régionale ou provinciale pour l'abondance, la densité et la diversité de sa faune. Cet habitat peut aussi être un lieu essentiel pour une espèce rare, menacée ou vulnérable ». En autorisant, par l'article 40 du PL 81, l'installation de lignes de distribution d'électricité de moins de 44 kV, le gouvernement **contrevient à sa propre définition** de l'intégrité d'un habitat faunique en plus de **fragiliser les écosystèmes essentiels à des espèces rares, menacées ou vulnérables**.

Recommandation 29 : S'assurer que les lignes de distribution d'électricité de moins de 44 kV ne soient pas exemptées du paragraphe 5° du premier alinéa de l'article 122.3 de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* tel que proposé à l'article 40 du PL 81.

Article 40

Nul ne peut, dans un refuge faunique ou dans un territoire mis en réserve en vue d'y établir un refuge faunique, réaliser les activités suivantes :

[...] 5° une activité réalisée à des fins de production, de transformation, de distribution et de transport d'électricité à des fins commerciales;

Malgré le premier alinéa, le gouvernement peut, par règlement, autoriser, aux conditions qu'il détermine, toute activité réalisée dans l'exercice d'un droit consenti par ce dernier ou l'un de ses ministres au moment de la publication de la mise en réserve en vue d'y établir un refuge faunique sur le territoire visé ou d'un tel droit lorsqu'il est renouvelé ou modifié. Il en est de même de toute activité réalisée dans l'exercice d'un droit d'exploitation de substances minérales accordé au titulaire d'un droit de recherche ou d'exploration consenti au moment de la publication de la mise en réserve en vue d'y établir un refuge faunique sur le territoire visé.

~~Les lignes de distribution d'énergie électrique d'une tension de moins de 44 kV ne sont pas visées au paragraphe 5° du premier alinéa.~~

La tendance au développement à outrance dans laquelle le gouvernement engage le Québec va à l'encontre des principes que Équiterre adopte d'une transition énergétique juste et responsable. Nous devons contester le modus operandi des cent dernières années quant à l'autonomie énergétique et du développement économique de la province s'inscrivant dans une expansion des capacités de production sans questionnement pour les impacts environnementaux du développement de telles infrastructures sur la biodiversité. Une approche pouvant être qualifiée d'un calcul économique, où les services rendus par les écosystèmes ne prennent compte que de leur capacité à nous apprivoiser en ressources énergétiques tout en créant une richesse économique sans concevoir l'équilibre fragile que ceux-ci maintiennent ne peut plus constituer la planification économique de la province à l'heure de la crise climatique que nous connaissons.

Nous dénombrons actuellement 86 espèces floristiques au statut de menacées ou vulnérable²⁸s sur le territoire du Québec. Considérant la tendance selon laquelle plus du ⅓ de ces espèces menacées ou vulnérables sont en déclin²⁹, il devient aujourd'hui nécessaire d'encadrer davantage les activités ayant un impact sur ces espèces. Toutefois, dans le cadre de ce présent projet de loi, le gouvernement démontre plutôt son désintérêt pour la conservation de la flore indigène fragile du territoire au profit d'activités humaines ayant des impacts irréversibles sur celle-ci. Équiterre somme le gouvernement de prendre au sérieux la crise de la biodiversité à laquelle sa population et son territoire font face. Ainsi, il est pour nous inacceptable que le ministre de l'Environnement puisse approuver la tenue d'activités interdites à l'égard d'une espèce floristique menacée. La considération que le ministre doit porter à l'égard de «la nature de l'activité projetée» ne procure pas de balises relatives à la préservation et la protection de l'environnement. Relevant de l'interprétation des gouvernements en place, il pourrait être supposé qu'un projet allant à l'encontre de la protection des espèces menacées ou vulnérables pourrait être approuvé puisqu'il s'inscrit dans un cadre plus large de la transition énergétique. Cette situation doit être évitée.

Recommandation 30 : Retirer certains ajouts proposés à l'article 18 de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*.

²⁸ Gouvernement du Québec. (2024). « [État de la biodiversité au Québec](#) ».

²⁹ Nature action Québec. (2022). « [L'état de la biodiversité dans le sud du Québec](#) ».

Article 58

Le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs peut autoriser la réalisation:

1^o d'une activité requise pour des fins éducatives, scientifiques ou de gestion;

~~1.1^o d'une activité interdite à l'égard d'une espèce floristique menacée ou vulnérable; [...]~~

À ces fins, il peut imposer les conditions qu'il détermine et, notamment, exiger du demandeur une garantie ou, l'exécution de mesures nécessaires pour la conservation ou la gestion des espèces floristiques menacées ou vulnérables, notamment l'aménagement d'habitats de remplacement, ou le paiement d'une compensation financière nécessaire à ces fins

Cependant, dans le cas d'une activité découlant d'un projet pour lequel le gouvernement a pris une décision à l'égard de mesures de compensation en vertu du troisième alinéa de l'article 31.5.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q2), le ministre doit, lorsqu'il exerce le pouvoir prévu au deuxième alinéa du présent article, le faire conformément à cette décision.

~~Avant de délivrer une autorisation, le ministre tient compte notamment des éléments suivants:~~

~~1^o la nature de l'activité projetée;~~

~~2^o les conséquences de l'activité projetée sur toute espèce floristique menacée ou vulnérable et, le cas échéant, sur son habitat;~~

~~3^o la situation générale de toute espèce floristique menacée ou vulnérable affectée par l'activité projetée;~~

~~4^o la situation de l'espèce et l'état de son environnement à l'endroit où l'activité projetée aura lieu;~~

~~5^o la disponibilité d'autres emplacements pour réaliser l'activité projetée;~~

~~6^o les mesures de protection, de minimisation et de contrôle proposées afin d'assurer des conditions de vie favorables à l'espèce floristique menacée ou vulnérable ou le maintien des caractéristiques de son habitat.~~

~~Le ministre peut autoriser une activité en vertu du premier alinéa s'il est d'avis que:~~

~~1^o l'activité projetée n'est pas susceptible de nuire à la survie au Québec de l'espèce floristique menacée ou vulnérable;~~

~~2^o l'activité projetée est compatible avec le maintien des caractéristiques de l'habitat de cette espèce, le cas échéant;~~

~~3^o des solutions de rechange ont été évaluées;~~

~~4^o des mesures raisonnables pour limiter les conséquences de l'activité projetée sur cette espèce ou sur son habitat sont mises en place.~~

Le ministre informe le demandeur du montant de toute compensation financière qui lui sera exigée avant de lui délivrer son autorisation.

Les bureaux d'Équiterre sont situés sur les territoires autochtones non cédés par voie de traité que nous appelons de nos jours Montréal et Québec, là où différents peuples autochtones ont interagi les uns avec les autres. Nous reconnaissons que les Premiers Peuples protègent leurs territoires depuis des temps immémoriaux et utilisent leurs savoirs traditionnels pour garder les terres et les eaux. Nous sommes reconnaissantes et reconnaissants de vivre sur ce territoire et tenons à poursuivre nos efforts pour le protéger. En tant qu'organisation préoccupée par la justice environnementale et sociale, Équiterre respecte les importants liens entre le passé, le présent et l'avenir. Nous prenons acte du chemin qu'il reste à parcourir pour mettre en œuvre notre mission, tout en bâtissant des relations avec les Premiers Peuples dans l'humilité, la bienveillance et le dialogue.

Équiterre^o

Des avancées et des déroutés
Janvier 2025