

 Budget du Québec
2023-2024 - Mettre les
mesures budgétaires et
fiscales au service de
l'action environnementale



Commentaires déposés dans le cadre des
Consultations prébudgétaires 2023-2024 du
ministère des Finances du Québec - février 2023

Table des matières

À propos d'Équiterre	3
Mesurer l'impact budgétaire des changements climatiques sur tous les ministères	4
Mettre les mesures écofiscales au cœur de l'action gouvernementale.....	6
Favoriser la mobilité durable.....	7
Mobilité collective: financer les réseaux aux bénéfices de tous.....	8
Crise du financement des transports collectifs: urgent besoin de diversifier les revenus	9
Réussir l'électrification des véhicules légers	11
Maintenir le leadership du Québec en électrification des transports scolaires.....	14
La mobilité active pour faire bouger les choses	15
Faire de la PNAAT un succès	18
Renforcer le système alimentaire québécois	21
Soutenir les institutions	23
Réduire à la source	25
Conclusion.....	28

À propos d'Équiterre

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 élu·es et élu·es dans les domaines de l'alimentation, du transport, de l'énergie durable, de la consommation et de la lutte aux changements climatiques. Équiterre compte 25 000 membres et plus de 130 000 sympathisantes et sympathisants qui participent à ses actions. L'organisme, qui fêtera bientôt ses 30 ans d'existence, est l'un des principaux organismes environnementaux de la province de Québec.

Équiterre est également membre du Collectif G15+, de l'Alliance TRANSIT et de la Coalition pour une saine alimentation scolaire. L'organisme est solidaire des recommandations formulées par ces coalitions dans le cadre des présentes consultations prébudgétaires.

Pertinence de l'intervention

Devant une crise dont les effets prennent de l'ampleur, il est nécessaire d'aller plus loin en matière de politiques environnementales et climatiques. Celles-ci doivent s'accompagner de ressources à la hauteur de l'ambition climatique du Québec.

Le budget du gouvernement du Québec doit offrir des pistes de solutions tant dans le développement d'initiatives favorables à la lutte climatique et à la protection du vivant, mais également dans la réduction des activités nuisibles. L'écofiscalité doit être un outil davantage employé par le gouvernement du Québec.

Le budget du gouvernement du Québec est un document phare qui influence non seulement les finances publiques mais également notre mobilité, notre agriculture, nos forêts, notre parc immobilier, notre culture et plus encore. Les choix qui y sont faits vont au-delà des enjeux de dette et de déficit et il est donc important de mesurer l'impact des choix budgétaires sur tous les aspects de la vie en société, incluant ceux sur nos efforts climatiques.

Mesurer l'impact budgétaire des changements climatiques sur tous les ministères

Tel que souligné dans nos précédents mémoires déposés dans le cadre des consultations prébudgétaires, les coûts des changements climatiques à l'heure actuelle et ceux à prévoir dans le futur sont importants et requièrent une attention particulière. Les changements climatiques et la perte de biodiversité ont un impact majeur sur notre santé, nos modes de production et de consommation, sur nos collectivités et nos infrastructures.

En 2015 paraissait un rapport produit par Ouranos¹, faisant l'évaluation des impacts des changements climatiques et de leurs coûts pour le Québec et l'État québécois. Selon l'étude, l'érosion côtière causera la perte de 5 300 bâtiments, en plus de 1 300 terrains, 300 km de routes et 25 km de chemins de fer.

Une étude d'AGECO révélait pour sa part que la crise climatique contribue à augmenter le vieillissement des infrastructures et les besoins financiers futurs des municipalités. Pour les dix plus grandes villes du Québec, durant les cinq prochaines années seulement, les coûts occasionnés par les dérèglements climatiques s'élèvent à deux milliards de dollars et pourraient atteindre le double pour l'ensemble du Québec².

Équiterre a recensé, sur une carte interactive³, les événements climatiques extrêmes et l'évolution de la température dans chacune des circonscriptions du

¹ Ouranos (2015), [Évaluation des impacts des changements climatiques et de leurs coûts pour le Québec et l'État québécois](#).

² Union des municipalités du Québec (2019), [Vers de grandes villes résilientes : le coût de l'adaptation aux changements climatiques](#).

³ Équiterre (2022), [La carte climat](#).

Québec depuis 1990 pour une visualisation éloquente de la rapidité à laquelle notre environnement est bouleversé.

Il faut donc préparer l'État québécois à faire face à de tels coûts, et commencer à les prévoir dès maintenant : la crise climatique affectera en particulier le ministère des Finances sur les plans de politique fiscale, des budgets gouvernementaux et de la dette publique.

La Banque mondiale a mis au point le Climate Public Expenditures and Institutional Review afin d'aider les États à intégrer les changements climatiques dans leur processus budgétaire afin de répondre aux défis de la politique des dépenses publiques et de la gestion découlant des changements climatiques⁴. Par ailleurs, depuis 2020, la France publie un rapport sur l'impact environnemental du budget de l'État qui classe et chiffre les dépenses et crédits de l'État selon leur impact environnemental pour l'année à venir⁵. Les recommandations suivantes sont inspirées de ces modèles.

Recommandations

- 1) Que le ministre des Finances prépare un rapport annuel sur la progression de l'atteinte des objectifs de carboneutralité 2050, en identifiant les principales mesures de gestion des risques financiers liés aux changements climatiques, tant en ce qui a trait à la planification à court (budget des dépenses), qu'à long terme (plan québécois des infrastructures).
- 2) Que le ministre des Finances favorise l'innovation au sein de l'appareil gouvernemental en priorisant la lutte contre les changements climatiques dans les plans, les stratégies et la réglementation des agences, ministères et organismes gouvernementaux.
- 3) Que le ministère des Finances précise clairement toutes les dépenses liées aux changements climatiques de manière transparente (climate budget tagging), de manière à pouvoir évaluer l'impact total sur les finances publiques et déterminer les postes budgétaires à haut risque climatique.

⁴ World Bank Group (2014), [Moving Toward Climate Budgeting : Policy Note](#).

⁵ Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique de France (2022), [Le budget vert : qu'est-ce que c'est ?](#).

Mettre les mesures écofiscales au cœur de l'action gouvernementale

L'écofiscalité désigne un ensemble de mesures économiques ayant pour objectif de limiter les atteintes à l'environnement. Elle vise à influencer les comportements des individus et des entreprises et à décourager les activités nuisibles ou encourager les activités désirables pour l'environnement et stimuler l'innovation. L'écofiscalité prend appui sur les principes d'utilisateur-payeur, de pollueur-payeur et d'internalisation des coûts. Au Québec, le Système québécois de plafonnement et d'échange de droits d'émission, la taxe spécifique sur les carburants ou encore les redevances exigibles à l'élimination des matières résiduelles font partie de nos principaux outils écofiscaux.

