



Recommandations pour le budget du Québec 2020

Se donner les moyens de nos ambitions environnementales

Table des matières

2020, l'année des ambitions environnementales.....	3
À propos d'Équiterre.....	4
Inverser la tendance en transport	5
Accélérer l'électrification des transports	5
Réussir l'électrification des véhicules passagers en autofinçant le programme Roulez vert.....	6
Autobus scolaires.....	7
Pour une utilisation stratégique des surplus budgétaires	7
Transformer les subventions aux énergies fossiles en projets d'avenir.....	8
Vers une cohérence globale de l'action gouvernementale en environnement.....	9
Une transition qui inclut les travailleurs et les travailleuses	9
Mesurer l'impact budgétaire des changements climatiques sur tous les ministères du Québec	10
Appuyer nos agriculteurs	11
Protéger nos capacités de production	11
Réduire les risques économiques	11
Outiller le ministère de l'Environnement pour qu'il puisse livrer la marchandise.....	12
Des ressources dédiées à la mise en œuvre du (PECC)	12
Soutenir la mise sur pied du Centre climat Montréal	13

2020, l'année des ambitions environnementales

L'année 2020 sera déterminante pour le gouvernement du Québec, car elle marque le début de la décennie de la transition environnementale et énergétique. Elle se conclura en 2030 avec l'évaluation des cibles intermédiaires fixées en vue de l'atteinte de la carboneutralité en 2050.

Les années à venir sont importantes, car elles seront synonymes de réussite ou d'échec en matière de lutte contre la crise climatique. Et pour que le succès l'emporte, le GIEC nous rappelait en 2018 qu'il faut « modifier rapidement, radicalement et de manière inédite tous les aspects de la société »¹.

C'est pourquoi le gouvernement doit se donner les moyens des ambitions québécoises en matière environnementale. Il amorce d'ailleurs cette décennie de la transition avec de bonnes intentions, par l'entremise du dépôt du Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC). C'est ce plan qui doit nous placer sur la bonne trajectoire et créer les conditions gagnantes pour atteindre nos objectifs liés à l'Accord de Paris et limiter le réchauffement à 1,5 °C. Nous avons d'ailleurs confiance que les investissements à venir seront au rendez-vous pour s'attaquer à la problématique majeure de la croissance des émissions de GES du secteur des transports.

Les défis sont importants et les investissements requis pour les relever le sont tout autant. Et le gouvernement du Québec est en excellente position pour s'attaquer aux défis liés à la crise climatique grâce aux importants surplus dont il dispose. Dans ce contexte, il ne faut cependant pas perdre de vue la saine gestion des finances publiques et la capacité de payer des contribuables, mais il ne faut pas non plus négliger les coûts associés à l'inaction environnementale, qui vont affecter négativement notre marge de manœuvre à moyen et long terme. Les conséquences de la crise climatique sur nos collectivités, nos infrastructures et nos terres agricoles seront coûteuses et il faut à la fois s'adapter, changer nos habitudes et adopter de nouvelles politiques pour limiter les effets négatifs et mieux contrôler les conséquences.

Ainsi, pour adapter nos collectivités aux bouleversements qui découlent des changements climatiques, le gouvernement devra notamment accélérer la mise en

œuvre d'un plan de transition juste, en collaboration avec les travailleurs des secteurs touchés. Toutefois, la transition juste ne consiste pas simplement à remplacer des emplois dans le secteur des industries les plus polluantes vers des emplois dans des usines de panneaux solaires ou de fabrication d'éoliennes, elle implique une dimension sociale qu'il ne faut pas négliger. La transition juste est une opportunité à saisir pour diversifier l'économie québécoise et la mettre à l'abri des fluctuations du marché, des cycles économiques et des dynamiques géopolitiques. Avec un plan solide, les collectivités seront mieux outillées pour développer une économie résiliente et dynamique dans laquelle l'espoir d'un avenir meilleur ne reposera pas uniquement sur d'hypothétiques retombées que l'on fait miroiter aux citoyens lors d'annonces de projets d'exploitation d'hydrocarbures, comme GNL Québec.

