

Budget fédéral 2021

Bâtir la résilience de nos collectivités



Mémoire présenté par **Équiterre** dans le cadre des consultations prébudgétaires

Février 2021

Liste de recommandations

Mobilité

Recommandation 1 : Que le gouvernement fédéral mette en œuvre une norme pancanadienne sur les véhicules zéro émission pour atteindre l'objectif de 100% de vente de véhicules électriques d'ici 2040.

Recommandation 2 : Que le gouvernement fédéral réforme son programme d'écoprélèvement et son programme iVZE afin de les rassembler sous la gouverne d'un seul organisme administratif de manière à établir un système de redevance-remise autofinancé.

Recommandation 3 : Que le gouvernement fédéral développe et mette en œuvre une stratégie nationale de transport de marchandises en milieu urbain faible en carbone pour réduire les émissions de GES dues au secteur des transports et améliorer la qualité de vie en milieu urbain.

Agriculture

Recommandation 4 : Que le gouvernement fédéral procède à la création du programme Agri-Résilience pour accompagner les agriculteurs dans la transition vers des pratiques agricoles plus sobres en carbone et ainsi réduire le risque climatique croissant dans ce secteur.

Énergie

Recommandation 5 : Que le gouvernement fédéral publie dans le budget 2021, une feuille de route menant à l'élimination des subventions inefficaces aux combustibles fossiles d'ici 2025, afin de respecter l'engagement du Canada envers le G20 et le G7 à cet effet

Approvisionnement

Recommandation 6 : Que le gouvernement fédéral ajuste la liste des facteurs que le client et l'agent de négociation des contrats peuvent prendre en considération lorsqu'ils élaborent la stratégie d'achat afin d'inclure des critères liés à l'approvisionnement alimentaire institutionnel de proximité.

Innovation

Recommandation 7 : Que le gouvernement développe, conjointement avec les provinces, les territoires et les municipalités, une stratégie nationale d'économie circulaire.

Mobilité

Dans le contexte de crise économique et climatique mondiale et avec l'arrivée d'une nouvelle administration aux États-Unis, le Canada a une occasion historique de mettre en place les conditions gagnantes pour assurer une relance verte. Le pays s'est donné comme objectif d'atteindre 30% de vente de véhicules zéro émission (VZE) d'ici 2030 et 100% d'ici 2040. Or, les voitures électriques ne représentaient que 3,5 % du marché des véhicules légers au cours de la première moitié de 2020¹. Pour réaliser ses objectifs, le gouvernement doit impérativement se doter d'une stratégie structurante et ambitieuse à long terme qui couvre tous les secteurs du transport routier.

Recommandation 1 : Mettre en œuvre une norme pancanadienne sur les véhicules zéro émission

À l'heure actuelle, bien que le Canada affirme vouloir accorder une place de choix à l'électrification des transports dans sa stratégie de décarbonisation, il est en train de cumuler un retard considérable dans sa transition vers les transports électriques. Alors que le pays est le douzième constructeur automobile le plus important dans le monde - il construit environ 2 millions de véhicules annuellement -, les véhicules électriques (VÉ) ne représentent que 0,4% de cette production, soit 80% sous la moyenne mondiale.

Néanmoins, dans son plus récent plan climat, le gouvernement s'est engagé à « accélérer et accroître la disponibilité des véhicules zéro émission pour les consommateurs alors que la demande augmente »², notamment en renouvelant le programme de remise à l'achat d'un VZE et en investissant dans les infrastructures de recharge. De plus, une annonce prometteuse d'Ottawa, qui s'est engagé à verser 295 millions de dollars, un montant égalé par le gouvernement de l'Ontario, pour réorienter l'usine de Ford à Oakville afin qu'elle concentre ses activités sur l'assemblage de VÉ, a certes été un pas en avant à souligner.

