

Agir maintenant pour un Québec plus résilient



équiterre

Recommandations
dans le cadre des consultations prébudgétaires 2021-2022
du gouvernement du Québec

Février 2021

À propos d'Équiterre	3
Introduction : pour une mobilisation de tous les acteurs gouvernementaux	3
Économie et finances	4
Budget : Mesurer l'impact budgétaire des changements climatiques sur tous les ministères	4
Recommandations : Objectif 2050	5
Transport et mobilité	5
Mobilité collective : Rattraper le retard pour préparer l'avenir	6
Recommandations : réaliser la Politique de mobilité durable 2030	7
Mobilité active : Innover partout au Québec	8
Recommandation : exploiter le potentiel du vélo à assistance électrique	9
Roulez vert 2.0 : Réussir l'électrification des véhicules personnels	10
Recommandations : Roulons (plus) vert !	13
Système alimentaire	13
Pour une agriculture plus durable et résiliente	13
Recommandations : autonomie alimentaire et nutrition	14
Recommandations : programmes de gestions de risque de l'entreprise	15
Recommandation : investir dans le savoir des producteurs	16
Alimentation : soutenir les institutions pour réaliser le plan	16
Recommandations : se donner les moyens de nos ambitions en alimentation	17
Conclusion : redéfinir l'urgence d'agir	18

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 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 a fêté ses 25 années d'existence en 2018, 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 appuie les recommandations formulées par ces coalitions dans le cadre des présentes consultations prébudgétaires.

Introduction : pour une mobilisation de tous les acteurs gouvernementaux

L'année 2020 a mis en évidence la grande résilience des Québécois.es face aux changements, mais a surtout exposé les risques et obstacles de la société québécoise face à une crise majeure pour laquelle elle était mal préparée. La situation a aussi permis de constater que le gouvernement peut rapidement prendre des décisions ayant de grands impacts sur l'ensemble de la société pour contrôler la crise.

La pandémie a eu pour effet d'accélérer la réflexion sur les choix à faire pour bâtir une société plus résiliente. À cet égard, des groupes comme le Forum économique mondial plaident pour une reconstruction économique sur des bases différentes, en mettant davantage l'accent sur la protection de l'environnement et la coopération internationale. L'objectif de cette démarche est de réformer notre système économique et social « pour un avenir plus juste, plus durable et plus résistant [...] dans lequel le développement économique n'empiète pas sur le progrès de la société¹ ».

Nous ne pouvons plus seulement prendre en compte le capital financier dans les mécanismes de prise de décision, mais aussi le capital social, naturel et humain. La pandémie aura peut-être permis de comprendre comment faire face à une crise : l'attaquer de front et ne pas attendre qu'il soit trop tard.

Pour ce faire et pour que l'action québécoise soit à la hauteur de la crise climatique, il faut agir dans tous les secteurs. L'environnement n'est pas uniquement l'apanage du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, mais bien celui de tous les ministères. Il y a, certes, des progrès notables au sein de l'appareil gouvernemental. Par exemple, si tout n'est pas parfait dans le secteur agricole, de réels efforts sont mis en place

¹ World Economic Forum (2020), La "Grande Réinitialisation" : un sommet unique pour débiter 2021.

pour doter le Québec d'une agriculture plus durable mettant de l'avant des solutions naturelles pour protéger notre environnement et nos capacités de production.

De plus, le consensus qui a émergé au sein de la classe politique en matière d'électrification des transports et de réseaux de transports collectifs et actifs performants, reflète les ambitions des Québécois.es. Malgré les progrès, il reste encore beaucoup à faire pour préparer le Québec à affronter la crise climatique. Heureusement, des solutions existent.

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, ne sont pas négligeables 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 se fait de plus en plus sentir 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 québécois². 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 Québec³.

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 en matière de politique fiscale, les budgets gouvernementaux et 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, et ce, dans le but de répondre aux défis de la politique des dépenses publiques et de la gestion découlant des changements climatiques⁴. Les recommandations suivantes sont

² Ouranos (2015), Évaluation des impacts des changements climatiques et de leurs coûts pour le Québec et l'État québécois.

³ Union des municipalités du Québec (2019), Vers de grandes villes résilientes : le coût de l'adaptation aux changements climatiques.