Équiterre est d'avis que le budget du Québec devrait s'appuyer davantage sur les constats et recommandations du Commissaire au développement durable⁶ afin de généraliser l'utilisation des mesures d'écofiscalité et d'écoconditionnalité.

Malgré l'efficacité démontrée de ce type de mesures, dont les redevances-remises, peu a été accompli. D'ailleurs, selon ce rapport du Vérificateur général du Québec (VGQ), près des deux tiers des mesures d'écofiscalité en vigueur depuis plus de cinq ans n'ont pas fait l'objet d'une révision depuis 2015, ni d'une évaluation en termes d'efficacité pour l'atteinte des objectifs environnementaux⁷. Le gouvernement ne peut donc pas déterminer si ces mesures sont toujours adaptées au contexte actuel.

Une telle évaluation pouvant être faite lors de l'élaboration des mesures ou de leurs révisions pourrait être utile, plus particulièrement pour le ministère des

⁶ Vérificateur général du Québec (VGQ). Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2020-2021. Rapport du commissaire au développement durable – Juin 2021. [Chapitre 2 - Écofiscalité, écoconditionnalité et écoresponsabilité pour une économie verte et responsable](#) – Application de la Loi sur le développement durable.

⁷ VGQ. p.26.

Finances du Québec qui est responsable de l'approbation de la majorité des mesures d'écofiscalité au gouvernement.

Également, de nouvelles mesures pourraient être mises en place. Les prélèvements écofiscaux du Québec et du fédéral, recensés par la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques de l'Université de Sherbrooke, représentent 1,6 % du PIB du Québec en 2019⁸. Lorsque mis en comparaison avec des données internationales, on constate que le niveau de ces prélèvements demeure peu imposant face à ceux qui sont observés dans la majorité des pays de l'OCDE.

Les mesures écofiscales, si bien utilisées, peuvent se faire à coût nul et atteindre de forts objectifs environnementaux.

Recommandations

- 4) Que le gouvernement évalue l'efficacité des mesures écofiscales en vigueur et révise celles-ci afin d'atteindre les objectifs environnementaux.
- 5) Que le gouvernement instaure de nouvelles mesures écofiscales.

Favoriser la mobilité durable

Représentant près de la moitié des émissions de GES (43,3 %) du Québec et étant toujours en croissance, le secteur des transports constitue le principal frein à l'atteinte des cibles climatiques de la province⁹. À lui seul, le transport routier est responsable de 34,4 % du bilan global. Or, plusieurs actions à l'efficacité éprouvée dans d'autres juridictions peuvent être posées pour bonifier les programmes existants et pour augmenter les investissements dans les sous-secteurs de la mobilité dont les co-bénéfices sont multiples, soit le transport collectif et actif.

⁸ Collectif sous la direction de Tommy Gagné-Dubé. *Bilan de la fiscalité au Québec – Édition 2022* (2022), Cahier de recherche 2022-01, Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, p.70.

⁹ Gouvernement du Québec (2021), [Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990](#), p. 9.

Une optimisation des flottes de véhicules publiques pourrait également favoriser l'autopartage des véhicules, réduire les coûts et les GES et offrir des services de transport collectif pour les communautés. Des initiatives comme le projet SAUVÉR¹⁰ devraient être soutenues par le gouvernement.

Recommandations

6) Que le gouvernement soutient les municipalités ou organisations qui souhaitent mettre à la disposition d'autres organisations ou de citoyens leur flotte de véhicules (frais de formation, frais de logiciels de réservation, etc.).

Mobilité collective: financer les réseaux aux bénéfices de tous

Selon une étude réalisée par les chercheurs Jean Dubé et Marion Voisin de l'Université Laval, pour chaque dollar payé par un individu pour se déplacer en automobile, la collectivité paie l'équivalent de 5,77 \$ en coûts sociaux, contre 1,21 \$ pour un transport en autobus. C'est près de cinq fois plus cher. Pour les modes actifs comme la marche et le vélo, ce montant chute alors drastiquement à 0,22 \$ en coûts sociaux.

Souvent sous-estimés, les avantages économiques du transport en commun sont nombreux : il réduit à la fois la congestion routière, la pression sur l'espace de stationnement, les temps de déplacement des personnes et des marchandises, les dommages liés aux collisions de la route et les émissions de GES. Le transport collectif contribue à notre prospérité et à notre qualité de vie en agissant sur une multitude de facteurs : retombées économiques, fluidité, valorisation foncière, sécurité et santé publique. Ce ne sont donc pas seulement les usagers et usagères qui tirent profit des investissements en transport en commun, mais bien l'ensemble de la société.

En parallèle, la capacité du réseau routier est en constante croissance, alors que le Québec peine à payer ses coûts d'entretien. En 2021, le déficit de maintien d'actifs, soit une estimation de l'ensemble des travaux qu'il faudrait effectuer pour remettre nos routes en bon état, s'élevait à près à 18 milliards de dollars.

¹⁰ YHC Environnement (2023), [SAUVÉR](#).

Or, pour augmenter la part modale du transport collectif à la hauteur des cibles visées, il faut, au minimum, prévoir doubler l'offre de transport en commun, ce qui ne pourra se faire sans une solution durable de financement et, à plus forte raison, sans le retour des paliers supérieurs de gouvernement dans ce champ. Ce sont actuellement les municipalités qui assument l'essentiel des coûts d'exploitation des réseaux de transport collectif, via le financement direct et la tarification. Pour une municipalité, le développement du transport collectif représente des coûts récurrents à long terme, sans même parler du nécessaire maintien des actifs en fin de vie, actuellement moins bien soutenus par les paliers supérieurs de gouvernement que son développement.

En somme, le « deux poids, deux mesures »¹¹ entre le réseau routier supérieur, financé à 100 % par les paliers supérieurs de gouvernement, et le transport collectif, dont une large part est assumée par les municipalités et les usagers et usagères, compromet le développement de ce dernier et stimule un étalement urbain aux conséquences dommageables sur bien des plans.