Par ailleurs, déjà aux prises avec d'importantes contraintes budgétaires liées notamment aux coûts de fonctionnement des réseaux de transport collectif, les municipalités québécoises, qui sont aux premières loges de la lutte contre la crise climatique, voient également leurs budgets de gestion des matières résiduelles exploser. Il faut donc revoir nos habitudes de consommation et de surconsommation notamment, et s'attaquer au fléau de l'obsolescence qui, trop rapidement, ne cesse d'accroître la problématique des matières résiduelles. Dans cette optique, la prolongation du cycle de vie des objets à l'ère de la crise climatique est aussi importante que l'internet des objets l'est à l'ère numérique. Nous croyons que le gouvernement peut mettre en place les mesures nécessaires pour favoriser l'essor de l'économie de la réparation et de pratiques de consommation plus responsables.

Finalement, en 2006 le gouvernement du Québec a adopté la Loi sur la réduction de la dette, et par le fait même, il a créé le Fonds des générations. L'objectif du fonds est de réduire le fardeau de la dette publique pour les générations futures. Or, la réduction de la dette

1 <https://news.un.org/fr/story/2018/10/1025962>

publique sera de bien peu d'utilité pour les générations futures si elle est remplacée par une dette environnementale trop lourde à porter et qui les empêche de développer leur plein potentiel. Nous enjoignons donc le gouvernement à verdir le Fonds des générations de façon à ce qu'il s'attaque non seulement à la dette publique, mais également à la dette environnementale que nous sommes en train de léguer aux générations futures.

Par le passé, le Québec a démontré qu'il pouvait faire preuve de leadership, avec le développement de

l'hydroélectricité. Cela lui a permis, entre autres, de sortir de la grande noirceur et de se tourner vers la modernité. Or, pour faire face aux défis environnementaux de notre époque, nous ne pouvons uniquement nous reposer sur nos lauriers et mettre tous nos œufs dans le panier de l'hydroélectricité et de l'électrification. En 2020, c'est l'heure de faire les bons choix pour renouveler notre recette gagnante afin de devenir les leaders environnementaux de demain en transport, en agriculture, en aménagement du territoire et en consommation responsable.

Colleen Thorpe
Directrice générale, Équiterre

À propos d'Équiterre – Changer le monde, un geste à la fois

Avec plus de 140 000 sympathisants, 27 000 membres, 200 bénévoles et 50 employés, Équiterre est l'un des organismes environnementaux les plus influents et importants au Québec.

Par ses projets de démonstration, d'éducation, de sensibilisation, de recherche et d'accompagnement, Équiterre mobilise des citoyens, des groupes sociaux, des entreprises, des organisations publiques, des municipalités, des chercheurs et des élus afin d'influencer les politiques publiques des gouvernements.

Équiterre propose des solutions concrètes pour accélérer la transition vers une société où les citoyens, les organisations et les gouvernements font des choix écologiques qui sont également sains et équitables.

Depuis sa création en 1993, Équiterre mène des projets sur des enjeux fondamentaux tels l'alimentation, l'agriculture, le transport, le bâtiment, la consommation et la lutte aux changements climatiques.

Très préoccupée par la crise climatique, Équiterre a développé au fil des dernières décennies une expertise de premier plan en matière de politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et a fait de la réduction de la consommation de pétrole une des solutions privilégiées permettant leur réduction. Ainsi, l'organisme a publié une série de rapports sur la dépendance aux énergies fossiles, les modes de transport et les pratiques d'aménagement du territoire, et présenté de nombreux plaidoyers et solutions.

Équiterre est membre de TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec. Il est aussi membre fondateur de SWITCH, l'Alliance pour une économie verte au Québec, et siège toujours à son comité directeur. Ces regroupements cherchent à bonifier les politiques publiques québécoises en faveur d'un virage vers la réduction de la consommation d'énergie et de pétrole, le déploiement accéléré des transports collectifs et la transformation durable et efficiente de l'économie québécoise.

Finalement, Équiterre participe aux conférences des Nations Unies sur le climat depuis plus de deux décennies, seule organisation de la société civile québécoise impliquée dans le processus de négociations internationales sur le climat depuis la Conférence de Berlin en 1995. Notre présence constante au cours de ces conférences réunissant les décideurs du monde entier, de même qu'à plusieurs séances des groupes de travail spécialisés, a notamment contribué au rayonnement du Québec comme l'un des leaders nord-américains dans le dossier des changements climatiques.

Inverser la tendance en transport

Comme indiqué dans le plus récent inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre, «les émissions liées aux transports demeurent un défi majeur au Québec, celles-ci ayant crû de 23% depuis 1990.

Cette hausse s'explique notamment par l'accroissement continu du nombre et de la taille des véhicules sur les routes. En 2017, le transport routier a engendré à lui seul 79,6% des émissions du secteur, soit 34,5% des émissions totales de la province². Il est donc impératif d'inverser cette tendance en augmentant le rythme des investissements dans le développement des réseaux de transport collectifs.