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

inspirées de ce modèle et demeurent pertinentes malgré l'adoption de la Loi 44 sur la gouvernance climatique.

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) ;

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.

Transport et mobilité

Près de la moitié des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Québec proviennent du secteur des transports. En 2018, elles représentaient 44,8% des émissions de la province.⁵ Pourtant, la volonté affirmée du gouvernement de faire la transition vers l'électrification est ancrée dans la reconnaissance des retombées économiques liées à cette transition. À long terme, l'utilisation de l'hydroélectricité, une source d'énergie renouvelable dont le Québec dispose abondamment, permettra accroître l'autonomie énergétique de la province pour ses déplacements. En effet, en 2020, 70% de la consommation totale des produits pétroliers utilisés à des fins énergétiques au Québec était dédiée au transport.⁶ Il est donc plus que temps d'investir dans l'avenir : les transports à faible émission.

Par ailleurs, la prise en compte des co-bénéfices associés à l'adoption de modes de transport durables est cruciale pour orienter les choix en matière d'investissements gouvernementaux. Les calculs déterminant ces investissements dans divers programmes et politiques en mobilité doivent systématiquement tenir compte des retombées sociales, sanitaires et environnementales qui en sont issues : amélioration de la qualité de l'air et réduction des problèmes respiratoires, augmentation de l'activité physique, diminution de la congestion routière, protection de milieux naturels, renforcement du tissu social, etc.

⁵ Gouvernement du Québec (2020), Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2018 et leur évolution depuis 1990 (p.8).

⁶ Chaire de gestion du secteur de l'énergie (2021), État de l'énergie au Québec - Édition 2021 (p.28).

Mobilité collective : Rattraper le retard pour préparer l'avenir

Revoir le financement des réseaux

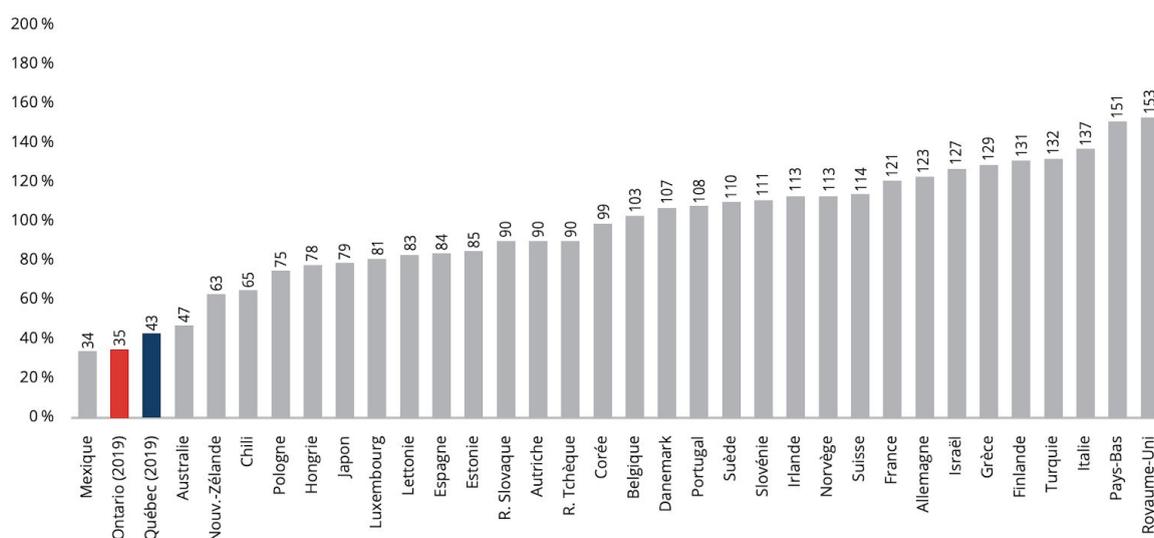
En 2019, le ministère des Transports avançait que, « d'ici quelques années, les revenus sont susceptibles d'être insuffisants en regard des dépenses anticipées. En effet, en raison de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et de l'électrification du parc, les revenus de la taxe sur les carburants sont appelés à plafonner, voire à décroître, au cours des années à venir, fragilisant ainsi la principale source de revenus pour le financement de la plus grande part des interventions en transport du gouvernement du Québec. »⁷

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.⁸

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.

