



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

# Comité permanent des ressources naturelles

TÉMOIGNAGES

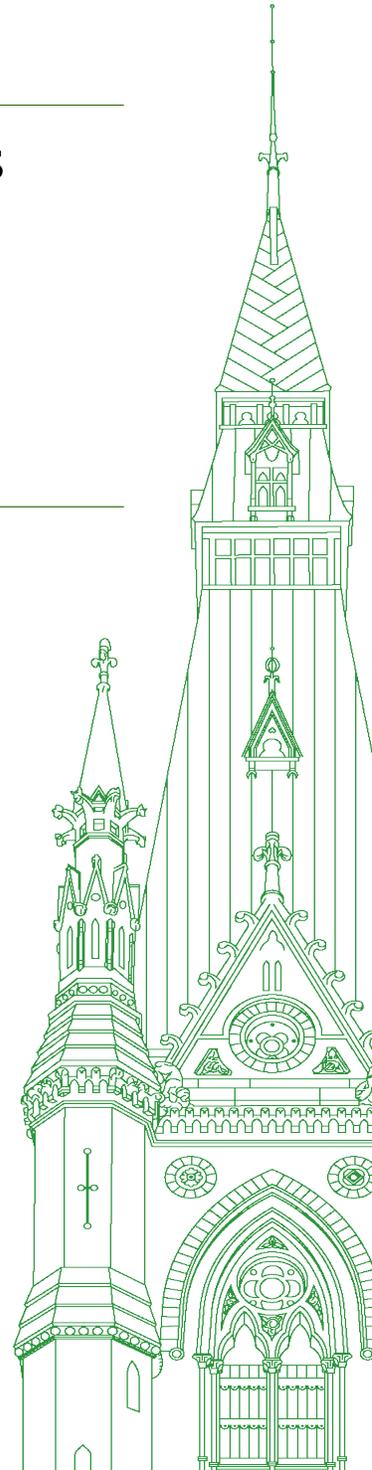
**NUMÉRO 007**

**PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY**

Le lundi 14 février 2022

---

Président : M. John Aldag





## Comité permanent des ressources naturelles

Le lundi 14 février 2022

• (1535)

[Traduction]

**Le président (M. John Aldag (Cloverdale—Langley City, Lib.)):** Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la septième réunion du Comité permanent des ressources naturelles de la Chambre des communes.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit son étude d'un plafond des émissions de gaz à effet de serre pour le secteur pétrolier et gazier. Nous en sommes aujourd'hui à notre deuxième journée de huit rencontres avec des témoins dans le cadre de cette étude.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en format hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le 25 novembre 2021. Les membres sont présents en personne dans la salle ou à distance au moyen de l'application Zoom. Veuillez noter que la diffusion montrera toujours la personne qui parle et non l'ensemble du Comité.

J'aimerais profiter de l'occasion pour rappeler à tous les participants qu'il est interdit de faire des saisies d'écran ou de prendre des photos de votre écran pendant que nous siégeons. Les délibérations d'aujourd'hui sont télévisées et seront disponibles sur le site Web de la Chambre des communes.

Nous connaissons tous l'information sur la santé et la sécurité, puisque nous l'avons passée en revue lors de six réunions précédentes.

Je vais entrer dans les détails pour nos témoins, dont la plupart se joignent à nous pour la première fois.

Pour assurer le bon déroulement de la réunion, j'aimerais énoncer quelques règles rapides à suivre.

Des services d'interprétation sont offerts, et vous avez le choix, au bas de votre écran, entre le parquet, l'anglais ou le français. Les députés et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix.

Nous demandons également à nos témoins de ne pas parler trop vite. Il n'est pas nécessaire d'être très lents, mais essayez de ne pas aller trop vite. Cela permet aux interprètes de suivre le rythme et de faire leur travail correctement. Nous vous demandons également de ne pas parler par-dessus les autres, car cela empêche également les interprètes de gérer les conversations simultanées.

Pour toute personne dans la salle, veuillez lever la main. Pour ceux qui sont à l'écran, utilisez la fonction « lever la main ». La greffière et moi allons faire de notre mieux pour essayer de déterminer l'ordre dans lequel nous allons procéder.

Avant de prendre la parole, veuillez attendre que je vous nomme. Si vous êtes sur Zoom, cliquez sur le microphone pour désactiver le

mode sourdine. Pour les membres présents dans la salle, nous allons contrôler les microphones ici. Lorsque vous ne parlez pas, votre microphone doit être en sourdine.

Je vous rappelle que tous les commentaires des membres et des témoins doivent être adressés à la présidence.

Il s'agit d'une étude sur les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur pétrolier et gazier.

Nous accueillons aujourd'hui plusieurs groupes de témoins. Merci d'avoir pris le temps de vous joindre à nous.