Rappelons que chaque dollar investi dans le transport en commun génère trois fois plus de retombées économiques au Québec que le même montant dépensé dans les infrastructures dédiées au transport privé par automobile³. Notons d'ailleurs que les coûts d'entretien du réseau routier augmenteront face aux impacts envisagés des changements climatiques. Une récente étude d'Ouranos estime que les coûts additionnels dus au renouvellement accéléré des chaussées seraient d'environ 688 millions de dollars pour les cinq prochaines années⁴. L'expansion du réseau routier dans un contexte de crise climatique viendra alors peser encore plus lourd sur les finances publiques, en plus des impacts sur la congestion et les émissions de GES mentionnés ci-haut. En ce sens, un moratoire sur l'expansion du réseau routier s'impose.

Les émissions du secteur des transports, qui sont en constante augmentation, devront nécessairement diminuer à partir de 2025 si on veut atteindre la trajectoire de zéro émission en 2050.

Recommandations :

- Investir dans les réseaux électriques de transport collectif urbains en fonction de la densité actuelle et du potentiel de densité future.
- Rééquilibrer les investissements en transport pour atteindre, en 2021, un taux de 50% des investissements du Plan québécois des infrastructures (PQI) en transport terrestre pour les transports collectifs.

Accélérer l'électrification des transports

Le Québec fait partie des plus grands consommateurs d'énergie au monde. Une grande part de sa consommation énergétique provient du pétrole. L'ensemble du secteur du transport compte pour environ 70% de la consommation totale des produits pétroliers utilisés à des fins énergétiques au Québec⁵.

Rappelons que le Québec a une balance commerciale largement déficitaire dans le secteur de l'énergie (-6 milliards\$)⁶ en raison de ses importations d'hydrocarbures, et ce malgré ses exportations d'électricité. Se libérer de notre dépendance aux combustibles fossiles, c'est donc se libérer des fluctuations internationales des prix qui fragilisent grandement notre économie. C'est aussi diriger une partie de cette consommation énergétique vers une source d'énergie renouvelable, produite au Québec et offerte à des prix plus compétitifs et stables.

2 <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/le-ministre-charette-publie-l-inventaire-quebecois-des-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-en-2017-887122944.html>

3 https://www.cmm.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf

4 <https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2019/05/adaptations-chgt-climat-caucus-gdes-viles-10mai19b.pdf>

5 http://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2018/12/EEQ2019_WEB.pdf

6 [Ibid](#)

Accélérer l'électrification des transports au Québec permettra non seulement de réduire la consommation d'énergies fossiles et les émissions de GES du secteur des transports, mais également d'améliorer la balance commerciale tout en développant et en mettant en valeur l'expertise québécoise en matière de technologies propres.

Pour les véhicules passagers, la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission (VZE) adoptée en 2018, vise à stimuler l'offre en exigeant des manufacturiers qu'ils offrent davantage de modèles aux consommateurs québécois. Toutefois, en considérant la rapidité avec laquelle la technologie progresse, les projections de diminution des coûts de production des batteries et l'engouement de la population pour les véhicules électriques, le gouvernement doit rehausser l'ambition de cette mesure. La principale barrière reste la disponibilité des VZE en inventaire. Les Québécois sont prêts à adopter les véhicules électriques, mais encore faut-il que ceux-ci soient disponibles sur le marché.

Une analyse préliminaire effectuée par la firme Dunsy Expertise en énergie estime que bonifier la norme sur les VZE pour que ces derniers représentent 100 % des ventes de véhicules de passagers neufs en 2030, permettrait d'améliorer la balance commerciale du Québec d'environ 750 à 850 millions de dollars (en dollars d'aujourd'hui) à l'horizon 2030, et d'environ 2 milliards à l'horizon 2050. Notons que cette amélioration de la balance commerciale ne tient pas compte de retombées économiques potentielles liées à la fabrication de véhicules électriques ou de composantes au Québec plutôt qu'ailleurs. À cela pourraient s'ajouter d'autres importants impacts économiques positifs, notamment l'augmentation des ventes d'électricité par Hydro-Québec et la stimulation de l'activité économique locale reliée à l'écosystème québécois d'entreprises innovantes en transports.

Ces retombées positives s'accroîtront après 2030 compte tenu de l'accroissement rapide de la part des VZE dans la flotte québécoise et de la réduction de la consommation de pétrole qui en découlera.