Parallèlement, en matière de transport collectif, la cible gouvernementale visant à électrifier 55 % des autobus publics d'ici 2030 est ambitieuse. Or, garder le cap quant à la mise en œuvre de la Politique de mobilité durable 2030 (PMD) du Québec est clé pour amener l'économie du Québec au 21^e siècle, tout en réduisant la part de l'auto solo comme mode de transport. À cet effet, un soutien gouvernemental doit être offert aux systèmes de transport afin de maintenir l'augmentation de 5 % de l'offre de service sur une base annuelle.¹²

Crise du financement des transports collectifs: urgent besoin de diversifier les revenus

La taxe sur l'essence, qui constitue à ce jour la principale source de revenus du gouvernement du Québec dédiée aux réseaux de transport terrestre, stagne depuis quelques années en raison de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules. Or, les revenus de taxe sont d'autant plus voués à diminuer, alors que le gouvernement du Québec a notamment annoncé l'interdiction de vente des véhicules à essence neufs dès 2035. Ce sont 2,3 milliards de dollars qu'il faudra remplacer en raison de l'électrification des transports.

En effet, selon le document synthèse du Chantier sur le financement de la mobilité durable du gouvernement du Québec, « les revenus de la taxe sur les carburants comptent pour environ 60 % des revenus du Fonds des réseaux de transport

¹¹ Équiterre et Vivre en ville, [Pour un Québec leader de la mobilité durable](#), p. 21.

¹² Gouvernement du Québec (2018), [Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable 2030](#), p. 21.

terrestre. [...] Or, la pérennité des revenus de cette taxe n'est pas assurée à long terme, puisque le gouvernement s'est engagé dans un virage majeur vers l'électrification des transports. ¹³» Bref, au fardeau financier grandissant associé au développement et à l'entretien des réseaux s'ajoute l'érosion annoncée et incontournable des revenus de taxe sur l'essence.

Depuis quelques années, le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) est déficitaire. En effet, les revenus composés de la taxe sur l'essence, des revenus du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission (SPEDE), des droits de permis et d'immatriculation, des transferts fédéraux et autres sources de revenus ne couvraient pas les dépenses nécessaires pour la construction, l'exploitation et l'entretien des réseaux. Par ailleurs, Équiterre constate que le taux de taxe spécifique sur l'essence au Québec par rapport au prix de l'essence est l'un des plus bas de l'OCDE.

Plusieurs mesures fiscales favorables à la mobilité durable via un double effet positif de revenus financiers et d'internalisation des coûts de transport sont néanmoins à explorer. En matière de soutien à la mobilité durable, tout doit être mis sur la table pour parvenir à un financement suffisant et récurrent. Tel que le souligne le rapport synthèse du Chantier sur le financement de la mobilité durable, il ne faut pas hésiter à simultanément mettre à profit des outils de financement traditionnels et performants, comme la taxe sur l'essence, et explorer de nouvelles sources.

Afin d'assurer le succès et la mise en œuvre de la Politique de mobilité durable 2030 (PMD), l'écofiscalité est un outil indispensable pour à la fois augmenter le financement du transport collectif, optimiser les modes de transport et réduire l'utilisation de l'automobile. Le ministère des Finances devra prévoir le financement nécessaire au prochain plan d'action de la PMD à la hauteur des crises du climat et du vivant pour atteindre les cibles et faire face au déficit du financement de la mobilité en déployant certaines des solutions issues du bilan de la première étape du chantier sur le financement de la mobilité.

¹³ Gouvernement du Québec (2021), [Document synthèse - Chantier sur le financement de la mobilité durable](#).

Recommandations

- 7) Que le gouvernement double, d'ici 2030, l'offre de transport collectif au Québec grâce à un financement dédié, suffisant et récurrent, qui fixe des objectifs d'augmentation de l'offre.
- 8) Que le gouvernement maintienne les fonds nécessaires à l'atteinte des objectifs d'augmentation de l'offre de service de transport collectif établis dans la PMD ainsi qu'au déploiement de son plan d'action.
- 9) Que le gouvernement réforme les règles de financement des réseaux de transport en bonifiant sa contribution au maintien des actifs ainsi qu'à l'exploitation des réseaux en transport collectif et qu'il partage les coûts du réseau routier supérieur avec les municipalités, les promoteurs et les usagers et usagères.
- 10) Que le gouvernement mette en œuvre les recommandations du Chantier sur le financement de la mobilité pour assurer l'atteinte des objectifs de la Politique de mobilité durable 2018-2030 en diversifiant les revenus de l'État et des sociétés de transport collectif à l'aide d'outils d'écofiscalité existants et additionnels à sa disposition : système de redevance-remise, taxe sur les carburants, taxe kilométrique, droits d'immatriculation, péages routiers, etc.
- 11) Que le gouvernement équilibre les investissements prévus au Plan québécois des infrastructures (PQI) afin que deux tiers des investissements dépensés en transport terrestre soient dédiés aux transports collectifs.

Réussir l'électrification des véhicules légers

Les incitatifs à l'achat de véhicules électriques (VÉ) et de bornes de recharge à domicile dans le cadre du programme Roulez vert ne seront pas éternellement nécessaires. En effet, le prix des VÉ devrait continuer à diminuer et atteindre la parité avec celui des véhicules à essence au cours de la prochaine décennie. Néanmoins, selon le premier plan de mise en œuvre du Plan pour une économie verte 2030 (PEV), 1,3 milliard de dollars – environ 20 % des dépenses prévues – est dédié au seul financement du programme Roulez vert¹⁴.

Alors que le gouvernement souhaite interdire la vente des véhicules à essence en 2035, il sera impératif de maintenir les incitatifs à l'achat de VÉ en place pour plusieurs années encore. Pour y arriver sans exercer de pression accrue sur ce

¹⁴ Gouvernement du Québec (2020), [Plan de mise en œuvre 2021-2026 du Plan pour une économie verte 2030](#).

budget, Équiterre estime qu'une stratégie d'électrification des véhicules personnels structurante comprendrait une plus grande utilisation des mesures écofiscales à la disposition du gouvernement de manière à ce que le programme Roulez vert soit en mesure de s'autofinancer à travers un système de redevance-remise. Ainsi, des sommes significatives pourraient être dégagées pour accélérer la transition écologique dans d'autres secteurs d'activité, dont les co-bénéfices représentent des économies en soi.

Équiterre recommande d'élaborer le système de redevance-remise en appliquant les principes suivants :

1. Des redevances fixées en fonction de l'efficacité énergétique et du poids du véhicule. Cette redevance deviendrait de plus en plus contraignante jusqu'à l'atteinte de la parité avec les modèles à essence.
2. Une approche progressive : les recettes générées par la partie « redevance » doivent être liées aux rabais accordés, même si l'approche proposée entraînera un retard dans le recouvrement des coûts. L'approche par étapes créera des conditions de marché immédiates et plus fortes que les incitatifs fiscaux actuels et stimulera davantage la demande des consommateurs et consommatrices pour les VZE.
3. Des exemptions équitables : afin de ne pas pénaliser les individus et les entreprises nécessitant des véhicules particuliers pour leurs activités quotidiennes, des mesures d'exemption telles que des crédits d'impôt pourraient être déployées de façon complémentaire.