GRAPHIQUE 1

Taxes spécifiques sur l'essence OCDE, Québec (SPEDE inclus) et Ontario (redevance sur le carbone incluse)⁹



Source : [HEC](#) (2020)

⁷ Ministère des Transports du Québec (2019). [Chantier sur le financement de la mobilité](#).

⁸ HEC (2020). [L'écofiscalité au Québec, quelles options pour accélérer la transition énergétique et la décarbonisation de l'économie](#) (p.14).

⁹ 2015 à moins d'indications contraires (en pourcentage du prix hors taxe de l'essence)

Sociétés de transport : l'offre et la demande d'électrification

En matière de transport collectif, la cible gouvernementale d'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 relancer l'économie du Québec, tout en réduisant la part de l'auto solo comme mode de transport. À ce titre, une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain indique d'ailleurs que « le transport en commun génère [...] un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé en automobile, lequel contribue à la dégradation de la balance commerciale du Québec. »¹⁰ De plus, la province, qui bénéficie d'une grappe industrielle en électrification des véhicules lourds et d'une électricité peu coûteuse, se positionne très favorablement dans ce secteur, justifiant d'autant plus des investissements dans cette industrie.

Dans ce contexte, le processus d'électrification du transport collectif doit être déployé selon une approche rigoureuse et structurante qui maximisera les retombées partout au Québec. 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. Cet objectif clé issu de la PMD¹¹ fait le pont avec l'introduction de cette section : les retombées socio-économiques associées à la réduction de la dépendance à l'automobile doivent être mises de l'avant dans ce processus. Ainsi, le déploiement rapide des projets structurants en transport collectif bénéficiera également à l'ensemble de la population québécoise. Enfin, de manière complémentaire, l'électrification des véhicules les plus utilisés doit être prioritaire pour accroître les gains environnementaux, tout en poursuivant les objectifs gouvernementaux.

Recommandations : réaliser la Politique de mobilité durable 2030

Que le gouvernement veille à la diversification de ses revenus et de ceux des opérateurs de transport collectif en déployant ou en bonifiant les outils d'écofiscalité à sa disposition, tels que la taxe sur le carburant, la taxe kilométrique et les péages routiers.

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 au déploiement de son plan d'action malgré les défis entraînés par la COVID-19.

¹⁰ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010), Le transport en commun : au cœur du développement économique de Montréal (p.4).

¹¹ Gouvernement du Québec (2018), Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable 2030 (p.21).

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. Le recours à l'écofiscalité trouve son fondement dans la Loi sur le développement durable. 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.¹²

Mobilité active : Innover partout au Québec

En milieu urbain, 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 lancera prochainement une campagne québécoise de promotion du vélo à assistance électrique comme alternative à la voiture lors des déplacements domicile-travail. Ayant l'objectif plus large de faire diminuer la taille du parc automobile en milieu urbain par l'adhésion à l'utilisation quotidienne du vélo à assistance électrique, cette initiative contribue à l'identification des pistes d'action visant à réduire des émissions de GES supplémentaires à celles déjà identifiées dans le Plan pour une économie verte 2030 (PEV).

Alors que le plan de mise en oeuvre du PEV prévoit 60 millions de dollars pour les infrastructures de mobilité active¹³, nous sommes 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. En effet, il faut notamment favoriser le maintien des habitudes de mobilité active du plus grand nombre d'utilisateurs et d'utilisatrices tout au long de l'année. Dans cette optique, le vélo à assistance électrique a le potentiel de répondre aux enjeux liés à la topographie québécoise qui freinent l'adoption de modes traditionnels de mobilité active, soit la marche et le vélo.

Parallèlement, un soutien financier envers ce secteur en émergence - des fabricants tout au long de la chaîne d'approvisionnement, aux fournisseurs de vélos à assistance électrique - devrait être considéré afin d'optimiser les co-bénéfices économiques attendus par l'adoption de ce mode de transport au Québec. À titre d'exemple, l'annonce du Programme d'aide

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

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

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.