Nous allons donner à chacun d'entre vous cinq minutes pour présenter une déclaration liminaire. J'utilise un système de chronométrage. Il y aura un carton jaune lorsqu'il vous restera 30 secondes, et lorsque le temps qui vous est imparti sera écoulé, j'utiliserai un carton rouge. Ce sera également le cas lorsque nous ferons les interactions. Ne vous arrêtez pas au milieu d'une phrase, mais terminez votre pensée, et nous pourrions alors passer à la personne suivante.

Nous allons essayer de mettre fin aux témoignages du groupe de témoins aujourd'hui vers 17 h 15. Nous avons de brèves affaires du Comité à régler à huis clos à la fin de la réunion, alors pour les témoins, nous allons lever la séance un peu avant l'heure prévue. Cependant, je pense que nous aurons quand même une très bonne discussion pendant le temps dont nous disposons ensemble aujourd'hui.

Si je me trompe dans le nom de quelqu'un, veuillez le corriger lorsque vous vous présenterez. Je m'excuse si c'est le cas. Notre groupe de témoins est composé de Josipa Petronic, présidente-directrice générale du Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada; de Dale Beugin, vice-président, Recherche et analyse, de l'Institut canadien pour des choix climatiques; de Merran Smith, directrice exécutive, de Clean Energy Canada; de Michael Bernstein, directeur exécutif, de Clean Prosperity; de Seth Klein, chef d'équipe, de la Climate Emergency Unit; et nous accueillons à nouveau Jan Gorski, directeur, Pétrole et gaz, ainsi que Chris Severson-Baker, directeur régional, Alberta, du Pembina Institute.

Pour les membres de notre comité, nous essayons de trouver le juste équilibre entre les témoins proposés par chacun des partis. Parfois, en raison du calendrier, nous ne pouvons pas avoir un équilibre complet, mais nous passons en revue les 52 noms d'organisations qui ont été proposées. Nous avons reçu d'autres noms. Je vais essayer de faire de mon mieux pour que ce soit équilibré. Ce n'est pas toujours possible, mais nous entendrons tout le monde.

Sur ce, madame Petronic, veuillez procéder à votre déclaration liminaire.

• (1540)

**Mme Josipa Petrunic (présidente-directrice générale, Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada):** Merci beaucoup au Comité de me donner l'occasion de comparaître devant le Comité permanent des ressources naturelles.

Je m'appelle Josipa Petrunic et je suis présidente-directrice générale du Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada, le CRITUC.

Le CRITUC est un consortium d'innovation technologique. Tout ce que nous faisons, c'est concevoir, élaborer et lancer des projets d'autobus électriques, d'autobus à pile à combustible et de technologies électriques autonomes.

Le Comité se concentre sur les ressources naturelles axées sur l'énergie. Ce sont des ressources abondantes au Canada, nous le savons tous. De notre point de vue au CRITUC, les ressources naturelles du Canada comprennent les électrons produits par l'énergie hydroélectrique renouvelable, l'énergie solaire et l'énergie éolienne, et les sources non émettrices telles que le nucléaire et le gaz naturel renouvelable, qui sont toutes extrêmement importantes sur le plan stratégique dans un contexte de mondialisation.

Tout comme le bitume était impossible en tant que carburant commercial dans les années 1960 et 1970 jusqu'à ce que les gouvernements fédéral et provinciaux investissent massivement, parallèlement à l'innovation industrielle et technologique, dans le développement de technologies comme le DGMV — le drainage par gravité au moyen de vapeur — qui nous aide aujourd'hui à extraire d'épaisses réserves de pétrole des profondeurs auparavant inaccessibles de la Terre, de même l'électricité renouvelable et l'hydrogène renouvelable bénéficieront des investissements publics actuels et futurs dans l'innovation et la technologie.

Dans mes commentaires aujourd'hui, je vais formuler deux recommandations. Toutes deux reposent sur la position fondamentale selon laquelle l'énergie est de l'énergie. Que l'énergie soit produite et transportée sous la forme d'une molécule d'hydrocarbure, d'un électron ou d'un atome d'hydrogène, l'énergie est de l'énergie. Si, en tant que Canadiens, nous voulons rester une superpuissance énergétique de l'avenir au XXI<sup>e</sup> siècle, nous pensons que le gouvernement fédéral a deux rôles essentiels à jouer: le premier est celui de rassembleur, et le second, d'investisseur dans le secteur de l'approvisionnement énergétique de l'avenir.

La première recommandation, c'est que Ressources naturelles Canada en particulier devrait jouer un rôle de rassembleur national entre tous les ministères provinciaux et territoriaux de l'énergie. Au cours des six dernières années, au CRITUC, nous avons dirigé un groupe de travail national sur les fournisseurs d'énergie, qui réunit des services publics du pays afin de déterminer comment ils peuvent devenir les fournisseurs d'énergie de l'avenir.

L'an dernier, nous avons publié un important rapport national sur cette question. Nous avons découvert quelques éléments très importants.