Un tel système permettrait de réduire, d'une part, le nombre de véhicules personnels à essence et, d'autre part, le nombre de véhicules particulièrement polluants dans le parc automobile¹⁵, une condition sine qua non pour atteindre les cibles de réduction des émissions de GES en transport. En effet, entre 1990 et 2019, les émissions des camions légers ont augmenté de 155 %. Ces véhicules, dont le nombre a crû de 319 % sur la même période, représentent la principale cause de la hausse des émissions de GES au Québec depuis 2014¹⁶.

En plus du volet « redevance-remise », d'autres leviers d'action existent pour rendre le programme Roulez-vert plus viable fiscalement, tout en contribuant à réduire plus rapidement les émissions de GES des véhicules personnels. C'est dans cette perspective qu'Équiterre propose, en plus de la réforme de son mode de financement, plusieurs mesures pour actualiser le programme :

¹⁵ Équiterre (2020), [La route vers la mobilité à faible empreinte carbone : un système de redevance-remise pour les véhicules légers au Canada](#).

¹⁶ Chaire de gestion du secteur de l'énergie de HEC Montréal (2022), [État de l'énergie au Québec - Édition 2022](#).

- Adapter les incitatifs à l'achat de véhicules électriques selon le revenu des ménages et instaurer un plafond de revenu annuel donnant droit à la subvention, des mesures inspirées de celles observées en Californie¹⁷;
- Offrir une subvention ou un incitatif alternatif aux propriétaires de véhicules 100% électriques qui sont dans l'impossibilité d'avoir leur propre borne de recharge ;
- Créer un volet « mise au rancart » inspiré des exemples de la Colombie-Britannique et de l'Italie.

En collaboration avec les municipalités, il est recommandé d'explorer la faisabilité de multiplier les incitatifs – financiers ou non – à l'adoption de modes de transport durables afin de réduire la dépendance à l'auto solo. Ces modes incluent le transport collectif, le transport actif et les véhicules zéro émission. À titre d'exemple, le ministère des Transports, le plus important donneur d'ouvrage public du Québec, pourrait accorder un avantage aux entreprises utilisant des modes de transport à faible émission ou zéro émission dans ses appels d'offres.

En parallèle, il est crucial de redoubler d'efforts pour accroître les bornes de recharge de véhicules électriques en place au Québec. Selon un rapport de *l'International Council on Clean Transportation*, la province devra « déployer huit fois plus de bornes de recharge publiques en 2030 par rapport à la quantité de bornes déjà en place en 2020 » pour atteindre la cible de 1,5 million de VÉ sur les routes en 2030¹⁸. Le même rapport indique aussi que, pour accroître les investissements des différentes parties prenantes des secteurs public et privé en matière d'infrastructures de recharge, « une coordination efficace » et « une solide orientation » seront nécessaires de la part du gouvernement provincial¹⁹. À titre d'exemple, celui-ci pourrait faire preuve d'exemplarité en dotant tous les stationnements lui appartenant d'infrastructures de recharge dans la prochaine année.

¹⁷ Équiterre (2020), [La route vers la mobilité à faible empreinte carbone : un système de redevance-remise pour les véhicules légers au Canada](#), p. 15.

¹⁸ International Council on Clean Transportation (2022), [Évaluation des besoins du Québec en matière d'infrastructure de recharge](#).

¹⁹ Idem, p.34.

Recommandations

12) Que le gouvernement réforme le programme Roulez vert de manière à ce qu'il s'autofinance à l'aide d'une redevance sur les véhicules à essence fixée en fonction de l'intensité des émissions de GES et le poids des véhicules.

13) Que le gouvernement actualise le programme Roulez vert pour répondre aux impératifs liés à l'accélération de l'électrification et accroître l'équité dans la distribution des subventions.

14) Que le gouvernement rehausse les efforts en matière d'installation d'infrastructures de recharges de véhicules électriques au Québec, mobilise les parties prenantes concernées, que ce soit dans les lieux publics et privés, et fasse preuve d'exemplarité.

Maintenir le leadership du Québec en électrification des transports scolaires

En avril dernier, Équiterre et Green Communities Canada ont lancé la nouvelle Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires (ACEAS) : une initiative qui vise à accélérer l'électrification de ce type de véhicule au Canada. On estime que 2,2 millions d'enfants par an prennent les autobus scolaires au Canada : ils sont donc exposés à la pollution atmosphérique des véhicules à moteur diesel, qui représentent 70 % de la flotte actuelle d'autobus scolaires au Canada.

Le Québec est leader dans l'électrification du parc d'autobus scolaires. En avril 2021, le gouvernement lançait le Programme d'électrification du transport scolaire (PETS), soit un programme de soutien financier de 250 millions de dollars afin que 65% des autobus scolaires soient électriques d'ici 2030. Grâce à cette annonce, une barrière importante vient de tomber, soit celle du financement, avec des autobus électriques qui permettent l'amortissement des surcoûts d'achat en environ 5 ans. Cette initiative permettrait d'éviter près de 800 000 tonnes de GES. Ce programme est en vigueur du 1er avril 2021 au 31 mars 2024. Il est donc temps de penser à la suite de ce programme, notamment pour maintenir le leadership du Québec en cette matière.

Recommandations

15) Que le gouvernement s'engage à reconduire les programmes d'aide financière à l'électrification des autobus scolaires, notamment :

- l'aide financière offerte par le ministère de l'Éducation (termine en 2024) destinée aux transporteurs pour l'exploitation de leurs autobus scolaires électriques;
- l'aide financière offerte par le ministère de l'Environnement dans le cadre de Transportez Vert pour l'accompagnement des transporteurs dans leur transition énergétique.

16) Que le gouvernement rétablisse la subvention pour l'achat d'un autobus scolaire électrique à 150 000 \$ afin de tenir compte de l'inflation et du bouleversement de la chaîne d'approvisionnement.

17) Que le gouvernement lance une campagne de sensibilisation destinée aux transporteurs concernant le PETS et aux mesures connexes (ex. ligne Hydro, Transportez Vert) pour les aider dans leur transition.

18) Que le gouvernement finance des programmes de formation continue de la main-d'œuvre en véhicules électriques (notamment lourds).

La mobilité active pour faire bouger les choses

En milieu urbain et périurbain, les transferts modaux vers la mobilité active doivent également être au cœur des priorités. Plus précisément, le trajet domicile-travail étant la principale cause des émissions de GES en transport de personnes au quotidien, des gains environnementaux majeurs peuvent être obtenus lorsqu'un individu opte pour la mobilité active dans un tel contexte. L'accessibilité de ces gains justifie d'autant plus les initiatives à ce sujet.