Les systèmes de vélos en libre-service : une histoire de succès

Complémentaire aux systèmes de transport en commun, le vélo-partage 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 a d'ailleurs été démontré il y a longtemps. À ce titre, 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. »¹⁴

Toujours dans une optique de transfert modal, un programme d'incitatif à l'achat d'un vélo 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 Transportez vert¹⁵ seraient de solides points de départ. Des initiatives similaires se multiplient d'ailleurs en Europe.

D'autres mesures écofiscales doivent être explorées. Par exemple, une indemnité kilométrique à l'utilisation du vélo à la place de la voiture, remise sous forme de crédit d'impôts, pourrait être envisagée pour les travailleur.euse.s. Avant-gardiste, ce type de mesure a l'avantage de susciter l'acceptabilité sociale en raison de son caractère non contraignant.

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 ses programmes Roulez vert, visant les véhicules personnels, et Transportez vert, 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; et
- En y ajoutant un volet de mise au rancart des voitures à essence.

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

¹⁴ Équiterre et Vivre en Ville, [Pour un Québec libéré du pétrole en 2030 : Changer de direction](#) (p.84)

¹⁵ Transition énergétique Québec, [Transportez vert - Volet Acquisition de technologies](#).

Roulez vert 2.0 : Réussir l'électrification des véhicules personnels

Le potentiel économique lié à la propulsion électrique est une évidence dans le contexte énergétique québécois. La réduction de la consommation de pétrole de 40% d'ici 2030, telle qu'annoncée dans le PEV, impose des investissements dans l'électrification; ceux-ci doivent être intelligents et structurants. À cet effet, le programme Roulez vert gagnerait à être réformé afin de maximiser les retombées potentielles pour l'économie du Québec, pour la santé publique et pour l'environnement.

Les réductions des émissions de GES dues à l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules sont annulées par la part croissante qu'occupent les véhicules utilitaires sport (VUS) et autres camions légers dans le parc automobile québécois. En effet, entre 1990 et 2018, le nombre de voitures immatriculées a diminué au bénéfice des camions légers qui ont connu une croissance de 306%.¹⁶ La popularité des véhicules plus gros, plus énergivores et plus coûteux a continué de croître en 2019 et en 2020, ajoutant un poids financier sur les ménages du Québec et une pression accrue sur les infrastructures routières.

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

Les incitatifs à l'achat de véhicules électriques (VÉ) 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 d'ici 2025. Selon le premier plan de mise en œuvre du PEV, 1,3 milliard de dollars – environ 20% des dépenses prévues – seront dédiés à une seule mesure : le financement du programme Roulez vert.¹⁷ Le gouvernement provincial doit donc identifier un moyen de maintenir les incitatifs à l'achat de VÉ sans exercer autant de pression sur ce budget afin de dégager des fonds pour accroître l'ambition du plan, dont les co-bénéfices représenteront des économies en soi (voir section précédente).

En liant une redevance issue des véhicules énergivores à la subvention à l'achat dans un programme autofinancé, le Québec se doterait d'une mesure d'écofiscalité qui accélérerait l'adoption de véhicules propres sans grever les finances publiques. Pour maintenir le soutien financier à l'électrification des transports, la mise en place d'un fonds autofinancé par un système de redevance-remise serait à la fois efficace et ambitieuse.

Le saviez-vous?

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

¹⁶ Chaire de gestion du secteur de l'énergie (2021), *État de l'énergie au Québec - Édition 2021* (p.28).

¹⁷ Gouvernement du Québec (2020), *Plan de mise en œuvre 2021-2026 du Plan pour une économie verte 2030* (p.27).

Fonctionnement

Lors de l'achat d'un véhicule, à l'aide d'une remise, on incite financièrement les Québécois-es à choisir un véhicule zéro émission (VZE), puis on finance cette subvention en instaurant une contribution à l'électrification des transports (redevance) pour les propriétaires de véhicules énergivores et surdimensionnés.

Ce système permettrait de réduire (1) le nombre de véhicules personnels à essence ; et (2) le nombre de véhicules particulièrement polluants dans le parc automobile¹⁸, une condition sine qua non pour atteindre les cibles de réduction de GES en transport.

