



Recommandations pour le budget provincial 2019

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

En 2018, avec 115 000 sympathisants, 22 000 membres, 200 bénévoles et 50 employés, Équiterre est l'organisme environnemental le plus influent et le plus important au Québec. Par des projets de démonstration, d'éducation, de sensibilisation, de recherche, d'accompagnement et de mobilisation, Équiterre mobilise des citoyens, groupes sociaux, entreprises, organisations publiques, municipalités, chercheurs et des élus qui influencent les politiques publiques des gouvernements.

Contact: Sidney Ribaux, Co-fondateur et directeur général

sribaux@equiterre.org

Budget 2019 et la transition énergétique, en environnement et en mobilité durable

Recommandation 1.

Exporter l'électricité propre du Québec

Recommandation 2

Éviter et transférer: Réduire le recours aux modes de transports énergivores

Structurer le financement de manière cohérente avec le principe Éviter-Transférer-Améliorer

Recommandation 3.

Recommandation 4.

Améliorer: Accélérer l'électrification des transports

Rapprocher les VZE à parité des coûts avec les véhicules à combustion interne

Recommandation 5.

Accélérer l'électrification des véhicules d'utilisation institutionnelle, professionnelle ou commerciale

Recommandation 6.

Budget 2019 et mise en oeuvre de la politique bioalimentaire du Québec

Recommandation 7

Recommandation 8

Budget 2019 et la transition énergétique, en environnement et en mobilité durable

Au Québec, le secteur des transports était responsable de 42% des émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2017. Les véhicules personnels étaient quant à eux seuls responsables de 20% des émissions totales du Québec et plus de 50% du secteur des transports.

Nous constatons des tendances inquiétantes qui continueront de générer des émissions de GES provenant des véhicules personnels à moins que des mesures ambitieuses et un financement adéquat soient mis en place rapidement. Citons la préférence actuelle des consommateurs pour les véhicules plus énergivores ainsi que la croissance du parc de véhicule plus élevé que le taux de croissance démographique. En effet, les émissions de GES provenant des camions légers sont passées de 3,6 à 8,0 Mt éq. CO₂, soit une hausse de 125 % entre 1990 et 2016. Pendant la même période, les émissions provenant des véhicules lourds ont augmenté de 171 %, passant de 3,6 à 9,7 Mt éq. CO₂. Ces hausses sont liées à l'accroissement du nombre de camions légers (234 %) et de véhicules lourds (40 %) sur les routes depuis 1990.

Les politiques actuelles, y compris la tarification du carbone, auront peu d'incidence sur ces tendances et ne suffiront pas à induire un transfert modal significatif. Sans mesures fiscales immédiates, les émissions de GES du secteur des transports, notamment le transport des personnes et des marchandises continueront d'augmenter.

Nous pensons aussi indispensable que le gouvernement du Québec revoit en profondeur les mesures fiscales préférentielles présentement offertes aux modes de transports basés sur les énergies fossiles. Les mesures fiscales accordées par le gouvernement du Québec visant la consommation et la production d'énergie au Québec se doivent d'être cohérentes avec la transition énergétique ainsi que la mise en oeuvre de la Politique de mobilité durable du Québec basée sur la stratégie Éviter-Transférer-Améliorer.

D'abord et avant tout, le Ministère des Finances se doit d'annoncer dans le budget de 2019, une commission d'experts sur l'écofiscalité ayant comme mandat d'identifier et de recommander la mise en oeuvre des outils de marché disponible au gouvernement du Québec et optimiser ainsi le régime fiscal québécois dans l'atteinte des objectifs en transition énergétique, en environnement et en mobilité durable.

Cet examen des mesures écofiscales devra inclure un examen des allègements fiscaux octroyés par le gouvernement du Québec à la consommation d'hydrocarbures. Équiterre a coproduit l'an dernier avec l'Institut international du développement durable (IISD), un

rapport intitulé « Les subventions du gouvernement à la consommation et au développement d'hydrocarbures au Québec - Estimation des dépenses de l'état et de ses mandataires »¹. Une dizaine d'allègements fiscaux existent sur la taxe sur les carburants au Québec. Ces instruments fiscaux ont pour effet de réduire le coût des ressources qui émettent des GES et, incidemment, d'augmenter les émissions de GES là où ces instruments existent. De 2011-12 à 2016-17, le gouvernement du Québec a ainsi versé en moyenne 300 millions de dollars par année en allègement à la taxe sur les carburants, des mesures qui vont à l'encontre d'une diminution de la consommation d'hydrocarbures. Ces exemptions ont par ailleurs privé le gouvernement de plus de 200 millions de dollars en revenus pour l'exercice 2016-2017 qui auraient pu être utilisés pour financer des mesures de transition.