C'est dans cette perspective qu'Équiterre a lancé, en 2021, la campagne québécoise Vélovolt, faisant la promotion du vélo à assistance électrique comme alternative à l'auto solo pour les déplacements du quotidien. Ayant l'objectif plus large de faire diminuer la taille du parc automobile en milieu urbain, dont à travers les systèmes de vélo-partage, cette initiative contribue à l'identification de pistes d'action visant à réduire des émissions de GES supplémentaires à celles déjà identifiées dans le PEV.

Le vélo à assistance électrique a le potentiel de répondre aux enjeux tels que la topographie variable et la longueur de certains déplacements, deux facteurs qui font que l'on envisage peu l'utilisation du vélo musculaire et de la marche. De son côté, le vélo-partage, qui peut comprendre une offre de vélos à assistance électrique, est complémentaire aux systèmes de transport en commun ; il permet de faciliter les déplacements aux heures creuses ou pour des trajets mal desservis. Il envoie également un signal fort en faveur des modes de déplacement durables à la communauté où il se situe. L'effet d'entraînement vers l'adoption du vélo est d'ailleurs reconnu depuis longtemps. En 2010, Équiterre et Vivre en Ville soulignaient déjà le potentiel de ce type de service : « À Lyon, suite au lancement de Vélo'v, l'usage du vélo a progressé de 75 % en trois ans tandis qu'à Paris, avec le nouveau service Vélib, il a progressé de 46 % entre octobre 2006 et octobre 2007. »²⁰

Pour favoriser l'intégration du vélo à assistance électrique dans le cocktail transport et optimiser les co-bénéfices économiques attendus par son adoption au Québec, un soutien financier devrait être offert à ce secteur en émergence – des fabricants aux fournisseurs. À titre d'exemple, le Programme d'aide financière au développement de l'offre de vélos en libre-service en février 2021 est un pas dans la bonne direction pour encourager le transport actif pour les déplacements utilitaires. Néanmoins, à l'heure actuelle, l'offre limitée de vélos à assistance électrique demeure un frein à son adoption.

Toujours dans une optique de transfert modal, un programme d'incitatif à l'achat d'un vélo à assistance électrique permettant la mise au rancart d'un véhicule à essence devrait être considéré. La réforme et l'élargissement de la subvention offerte à l'achat d'un vélo cargo à assistance électrique à usage commercial à travers le programme Écocamionnage²¹ sont de solides points de départ. L'exemple français pourrait inspirer le Québec où les primes de conversion vers les véhicules moins polluants comprennent les vélos électriques²². Une prime est également offerte pour les individus à mobilité réduite ou à faibles revenus²³.

²⁰ Équiterre et Vivre en Ville, [Pour un Québec libéré du pétrole en 2030 : Changer de direction](#) (p. 84)

²¹ Ministère des Transports, [Programme Écocamionnage - Volet « Acquisition d'une technologie »](#).

²² Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique (2023), [Prime à la conversion : comment en bénéficier ?](#)

²³ Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique (2023), [Bonus vélo : tout ce qu'il faut savoir !](#)

Des initiatives du genre se multiplient au Québec et ailleurs dans le monde. À ce titre, la Ville de Laval offre une subvention pour l'achat d'un vélo à assistance électrique allant jusqu'à un maximum de 400 \$.²⁴ De son côté, la France offre un « bonus vélo » à son programme de subvention pour la mobilité durable.²⁵

À moyen et long terme, d'autres mesures écofiscales devront être explorées. Par exemple, une indemnité kilométrique à l'utilisation du vélo à la place de l'automobile, remise sous forme de crédit d'impôt, pourrait être envisagée pour les travailleurs et travailleuses. Avant-gardiste, ce type de mesure a l'avantage de susciter l'acceptabilité sociale en raison de son caractère non contraignant.

Enfin, alors que le plan de mise en œuvre du PEV prévoit 60 millions de dollars pour les infrastructures de mobilité active²⁶, Équiterre est d'avis que ces investissements doivent s'accompagner d'une stratégie visant l'optimisation de l'utilisation de ces infrastructures, tout en maximisant les retombées pour l'économie québécoise. Pour ce faire, il est essentiel de favoriser le maintien des habitudes de mobilité active du plus grand nombre d'utilisateurs et d'utilisatrices tout au long de l'année.

Recommandations

19) Que le gouvernement soutienne davantage les infrastructures pour sécuriser les vélos (abris, enclos, etc.) tant pour les municipalités que les organisations.

20) Que le gouvernement soutienne davantage la mise en place de flotte de vélos pour les municipalités et organisations (achat de vélos et infrastructures associées) et un programme d'accompagnement pour la mise en œuvre de ces systèmes (frais d'accompagnement, de formation, etc.)

21) Que le gouvernement soutienne financièrement les fabricants de la chaîne d'approvisionnement et les fournisseurs de vélos à assistance électrique québécois.

22) Que le gouvernement applique les principes de son programme Roulez vert, visant les véhicules personnels, et de son programme Écocamionnage, visant les véhicules commerciaux, pour encourager la mobilité active en :

²⁴ Ville de Laval, [Vélo à assistance électrique](#).

²⁵ Ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance, [Bonus vélo : une aide pour l'achat d'un vélo à assistance électrique \(VAE\)](#).

²⁶ Gouvernement du Québec (2020), [Plan de mise en œuvre 2021-2026 du Plan pour une économie verte 2030](#).

- Instaurant un incitatif à l'achat d'un vélo à assistance électrique à usage personnel ;
- Y ajoutant un volet de mise au rancart des véhicules à essence.

23) Que le gouvernement appuie les initiatives favorisant l'adoption de la mobilité active au Québec en :

- Offrant un soutien financier aux municipalités pour le développement et l'entretien d'infrastructures de cyclisme utilitaire (comprenant le déneigement) à la hauteur de 50 % ;
- Finançant les études d'implantation d'un système de vélos en libre-service dans les petites collectivités ;
- Offrant un soutien financier à l'exploitation des systèmes de vélo en libre-service à la hauteur de 50 % des coûts d'exploitation.

Faire de la PNAAT un succès

Dans la précédente année, le dévoilement de la vision stratégique de la Politique nationale d'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT) a permis de connaître les orientations du gouvernement en matière d'aménagement de nos territoires. Équiterre est d'avis que les axes d'interventions proposés dans cette vision sont les bons, mais demeurent encore que des souhaits. Le réel test du gouvernement se fera lors du lancement du plan d'action attendu cet hiver. Par ailleurs, il faudra que l'ensemble des actions de l'appareil gouvernemental aille de pair avec cette vision, notamment les agrandissements d'autoroutes qui devront cesser. Le gouvernement devra se donner les moyens de répondre aux objectifs de PNAAT.