Cependant, la majorité des usines ontariennes se consacre toujours à la fabrication de véhicules à essence, alors qu'en Chine, en Europe et même aux États-Unis, des milliards de dollars sont investis par ces mêmes entreprises pour produire des VÉ. Sur le marché international, l'industrie automobile canadienne est de moins en moins compétitive. Doublée à la préférence croissante de la population canadienne pour les camions légers, qui ont atteint un nouveau sommet en 2020 avec 79,9% des ventes de véhicules neufs³, il est crucial de donner un coup de barre au secteur des véhicules légers pour assurer une transition rapide et juste en accord avec les cibles climatiques canadiennes.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral mette en œuvre une norme pancanadienne sur les véhicules zéro émission pour atteindre l'objectif de 100% de vente de véhicules électriques d'ici 2040.

¹ Statistique Canada (2021), [Statistiques automobiles](#)

² Canada (2020), [Un environnement sain, une économie saine](#), p. 18

³ Desrosiers Automotive (2021), [Total Light Vehicles in Canada](#)

Déployée au sein d'une stratégie VZE plus large, l'adoption d'une norme VZE constituerait l'action la plus efficace pour favoriser la fabrication et l'assemblage de VZE au Canada. Ensemble, ces mesures permettraient de stimuler la demande pour ces véhicules et d'assurer leur offre suffisante, permettant au Canada de rattraper le retard qu'il a pris.

Avec des politiques plus ambitieuses telles qu'une norme fédérale sur les VZE, le secteur des VZE pourrait atteindre une valeur économique de 152 milliards de dollars, soit plus du triple que ce que les politiques actuelles prévoient, et 1,1 million d'emplois en 2040⁴.

Recommandation 2 : L'écofiscalité pour freiner la hausse des véhicules énergivores

En parallèle à la norme VZE suggérée dans la recommandation 1, il est crucial d'agir sur la demande de véhicules afin que celle-ci soit arrimée avec les objectifs de réduction des émissions de GES du Canada. À cet effet, Équiterre suggère d'implanter un système de redevance-remise. Cet outil politique a l'avantage de n'ajouter aucun fardeau supplémentaire sur les finances publiques, en faisant une mesure incontournable dans un contexte de relance économique juste et durable.

Actuellement, le programme d'écoprélèvement du Canada affiche plusieurs faiblesses structurelles : il ne s'applique qu'à une petite partie du marché (principalement les camionnettes de grande taille et les véhicules de luxe), il propose des mesures incitatives différenciées qui favorisent des réductions d'émissions marginales, et il envoie des signaux de prix faibles. Du côté des remises, même si le programme iVZE représente un pas dans la bonne direction pour soutenir l'adoption de VZE, les mesures incitatives offertes par le Canada sont nettement inférieures à celles de juridictions comparables à l'international.

La redevance-remise, comment ça fonctionne ?

Lors de l'achat d'un véhicule, à l'aide d'une remise, on incite financièrement les Canadien-nes 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.

Un système de redevance-remise a le potentiel de lutter efficacement sur deux fronts à la fois : il décourage l'achat de véhicules énergivores, qui sont responsables de la stagnation des émissions de GES en transport, tout en contribuant significativement à la transition vers des voitures plus propres. Les fonds dégagés par le système de redevance-remise permettraient donc de financer d'autres mesures de décarbonisation des transports au Canada.

⁴ ICCT (2020), [Stimulating zero emission vehicle adoption and economic impacts in Canada](#)

Une étude de *Horizon Advisors* commandée par Équiterre en 2020 indique que le système le plus prometteur pour le Canada est celui utilisant une structure de frais de plus en plus contraignante jusqu'à ce que la tendance d'achat des consommateurs soit inversée⁵.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral réforme son programme d'écoprélèvement et son programme iVZE afin de les rassembler sous la gouverne d'un seul organisme administratif de manière à établir un système de redevance-remise autofinancé.