Un système de redevance-remise via une réforme du programme Roulez vert peut se déployer en deux (2) phases :

- L'augmentation des remises pour les VZE dans l'immédiat afin d'accroître la demande du marché pour des véhicules plus propres ; et
- Une taxe verte plus efficace une fois que le pire de la pandémie de COVID-19 sera passé.

Vers l'autofinancement de Roulez vert : mesures clés

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 consommateur-trice-s pour les VZE.

Des redevances en fonction de la consommation de carburant des véhicules

Les redevances du nouveau programme Roulez vert devraient être imposées à l'achat des véhicules¹⁹ en fonction de leurs émissions de GES. Cette redevance deviendrait de plus en plus contraignante jusqu'à ce que la parité avec les modèles à essence soit effective.

Des exemptions équitables

Afin de ne pas pénaliser les individus nécessitant de tels véhicules au quotidien, des mesures d'exemption (crédits d'impôt) pourraient être déployées de façon complémentaire.

¹⁸ Équiterre, Évaluation de mesures fiscales : Impacts économiques de l'introduction de deux mesures fiscales sur l'acquisition et l'utilisation de camions légers par les particuliers.

¹⁹ Équiterre, Évaluation de mesures fiscales : Impacts économiques de l'introduction de deux mesures fiscales sur l'acquisition et l'utilisation de camions légers par les particuliers (p.16)

Pour rouler (encore plus) vert

Lancé en janvier 2012 alors que les véhicules électriques 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. Alors que l'électrification des véhicules légers s'accélère, certaines modalités du programme Roulez vert méritent d'être révisées afin qu'un plus grand nombre d'automobilistes puisse en bénéficier. 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.

La technologie et les habitudes d'achat ayant évolué parallèlement aux objectifs d'électrification, l'heure est venue de proposer de nouvelles solutions pour rouler encore plus vert au Québec!

C'est dans cette perspective qu'Équiterre propose, en plus de la réforme de son mode de financement, plusieurs mesures pour actualiser le programme :

- Assurer une plus grande équité dans l'allocation des subventions en faisant correspondre l'admissibilité des véhicules à celle prévue par le programme de subvention fédérale iVZE;
- Instaurer une subvention bonifiée pour les ménages à faible revenu ainsi qu'un plafond de revenu annuel donnant droit à la subvention, des mesures inspirées de la Californie²⁰;
- Augmenter le nombre de bénéficiaires de la subvention avec les mêmes budgets;
- Offrir une subvention alternative aux propriétaires de véhicules 100% électriques qui sont dans l'impossibilité d'avoir leur propre borne de recharge;
- Créer un volet « premier véhicule » pour favoriser l'adoption hâtive du véhicule électrique chez les nouveaux acheteurs et nouvelles acheteuses ;
- Créer un volet « mise au rancart » inspiré des exemples de la Colombie-Britannique et de l'Italie²¹;

Au-delà des incitatifs financiers : diversifier les avantages

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, les véhicules zéro émission et le transport actif. 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.

²⁰ Équiterre (2020), La route vers la mobilité à faible empreinte carbone : un système de redevance-remise pour les véhicules légers au Canada (p.15).

²¹ Équiterre (2020), La route vers la mobilité à faible empreinte carbone : un système de redevance-remise pour les véhicules légers au Canada (p.19).

Recommandations : Roulons (plus) vert !

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 énergivores.

Que le gouvernement actualise le programme Roulez vert pour répondre aux impératifs liés à l'accélération de l'électrification et accroître l'équité.

Système alimentaire

Le gouvernement s'est montré très actif dans le dossier de l'agriculture et de l'alimentation au cours des derniers mois, que ce soit avec le dévoilement de son plan d'agriculture durable ou la stratégie nationale d'achat d'aliments québécois dans les institutions publiques. Nous sommes d'avis que ces nouvelles orientations vont contribuer à réduire notre empreinte climatique tout en assurant l'avenir de notre secteur agroalimentaire.

Mais la pandémie a forcé de nouvelles réflexions quant à l'augmentation de l'autonomie alimentaire au Québec ainsi que sur la résilience du secteur devant les défis que représentent les crises sanitaire, climatique et économique. Ces nouvelles réflexions devront marquer la définition des programmes du plan d'agriculture durable et les prochaines interventions du gouvernement du Québec pour mieux outiller notre système alimentaire.