Tout d'abord, nous avons des pionniers critiques très importants: BC Hydro, Manitoba Hydro, Hydro-Québec et Nova Scotia Power. Il s'agit d'entreprises de services publics intégrées verticalement qui contribuent à l'élaboration de nouveaux mécanismes de tarification de la demande et des produits de base pour l'approvisionnement en énergie électrique. Ces mécanismes s'attaquent directement à la

pollution due au transport et aux émissions de gaz à effet de serre, en particulier dans le cadre de la transition vers l'abandon du pétrole et du gaz comme principal mode de transport des combustibles fossiles.

Ces producteurs d'énergie, en particulier, sont aux prises avec certains des cadres réglementaires dans lesquels ils travaillent. Ce que nous avons découvert, c'est que BC Hydro est un précurseur dans le pays. Il a certainement le genre de programmes que d'autres voudront copier. BC Hydro a créé un tarif de nuit et un tarif à la demande, tous deux conçus expressément pour soutenir l'électrification des autobus à Vancouver et dans toute la Colombie-Britannique.

Ces innovations réglementaires devraient être mises en commun avec les 10 ministres de l'Énergie du pays et les dirigeants territoriaux de l'énergie dans le Nord, mais dans notre Confédération actuelle, l'électricité est une compétence provinciale. Il n'appartient pas à la Colombie-Britannique de convaincre la Saskatchewan, l'Ontario ou la Nouvelle-Écosse de suivre son exemple, mais il incombe à Ressources naturelles Canada de jouer un rôle de rassembleur, d'organiser et de coordonner l'échange de ces pratiques exemplaires, conjointement avec les compétences provinciales en matière d'électricité, dans le but de produire des carburants à faible teneur en carbone.

Ma deuxième recommandation au Comité aujourd'hui est axée sur les investissements dans l'innovation en matière d'hydrogène. Le ministère des Ressources naturelles a élaboré et peut élaborer davantage une série de programmes d'innovation pour aider à réduire les prix des parcs de véhicules publics comme le transport en commun qui utiliseront de l'hydrogène renouvelable au cours des cinq prochaines années.

Nous savons que, au cours des dernières décennies, nous avons investi massivement dans l'innovation dans le secteur pétrolier et gazier; j'ai mentionné la technologie DGMV comme un excellent exemple. Des investissements similaires seront nécessaires pour que le prix de l'hydrogène vert et renouvelable atteigne la parité avec le prix du diesel au cours des cinq à sept prochaines années. C'est possible, mais actuellement, l'hydrogène renouvelable en petit volume de moins de 1 000 kilogrammes par jour, qui alimente environ 30 autobus électriques à pile à combustible, coûte environ quatre fois plus cher que le diesel non renouvelable.

Ce n'est pas surprenant, puisque le diesel bénéficie d'une chaîne d'approvisionnement de distribution massive et bien établie et d'une demande de millions de kilogrammes par jour, mais si nous voulons nous assurer que l'hydrogène vert peut être concurrentiel à long terme et si nous voulons positionner le Canada comme une superpuissance énergétique de l'avenir, alors il y a certainement un rôle à jouer afin que Ressources naturelles s'engage à subventionner le prix de l'hydrogène renouvelable — pour les parcs de véhicules publics en particulier — au Canada au cours des cinq prochaines années. Cela nous aidera à combler l'écart entre le prix de l'hydrogène renouvelable et celui du diesel pour les parcs de véhicules publics, créant ainsi un marché qui accueillera naturellement les opérateurs de fret à but lucratif à l'avenir et garantissant que le prix du diesel et de l'hydrogène renouvelable atteindra la parité d'ici 2030 dans une économie de marché libérale et mondialisée.

En conclusion, Ressources naturelles Canada a joué un rôle essentiel dans l'innovation du secteur pétrolier et gazier par le passé et le fait encore aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle nous sommes une superpuissance énergétique, mais les mêmes types d'investissements sont maintenant nécessaires dans l'industrie énergétique de l'avenir, dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Je vous remercie de votre temps. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

• (1545)

**Le président:** Merci d'avoir présenté votre déclaration liminaire.

Nous allons maintenant passer à Dale Beugin, de l'Institut canadien pour des choix climatiques. Je vous demande de veiller à ce que la réunion reste agréable et détendue. Les interprètes ont tenu le coup, mais nous ne voulons pas les faire travailler si dur pour qu'ils tiennent le coup pendant toute la réunion. Ils rentreraient chez eux avec un gros mal de tête.

Nous vous demandons de couvrir le maximum de choses en cinq minutes, et nous aurons ensuite beaucoup de temps pour discuter.

Merci.

**M. Dale Beugin (vice-président, Recherche, Institut canadien pour des choix climatiques):** Merci beaucoup de m'avoir invité à prendre la parole aujourd'hui.

Si le gouvernement devait adopter un plafond d'émissions pour le secteur pétrolier et gazier, notre recherche donne à penser qu'une politique bien conçue serait compatible avec une voie économiquement prospère vers la carboneutralité pour le Canada.

Je voudrais faire trois remarques aujourd'hui, en m'appuyant sur nos recherches.

