

# Les conditions gagnantes de la transition



**Recommandations  
dans le cadre des consultations prébudgétaires  
2022-2023 du gouvernement du Québec**

Février 2022

# Table des matières

<b>Contributions</b>	<b>2</b>
<b>À propos d'Équiterre</b>	<b>3</b>
<b>Introduction : mesurer la croissance au-delà du PIB</b>	<b>3</b>
<b>Économie et finances</b>	<b>4</b>
Budget : Mesurer l'impact budgétaire des changements climatiques sur tous les ministères	4
Recommandations : Objectif 2050	4
Recommandation : financement zéro à l'industrie pétrolière et gazière	6
<b>Transport et mobilité</b>	<b>6</b>
Mobilité collective : revoir le financement des réseaux pour préparer l'avenir	6
Recommandation : Assurer le succès et la mise en oeuvre de la Politique de mobilité durable 2030	9
Roulez vert 2.0 : Équiper le programme pour affronter les défis d'aujourd'hui et de demain	9
Recommandation : Réussir l'électrification des véhicules légers	12
Mobilité active : le vélo à assistance électrique pour faire bouger les choses	12
Recommandation : Exploiter le potentiel du vélo à assistance électrique	14
<b>Aménagement et territoires</b>	<b>15</b>
Recommandation : Assurer le succès et la mise en oeuvre de la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire	16
Recommandation : Prendre en compte les services écosystémiques rendus par les infrastructures naturelles comme des actifs et dans le coût des projets.	16
<b>Système alimentaire</b>	<b>17</b>
Pour une agriculture plus durable et résiliente	18
Recommandations : vers une saine autonomie alimentaire	19
Recommandation : soutenir l'augmentation de la canopée sur des terres impropres aux activités agricoles	19
Alimentation : soutenir les institutions pour réaliser le plan	19
Recommandations : se donner les moyens de nos ambitions en alimentation	20
<b>Système de production et consommation : réduire à la source</b>	<b>21</b>
Recommandation : financer la réduction à la source et le réemploi grâce à la hausse des redevances à l'élimination	21
<b>Conclusion : faire les bons choix</b>	<b>22</b>

## Contributions

### RECHERCHE ET RÉDACTION

**Alizée Cauchon**

Analyste principale – Relations gouvernementales | Équiterre

**Amélie Côté**

Analyste – Réduction à la source | Équiterre

**Andréanne Brazeau**

Analyste – Mobilité | Équiterre

**Émile Boisseau-Bovier**

Analyste – Climat | Équiterre

**Nadine Bachand**

Analyste principale – Agriculture et alimentation | Équiterre

**Carole-Anne Lapierre**

Analyste - Agriculture et systèmes alimentaires | Équiterre

### SOUS LA DIRECTION DE

**Marc-André Viau**

Directeur des relations gouvernementales | Équiterre

## À propos d'Équiterre

Équiterre est un acteur important dans la lutte contre la crise climatique et l'effondrement du vivant. L'organisme aborde ces enjeux de manière transversale, en proposant des projets de transition de nos modes de vie, de production et de consommation qui nous rapprochent tangiblement d'un futur désirable, écologique et juste pour les générations futures. Équiterre se spécialise dans les secteurs de l'agriculture, du transport léger et lourd, de la consommation, de l'énergie et du climat.

Équiterre compte plus de 150 000 membres et sympathisant.e.s qui sont mobilisé.e.s pour bâtir une société plus durable et résiliente. L'organisme, qui fêtera ses 30 ans en 2023, est reconnu comme étant l'un des organismes environnementaux les plus influents au Québec.

Équiterre est également membre des coalitions SWITCH et G15+ ainsi que de l'Alliance TRANSIT. L'organisme est solidaire des recommandations formulées par ces coalitions dans le cadre des présentes consultations prébudgétaires.

## Introduction : mesurer la croissance au-delà du PIB

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 fait 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.

C'est pourquoi, en janvier 2022, le G15+ et ses partenaires issus des milieux économiques, financiers, sociaux, syndicaux, environnementaux, académiques et philanthropiques ont dévoilé une liste de 51 indicateurs économiques, sociaux et environnementaux permettant de mesurer notre niveau de bien-être.