Pour décarboniser rapidement le segment des véhicules légers au Canada, il n'existe aucune solution miracle, outre l'adoption d'une stratégie rigoureuse et unifiée qui comprendrait une série de mesures telles que ce système de redevance-remise, mais aussi un programme de mise à la casse des véhicules à essence, des investissements supplémentaires dans les infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant ou encore une norme nationale pour les véhicules zéro émission.

Recommandation 3 : Transport des marchandises en milieu urbain

Les fermetures de magasins au cours de la pandémie de COVID-19 ont accentué la tendance vers le commerce en ligne. Ce faisant, les services de livraison en milieu urbain entraînent de plus en plus d'externalités négatives telles que les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Les habitudes d'achat en ligne des consommateurs et consommatrices acquises au cours de la pandémie risquent de demeurer au sortir de la crise de santé publique. À titre d'exemple, dans la région de Montréal, 80% des livraisons de marchandises sont actuellement assurées par des camions. Si la livraison liée aux achats en ligne continue sur une pente ascendante et sans décarbonisation des modes de livraison, les émissions liées au transport risquent d'augmenter de façon significative en parallèle à la pollution de l'air, la pollution sonore, la sécurité des milieux de vie, etc. De toute évidence, un tel phénomène est incompatible avec l'atteinte de la carboneutralité du Canada d'ici 2050.

Équiterre recommande donc au gouvernement fédéral de travailler en collaboration avec les municipalités canadiennes et l'industrie afin de développer et de mettre en œuvre une stratégie nationale de réduction de l'empreinte environnementale engendrée par le transport des marchandises lors du dernier kilomètre parcouru dans les régions urbaines du pays. À ce jour, plusieurs solutions adaptables aux différentes réalités canadiennes sont explorées.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral développe et mette en œuvre une stratégie nationale de transport de marchandises en milieu urbain faible en carbone pour réduire les émissions de GES dues au secteur des transports et améliorer la qualité de vie en milieu urbain.

⁵ Équiterre (2020), [La route vers la mobilité à faible empreinte carbone : un système de redevance-remise pour les véhicules légers au Canada](#)

Agriculture

Recommandation 4 : Un nouveau programme Agri-Résilience

La recommandation d'Équiterre en matière d'agriculture aidera les acteurs et actrices de ce secteur à s'adapter aux défis du XXI^e siècle, accroître leur résilience, assurer la sécurité alimentaire de la population, en plus de contribuer aux efforts de lutte aux changements climatiques du gouvernement fédéral. Les solutions les plus prometteuses sont celles axées sur la nature, qui minimisent l'utilisation des engrais chimiques et qui misent davantage sur la régénération de la santé des sols et nous soulignons les récents investissements annoncés dans le plan pour un environnement sain et une économie saine à cet effet⁶.

Les producteur.trice.s agricoles sont parmi les premier.ère.s à éprouver les impacts de plus en plus marqués des changements climatiques. Les pertes de récoltes attribuables à ceux-ci, en plus d'être croissants, ont des répercussions sur le PIB, la rentabilité, la viabilité des communautés rurales, la santé mentale des fermier.ère.s ainsi que sur les programmes d'assurance gouvernementaux, dont les dépenses vont vraisemblablement croître.

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.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral procède à la création du programme Agri-Résilience pour accompagner les agriculteurs dans la transition vers des pratiques agricoles plus sobres en carbone et ainsi réduire le risque climatique croissant dans ce secteur.

Cette recommandation a déjà été intégrée au rapport du Comité permanent des finances de la Chambre des Communes en vue du budget fédéral 2021⁷. Un programme du type Agri-Résilience vise à récompenser l'innovation et l'adoption de nouvelles pratiques agricoles plus résilientes et contribue à réduire le risque climatique⁸. Ce programme vise l'atteinte de trois objectifs :

1. L'adaptation du secteur agricole à un climat en plein bouleversement.
2. La lutte aux changements climatiques.
3. Stimuler l'innovation, notamment dans les cultures émergentes.