Premièrement, une nouvelle voie vers la carboneutralité pour le secteur pétrolier et gazier est réalisable. Les recherches de l'institut montrent que le Canada peut atteindre la carboneutralité tout en maintenant sa croissance économique. Ces voies reposent sur deux types de solutions.

Les solutions sûres existent déjà sur le marché et sont évolutives. Dans le secteur pétrolier et gazier, ces solutions comprennent le captage du méthane provenant des émissions fugitives, l'efficacité énergétique industrielle et le captage, l'utilisation et le stockage du carbone, le CCUS, pour les flux concentrés de CO<sub>2</sub>. Les solutions sûres sont essentielles pour atteindre l'objectif de 2030.

D'autre part, les solutions de rechange peuvent changer la donne ou ne pas apporter une contribution notable. Dans le secteur pétrolier et gazier, les solutions de rechange comprennent l'hydrogène bleu, le captage direct dans l'air pour l'élimination du carbone et le CCUS pour les flux non concentrés. Il est plus facile d'atteindre l'objectif de carboneutralité d'ici 2050 s'il existe des solutions de rechange. Cela signifie que les solutions sûres et les solutions de rechange sont complémentaires. Les deux sont nécessaires et requièrent une politique.

Les solutions sûres sont motivées par une tarification du carbone et des réglementations de plus en plus strictes, par exemple la réglementation sur le méthane et la norme sur les carburants propres. Les solutions de rechange sont motivées par les attentes concernant les prix futurs du carbone; elles nécessitent des certitudes politiques, mais aussi des investissements publics dans des projets de démonstration innovants.

Un plafonnement des émissions dans le secteur pétrolier et gazier devrait faire partie d'une stratégie cohérente qui comprend des politiques visant à créer des incitatifs à la fois pour les solutions sûres et pour les solutions de rechange.

Deuxièmement, un plafond doit tenir compte des changements internationaux. Nos recherches montrent que l'action internationale en matière de changement climatique et les mutations du marché qui en découlent auront des répercussions plus importantes sur la compétitivité à long terme du pétrole et du gaz que la politique climatique nationale.

Ce changement est déjà en cours. Les investisseurs internationaux, qui représentent plus de 40 % des actifs mondiaux sous gestion, se sont engagés à soutenir les objectifs de carboneutralité. Des pays représentant plus de 90 % du PIB mondial se sont engagés à atteindre la carboneutralité, et les coûts des technologies à faibles émissions de carbone diminuent rapidement.

Un plafond sectoriel devrait reconnaître que cet élan international pourrait faire baisser la demande de pétrole et de gaz canadiens à moyen et à long terme, créant des risques de perte de compétitivité et de baisse de production. Les projections de l'AIE et du Réseau des banques centrales et des superviseurs pour le verdissement du système financier soulignent qu'une accélération de la transition mondiale vers un système à faibles émissions de carbone est un avenir crédible qui comporte des possibilités et des risques réels et qui doit être pris au sérieux par les décideurs.

Un plafonnement ambitieux, mais pratique des émissions de pétrole et de gaz peut également soutenir la compétitivité à long terme dans un environnement d'investissement qui privilégie de plus en plus la transparence et la divulgation du rendement environnemental.

Troisièmement, un plafond des émissions de pétrole et de gaz doit être conçu pour fonctionner de manière rentable avec d'autres politiques, sous la forme d'un ensemble cohérent qui peut être modifié et adapté au fil du temps.

Un plafond sectoriel devrait limiter les émissions, et non la production. Il devrait s'appuyer sur un instrument stratégique flexible, fondé sur le marché, pour mettre en œuvre un plafond réglementé. Les systèmes existants de tarification du carbone axés sur les résultats pourraient être adaptés afin de fournir une certitude quant aux émissions et aux niveaux d'émissions.

Il faut créer des incitatifs à l'élimination du carbone. Les crédits pour l'élimination permanente du carbone dans le cadre du plafond pourraient créer ces incitatifs, mais ils pourraient aussi créer de la liquidité sur les marchés pour des crédits crédibles dans le cadre du plafond.

Il devrait y avoir une coordination avec d'autres politiques. Un crédit d'impôt pour le captage, l'utilisation et le stockage du carbone, par exemple, permettrait aux entreprises de respecter plus facilement le plafond d'émissions, mais aurait également une incidence sur la demande de crédits négociables et sur le prix du carbone dans le secteur.

Il doit être robuste devant l'incertitude. Une diminution plus rapide que prévu de la demande mondiale et la faiblesse des prix du pétrole pourraient également entraîner une baisse des prix du carbone dans le cadre du plafonnement. Des pics de la demande pourraient entraîner des prix élevés.

S'appuyer sur des processus de gouvernance transparents et prévisibles est une approche qui permet de mettre à jour et d'adapter ces stratégies dans cet ensemble cohérent de politiques au fil du temps, afin de relever ces défis.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'exprimer. L'institut est impatient de vous faire part de recherches supplémentaires pour éclairer cette question stratégique à l'avenir.

Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1550)

**Le président:** Merci d'avoir présenté votre déclaration liminaire.

Sur ce, nous allons maintenant passer à Merran Smith, de Clean Energy Canada, pour cinq minutes.

**Mme Merran Smith (directrice exécutive, Clean Energy Canada):** Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je suis boursière à l'Université Simon Fraser et directrice exécutive de Clean Energy Canada, un groupe de réflexion sur le climat et l'énergie à l'Université Simon Fraser.

Aujourd'hui, j'aimerais vous faire part de trois recommandations concernant la mise en œuvre de ce plafond pour le secteur pétrolier et gazier. Tout d'abord, il faut reconnaître les innovations dans le secteur pétrolier et gazier, car les émissions par baril ont diminué au cours des deux dernières décennies. Malheureusement, les émissions globales du secteur pétrolier et gazier ont néanmoins augmenté régulièrement sur le long terme.

Les émissions du secteur pétrolier ou gazier du Canada sont importantes, puisqu'elles représentent 26 % de nos émissions totales. Pour que le Canada réussisse à atteindre son objectif climatique, tous les secteurs, y compris le secteur pétrolier et gazier, devront réduire leurs émissions de 40 à 45 %. Si nous concevons bien ce plafond d'émissions pour le secteur pétrolier et gazier, il permettra une transition prévisible vers la carboneutralité pour les travailleurs du secteur pétrolier et gazier, leurs collectivités et l'économie, et aidera le Canada à respecter ses engagements climatiques.

Que doit faire le Canada en fixant ce plafond? Je conseille au gouvernement de faire trois choses. Premièrement, veiller à ce que le plan soit clair dès cette année. Deuxièmement, tous les acteurs du secteur doivent faire leur juste part. Troisièmement, il faut encourager les énergies et les industries qui seront en croissance en 2030 et en 2040.

La première recommandation est de rendre le plan clair cette année. Comme toute nouvelle réglementation ou législation, le processus de fixation de ce plafond doit être bien mené. Il doit faire l'objet de consultations appropriées et être fondé sur des données probantes. Comme les Canadiens et les gens du monde entier vivent déjà avec les répercussions du changement climatique, ce plafond doit être mis en place rapidement. Nous recommandons que le Canada fixe un plafond d'émissions provisoire pour 2030 pour le secteur d'ici la fin de 2022. Cela vise à fournir à l'industrie la clarté dont elle a besoin pour faire des investissements maintenant afin d'atteindre cet objectif de 2030. Le plafond provisoire doit s'aligner sur l'engagement du Canada à réduire ses émissions de 40 à 45 %. Il doit faire l'objet de consultations en 2023 et être achevé avant la fin de cette même année. Nous avons également besoin de jalons quinquennaux qui amènent de façon linéaire et prévisible les émissions du secteur à zéro d'ici 2050, afin de s'aligner sur la légis-

lation canadienne sur les émissions nettes zéro. Il s'agit de nous assurer de ne pas permettre à l'industrie de reporter ces réductions.

Notre deuxième recommandation, c'est que tous les membres du secteur doivent faire leur juste part. Le gouvernement devrait établir des mesures dissuasives pour les exploitants qui dépassent leur part du plafond sectoriel, ce qui pourrait inclure des choses comme des pénalités financières, le retrait des incitatifs fiscaux ou la perte des protections commerciales en vertu du régime fédéral de tarification fondé sur le rendement. Chacun doit faire sa juste part du travail.

Troisièmement, nous devons encourager les énergies et les industries de l'avenir. Le plafond ne devrait pas être utilisé par les gouvernements ou l'industrie comme un mécanisme pour faire croître l'industrie pétrolière et gazière du Canada. L'Agence internationale de l'énergie est claire. Selon les promesses annoncées, c'est ce à quoi les nations se sont engagées avant le sommet sur le climat de Glasgow: la production mondiale de pétrole diminuera à 90 millions de barils par jour au début des années 2030 et à 80 millions de barils par jour en 2050. La production mondiale de gaz atteindra un plateau en seulement trois ans — d'ici 2025 — et restera stable par la suite. Les données probantes sont claires: l'économie future du Canada sera moins dépendante des exportations de pétrole et de gaz et, par conséquent, le gouvernement du Canada devrait éviter d'investir dans des industries qui ne seront pas en croissance au-delà de cette décennie.

Heureusement, le Canada est bien placé pour être un chef de file dans le domaine des énergies propres, grâce à divers facteurs, depuis son abondance d'énergies renouvelables à son potentiel d'hydrogène bleu, tout en faisant la transition vers un hydrogène vert plus propre. Nous avons les métaux, les minéraux et les possibilités de devenir un chef de file dans le domaine des batteries et des autres technologies de stockage, ainsi que dans celui du captage et du stockage du carbone. Nous pouvons utiliser notre énergie propre pour produire des métaux, des minéraux, de l'acier, des voitures et d'autres produits manufacturés à faible teneur en carbone.