Pour assurer le succès de cette Politique menée par vos collègues du ministère de la Culture et des Communications (MCC) et du Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), il est essentiel d'identifier des sources de financement récurrentes permettant une plus grande autonomie budgétaire pour les municipalités, condition sine qua non à la mise en place de stratégies à long terme. Équiterre est d'avis que la révision de la fiscalité municipale devra se faire dans l'optique de favoriser l'aménagement durable des municipalités du Québec.

Ces révisions fiscales auront une influence non négligeable quant au succès de la mise en place de la PNAAT. Nous recommandons donc au ministère des Finances, en collaboration avec le MAMH, de faire une révision complète de la fiscalité municipale afin de s'assurer que les municipalités aient les outils fiscaux nécessaires pour assurer le succès de la mise en œuvre de la Politique.

Il est primordial que les municipalités et les municipalités régionales de comté (MRC) puissent jouer leur rôle en matière d'aménagement, elles ont besoin non seulement d'un encadrement de l'État, mais aussi de soutien technique et de moyens financiers. L'adoption d'un mode de développement urbain viable passe indéniablement par la révision du cadre fiscal et budgétaire des municipalités qui introduit actuellement un biais défavorable aux meilleures pratiques. L'étalement urbain est, à l'heure actuelle, une source de revenus qui peut paraître rentable fiscalement pour les municipalités en raison de l'expansion de l'assiette foncière et du faible coût d'entretien assumé à court terme pour les nouveaux développements. L'emprise de cette logique s'est solidement implantée et s'avère difficile à renverser sans notamment des modifications à la structure fiscale. En faisant passer les municipalités d'un régime fiscal de permission à un régime fiscal d'interdiction, l'État leur donnerait la marge de manœuvre nécessaire à l'élaboration d'une fiscalité responsable.

Enfin, il devra découler de la PNAAT une série de modifications réglementaires et législatives au sein de nombreux ministères et dont le ministre des Finances devra assurer un suivi serré et collaboratif. Ces modifications devront être mises en place rapidement puisque chaque décision en aménagement du territoire peut avoir des incidences sur plusieurs décennies.

Par ailleurs, il est indispensable de considérer la valeur des services écosystémiques rendus par les infrastructures naturelles en matière de régulation (ex. lutte aux îlots de chaleur, gestion durable des eaux de pluie), d'approvisionnement (ex. nourriture, matériaux, pharmacopée), de développement socioculturel (ex. récréation, santé physique et mentale, inspiration, beauté, recueillement) et de soutien (ex. pollinisation, formation des sols, participation aux cycles de l'eau et du carbone) dans les décisions du gouvernement, alors qu'elle lui permet d'éviter des dépenses astronomiques en résilience et adaptation aux changements climatiques, en santé publique, en agriculture, etc.

Le gouvernement du Québec pourra s'inspirer de l'initiative Municipal Natural Assets Initiative présentement en cours de mise en œuvre en Ontario. Il devra offrir du soutien technique et financier aux collectivités pour les aider à quantifier et présenter dans leur planification financière la valeur de ces services à titre d'actifs municipaux. Il doit également instaurer à l'échelle nationale des mesures réglementaires et écofiscales vouées à protéger la valeur de ces services ou, à tout le moins, à assurer sa prise en compte dans le coût des projets qui compromettent ces services rendus (ex. taxe de lotissement, bonus-malus compensatoire pour la conservation des milieux humides et hydriques, taxe sur le coefficient d'occupation du sol en fonction du seuil de densité minimal prescrit par les documents de planification).

Recommandations

24) Que le ministre des Finances, en collaboration avec sa collègue du MAMH, révise les sources de financement récurrentes destinées aux municipalités et aux municipalités régionales de comté (MRC) par la refonte de leur cadre fiscal et budgétaire afin de favoriser les pratiques d'aménagement durable et d'assurer la santé et la résilience financières des municipalités.

25) Miser sur l'approche « Réduire-Transférer-Améliorer » de manière structurante et arrimer les différentes politiques ayant un impact direct sur la mobilité.

26) Que le ministre des Finances consacre un minimum de 1 % des budgets d'infrastructures du Québec au développement d'infrastructures naturelles (boisés, milieux humides, mesures de verdissement urbain, etc.) qui soutiennent l'adaptation aux changements climatiques, notamment la prévention des inondations et des îlots de chaleur.

Renforcer le système alimentaire québécois

Il est malheureusement très difficile actuellement pour la relève agricole de s'installer en agriculture, l'accès à la terre et aux autres biens de production étant très ardu. Parmi les causes de cette problématique figure le prix croissant des terres agricoles, leur valeur moyenne connaissant une forte progression depuis 1986 au Québec. La problématique de la relève agricole est donc étroitement liée à la question du territoire agricole.

Par ailleurs, l'impôt foncier est au centre du débat sur le financement municipal parce qu'il demeure la principale source de revenus pour les villes et MRC du Québec – à hauteur de 56 % si on inclut tous les revenus tels que les transferts. Afin de résister à la pression constante pour le dézonage qui s'avère donc bien souvent de nature pécuniaire pour les municipalités, il existe plusieurs exemples de revalorisation ou de protection du territoire agricole. En voici quelques-uns : le programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole de la Communauté métropolitaine de Montréal, les Plans de développement de la zone agricole (PDZA), les ceintures vertes, les stratégies de remembrement des terres agricoles, la gestion régénératrice des sols, les fiducies foncières et les servitudes, etc.

Équiterre croit par ailleurs que des mesures doivent être prises afin de faciliter de nouvelles implantations agricoles et diversifier la production sur tout le territoire, principalement en région. Nos fermes familiales assurent le développement et l'occupation du territoire partout au Québec. Le cas des fiducies foncières agricoles mérite d'être exploré.

Dans le contexte actuel et par mesure de sécurité alimentaire, en prenant conscience de l'importance de limiter la dépendance alimentaire à l'importation, le gouvernement a choisi de miser notamment sur la production en serres. Les investissements de 112 millions annoncés en 2020, incluant la connexion au réseau triphasé, visent tous les types de production et ont pour objectif d'augmenter la

superficie de production pour assurer, entre autres, des “retombées positives pour le Québec”²⁷.