S'adressant tant aux producteurs biologiques que conventionnels, Agri-Résilience encourage l'adoption de pratiques visant à favoriser la santé des sols, grâce aux services-conseils non liés à l'industrie de la vente d'intrants.

⁶ Canada (2020), [Un environnement sain, une économie saine](#), p. 62

⁷ Chambre des communes (2021), [Investir dans l'avenir : priorités canadiennes pour la croissance et la relance économique](#), p. 53

⁸ Équiterre, [Vers la création d'un programme Agri-résilience](#), 2020

Énergie

Recommandation 5 : Cesser les subventions aux énergies fossiles

Alors que la planète s'est déjà réchauffée d'un degré par rapport aux niveaux pré-industriels, l'urgence de limiter le réchauffement climatique sous la barre du 1,5 degré, tel que visé par l'Accord de Paris, est évidente. Or, depuis 2015, les émissions de GES du Canada ne cessent d'augmenter, et le pays risque de manquer sa cible de 2030, qui implique de réduire ses émissions de GES de 30 % comparativement aux niveaux de 2005.⁹ Le gouvernement fédéral en a pris acte. Il a déposé un nouveau plan climat pour un environnement sain et une économie saine, ainsi qu'un projet de loi sur la responsabilité climatique. Mais il reste encore du travail à faire pour assurer les objectifs de carboneutralité en 2050.

Renflouer les coffres de l'industrie pétrolière canadienne n'est pas une solution durable. L'expansion continue de la production pétrolière et gazière n'est pas compatible avec les engagements du gouvernement en matière de réduction des émissions de GES. Les solutions technologiques pour verdir la production d'énergie fossile ne sont qu'une béquille comportant un important potentiel d'effet rebond. Le gouvernement fédéral doit plutôt travailler avec ses partenaires provinciaux et territoriaux pour renforcer les secteurs de la production et de la distribution d'énergies propres et renouvelables.

L'effet rebond, c'est quoi ?

Une amélioration de l'efficacité d'un produit ou d'un service le rendra moins cher et plus performant et aura pour effet d'en augmenter la demande. La réduction de ses impacts en termes d'efficacité sera contrée par la croissance de la production et de la consommation.

D'ailleurs, un nombre croissant d'investisseurs et de compagnies choisissent de ne plus contribuer à l'expansion des sables bitumineux et des infrastructures dédiées aux énergies fossiles. Les gestionnaires d'actifs sont de plus en plus réticent.e.s aux risques associés au secteur de l'exploitation des énergies fossiles canadiennes, comme en témoignent les décisions de Total, de Teck et de Berkshire Hathaway^{10 11 12}.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral publie dans le budget 2021, une feuille de route menant à l'élimination des subventions inefficaces aux combustibles fossiles d'ici 2025, afin de respecter l'engagement du Canada envers le G20 et le G7 à cet effet¹³¹⁴.

⁹ Gouvernement du Canada, [Progrès vers la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Canada](#), 2020

¹⁰ Total, [Révision de prix court terme et ambition climat](#), 2020

¹¹ Teck, [Teck Withdraws Regulatory Application for Frontier Project](#), 2020

¹² Radio-Canada, [Projet de GNL Québec : un investisseur majeur abandonne le navire](#), 2020

¹³ G20, [Leaders' Statement: The Pittsburgh Summit](#), 2009

¹⁴ G7, [Ise-Shima Leaders' Declaration](#), 2016

Finalement, la nouvelle administration américaine, en annulant les permis de construction de Keystone XL, envoie également des signaux importants au gouvernement fédéral. Le message est clair : il est maintenant l'heure d'afficher de l'ambition si on ne veut pas manquer le bateau de la transition et les emplois qui l'accompagnent.