Si le Canada donne suite à ses engagements actuels en matière de climat, on prévoit en arriver à 640 000 emplois dans le domaine de l'énergie propre, ce qui représente une augmentation de près de 50 %, soit 209 000 emplois, au cours de la présente décennie. Il s'agit d'emplois diversifiés, de col bleu et de col blanc. Ils se trouvent dans les collectivités rurales et urbaines de toutes les provinces du pays.

Enfin, j'aimerais attirer l'attention du Comité sur le fait que l'intensité carbonique du pétrole produit à partir des sables bitumineux du Canada demeure la plus élevée au monde. C'est pourquoi un plafond sur les émissions de pétrole et de gaz, suivi d'étapes quinquennales de réduction des émissions, est essentiel si le Canada veut atteindre ses objectifs climatiques.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous. J'attends avec impatience les questions et la discussion.

• (1555)

**Le président:** Merci de votre déclaration liminaire.

Le suivant est Michael Bernstein, de Clean Prosperity.

Monsieur Bernstein, nous allons vous donner la parole pour cinq minutes.

**M. Michael Bernstein (directeur exécutif, Clean Prosperity):** C'est très bien. Merci beaucoup, monsieur le président, et merci au Comité de m'accueillir ici aujourd'hui.

Je veux utiliser le temps qui m'est imparti afin d'expliquer pourquoi je pense que tirer parti du régime actuel de tarification du carbone pour l'industrie lourde est la meilleure approche pour atteindre les objectifs du plafond d'émissions.

Je sais qu'un certain nombre de témoins précédents ont plaidé en faveur d'un système de plafonnement et d'échange. Je conviens qu'un système de plafonnement et d'échange est une option viable, mais je pense qu'un tel système comporte certaines lacunes qui feraient de la tarification directe un meilleur choix. Voici les trois raisons de ce choix.

Premièrement, la mise en place d'un nouveau système va prendre du temps, et nous n'en avons vraiment pas plus. Nous avons besoin que les entreprises procèdent à des réductions d'émissions dès que possible, car 2030 est vraiment proche lorsqu'il s'agit de grands projets d'investissement.

Deuxièmement, un nouveau système crée davantage d'instabilité alors que ce dont nous avons le plus besoin, et ce dont les investisseurs et les entreprises ont le plus besoin, c'est d'une politique stable à long terme.

Troisièmement, et c'est un point essentiel, un système de plafonnement et d'échange n'est pas nécessairement assorti d'un véritable plafond fixe, car il est presque toujours conçu pour contrôler les prix. Si vous regardez les systèmes de la Californie et du Québec, le système de l'Union européenne, ou vraiment n'importe quel système dans le monde, vous verrez que si le prix devient trop élevé trop rapidement, le gouvernement injectera plus de crédits dans le marché pour réduire la pression sur les prix. Une fois qu'il a fait cela, un système de plafonnement et d'échange devient fonctionnellement très semblable à un système de tarification directe du carbone.

Ce sont les trois raisons pour lesquelles je pense que le système de tarification direct, c'est-à-dire le régime de tarification fondé sur le rendement que nous avons aujourd'hui ainsi que les systèmes provinciaux et territoriaux qui sont équivalents à ce régime, devrait vraiment être le principal outil que nous utilisons pour favoriser la réduction des émissions dans le secteur pétrolier et gazier et dans l'ensemble de l'industrie lourde.

Si cette approche doit être suivie, j'insisterais vraiment auprès du Comité sur trois recommandations clés concernant la façon dont ce système de tarification directe pourrait être renforcé afin d'atteindre les objectifs qui seraient autrement atteints par un plafond.

La première et la plus importante chose à faire est de donner au secteur privé une plus grande confiance dans le fait que le prix atteindra effectivement 170 \$ la tonne d'ici 2030. Nous avons aujourd'hui de nombreux projets de décarbonisation qui seraient rentables à 170 \$ la tonne, mais ils ne sont pas réalisés. Pourquoi? La raison principale, c'est que les entreprises n'ont pas la certitude que le prix atteindra effectivement ce niveau de 170 \$, et je pense que le gouvernement fédéral devrait s'attaquer à ce problème. Il dispose de quelques options pour y parvenir, mais l'une d'entre elles consisterait à signer ce que l'on appelle des « contrats de différence », en vertu desquels le gouvernement accepterait essentiellement d'accorder une aide financière aux entreprises si le prix du carbone n'atteint pas un niveau précis, par exemple 170 \$ la tonne.

La deuxième recommandation clé pour renforcer la tarification du carbone serait d'augmenter la part des émissions auxquelles s'applique le prix du carbone, tant dans le système fédéral que dans les systèmes provinciaux et territoriaux. Aujourd'hui, comme beaucoup d'entre vous le savent, l'entreprise pétrolière et gazière moyenne paie le prix du carbone sur une part assez faible de ses émissions. Selon le système et l'entreprise, cette part est d'environ 20 %. La politique fédérale pourrait être renforcée pour exiger que la part des émissions augmente au fil du temps à 25, 30, 35 % et ainsi de suite.