Ces indicateurs nous permettent de constater certains progrès environnementaux, mais également que le rythme des progrès est généralement bien insuffisant. Par exemple, la superficie du territoire couverte par des aires protégées a fait du chemin mais elle n'est pas répartie équitablement sur le territoire. Par ailleurs, nos investissements en transport collectif ont crû, mais les dépenses dans les nouveaux projets autoroutiers sabotent les efforts de transfert des usagers vers des modes de déplacement moins énergivores et l'atteinte des objectifs de la politique de mobilité durable.

Ces indicateurs, qui seront mis à jour annuellement et qui tiendront compte de l'impact de la pandémie, sont accessibles à toute la population sur la plateforme interactive [www.indicateurs.quebec](http://www.indicateurs.quebec). Cette initiative s'appuie sur un large survol de la littérature et des initiatives à travers le monde (Allemagne, France, Italie, Islande, Finlande, Nouvelle-Zélande, Écosse, etc.) et sur une approche méthodologique rigoureuse validée par des experts.

## Économie et finances

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

Tel que souligné dans notre mémoire de consultations prébudgétaires 2020-2021, 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. Cet impact est de plus en plus perceptible, et ce, malgré la pandémie de COVID-19.

En 2015 paraissait un rapport produit par Ouranos, faisant l'évaluation des impacts des changements climatiques et de leurs coûts pour le Québec et l'État québécois<sup>1</sup>. 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 Québec<sup>2</sup>.

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 climatiques<sup>3</sup>. Les recommandations suivantes sont inspirées de ce modèle.

### Recommandations : Objectif 2050

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) ;

---

<sup>1</sup> Ouranos (2015), Évaluation des impacts des changements climatiques et de leurs coûts pour le Québec et l'État québécois.

<sup>2</sup> Union des municipalités du Québec (2019), Vers de grandes villes résilientes : le coût de l'adaptation aux changements climatiques.

<sup>3</sup> World Bank Group (2014), Moving Toward Climate Budgeting : Policy Note.

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 ;

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.

## Abandonner le programme d'indemnisations prévu dans le cadre du projet de loi 21

Le 19 octobre 2021, le premier ministre François Legault a annoncé dans son discours d'ouverture de la session parlementaire son intention de mettre un terme à l'exploitation pétrolière et gazière au Québec. Cette intention fut confirmée lors du dépôt du projet de loi n° 21, *Loi visant principalement à mettre fin à la recherche et à la production d'hydrocarbures ainsi qu'au financement public de ces activités* le 2 février dernier. Or, bien que l'objectif de ce projet de loi soit louable, l'inclusion d'indemnisations pour les pétrolières et gazières pose problème.

Donner des fonds publics aux pétrolières et gazières est un choix politique et non une obligation légale. Tel que l'a démontré le Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE) dans un rapport récent, le gouvernement peut très bien mettre fin à l'exploitation pétrolière et gazière sans verser un sou aux entreprises concernées<sup>4</sup>. Le gouvernement du Québec pourrait ainsi aisément éviter une dépense évaluée à 100 millions de dollars par le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles.

Par ailleurs, le projet de loi, en prévoyant de payer 75 % des frais relatifs à la fermeture définitive des puits et à la restauration, va à l'encontre du principe de pollueur-payeur. En absence d'analyse environnementale sur l'ensemble des puits, il existe aussi un risque que les coûts de restauration dépassent les prévisions du gouvernement et augmentent la facture des contribuables.

En pleine crise climatique, l'argent public devrait servir à financer la transition et non à enrichir des compagnies d'énergies fossiles. Le Québec a accumulé un immense retard dans ses efforts de réduction de gaz à effet de serre<sup>5</sup>; les fonds publics doivent maintenant servir à transformer notre société afin de faire notre juste part dans l'effort mondial contre la crise climatique et atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Pas un sou public supplémentaire ne devrait être mis dans une industrie incompatible avec nos objectifs.