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, 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"²².

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 production alimentaire qui puisse bénéficier aux besoins nutritionnels à pourvoir 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 critère de sélection pour le financement des projets de serre, le

²² 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.

gouvernement possède le pouvoir de maximiser le rendement énergétique de la production tout en assurant une alimentation saine.

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 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 : autonomie alimentaire et nutrition

Que le gouvernement encadre la stratégie de croissance des serres en incluant les études d'opportunité nécessaires pour la faisabilité de la diversification des cultures, en concordance avec les objectifs de sécurité alimentaire et de sécurité nutritionnelle.

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, notons que les producteurs agricoles sont parmi les premiers à éprouver les impacts de plus en plus marqués des changements climatiques. Les pertes de récoltes attribuables aux impacts croissants des changements climatiques ont des répercussions sur le produit intérieur brut (PIB), la rentabilité, la viabilité des communautés rurales, la santé mentale des fermiers et fermières ainsi que sur les programmes d'assurance gouvernementaux, dont les dépenses vont vraisemblablement croître avec les variations climatiques qui sont de plus en plus extrêmes.

Les programmes de gestion des risques de l'entreprise, tels que conçus présentement, répondent à des besoins à court terme, mais ils ne favorisent pas l'adaptation du secteur à des contextes changeants, tels que les changements climatiques.

Le gouvernement du Québec a choisi de répondre à ce défi avec son plan d'agriculture durable, doté d'une enveloppe totale de 125 millions de dollars sur cinq ans, en misant notamment sur la réduction de l'usage des pesticides, la santé des sols et la biodiversité.

Si ce plan d'agriculture durable va favoriser une meilleure gestion du risque climatique en amont et l'adaptation de la production, les programmes traditionnels de gestion de risque de l'entreprise visent plutôt à indemniser l'exposition au risque climatique.

Nous constatons que les dépenses des programmes de gestion de risque de l'entreprise sont très élevées. Par exemple, dans le programme assurance-récolte qui «couvre les pertes attribuables aux conditions climatiques et aux phénomènes naturels incontrôlables »²³, les dépenses ont explosé au cours des trois dernières années, pour atteindre un total de 282 millions de dollars.

TABLEAU 2
Comparaison des coûts de programmes

	Plan d'agriculture durable	Assurance récolte
Dépenses	25 millions \$ / année	138,5 millions \$ / exercice financier 2019-2020*

Source : *Financière agricole*

*Les contributions étaient de l'ordre de 53,8 millions de dollars.

Recommandations : programmes de gestions de risque de l'entreprise

Que le gouvernement procède à l'analyse des programmes de gestion de risque du MAPAQ et de la Financière agricole du Québec visant à déterminer dans quelle mesure ils favorisent ou défavorisent les pratiques agricoles résilientes aux changements climatiques.

Que le gouvernement mette sur pied un comité de révision des programmes de gestion de risque de l'entreprise afin d'intégrer la gestion du risque environnemental dans l'ensemble des programmes.

Finalement, l'Assemblée nationale étudie présentement le projet de loi 77 (PL77), lequel vise à créer l'Institut de technologie agroalimentaire du Québec. L'ITAQ aura pour mission la

²³ La Financière agricole du Québec (2020), Rapport annuel 2019-2020 (p. 43).

formation technique de niveau collégial dans les domaines agricole et agroalimentaire, de même que la réalisation de recherches et d'activités de transfert de connaissances.

Équiterre souhaite par conséquent souligner l'importance d'intégrer les notions et pratiques de l'agriculture durable, à faible empreinte carbone, tant dans la formation que dans la recherche et le transfert de connaissances que mènera l'ITAQ. Plus spécifiquement, ces activités doivent s'orienter vers l'atteinte des objectifs du Plan d'agriculture durable ainsi que de la politique d'autonomie alimentaire du Québec.

Afin de répondre à ceux-ci, la diversification des cultures doit, selon Équiterre, être au cœur des activités de formation, de recherche et de transfert afin d'assurer la production alimentaire de base: produire davantage de légumineuses comestibles, de grains et de pseudo grains (sarrasin) en répondant aux besoins nutritionnels des Québécois.es et dont la mise en marché sera locale.