La troisième recommandation, c'est que le gouvernement pourrait et devrait se réserver le droit d'augmenter le prix du carbone au-delà du calendrier si les réductions d'émissions ne se produisent pas assez rapidement conformément à l'objectif ou au plafond qui pourrait être fixé.

En utilisant ces trois approches, il s'agirait d'un système plus rapide. Il serait fonctionnellement semblable à un système de plafonnement et d'échange, et il présente un autre avantage vraiment important, à savoir qu'il permettra de réduire davantage les émissions à un coût moindre. En effet, si vous renforcez le système de tarification du carbone industriel dans son ensemble, il s'appliquera non pas seulement au secteur pétrolier et gazier, mais à tous les gros émetteurs. Par conséquent, vous accélérerez la décarbonisation et vous le faites à moindre coût en autorisant le commerce. Bien sûr, il faut faire tout cela d'une manière qui traite l'industrie comme un partenaire de la décarbonisation et lui permet de rester compétitive. Cela nécessitera des politiques comme un crédit d'impôt à l'investissement ou un ajustement à la frontière pour le carbone, mais ensemble, ces politiques peuvent aider l'industrie à faire ce qu'elle s'est engagée à faire.

En conclusion, je pense vraiment que le gouvernement devrait envisager de près l'utilisation du système actuel de tarification du carbone pour réaliser les types de réductions prévues avec l'imposition d'un plafond.

• (1600)

Même si un système de plafonnement et d'échange est viable — il peut fonctionner — le renforcement du prix du carbone peut permettre d'en faire plus, plus rapidement, et il permettrait probablement d'atteindre ces émissions à un coût encore plus bas.

Merci beaucoup.

**Le président:** C'est fantastique; tout le monde reste très proche de la limite des cinq minutes. Je vous en remercie vraiment, car nous pouvons passer directement aux questions et aux réponses.

Le prochain intervenant est Seth Klein, de la Climate Emergency Unit.

Monsieur Klein, nous vous donnons la parole pour cinq minutes.

**M. Seth Klein (chef d'équipe, Climate Emergency Unit):** Merci, et merci beaucoup de l'invitation.

Je me joins à vous depuis les territoires non cédés des nations Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh, et d'une province où d'importants projets de pipelines de combustibles fossiles — à savoir l'expansion du pipeline Trans Mountain et le gazoduc Coastal Gas-Link, l'un appartenant au gouvernement fédéral, et l'autre à Exportation et développement Canada — sont construits malgré les objections des détenteurs de titres autochtones et en contravention flagrante de la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones.

Distingués membres du Comité, nous avons un problème. Vos délibérations vont à l'encontre du sérieux de notre pays lorsqu'il s'agit de faire face à la menace existentielle de notre époque. Nous nous targuons d'être des chefs de file en matière de climat, mais nous avons été très réticents à nous attaquer à notre rôle de producteur mondial de combustibles fossiles. Nos gouvernements ont persisté à colporter un mensonge fondamental, à savoir que nous pouvons réduire considérablement nos émissions de gaz à effet de serre tout en renforçant l'extraction et l'exportation de pétrole et de gaz.

En tant que pays, au cours des 20 dernières années, malgré toutes nos promesses et tous nos engagements, le mieux que nous ayons réussi à faire, c'est de stabiliser nos émissions à un niveau historique. Nous n'avons pas réussi à infléchir la courbe. Comment cela se fait-il? En fait, de nombreux secteurs de l'économie et la plupart des administrations provinciales ont réussi à réduire leurs émissions, mais tout leur bon travail a été réduit à néant par l'expansion de la production et des émissions du secteur pétrolier et gazier. L'effet combiné est que rien n'a changé.

Pendant des années, les 26 % de nos émissions qui proviennent de ce secteur ont été le problème dont personne ne veut parler. Il est donc très important et très bienvenu que le parti au pouvoir ait enfin mis le doigt sur ce problème et reconnu la nécessité d'un plafond d'émissions décroissant pour le secteur pétrolier et gazier, mais en l'absence d'une action forte de la part du gouvernement fédéral, les tendances montrent peu de signes de diminution. Le Canada est en voie de produire plus de pétrole et de gaz cette année que jamais auparavant.

Ici, dans ma province, la Colombie-Britannique, on continue de planifier la construction de LNG Canada, avec l'aide d'une énorme subvention fédérale qui, si elle se réalise, deviendra la plus grande source ponctuelle d'émissions dans cette province.

Au large de Terre-Neuve, le projet d'exploitation de Bay du Nord serait une autre bombe de carbone, que le gouvernement fédéral rejettera, espérons-le. Pourtant, selon le rapport des Nations unies de 2021 sur le « déficit de production », « la production de combustibles fossiles prévue par les gouvernements reste dangereusement décalée par rapport aux limites de l'Accord de Paris ». Il nous place sur la voie d'une production de combustibles fossiles plus de deux fois supérieure en 2030 à ce qui est compatible avec la limitation de la hausse de la température mondiale à 1,5 degré. Dans ces plans de production mondiaux, les plans d'expansion du Canada se classent au sixième rang.