Nous sommes conscients que certaines de ces mesures visent entre autres à soutenir financièrement les ménages dans des régions éloignées ou à éviter la perte de revenus fiscaux dans certains cas, lorsque les administrations avoisinantes du Québec adoptent des politiques fiscales plus concurrentielles. Il n'en demeure pas moins que, parmi ces allègements fiscaux existants, certains pourraient être réformés et remplacés par d'autres politiques ayant un effet socioéconomique similaire, comme l'appui aux ménages vivant en régions éloignées, tout en n'offrant aucun avantage direct ou indirect à la consommation d'hydrocarbures.

Finalement, nous sommes d'avis que de nouvelles mesures écofiscales sont essentielles à l'atteinte des objectifs du Ministère de Finances soit:

- D'accroître le potentiel économique du Québec et l'offre de travail,
- Favoriser le développement des entreprises québécoises en technologies propres,
- Réduire le fardeau fiscal des particuliers et des familles en générant de nouveaux revenus fiscaux pour le gouvernement (par la mise en oeuvre du principe pollueur-payeur dans plusieurs secteurs d'activités économiques, et surtout
- Favoriser l'équité intergénérationnelle sur les plans économique et environnemental. De fait, plusieurs outils de marché permettront au gouvernement d'internaliser les coûts environnementaux par les pollueurs et réduire ainsi le fardeau économique et environnemental pour les prochaines générations.

Recommandation 1.

Mise sur pied d'une commission d'experts sur l'écofiscalité ayant comme mandat d'identifier et de recommander la mise en oeuvre des outils de marché disponibles au gouvernement du Québec et ainsi optimiser le régime fiscal québécois dans l'atteinte des objectifs en transition énergétique, en environnement et en mobilité durable.

¹ Équiterre et IISD (2018). Les subventions du gouvernement à la consommation et au développement d'hydrocarbures au Québec - Estimation des dépenses de l'état et de ses mandataires. Disponible en ligne : http://equiterre.org/sites/fichiers/iisd_rapport.pdf

Exporter l'électricité propre du Québec

Le cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques comprend les engagements suivants en matière d'électricité : 1) augmenter la quantité d'électricité générée à partir de sources renouvelables et à faibles émissions ; 2) relier la production d'énergie propre aux endroits qui en ont besoin ; 3) moderniser les réseaux d'électricité. Déjà quelques études ont été effectuées par le gouvernement fédéral et les provinces sur la faisabilité et les investissements requis pour accroître l'exportation de l'électricité propre du Québec.

Continuer d'augmenter l'exportation de l'électricité propre du Québec vers les autres provinces et les États-Unis constitue un autre moyen d'améliorer la balance commerciale tout en contribuant à la réduction des GES au pays. Le Québec peut, de ce fait, offrir une solution aux provinces maritimes ainsi qu'à l'Ontario qui se sont engagés à éliminer le charbon de leur production d'électricité. Des investissements pour bâtir des interconnexions entre les provinces et pour moderniser les réseaux d'électricité permettraient également au Québec de poursuivre l'augmentation de la part d'énergie éolienne dans sa production d'électricité.

Recommandation 2

Nous invitons le gouvernement du Québec à créer un comité d'examen, avec le gouvernement fédéral et les autres provinces visées, afin de prévoir les investissements majeurs nécessaires pour bâtir des interconnexions et moderniser le réseau de distribution d'électricité au Canada pour permettre ces échanges.

Éviter et transférer: Réduire le recours aux modes de transports énergivores

Le ministre des transports, Monsieur François Bonnardel, vient d'annoncer que la Politique de mobilité durable du précédent gouvernement sera mise en œuvre. Cette politique est basée sur les principes semblables au 3 R : Éviter ; transférer et améliorer.

Les deux premiers niveaux de la stratégie "éviter et transférer" ciblent les aspects fondamentaux de la dépendance à l'automobile individuelle : croissance de la motorisation, augmentation de l'offre routière, étalement urbain, congestion routière, etc. Ils visent à modifier structurellement les conditions et les comportements de déplacement en misant sur la notion d'accessibilité. Ils induisent des changements durables et profonds, dont les bénéfices ne dépendent ni de la disponibilité d'une source d'énergie, ni d'un choix technologique².

² <http://collectivitesviables.org/articles/mobilite-durable.aspx>

“Éviter” demande de revoir l’aménagement du territoire de façon à limiter les distances à parcourir et le besoin de recourir à des déplacements motorisés. En amont du développement de l’offre de transport, c’est la façon de modeler le territoire qui détermine les besoins et les choix de déplacement.