Le transfert des connaissances est une priorité du plan d'agriculture durable, toutefois les modalités de financement demeurent à préciser. Le budget du gouvernement du Québec représente donc une opportunité de lier certains des objectifs contenus dans le PAD et dans le PL77.

Recommandation : investir dans le savoir des producteurs

Que le gouvernement investisse dans le transfert de connaissances vers les agronomes conseils pour l'appropriation des pratiques d'agriculture régénérative, et qu'il bonifie notamment l'enveloppe de la Caravane des sols pour fournir de l'éducation sur des pratiques telles que la réduction des engrais azotés et les sols couverts.

Alimentation : soutenir les institutions pour réaliser le plan

Depuis plus de 18 ans, à travers son programme en alimentation institutionnelle, Équiterre accompagne des institutions publiques de partout dans la province (services éducatifs à l'enfance, écoles, cégeps, universités, établissements de santé et milieux de travail) vers l'augmentation de la part d'aliments locaux et biologiques, en plus de sensibiliser la clientèle à l'importance d'une alimentation saine, locale et écoresponsable.

Nos efforts ont porté fruit ! En déposant sa stratégie nationale d'achat d'aliments québécois l'automne dernier, le gouvernement du Québec a reconnu l'importance de l'approvisionnement alimentaire institutionnel de proximité.

Au fil des ans, nous avons cependant découvert que l'achat alimentaire institutionnel est complexe et présente beaucoup de défis. Équiterre et ses partenaires préconisent donc une approche basée sur l'éducation (sensibilisation et formation), l'accompagnement et la mise en

commun des expériences et des apprentissages des institutions plus avancées sur cette question, notamment par l’entremise du rayonnement des bonnes pratiques.

Ces efforts sont nécessaires non seulement d’un point de vue environnemental, mais également d’un point de vue de santé publique. Les données inquiétantes sur les problèmes de santé liés à l’obésité sont un appel sans équivoque à l’action.

Des défis restent à relever. Le coût-repas dans les institutions 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. Le prix reste le principal frein pour que les services alimentaires des institutions puissent augmenter la part d’aliments québécois 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 d’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, par l’entremise des cibles institutionnelles, la part d’aliments québécois peu ou pas transformés par rapport aux aliments ayant des impacts négatifs, tant sur la santé (aliments ultra-transformés) que sur l’environnement (suremballage et gaspillage alimentaire) ;

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 de 350 000 \$ pour la création d'un chantier en vue de l'élaboration d'un programme universel d'alimentation scolaire saine, durable et intégrée ;

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.

Conclusion : redéfinir l'urgence d'agir

Une des leçons à tirer de la crise sanitaire dans laquelle la pandémie de COVID-19 nous a plongés, c'est que l'urgence d'agir ne peut se limiter à des déclarations d'intention. En septembre 2019, l'Assemblée nationale a adopté une motion reconnaissant l'urgence climatique. Depuis, le gouvernement a annoncé des programmes et des stratégies sur plusieurs fronts, notamment un Plan d'agriculture durable (PAD), une stratégie nationale d'achat d'aliments québécois et une réforme de la consigne.

Le gouvernement s'est même doté d'un plan pour une économie verte (PÉV). Ce plan de 6,7 milliards sur cinq ans ne représente cependant que 1% du budget des dépenses annuelles de l'État québécois. Des initiatives prennent forme au sein de différents ministères, mais elles restent encore trop marginales pour réellement redéfinir l'urgence d'agir face à une crise qui n'a pas pris de pause pendant la pandémie.

En raison de la COVID-19, le gouvernement a dû mettre en place des mesures extraordinaires pour protéger le système de santé et la population québécoise. Ces mesures ont brusqué et bouleversé nos habitudes de vie. La crise climatique, elle, frappe petit à petit, mais elle envoie des signaux clairs sur la direction qu'elle prend : vague de chaleur meurtrière en 2018, inondations coûteuses en 2017 et 2019, rendements agricoles incertains.

Nous faisons encore de trop petits pas pour nous attaquer à la crise climatique, mais 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.