Sachant que le nombre de véhicules en circulation ne cesse d'augmenter et que la part de véhicules énergivores (véhicules utilitaires sport) connaît aussi une hausse importante, le Québec doit accélérer la cadence dans l'électrification du transport de personnes et se doter d'outils plus ambitieux d'ici 2030 s'il souhaite atteindre ses objectifs de réduction de GES, tout en améliorant sa balance commerciale.

Recommandation : bonifier la Loi sur les véhicules zéro émission pour que 100 % des véhicules passagers neufs vendus au Québec en 2030 soient zéro émission.

Réussir l'électrification des véhicules passagers en autofinçant le programme *Roulez vert*

Les réductions de GES dues à l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules sont malheureusement, jusqu'à présent, presque entièrement annulées par la part croissante qu'occupent les véhicules utilitaires sport (VUS) dans le parc automobile.

De plus, en tenant compte de l'augmentation annuelle des ventes de véhicules électriques, les modalités du programme Roulez vert, présentement financé par le Fonds vert, devront être complètement revues, sans quoi il ne sera plus possible d'assumer collectivement la facture. Un fonds autofinancé par un système de redevance-remise, une forme de contribution à l'électrification des transports lors de l'acquisition d'un véhicule énergivore, apparaît être la solution gagnant-gagnant à adopter.

À cet effet, Équiterre a mandaté la firme DAMECO pour évaluer les impacts de la mise en place de deux mesures distinctes pour autofinancer le programme d'incitatifs à l'achat de véhicules zéro-émission⁷. L'instauration d'une telle mesure permettrait au gouvernement du Québec d'autofinancer un fonds dédié à l'électrification des transports.

Recommandation : créer un fonds autofinancé dédié à l'électrification des transports (système de redevance-remise).

7 http://equiterre.org/sites/fichiers/deux_mesures_-_camions_legers.pdf

Autobus scolaires

L'électrification des autobus scolaires est une évidence économique, environnementale et de santé publique pour le Québec. Au début de l'année 2019, Équiterre a mandaté Dunsky Expertise en énergie pour évaluer les avantages d'électrifier la totalité du parc d'autobus scolaires du Québec⁸.

Les résultats démontrent qu'une flotte composée à 100 % d'autobus scolaires électriques d'ici 2030 permettrait d'éviter annuellement 1 M\$ en coûts de santé reliés aux émanations nocives du diesel. De plus, selon différents scénarios, l'électrification de ces véhicules permettrait d'améliorer la balance commerciale du Québec de 50 à 100 M\$ annuellement. Cela permettrait aussi de réduire les émissions de GES de près de 160 000 tonnes par an. Ces véhicules électriques, moins bruyants, procurent également des bénéfices indéniables pour la qualité de vie tant des élèves que des communautés avoisinantes.

Pourtant, seulement 1 % de la flotte d'autobus scolaires est actuellement électrique, même si les grands leaders manufacturiers sont situés ici, au Québec. L'étude met en lumière les obstacles au déploiement de ces véhicules au Québec, les principales étant le surcoût à l'achat, les allocations aux hydrocarbures et la durée des contrats de transport avec les commissions scolaires.

Pour accélérer l'électrification de ces véhicules et atteindre une flotte 100 % électrique d'ici 2030, deux mesures devraient être prioritairement mises en œuvre, soit :

1. Augmenter les subventions à l'achat pour absorber le surcoût à l'achat par les transporteurs afin de générer un retour sur investissement à l'intérieur de la durée de vie utile du véhicule ;
2. Retirer progressivement l'allocation aux hydrocarbures qui vient artificiellement baisser le coût d'opération des autobus fonctionnant aux énergies fossiles par rapport à leur équivalent électrique, qui ne reçoit pas d'allocation.

Recommandations :

- Bonifier la subvention à l'achat d'autobus scolaires électriques et éliminer, d'ici 2025, les allocations aux hydrocarbures pour ce type de véhicule.
- Effectuer les investissements nécessaires pour électrifier toute la flotte d'autobus scolaires d'ici 2030.

Pour une utilisation stratégique des surplus budgétaires

Disposant de 1,4 G\$ de surplus à réinvestir dans l'économie, les infrastructures et les services à la population, le gouvernement est en bonne position financière pour faire rapidement une différence concrète dans la vie des gens.

Il devient de plus en plus prioritaire de s'attaquer au problème de congestion, lié principalement à l'étalement urbain, et d'adopter des politiques d'aménagement du territoire cohérentes pour réduire l'ampleur du phénomène.