---

<sup>4</sup> Centre Québécois du droit de l'environnement (2021). [Le CQDE confirme la souveraineté de l'Assemblée nationale pour mettre fin aux activités d'hydrocarbures au Québec - Rapport de recherche](#)

<sup>5</sup> Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (2021). [Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990](#)

Finalement, conserver les indemnités dans le projet de loi créerait un dangereux précédent susceptible d'alourdir substantiellement les coûts de la transition énergétique. Si le gouvernement consent aux demandes des compagnies pétrolières et gazières, il faut s'attendre à ce que d'autres entreprises qui seront éventuellement touchées par des changements législatifs demandent aussi des sommes importantes. La facture totale rendrait extrêmement complexe et difficile le financement de la transition énergétique et de l'adaptation à la crise climatique.

### Recommandation : financement zéro à l'industrie pétrolière et gazière

Que le ministère des Finances n'accorde aucun crédit au Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles lié à l'indemnisation en prévision de la mise en œuvre du projet de loi 21 sur la fin de la recherche et de la production d'hydrocarbures.

## Transport et mobilité

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 province.<sup>6</sup> 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. 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.

### Mobilité collective : revoir le financement des réseaux pour préparer l'avenir

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.

---

<sup>6</sup> Gouvernement du Québec (2021), [Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990](#) (p. 9).

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.

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 soutenu par les paliers supérieurs de gouvernement que son développement.

En somme, le « deux poids, deux mesures »<sup>7</sup> 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 – malgré les difficultés engendrées par la pandémie de COVID-19 – est clé pour amener l'économie du Québec au 21<sup>e</sup> 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.<sup>8</sup>

### **Un urgent besoin de diversifier les revenus destinés au financement des réseaux**

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 terrestre. [...] Or, la pérennité des revenus de cette taxe n'est pas assurée à long terme, puisque le gouvernement s'est engagé

---

<sup>7</sup> Équiterre et Vivre en ville, [Pour un Québec leader de la mobilité durable](#) (p. 21).

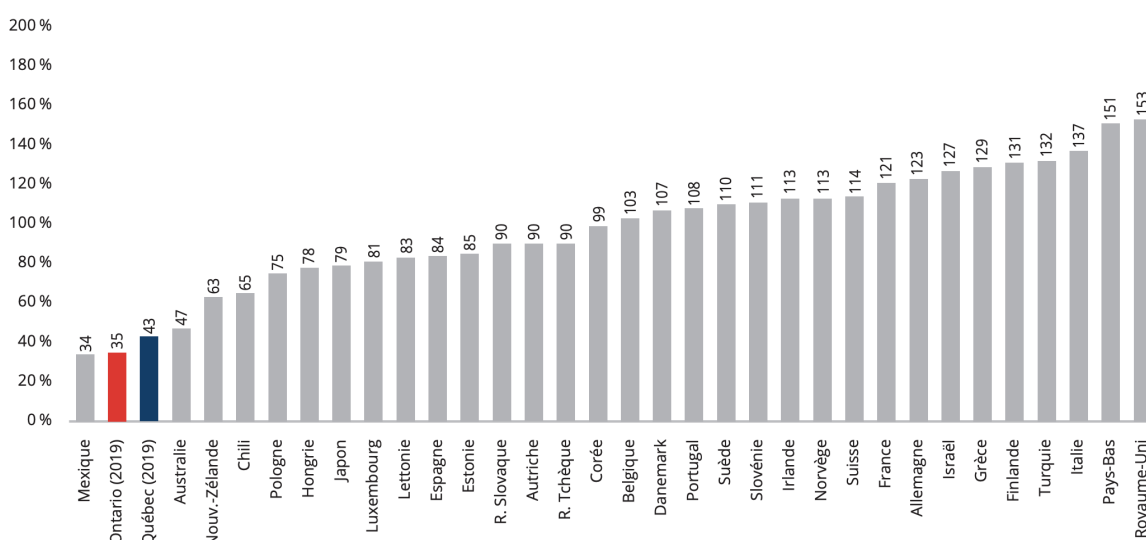
<sup>8</sup> Gouvernement du Québec (2018), [Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable 2030](#) (p. 21).



dans un virage majeur vers l'électrification des transports. »<sup>9</sup> 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.

Selon HEC Montréal, le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) était déficitaire pour l'exercice 2019-2020. 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 de 4,9 milliards de dollars nécessaires pour la construction, l'exploitation et l'entretien des réseaux.<sup>10</sup> 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.