“Transférer” implique une diminution de l’usage de l’auto-solo. Cette cible repose sur l’accès à une offre de transport diversifiée, combinant transports collectifs, transports actifs, autopartage, dans un cocktail multimodal qui réponde à l’essentiel des besoins de transport.

Structurer le financement de manière cohérente avec le principe Éviter-Transférer-Améliorer

Pour le moment, la proportion des investissements entre le réseau routier et les infrastructures de transport collectif n’est pas cohérente avec le principe Éviter-Transférer-Améliorer de la Politique de mobilité durable du Québec. En 2017, 70 % des investissements du ministère des Transports allaient aux routes et 30 % aux transports collectifs. Il est nécessaire que le gouvernement rééquilibre le financement des transports en augmentant les investissements en faveur d’infrastructures de mobilité durable pour atteindre la parité d’ici 2020.

Le comité de gestion du Fonds vert recommandait dans son rapport³ *“d’investir davantage dans les infrastructures en transport en commun, tout en assurant la mise en place d’un cadre financier permettant d’accélérer les investissements en la matière, pour ainsi garantir l’amélioration de l’offre de services et sa pérennité.”* Compte tenu de la part importante des émissions de GES du secteur des transports, le comité recommandait aussi de maintenir *“la proportion actuelle des investissements du Fonds vert dédiée à ce secteur”*.

Recommandation 3.

Atteindre en 2019 un taux de 40 % des investissements pour les transports collectifs, et atteindre une proportion égale entre les transports collectifs et routiers en 2020.

Recommandation 4.

Maintenir la proportion actuelle des investissements du Fonds vert dédiée au secteur des transports.

³ <http://www.environnement.gouv.qc.ca/cgfv/documents/Recommandations-CGFV-2018-11.pdf>

Améliorer: Accélérer l'électrification des transports

En décembre 2018, le gouvernement du Québec annonçait son adhésion à la Déclaration sur la mobilité électrique « Driving Change Together – Katowice Partnership for e-mobility » reconnaissant la mobilité électrique comme l'une des avenues clés pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris. Par la signature de cette déclaration, le gouvernement s'engageait à mettre en place une série d'actions pour accélérer la transition vers les véhicules zéro émission (VZE), pour assurer la croissance du marché des véhicules électriques et pour favoriser le développement de nouvelles technologies dans ce domaine.

L'électrification des transports, notamment du transport passager, est d'autant plus importante considérant les tendances actuelles où le nombre de véhicules et où la proportion des camions légers ne cessent de croître.

L'électrification des transports est une occasion unique pour le Québec de diminuer sa dépendance au pétrole, et par le fait même d'améliorer sa balance commerciale, tout en luttant contre les changements climatiques.

Rapprocher les VZE à parité des coûts avec les véhicules à combustion interne

Les études entourant l'efficacité et l'efficience des incitatifs financiers à l'achat de véhicules zéro-émission démontrent que les incitatifs devraient être maintenus en place jusqu'à ce que la pénétration du marché a atteint la majorité tardive des consommateurs⁴, ce qui représente approximativement 50 % de la part de marché.

Considérant l'objectif du Québec d'augmenter à 100 000 le nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés dans le parc automobile, le programme d'incitatif financier à l'acquisition de VZE devrait être poursuivi et sécurisé au moins jusqu'en 2025. Cela permettra l'atteinte d'une part de marché durable des VZE au Québec.

Recommandation 5.

Poursuivre le programme d'incitatifs financiers à l'acquisition d'un VZE

Accélérer l'électrification des véhicules d'utilisation institutionnelle, professionnelle ou commerciale

Bien que le déploiement de l'électrification des véhicules de promenade soit central, le parc de véhicules d'utilisation institutionnelle, professionnelle ou commerciale représente plus de

⁴ Hardman *et al.*, (2017). *The effectiveness of financial purchase incentives for battery electric vehicles – A review of the evidence*, URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1364032117309012>

18 % des véhicules sur nos routes⁵. L'inclusion des véhicules d'utilisation institutionnelle, professionnelle et commerciale dans la stratégie d'électrification est essentielle.

Or, différentes mesures et politiques publiques actuelles se traduisent par une subvention à la consommation, comme les réductions, exemptions ou remboursements d'une taxe ou d'un impôt, le soutien financier direct et d'autres politiques fiscales qui encouragent l'utilisation des hydrocarbures. Ces mesures ont pour effet de réduire le coût des ressources qui émettent des GES, augmentant ainsi ces émissions sur le territoire où elles sont en place⁶. De 2011-12 à 2016-17, le gouvernement du Québec a ainsi versé en moyenne 300 millions de dollars par année en allègement à la taxe sur les carburants, des mesures qui vont à l'encontre d'une diminution de la consommation d'hydrocarbures⁷. En plus de désavantager les énergies renouvelables sur le plan économique, ces subventions retardent le développement et le déploiement des nouvelles technologies et nuisent aux efforts qui visent l'atteinte des cibles de réduction des émissions de GES des différents paliers gouvernementaux.