Nous croyons fermement que les surplus budgétaires peuvent rapidement contribuer à modifier de façon radicale les aspects de la société dont fait état le GIEC, en offrant des alternatives de transport à l'auto solo.

Recommandations :

- Utiliser une partie des surplus pour investir dans les mesures à effets rapides en transport (voies réservées, mesures préférentielles pour bus, achat d'autobus hybrides) ;
- Poursuivre le développement des réseaux de transport électriques des grandes villes du Québec ;

8 <https://equiterre.org/publication/autobus-scolaires-electriques-stimuler-leur-deploiement-au-quebec>

- Favoriser le développement des liens de transport actifs, telle que la dalle-parc de l'échangeur Turcot à Montréal.

Transformer les subventions aux énergies fossiles en projets d'avenir

Éliminer les subventions aux énergies fossiles

En moyenne, le Québec fournit 300 millions de dollars annuellement de fonds publics en soutien aux industries pétrolière et gazière⁹. Tant du point de vue de l'urgence climatique que de celui du contribuable, cela est illogique.

Le Fonds monétaire international (FMI) soulignait récemment l'inefficacité de ces subventions. En 2015, par exemple, tarifier les combustibles fossiles de manière efficace aurait réduit les émissions mondiales de 28 % ainsi que les décès reliés à la pollution fossile de 46 %, en plus d'augmenter les revenus gouvernementaux de 3,8 points de pourcentage du PIB¹⁰.

Force est de constater que le gouvernement du Québec continue d'inciter à la consommation d'hydrocarbures dans plusieurs secteurs économiques par des exemptions ou allègements fiscaux et qu'il pose des gestes qui vont à l'encontre de ses engagements de réduction de GES à l'horizon 2030 et 2050, qui, s'ils sont maintenus, seront également incompatibles avec les objectifs du Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC) Par ailleurs, ces subventions nuisent aussi à l'efficacité du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE).

Dans une étude¹¹ réalisée en 2018 par Équiterre et l'Institut international du développement durable (IISD), s'appuyant sur une compilation des données financières officielles du gouvernement du Québec, on démontrait que :

- Depuis 2011 (et jusqu'au dépôt du rapport en 2018), environ 1,7 milliard de dollars ont été versés en appui aux hydrocarbures;
- En sept ans, on recensait 35 millions de dollars en subventions provenant du Fonds vert destinées à favoriser l'utilisation des énergies fossiles, dont 30 millions pour étendre le réseau d'Énergir.

Dans le cadre du dépôt du budget du gouvernement du Québec de 2019, Équiterre s'inquiétait des investissements de 47,6 millions\$ prévus pour l'extension du réseau de distribution de gaz naturel, un combustible fossile. Un montant de 25 millions\$ étaient également prévus pour appuyer la mise en place d'une logistique de transport pour le gaz naturel liquéfié sur la Côte-Nord¹². Ces investissements, faits à même les revenus du Fonds vert, sont tout à fait incompatibles avec sa mission de réduction des GES puisque ce type d'appui financier pourrait étirer la durée de vie de certains hydrocarbures, et ainsi retarder de nombreuses années la transition énergétique et les réductions d'émissions de GES nécessaires à l'atteinte des objectifs du gouvernement du Québec. Ces décisions minent également la confiance du public à l'égard de l'action climatique.

Concrètement, l'État québécois et ses mandataires incitent à la consommation et/ou à la production d'hydrocarbures dans plusieurs secteurs économiques, par des exemptions ou allègements fiscaux dans cinq grandes catégories :

- Les dépenses fiscales (subventions à la consommation);

9 https://equiterre.org/sites/fichiers/iisd_rapport.pdf

10 <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2019/05/02/Global-Fossil-Fuel-Subsidies-Remain-Large-An-Update-Based-on-Country-Level-Estimates-46509>

11 https://equiterre.org/sites/fichiers/iisd_rapport.pdf

12 <https://equiterre.org/communiqué/premier-budget-de-la-caq-bonne-nouvelle-pour-lenvironnement-un-recul-pour-le-transport-en>

- Les transferts budgétaires;
- Les investissements et coentreprises;
- Les achats d'actions et d'obligations par la Caisse de dépôt et placement du Québec;
- Les dépenses liées à la production d'électricité et au chauffage.