### Taxes spécifiques sur l'essence OCDE, Québec (SPEDE inclus) et Ontario (redevance sur le carbone incluse)<sup>11</sup>



Source : [HEC](#) (2020)

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.

<sup>9</sup> Gouvernement du Québec, [Document synthèse - Chantier sur le financement de la mobilité durable](#) (2021).

<sup>10</sup> Chaire de gestion du secteur de l'énergie de HEC Montréal (2020). [L'écofiscalité au Québec, quelles options pour accélérer la transition énergétique et la décarbonisation de l'économie?](#) (p.14).

<sup>11</sup> 2015 à moins d'indications contraires (en pourcentage du prix hors taxe de l'essence)

### **Écofiscalité : des outils pour favoriser l'adoption des meilleures pratiques**

L'écofiscalité regroupe un ensemble d'instruments économiques visant à décourager les activités nuisibles à l'environnement et/ou à encourager les activités qui lui sont favorables et à en stimuler l'innovation. 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.

Or, en juin 2020, le commissaire au développement durable du Québec soulignait avec justesse l'utilisation limitée de l'écofiscalité malgré le fait que la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020 promouvait le déploiement accru de ce type de mesures.<sup>12</sup>

## Recommandation : Assurer le succès et la mise en oeuvre de la Politique de mobilité durable 2030

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.

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 malgré les défis entraînés par la COVID-19.

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.

Que le gouvernement mette en oeuvre 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.

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.

## Roulez vert 2.0 : Équiper le programme pour affronter les défis d'aujourd'hui et de demain

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

<sup>12</sup> Rapport du commissaire au développement durable (2020), [Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2020-2021](#) (p.2).

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 – sont dédiés au seul financement du programme Roulez vert.<sup>13</sup>

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 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 suggère également d'autres réformes pouvant être apportées au programme Roulez vert, ces mesures visant à favoriser la réduction du taux de motorisation des ménages québécois au profit des modes de transport actif et à accroître l'équité.

#### Réforme du programme Roulez vert : vers un système de redevance-remise autofinancé

Lors de l'achat d'un véhicule, à l'aide d'une remise, on incite financièrement la population québécoise à choisir un véhicule zéro émission (VZE), puis on finance cette subvention en instaurant une contribution à l'électrification des transports sous forme de redevance à l'achat d'un véhicule à essence.

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 automobile<sup>14</sup>, 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 2014.<sup>15</sup>

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**

Les redevances du nouveau programme Roulez vert imposées à l'achat d'un

<sup>13</sup> Gouvernement du Québec (2020), [Plan de mise en œuvre 2021-2026 du Plan pour une économie verte 2030](#).

<sup>14</sup> Équiterre (2020), [La route vers la mobilité à faible empreinte carbone : un système de redevance-remise pour les véhicules légers au Canada](#).

<sup>15</sup> Chaire de gestion du secteur de l'énergie de HEC Montréal (2022), [État de l'énergie au Québec - Édition 2022](#).

véhicule<sup>19</sup> devraient être instaurées en fonction de son efficacité énergétique et/ou de son poids. 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 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.

### Le saviez-vous?

[78 % des Québécois et Québécoises](#) se disent favorables à ce que le gouvernement encourage, par différentes mesures fiscales, l'utilisation de véhicules moins polluants.

### Pour rouler (encore plus) vert

Lancé en janvier 2012 alors que les VÉ étaient encore marginaux, le programme Roulez vert vise à encourager l'acquisition de ces véhicules, qu'ils soient neufs ou d'occasion, ainsi que l'installation de bornes de recharge à travers la province. Devant l'accélération de l'électrification des véhicules légers et l'évolution des habitudes d'achat, certaines modalités du programme méritent d'être révisées afin qu'un plus grand nombre d'automobilistes puisse en bénéficier et que les retombées environnementales et économiques liées à cette démarche soient optimisées. En effet, en plus du volet « redevance-remise », d'autres leviers d'action existent pour rendre le programme 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 :

- 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 Californie<sup>16</sup>;
- 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

<sup>16</sup> Équiterre (2020), [La route vers la mobilité à faible empreinte carbone : un système de redevance-remise pour les véhicules légers au Canada](#) (p. 15).

de l'Italie.<sup>17</sup>

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 récent 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 2030.<sup>18</sup> 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 provincial.<sup>19</sup> 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.