L'électrification du parc d'autobus scolaire au Québec qui comporte un peu plus de 8 000 véhicules est un objectif qui peut être accompli à moyen terme. Les programmes de soutien financiers doivent par contre être cohérents, ce qui n'est pas le cas actuellement. En électrifiant le transport scolaire, nous agissons non seulement sur le développement de cette technologie au Québec et la lutte aux changements climatiques, mais également sur la qualité de l'air et l'environnement sonore des enfants qui sont transportés chaque jour.

Les programmes de soutien financier qui permettraient de favoriser et faciliter l'électrification du transport scolaire au Québec devront être revus en profondeur.

Recommandation 6.

Revoir les programmes de soutien financiers concernant l'utilisation des autobus et des minibus scolaires fonctionnant au carburant diesel afin de favoriser l'achat d'autobus scolaires électriques.

⁵ Banque de données des statistiques officielles sur le Québec, *Nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation, le type de véhicule et l'âge du véhicule, Québec et régions administratives*, URL: http://www.bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken213_afich_tabl.page_tabl?p_iden_tran=REPERAF6P9158138960111940fhMHK&p_lang=1&p_m_o=SAAQ&p_id_ss_domn=718&p_id_raprt=3372

⁶ International Institute for Sustainable Development (2016). *Élimination des subventions au Canada : le rôle du Québec dans l'atteinte de l'objectif fédéral*, URL: <https://www.iisd.org/sites/default/files/publications/meeting-canada-subsidy-phase-out-goal-quebec-fr.pdf>

⁷ Équiterre (2018). *Les subventions du gouvernement à la consommation et au développement d'hydrocarbures au Québec - Estimation des dépenses de l'État et de ses mandataires*, Tableau 1. URL: https://equiterre.org/sites/fichiers/iisd_rapport.pdf

Budget 2019 et mise en oeuvre de la politique bioalimentaire du Québec

Équiterre tient à saluer l'engagement du gouvernement à poursuivre la mise en œuvre de la Politique bioalimentaire du Québec 2018-2025. La mise en œuvre de cette politique sera significative pour assurer la pérennité du secteur agricole et agroalimentaire au plan économique, mais également pour la pérennité de la santé de la population et de l'environnement.

Le secteur biologique québécois connaît actuellement un essor sans précédent : au cours des trois dernières années, le nombre d'entreprises québécoises dont les produits sont certifiés biologiques passait de 1 600 à 2 550, représentant maintenant 8% des entreprises agricoles du Québec. Le marché québécois pour les produits biologiques a connu un bond de près de 400 millions \$ en 2012 pour atteindre 620 millions \$ en 2017. Le secteur biologique n'est plus un secteur marginal. Il y a toutefois place pour que cette croissance se poursuive et que les aliments biologiques produits ici soient également de plus en plus consommés ici. En effet, alors que 1,5% de la consommation alimentaire au Québec est biologique, ailleurs au Canada, elle est de 2,6% et de plus de 6% en Colombie-Britannique.

Les retombées économiques, environnementales et sanitaires d'une agriculture et d'une consommation plus durable, biologique et locale ont le potentiel d'être très importantes, en évitant la pollution des eaux et des sols, en régénérant les sols, en évitant l'émission de gaz à effet de serre, et en créant et maintenant le dynamisme des régions via des circuits de mise en marché de proximité. En 2019, nous devons concevoir la productivité environnementale comme rimant avec productivité économique.

En lien avec la piste de travail 1.2.3 "Accroître la présence et favoriser l'achat d'aliments sains, locaux et écoresponsables dans les institutions publiques" de la Politique bioalimentaire 2018-2025 :

Recommandation 7

Soutenir financièrement les institutions pour entreprendre ces démarches

Soutenir financièrement les services alimentaires des institutions afin d'augmenter leur approvisionnement en aliments locaux et biologiques.

En lien avec la piste de travail 3.4.5 "Renforcer la réduction des risques liés à l'utilisation des pesticides" de la Politique bioalimentaire 2018-2025 :

Recommandation 8

Soutenir le service-conseil indépendant en agriculture

Financer à 100% le service-conseil indépendant, contrairement au 70-90% actuellement disponible via le réseau agri-conseils, afin de réduire l'incitatif de recourir aux services gratuits qu'offrent les compagnies vendant des pesticides.