Recommandations :

Publier la liste complète et les montants associés de toutes les subventions octroyées par le gouvernement du Québec aux hydrocarbures;

- Élaborer un plan de travail et un échéancier pour éliminer toutes les subventions aux hydrocarbures au Québec d'ici 2025
- Appuyer les collectivités et les secteurs d'activité économique qui dépendent de ces subventions afin d'effectuer une transition réussie et durable;
- Travailler avec le ministre de l'Environnement afin de doter le Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC) de critères explicites afin qu'il ne serve plus à financer le secteur des hydrocarbures dès maintenant.

Vers une cohérence globale de l'action gouvernementale en environnement

Une transition qui inclut les travailleurs et les travailleuses

Selon Clean Energy Canada, d'ici 2030, 160 000 emplois seront créés au pays dans le secteur des énergies propres, alors que le secteur des énergies fossiles perdra 50 000 emplois¹³. Selon le Groupe de travail sur la main d'œuvre, 700 000 emplois québécois seraient touchés par la transition vers les énergies renouvelables¹⁴. Trois secteurs clés, soit le bâtiment, le transport, et la transformation et distribution d'énergie, seront plus particulièrement concernés. À titre d'exemple anecdotique, l'électrification du transport laisse présager une transformation complète du métier de garagiste.

La réorganisation de notre économie exigée par la crise climatique doit donc se faire de manière inclusive, en engageant les travailleurs des secteurs qui seront affectés dans le projet de société que constitue la transition énergétique. La question n'est pas de savoir si la transition se produira ou non, mais plutôt, serons-nous préparés collectivement et comment nous assurer que tous puissent en bénéficier ?

Équiterre se rallie aux groupes de travailleurs qui demandent la mise en œuvre rapide d'un plan assurant que « les coûts humains, sociaux et économiques de ces changements soient assumés par l'ensemble de la société. Ce plan doit prévoir des investissements considérables pour soutenir et accompagner les secteurs d'activité, les communautés et les travailleurs et travailleuses les plus à risque. Il doit mettre en place les mesures d'adaptation au marché du travail et de diversification économique pour pallier les contrecoups de la transition. Enfin, le plan de transition juste vers une économie verte doit viser l'équité et s'appuyer sur un dialogue social continu.¹⁵ »

Recommandation : concevoir et mettre en œuvre un plan de transition juste, pour assurer que l'ensemble de la société québécoise soit préparée aux coûts humains, sociaux et économiques des changements amenés par la transition énergétique.

13 <https://cleanenergycanada.org/report/missing-the-bigger-picture/>

14 https://equiterre.org/sites/fichiers/2018_sommaire_-_transition_energetique_et_main-doeuvre_quebecoise.pdf

15 <https://ftq.qc.ca/adopter-un-plan-quebecois-de-transition-juste-vers-une-economie-verte-et-sans-petrole/>

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

Les coûts que les changements climatiques engendrent ici et maintenant, sans compter ceux à prévoir dans le futur, ne sont plus à démontrer. Les problèmes de santé qu'engendreront l'augmentation de température et les impacts des événements climatiques extrêmes sur les infrastructures et le cadre bâti font partie des éléments à prendre en compte.

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 québécois¹⁶. Ses constats sont les suivants : l'augmentation de la température coûtera 33 milliards\$ à la société québécoise dans les 50 prochaines années, des coûts principalement attribuables aux pertes de vie prématurées. Le nombre de décès causés par la crise climatique au Québec au cours des 50 prochaines années s'élèverait effectivement à 20 000. Les coûts de l'érosion côtière sur les bâtiments, les terrains et les infrastructures de transport, quant à eux, s'élèvent à 1,5 milliard\$ à l'horizon 2064. Plus précisément, ce sont 5 300 bâtiments que l'on perdra à cause de l'érosion côtière d'ici 2064, en plus de 1 300 terrains, 300 km de routes et 25 km de chemins de fer. Une autre étude d'Ouranos évaluait 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 Québec¹⁷.

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 du changement climatique¹⁸. Les recommandations suivantes sont basées sur ce travail.

Recommandations :

- Que le ministère des Finances intègre le changement climatique dans les cadres budgétaires à long terme pour permettre la planification et l'ajustement des dépenses entre les programmes ;
- Que le ministère des Finances intègre la lutte contre le changement climatique dans les plans des agences, ministères et organismes gouvernementaux et alloue des ressources en équilibre avec les autres priorités ;
- Que le ministère des Finances précise clairement toutes les dépenses liées au changement climatique 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.