Or, bien que la stratégie vise à favoriser la recherche et le développement dans le secteur, elle ne semble pas encadrée par une vision de la saine alimentation pour les consommateurs et les institutions québécoises. De surcroît, les investissements ne semblent pas non plus conditionnels au principe de rendement en fonction de la consommation énergétique. En misant sur la sobriété énergétique comme un des critères de sélection pour le financement des projets de serre, le gouvernement possède le pouvoir de maximiser le rendement énergétique de la production tout en assurant une alimentation saine, le tout dans un contexte de la fermeture du buffet à volonté pour les promoteurs industriels à la recherche d'alimentation en hydroélectricité.

Le Plan d'agriculture durable (PAD) du Québec a annoncé un virage pour des pratiques agricoles plus durables et résilientes au Québec. Dévoilé en 2020, il doit aujourd'hui être bonifié, notamment par un investissement massif pour favoriser cette transition vers des pratiques agroenvironnementales. Cela doit inclure l'agriculture de proximité pour favoriser l'approvisionnement local. Une partie de ce financement devra servir à améliorer le transfert de connaissances et la vulgarisation scientifique des fonctionnaires vers les agronomes de première ligne, via l'embauche de 80 agronomes au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ), pour la période 2023-2030, dédiés à 100 % au transfert technologique des pratiques en santé et conservation des sols.

Par ailleurs, les arbres sont un des plus grands puits de carbone et sont donc essentiels à l'atteinte de nos objectifs de réduction des GES. Il serait par conséquent pertinent de soutenir l'augmentation de la canopée en milieu agricole en établissant des protocoles rigoureux de crédits compensatoires adaptés au secteur agricole, notamment dans le cadre d'implantation de haies brise-vent et de reboisement de terres agricoles impropres à la culture ou à un élevage régénératif. Toutefois, afin d'éviter qu'en raison d'un intérêt pécuniaire, des terres qui seraient propres à l'agriculture, dont l'élevage régénératif, soient reboisées, un

²⁷ Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (2020), [Mise à jour - Tout le Québec s'investit - Québec veut doubler le volume de culture en serre d'ici 5 ans](#).

avis agronomique crédible et rigoureux doit être obtenu au préalable pour en déterminer le potentiel.

Recommandations

27) Que le ministre des Finances collabore avec le ministre de l'Agriculture pour instaurer des désincitatifs à ne pas cultiver la terre ou des incitatifs à la cultiver de manière durable dans les zones à fort potentiel.

28) Que le ministre des Finances collabore avec la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation pour développer un cocktail de mesures compensatoires à l'étalement urbain et à la protection des territoires agricoles et naturels.

29) Que le gouvernement lie les aides financières dans la stratégie de croissance des serres à des critères de rendement nutritionnel des cultures dans le cadre des objectifs de saines habitudes alimentaires.

30) Que le gouvernement intègre des critères de rendement en fonction de la consommation énergétique, en plus du rendement nutritionnel, dans l'octroi du financement dans le cadre de la stratégie de croissance des serres.

31) Que le gouvernement soutient l'implantation de pratiques en agroforesterie telles que les haies brise-vent, les cultures intercalaires avec arbres et le reboisement de terres agricoles impropres à la culture ou à un élevage régénératif, basés sur des avis agronomiques crédibles et rigoureux au préalable, dans le but de favoriser la biodiversité et de contribuer à la séquestration de carbone.

32) Que le gouvernement développe un mécanisme d'encadrement du prix des terres agricoles en fonction de la valeur d'usage, dans le but que celles-ci demeurent accessibles et rentabilisables pour et par les agriculteurs.

33) Que le gouvernement bonifie le soutien aux pratiques agroenvironnementales pour accélérer leur adoption.

34) Que le gouvernement investisse un total de 100 M\$ par an dans la transition vers des pratiques agroenvironnementales, dont une partie doit servir à améliorer le transfert de connaissances et la vulgarisation scientifique et l'embauche de 80 agronomes au MAPAQ.

Soutenir les institutions

Depuis de nombreuses années, Équiterre contribue à améliorer l'offre alimentaire au sein des institutions publiques et se réjouit lorsque celles-ci se dotent de cibles d'achat d'aliments québécois. La Loi visant principalement à promouvoir l'achat

québécois et responsable par les organismes publics, adoptée l'an dernier, est un excellent pas vers l'avant. Cependant, le coût-repas dans les institutions québécoises demeure encore trop bas et les budgets des services alimentaires sont encore trop faibles. La stratégie d'achat d'aliments québécois doit non seulement servir à augmenter la proportion d'aliments québécois, mais aussi et surtout à bien nourrir les Québécois.es avec une offre alimentaire de qualité. Le prix reste le principal frein pour que les services alimentaires des institutions puissent augmenter la part d'aliments québécois, sains et écoresponsables dans leurs menus.

Plus de 400 acteurs du système alimentaire au Québec se sont récemment mobilisés au Forum sur les systèmes alimentaires territoriaux. L'approche de système alimentaire territorialisé est en croissance depuis plusieurs années et permet de pallier les lacunes du système alimentaire mondialisé en offrant des solutions ancrées dans les territoires, aux échelles régionales et sous-régionales. Le cadre de suivi du Pacte de politique alimentaire urbaine de Milan²⁸ recommande que des structures de gouvernance alimentaire multisectorielles soient mises en place en prévoyant des mécanismes de participation citoyenne, une gouvernance multiacteurs et l'engagement des gouvernements des échelons municipaux et régionaux dans ces structures.

Par ailleurs, le gouvernement doit s'attaquer à l'insécurité alimentaire de plus en plus présente dans le contexte inflationniste. Alors qu'il existe des financements provinciaux pour l'alimentation scolaire, la majorité de ces programmes d'alimentation scolaire dépendent de fonds instables qui ne leur permettent pas de planifier à long terme. De plus, les Centres de services scolaires et les écoles du Québec ont des bases variables en matière d'expérience, d'équipement, d'infrastructure et de relations. Le système actuel de programmes alimentaires scolaires ne touche qu'un petit pourcentage des 902 975 élèves du réseau d'écoles publiques et ne répond pas aux besoins de tous les élèves qui ont faim ou qui ne mangent pas sainement. Équiterre est d'avis qu'il faut profiter de l'élan fédéral en faveur d'un programme d'alimentation scolaire pour le Canada et de

²⁸ FAO (2019), [Pacte de politique alimentaire urbaine de Milan - Cadre de suivi](#).

s'engager à mettre en place des programmes de saine alimentation scolaire dans tout le Québec.

Finalement, pour répondre aux objectifs de réduction à la source, nous suggérons au gouvernement de mieux appuyer financièrement les institutions publiques pour leur permettre de satisfaire les critères de développement durable, sans affecter leurs dépenses. Ceci permettra d'éviter l'approvisionnement en produits suremballés, notamment dans les écoles et les hôpitaux.