## Recommandation : Réussir l'électrification des véhicules légers

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.

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.

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.

## Mobilité active : le vélo à assistance électrique 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

<sup>17</sup> Équiterre (2020), [La route vers la mobilité à faible empreinte carbone : un système de redevance-remise pour les véhicules légers au Canada](#) (p. 19).

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

<sup>19</sup> Idem (p.34).

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. »<sup>20</sup>

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 Écocamionnage<sup>21</sup> sont de solides points de départ.

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 \$.<sup>22</sup> De son côté, la France offre un « bonus vélo » à son programme de

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

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

<sup>22</sup> Ville de Laval, [Vélo à assistance électrique](#).

subvention pour la mobilité durable.<sup>23</sup>

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'impôts, 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 active<sup>24</sup>, 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.

## Recommandation : Exploiter le potentiel du vélo à assistance électrique

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

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 :

- 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.

Que le gouvernement appuie les initiatives favorisant l'adoption de la mobilité active au Québec, dont plus particulièrement le vélo à assistance électrique, 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.

<sup>23</sup> Ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance, [Bonus vélo : une aide pour l'achat d'un vélo à assistance électrique \(VAE\)](#).

<sup>24</sup> Gouvernement du Québec (2020), [Plan de mise en œuvre 2021-2026 du Plan pour une économie verte 2030](#).

## Aménagement et territoires

L'année 2022 sera charnière pour l'aménagement des territoires et il est attendu un grand effort de votre gouvernement pour réformer les pratiques établies via la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire. Il s'agit d'un grand chantier qui devra intégrer les domaines de l'urbanisme, des transports, de l'agriculture, du développement économique, de la santé et de l'environnement notamment. Par exemple, il sera nécessaire de faire un arrimage entre la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire et le Plan d'agriculture durable 2020-2030 ou le Plan pour une économie verte 2030.

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 Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire. Nous recommandons donc au ministère des Finances, en collaboration avec le MAMH, de faire une révision complète de la fiscalité municipale avec 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 revenu 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 Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire 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.



## Recommandation : Assurer le succès et la mise en oeuvre de la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire

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.

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) n'est pas prise en compte 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 oeuvre 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).

## Recommandation : Prendre en compte les services écosystémiques rendus par les infrastructures naturelles comme des actifs et dans le coût des projets.

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 verdissage urbain, etc.) qui soutiennent l'adaptation aux changements climatiques, notamment la prévention des inondations et des îlots de chaleur.

## Système alimentaire

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.

L'ensemble des terres du territoire québécois a connu une hausse moyenne de 7,3 % du prix seulement pour l'année dernière (FAQa 2021). Cette hausse était légèrement plus marquée qu'en 2019 alors que les terres s'étaient appréciées de 6,9 %. En 2020, l'Estrie, avec une hausse moyenne du prix des terres de 32 %, le Saguenay–Lac-Saint-Jean, avec une hausse de 20 %, et le Bas-Saint-Laurent–Gaspésie, avec une augmentation de 18 %, remportaient la palme des croissances les plus fulgurantes du prix des terres au Québec. L'augmentation dans la province avait même atteint un niveau inédit en dépassant la moyenne canadienne.

La Financière agricole du Québec (FAQb 2021) indiquait qu'en moyenne la valeur des terres en culture transigées avait augmenté de 6,8 % alors que celle des terres agricoles avait augmenté de 6,1 % en 2019. La valeur unitaire moyenne des terres en culture transigées était alors passée de 22 694 \$/ha en 2018 à 24 237 \$/ha en 2019. De même, les terres agricoles ont été transigées en moyenne à 17 707 \$/ha en 2019, soit en hausse de 1 022 \$/ha par rapport à 2018.

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 (CMM 2019), les Plans de développement de la zone agricole (PDZA), les ceintures vertes, les stratégies de remembrement des terres agricoles, la gestion régénératrice des sols (Équiterre 2021b), 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.

## Recommandations: Assurer la relève agricole et l'occupation dynamique du territoire

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.

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

### Pour une agriculture plus durable et résiliente

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"<sup>25</sup>.