16 <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/evaluation-impacts-cc-couts-qc-etat.pdf>

17 <https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2019/05/adaptations-chgt-climat-caucus-gdes-viles-10mai19b.pdf>

18 <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/21036>

Appuyer nos agriculteurs

Protéger nos capacités de production

Une agriculture à empreinte carbone réduite permettra de diminuer les coûts des entreprises en augmentant la fertilité des sols et les rendements, réduisant du même coup, les intrants comme les pesticides et les fertilisants de synthèse. Cela améliorera à terme la viabilité économique des entreprises agricoles québécoises. Au Canada, nous savons que la dégradation des sols a coûté 3 milliards\$ en 2011, et a occasionné des pertes cumulatives de 40 à 60 milliards\$ entre 1971 et 2011. Protéger et régénérer nos sols est donc bon pour l'économie.

Recommandations : Bonifier les aides publiques pour les entreprises agricoles qui mettent en œuvre un plan de réduction de l'empreinte carbone et de régénération et protection des sols.

Réduire les risques économiques

Les changements climatiques ont une incidence sur les agriculteurs québécois, ce qui entraîne une incertitude accrue sur la production et une plus grande variabilité des rendements. Agriculture et Agroalimentaire Canada prévoit des réductions de récoltes jusqu'à 50 % à cause des tempêtes, inondations et sécheresses plus sévères¹⁹. Parallèlement, la qualité des sols au Québec se dégrade à un rythme important, une dégradation à laquelle certaines pratiques agricoles contribuent²⁰. Les terres dégradées sont moins productives et elles absorbent moins efficacement le carbone, ce qui aggrave les changements climatiques qui eux-mêmes vont exacerber cette dégradation des sols en augmentant notamment l'intensité des précipitations, les inondations, la fréquence et l'intensité de la sécheresse, le stress thermique et les vents. Les sols dégradés créent des conditions de plus grande vulnérabilité pour les fermes, tant sur le plan de leur productivité que sur le plan de leur apport à l'économie du Québec. En revanche, les pratiques améliorant la santé des sols augmentent la résilience des entreprises agricoles au changement climatique. En retour, ces pratiques augmentent le stockage du carbone dans les sols, et réduisent l'échappement du N₂O, ce qui réduit les impacts négatifs du changement climatique.

Avec l'urgence climatique, le recours aux programmes d'assurance agricole risque d'augmenter, augmentant du même coup les dépenses publiques. Pour éviter cela, les programmes d'assurance devraient être conçus de manière à encourager les pratiques de gestion qui améliorent la résilience et réduisent la dépendance aux paiements d'assurance. Nous ne pouvons pas nous permettre de soutenir des pratiques agricoles qui, non seulement augmentent le risque climatique, mais contribuent aussi au problème climatique. Les sommes économisées devraient être investies dans la transition vers des pratiques qui améliorent la santé des sols et accroissent la résilience au changement climatique. Cela permettrait de réduire les risques économiques liés à la dégradation des sols et au changement climatique tout en contribuant à assurer la sécurité alimentaire. Il ne s'agit pas seulement d'une stratégie d'atténuation des changements climatiques, mais également d'une stratégie d'adaptation.

Dans le cadre du Partenariat canadien pour l'agriculture, un groupe d'experts mandaté par le gouvernement fédéral a récemment terminé l'examen des programmes de gestion des risques de l'entreprise (GRE) pour les exploitations agricoles. Le groupe a produit un résumé des recommandations prioritaires qui sont actuellement examinées dans chaque province. Le Québec a donc l'opportunité de modifier ses programmes et ses critères d'éligibilité pour tenir compte des changements climatiques et de la résilience. Le Québec pourrait moduler ses programmes d'assurance agricole afin de favoriser l'adoption de pratiques agricoles qui augmentent la résilience des fermes, comme l'agriculture régénératrice des sols. La Financière agricole du Québec pourrait, par exemple, offrir des rabais de cotisation ou une couverture d'assurance bonifiée pour les entreprises agricoles qui adoptent et mettent en œuvre un volet «santé et conservation des sols» dans le cadre d'un Plan d'accompagnement

19 <http://www.agr.gc.ca/eng/science-and-innovation/agricultural-practices/climate-change-and-agriculture/future-outlook/impact-of-climate-change-on-canadian-agriculture/?id=1329321987305>

20 <http://www.agr.gc.ca/fra/science-et-innovation/pratiques-agricoles/sol-et-terre/indicateur-de-la-matiere-organique-du-sol/?id=1462905651688>

agroenvironnemental (PAA), avec le soutien d'un agronome-conseil indépendant. La bonification de la couverture d'assurance doit être conditionnelle à l'application attestée des pratiques favorisant la santé et la conservation des sols contenues dans le PAA de l'entreprise. Cette mesure lancerait un signal aux assurés, les incitant à adopter des pratiques agricoles régénératrices des sols, qui peuvent être perçues comme plus risquées.