Recommandations

35) Que le gouvernement augmente à 20 % la marge préférentielle accordée aux critères de développement durable dans les appels d'offres en alimentation institutionnelle et qu'il s'engage à couvrir les coûts du premier 10 %.

36) Que le gouvernement soutienne la création ou le renforcement d'instances de gouvernance alimentaire régionales ou sous-régionales, et finance leur capacité d'agir adéquatement sur l'ensemble des enjeux du système alimentaire, de façon inclusive et dans une optique de transition socio-écologique.

37) Que le gouvernement prévoit un financement adéquat pour les dépenses alimentaires institutionnelles saines qui sont à venir et qui auront pour effet de stimuler l'innovation québécoise et la création d'emploi dans le marché des cultures protéinées végétales émergentes.

38) Que le gouvernement collabore avec les organisations impliquées dans le Chantier PASUQ pour élaborer un modèle de programme, et soutienne financièrement la mise en place et l'opérationnalisation d'un programme d'alimentation scolaire universel pour le Québec (PASUQ) à la lumière des recommandations émises par le Chantier PASUQ.

Réduire à la source

Au Québec, seules 3,5 % des ressources extraites réintègrent l'économie après un premier cycle d'utilisation, comparativement à une moyenne mondiale de 9 %²⁹.

²⁹ CGRI (2021), [THE CIRCULARITY GAP REPORT 2021](#).

L'indice de circularité est à l'image de la place qui est faite aux deux premiers R – réduire et réemployer – de la hiérarchie des 3RV-E : insuffisante. Le rapport d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) au sujet de l'état des lieux et de la gestion des résidus ultimes au Québec a mis en relief cette situation problématique. Les commissaires concluent que si l'on poursuit dans la même voie, les objectifs de la Politique québécoise de gestion des matières résiduelles ne sont tout simplement pas atteignables. La quantité totale de matières résiduelles éliminées au Québec (excluant les boues) a augmenté au cours des dernières années, affichant une croissance de 8 % entre 2018 et 2021³⁰, ce qui est absurde dans un contexte de raréfaction des ressources naturelles. Il faut éviter que des objets encore fonctionnels et des matériaux réutilisables ou recyclables soient éliminés, et cela passe par le renforcement des maillons faibles de la gestion des matières résiduelles au Québec : la réduction à la source et le réemploi.

À l'heure actuelle, les coûts d'élimination n'intègrent pas les externalités environnementales et sociales y étant associées. Il est important que ces coûts deviennent comparables, voire plus élevés, que les autres alternatives comme le recyclage et le compostage. La redevance à l'élimination est un levier économique de choix pour dissuader le recours à l'élimination en augmentant les coûts chargés à la tonne, tout en finançant les initiatives qui sont cohérentes avec les objectifs gouvernementaux.

L'économie québécoise repose présentement sur un système trop linéaire qui nécessite une extraction de ressources, de production, de commercialisation, de consommation trop élevés pour les limites planétaires. Selon ce rapport, si chaque habitant de la planète vivait comme les Québécois, le volume de ressources nécessaires serait tel qu'il nous faudrait l'équivalent de 3,5 fois la Terre pour les produire. La transformation de notre économie vers une plus grande circularité permettrait une meilleure structuration du développement durable québécois. Le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs pourrait intégrer des mesures dans les systèmes de responsabilité élargie des producteurs, notamment pour les appareils

³⁰ Recyc-Québec (2023), [Bilan 2021 de la gestion des matières résiduelles au Québec \(Bilan GMR\)](#).

électroniques et ménagers, afin de soutenir le réemploi des biens. La Stratégie pourrait également intégrer la durabilité et la réparabilité dans les critères d'appels d'offres publics et faire des ministères et organismes un levier pour soutenir les activités de réparation.

Les secteurs de la réparation et du réemploi ont un fort potentiel de création d'emploi comparativement à celui de l'élimination. Deux analyses européennes concluent que les entreprises d'économie sociale œuvrant dans le réemploi créent de 20 à 140 emplois par 1 000 tonnes de matières récupérées, comparativement à 0,2 emploi pour le secteur de l'élimination³¹.

La Suède, l'Autriche, la Belgique et plus récemment la France, ont mis en place des mesures d'écofiscalité afin d'encourager le recours à la réparation. Considérant le fait que les coûts de réparation sont un frein important pour les consommateurs et consommatrices, en subventionner une partie pourrait avoir un impact significatif sur l'accès à la réparation. Équiterre suggère d'instaurer un crédit d'impôt et un fonds de réparation provincial. Ce fonds de réparation pourrait être financé par les systèmes de REP pour les AEE. Le fonds de réparation permettrait de subventionner les actes de réparation, avec un rabais pour le consommateur ou la consommatrice qui serait directement applicable lors du paiement de la facture de réparation. À l'instar du fonds de réparation français, les modalités de financement de ce fonds devraient inciter au changement de pratiques des fabricants, en pénalisant ceux qui mettent en marché des biens non durables et peu réparables. Ainsi, il est recommandé de prévoir une modulation des écofrais en fonction de la durabilité et de la réparabilité des biens, afin de favoriser l'écoconception.

Recommandations

39) Que le gouvernement du Québec crée un fonds pour la réduction à la source et le réemploi, et augmente significativement son soutien aux initiatives en lien

³¹ GAIA (2021), Zero Waste and Economic Recovery, The Job Creation Potential of Zero Waste Solutions.

avec ces thématiques. Ce fonds pourrait notamment être financé par la hausse des redevances à l'élimination.

40) Qu'une priorité soit faite au développement d'alternatives réutilisables en amont et favorise la standardisation des emballages pour en faciliter le réemploi et le recyclage.

41) Que le gouvernement mette en place des mesures fiscales pour soutenir l'accès à la réparation, soit en congé de taxe ou en crédit d'impôt sur les services de réparation, en attendant de mettre en place un Fonds de réparation par le biais des systèmes de responsabilité élargie des producteurs.

Conclusion

Bien que le gouvernement soit conscient des risques et de l'impact des changements climatiques sur la population et les collectivités québécoises, nous faisons encore de trop petits pas pour nous attaquer à la crise climatique. Or, plus celle-ci progressera, plus la facture sera élevée et plus les mécanismes pour la contrôler perturberont nos habitudes de vie. Si l'on veut garder un certain contrôle sur cette crise climatique, il faut des mesures plus fortes dès maintenant. Le ministère des Finances doit, dès maintenant, utiliser les mesures fiscales et budgétaires pour mieux nous adapter et structurer notre transition vers une société plus durable et résiliente.