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.

#### **La sobriété énergétique, c'est quoi ?**

La sobriété énergétique consiste à réduire les besoins en consommation d'énergie afin de diminuer leurs impacts sur l'environnement. Il s'agit d'une filière énergétique à part entière qui a pour objectif de conserver un niveau de services compatibles avec le bien-être humain tout en respectant les limites environnementales.

#### **Sobriété vs efficacité**

L'efficacité et la sobriété énergétique sont complémentaires. Cependant, les efforts d'efficacité énergétique peuvent être contrés par ce qu'on appelle l'effet rebond : une amélioration de

<sup>25</sup> 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](#).

l'efficacité d'un produit ou d'un service le rendra moins cher et aura pour effet d'en augmenter la demande. Ces produits ou services seront donc plus efficaces individuellement, mais engendreront une consommation énergétique supérieure globalement. Par exemple, bien que les moteurs thermiques soient plus performants qu'auparavant, la consommation d'essence au Québec a augmenté en raison de l'augmentation des distances parcourues et de la taille des véhicules.

## Recommandations : vers une saine autonomie alimentaire

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.

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.

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

## Recommandation : soutenir l'augmentation de la canopée sur des terres impropres aux activités agricoles

Que le gouvernement établisse 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, basés sur des avis agronomiques crédibles et rigoureux au préalable.

## Alimentation : soutenir les institutions pour réaliser le plan

Équiterre se réjouit de l'entente entre le gouvernement du Québec et l'ITHQ pour améliorer l'offre alimentaire en CHSLD ou encore celle pour accompagner les institutions à se doter de cibles d'achat d'aliments québécois. 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.

La planification requise dans le cadre de la stratégie nationale d'achat d'aliments québécois est la fondation qui permettra à nos institutions de miser sur des produits de chez nous qui répondent aux besoins nutritionnels des Québécois.es ainsi qu'aux critères d'écoresponsabilités. Or, cette planification doit être accompagnée d'une aide gouvernementale financière adéquate pour concrétiser ce virage.

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 rencontrer 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.

### **L'exemple de Copenhague**

En moins de dix ans, la ville nordique de Copenhague a atteint sa cible : les repas offerts dans les cuisines publiques sont à 90 % biologiques et principalement faits d'ingrédients locaux.

## Recommandations : se donner les moyens de nos ambitions en alimentation

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 % ;

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 ;

Que le gouvernement assure un approvisionnement concordant aux objectifs institutionnels en mettant en place un programme d'aide à l'acquisition de terres agricoles destinées à l'achat de terres pour les cultures protéinées végétales traditionnelles ou émergentes.

## Systeme de production et consommation : 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 % (Circle Economy, 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. Près de 5 millions de tonnes de matières résiduelles sont éliminées chaque année au Québec (Recyc-Québec, 2021), 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.

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 emplois pour le secteur de l'élimination (RREUSE, 2021 et Gaïa, 2021).

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. Une étude suédoise menée en 2014 a estimé que le nombre de salarié.e.s dans les entreprises fournissant des services couverts par la mesure écofiscale (qui couvre 50 % du coût de la main-d'œuvre de la réparation d'appareils électriques) avait augmenté de 33 % (IMPact s.d.).

### Recommandation : financer la réduction à la source et le réemploi grâce à la hausse des redevances à l'élimination

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

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.

## Conclusion : faire les bons choix

Lors de sa mise à jour économique du 25 novembre 2021, le ministre des Finances a qualifié la reprise économique qui a suivi le choc initial de la pandémie de croissance exceptionnelle. Tellement exceptionnelle que le gouvernement a engagé pour 10,7 \$ milliards de dépenses supplémentaires lors de cette mise à jour. Bref, le gouvernement du Québec, notre gouvernement, ne manque pas de ressources pour s'attaquer aux problèmes économiques, sociaux et environnementaux, encore faut-il qu'il fasse les bons choix et qu'il soit cohérent dans ses décisions. Les conditions gagnantes de la transition sont réunies pour que le Québec mise sur un développement qui va au-delà du PIB et qu'il fasse les bons choix pour maintenant et pour l'avenir. Les outils pour le faire sont là, il ne manque que la volonté.