Approvisionnement

Recommandation 6 : Miser sur l'approvisionnement alimentaire de proximité

Avec la COVID-19, les enjeux de sécurité alimentaire et des achats de proximité sont devenus une priorité. Le gouvernement fédéral a d'ailleurs débloqué des aides d'urgence pour aider les agriculteurs canadiens à passer au travers de la crise. Mais au-delà de l'aide ponctuelle accordée aux agriculteurs et outre la recommandation précédemment formulée concernant la gestion du risque, il faut aider nos producteurs à bâtir et renforcer la résilience du secteur agricole canadien et la viabilité des fermes canadiennes.

Nous croyons que le gouvernement fédéral peut appuyer les agriculteur.trice.s d'ici en adoptant une stratégie d'approvisionnement alimentaire de proximité pour tous les ministères et organismes gouvernementaux.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral ajuste la liste des facteurs que le client et l'agent de négociation des contrats peuvent prendre en considération lorsqu'ils élaborent la stratégie d'achat afin d'inclure des critères liés à l'approvisionnement alimentaire institutionnel de proximité.

Un virage pour soutenir un approvisionnement alimentaire de proximité aurait pour bénéfice de dynamiser les économies des collectivités partout à travers le pays, en appuyant les notamment les fermes maraîchères. La mise en place de circuits courts pour l'approvisionnement alimentaire de proximité entraîne également des co-bénéfices en matière de réduction des GES.

Innovation

Recommandation 7 : L'innovation circulaire et le "low tech"

Le modèle de croissance de notre société actuelle s'articule principalement autour d'un système économique linéaire basé sur l'extraction de matières premières, la production massive de biens, une consommation accélérée, puis la mise au rebut. On constate que plus de 90% des matières extraites sur la planète sont utilisées une seule fois¹⁵. Le poids des

¹⁵ Circle Economy (2020). [The Circularity Gap Report 2021](#)

produits fabriqués par l’humanité a d’ailleurs dépassé celui des formes de vie sur Terre en 2020¹⁶.

Dans une perspective cycle de vie, l’économie linéaire produit une quantité insoutenable de GES. Elle contribue d’ailleurs au déclin du vivant puisque l’humain accapare les terres naturelles pour les activités d’extraction et de production. Il est impératif de revoir cette course à la production de produits unique et se lancer dans une course à l’innovation qui va nous permettre de réduire la pression exercée sur nos ressources naturelles et nos milieux de vie.

Or, le Canada n’a pas de stratégie pour transiter vers une économie circulaire. L’économie circulaire a pourtant le potentiel de jouer un rôle fondamental dans une reprise durable et d’apporter des solutions dans une perspective de transition juste aux secteurs affectés par les bouleversements dans le secteur énergétique.

L’exemple des Pays-Bas

La plus grande concentration d’emplois dans l’économie circulaire aux Pays-Bas concerne les activités qui préservent et étendent ce qui est déjà fabriqué (réutilisation, recyclage), soit 42% du total des emplois dans l’économie circulaire.

Les Pays Bas vise à avoir une économie complètement circulaire d’ici 2050.

La réflexion à propos de la transition de la main-d’œuvre doit s’articuler autant autour des axes de la haute technologie, qui sont déjà dans la mire du gouvernement, mais aussi de la basse technologie. Que ce soit en matière d’alimentation, d’énergie, d’agriculture, de mobilité ou de gestion des déchets, le pouvoir du “*low tech*” est peu exploité au Canada et mérite que l’on y porte une attention particulière.

Le Forum sur l’économie circulaire aura lieu à Toronto en septembre 2021 représente une opportunité pour le gouvernement fédéral de présenter une vision et un plan d’action pour développer ce secteur émergent de notre économie. D’ici là, nous devons identifier les habiletés requises pour la transition vers une économie circulaire.

Recommandation : Que le gouvernement développe, conjointement avec les provinces, les territoires et les municipalités, une stratégie nationale d’économie circulaire.

¹⁶ Elhacham, E., Ben-Uri, L., Grozovski, J. et al. [Global human-made mass exceeds all living biomass](#). Nature 588, 442–444 (2020)