Recommandation : bonifier les programmes d'assurance de risques pour les entreprises agricoles qui mettent en œuvre des pratiques agricoles réduisant l'empreinte carbone et améliorant la santé des sols, dont l'application est vérifiée par un agronome-conseil indépendant.

Outils le MELCC pour qu'il puisse livrer la marchandise

Des ressources dédiées à la mise en œuvre du Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC)

Dans le budget 2018-2019 des dépenses du gouvernement du Québec, le montant alloué au MELCC (alors nommé ministère de l'Environnement, du Développement durable et de la Lutte contre les Changements climatiques) était équivalent à 0,2 % des dépenses budgétaires²¹. Pour l'année 2019-2020, cette proportion est restée la même.

Alors que la crise climatique est l'un des enjeux les plus urgents auxquels nous sommes confrontés, tant au niveau local, national que global, ce faible pourcentage des dépenses mobilisées pour y répondre n'indiquent pas une réponse de l'État en phase avec cette urgence. Pourtant, le MELCC peine déjà à atteindre les objectifs de son plan stratégique actuel, malgré une augmentation de ses effectifs de 9 % cette année²². Par exemple :

- Il reste 20 règlements à adopter pour moderniser le régime d'autorisation environnementale ;
- Le ministre n'a toujours pas déposé un projet de loi promis pour 2018 pour modifier la Loi sur la sécurité des barrages ainsi qu'une politique de gouvernance des barrages publics ;
- Seulement 3 établissements industriels sur 21 ont obtenu une attestation d'assainissement dans le cadre du programme de réduction des rejets industriels. La date limite est 2021 ;
- Le gouvernement n'est pas prêt d'atteindre ses objectifs de 2020 d'aires (marines, terrestres et du Plan Nord) protégées²³.

En d'autres mots, l'importance croissante des questions environnementales a fait en sorte de multiplier les activités du MELCC au cours des dernières années, sans que son budget soit augmenté de manière substantielle. Et c'est sans compter la nécessité d'implanter des actions ambitieuses afin de répondre adéquatement à la crise climatique. Il sera nécessaire d'assurer que les ressources sont suffisantes pour mettre en œuvre et assurer la conformité de l'ensemble des mesures réglementaires proposées.

Recommandation : augmenter significativement le budget du MELCC, en particulier la part qui est consacrée à sa mission de protection de l'environnement. Cela inclut notamment les activités de veille, d'acquisition de connaissances, de surveillance, de contrôle et d'analyse.

21 https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/19-20/fr/3-Credits_ministeres_organismes.pdf

22 <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1332356/retard-objectifs-ministere-environnement-quebec>

23 [ibid.](#)

Soutenir la mise sur pied du Centre climat Montréal

Le Centre climat Montréal est l'un des huit centres Low Carbon Cities Canada (LC3) établis dans les grandes villes canadiennes. Il a pour mission d'appuyer des solutions de réduction de gaz à effet de serre (GES) dans la région métropolitaine de Montréal à travers l'investissement d'impact, le développement de programmes et d'outils financiers innovants en partenariat avec le secteur privé, les municipalités de la grande région de Montréal et les divers paliers de gouvernement. Basé sur le modèle éprouvé du Toronto Atmospheric Fund, le centre agit comme un accélérateur et un incubateur de solutions de réduction d'émissions de GES en complémentarité avec les organisations existantes.

Le Centre climat Montréal est pourvu d'un fond de dotation de 33 millions de dollars financé par le gouvernement fédéral dans le cadre d'un investissement de 183 millions \$ alloué à la Fédération canadienne des municipalités (FCM) pour la création de sept centres climat dans autant de grandes villes canadiennes. Le centre doit maintenant compléter sa dotation en levant un financement de 24 millions \$ additionnels. La Fondation familiale Trottier s'est engagée à investir 5 millions \$ dans la dotation du projet.

Recommandation : Compte tenu de l'importance de la région métropolitaine de Montréal pour l'atteinte des objectifs du Québec en matière d'électrification et de lutte aux changements climatiques, et de l'importance d'accélérer les innovations financières et technologiques pour atteindre les objectifs québécois de réduction des GES, nous recommandons que le Québec contribue à hauteur de 19 millions à la dotation du centre.