Nous allons à contre-courant de ce dont nos enfants ont besoin pour un avenir sûr.

Vous avez entendu des témoignages selon lesquels ce que le Canada exporte ne nous concerne pas et que notre tâche doit simplement consister à atteindre des émissions nettes zéro à partir de nos processus nationaux d'extraction et de production, mais ce point de vue est intenable. Comme le disait récemment un chroniqueur de Forbes, « c'est comme si Philip Morris International promettait qu'aucun de ses travailleurs ne fumera pendant la fabrication des cigarettes ».

En fin de compte, qui s'en soucie? La plus grande préoccupation n'est pas les émissions liées à notre production, mais ce qui se passe lorsque le produit arrive sur le marché et est brûlé. Ces émissions de portée 3 représentent 85 % des GES provenant des combustibles fossiles. Comme vous l'avez également entendu dire, les émissions de GES contenues dans les combustibles fossiles exportés par le

Canada dépassent maintenant nos émissions nationales. Faire fi de ces émissions de portée 3 est une abdication morale.

Je vous invite à aller jusqu'au bout de l'argument selon lequel nos exportations ne comptent pas. Au final, il s'agit d'un point de vue profondément cynique. Il est cynique, parce que seules deux issues sont possibles. Soit un marché persistera pour nos exportations croissantes de combustibles fossiles, parce que l'Accord de Paris échouera et que la demande mondiale continuera de croître, condamnant nos enfants et petits-enfants à un paysage infernal, soit la demande mondiale commencera en fait à s'effondrer, comme elle doit le faire, condamnant les travailleurs du secteur des combustibles fossiles et leurs collectivités, que vous représentez pour la plupart, à une période imprévue d'agitation et de perturbations profondes. Dans les deux cas, l'issue est sombre.

Le véritable espoir réside dans une réduction réfléchie et planifiée de l'industrie, associée à un plan de transition audacieux, convaincant et juste, qui met sur la table des milliards de dollars pour une véritable infrastructure d'action climatique. Cela doit être compris comme le revers essentiel du plafond d'émissions. C'est à cela que devrait aller l'important soutien financier fédéral.

Est-ce que je dis que nous devrions rouvrir la Constitution? Non, mais le gouvernement fédéral peut et doit utiliser tous les outils dont il dispose pour faire baisser les émissions et réduire efficacement la production, et ces outils sont nombreux. Les exportations sont de compétence fédérale, et si le gouvernement fédéral peut interdire les exportations de charbon, il peut aussi commencer à limiter les exportations de pétrole et de gaz. Le transport interprovincial, comme les pipelines que je viens de mentionner, est de compétence fédérale. La production en mer relève de la compétence fédérale.

• (1605)

Le gouvernement fédéral peut appliquer un critère carbonique aux nouveaux projets de combustibles fossiles et exiger qu'ils respectent la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones. Bien sûr, en l'absence de subventions fédérales, de nombreux projets de combustibles fossiles deviennent tout simplement économiques. Nous sommes maintenant obligés de nous assurer que nos pratiques sont conformes aux engagements internationaux que nous avons pris dans le cadre de l'Accord de Paris. Dans son arrêt de l'année dernière, la Cour suprême du Canada a reconnu l'impératif de ce moment et le droit du Parlement d'agir à l'échelon national.

**Le président:** Excellent, merci.

Nous allons maintenant passer à la dernière déclaration liminaire, du Pembina Institute.

Vous avez cinq minutes.

**M. Chris Severson-Baker (directeur régional, Alberta, The Pembina Institute):** Merci.

Je m'appelle Chris Severson-Baker et je suis directeur pour l'Alberta du Pembina Institute. Je suis établi à Calgary, sur les territoires traditionnels de la Confédération des Pieds-Noirs dans la région du Traité n° 7, dans le Sud de l'Alberta. Je suis accompagné aujourd'hui de Jan Gorski, directeur, Pétrole et gaz à l'institut, qui répondra aussi à vos questions aujourd'hui.

Comme vous l'avez entendu à maintes reprises dans les témoignages des quatre dernières séances, le secteur pétrolier et gazier est le plus grand émetteur de l'économie, et ces émissions ont augmenté de 20 % depuis 2005, à un moment où la plupart des secteurs ont réduit leurs émissions, le transport étant une exception notable à cette règle. Il existe donc d'importantes possibilités de réduire les émissions du secteur pétrolier et gazier.

Les entreprises investissent dans l'innovation, ce qui fait baisser le coût de la réduction depuis un certain temps, même s'il n'y a pas eu d'investissements importants dans l'application à l'échelle commerciale d'un grand nombre de ces technologies. Les entreprises ont mis en œuvre des mesures d'économie qui ont permis de réduire l'intensité des émissions même si les émissions absolues ont augmenté de manière significative, mais bon nombre des possibilités de réduction des émissions les plus importantes attendent une politique et un signal de prix plus clairs.

Le Canada aura du mal à atteindre son ambitieux objectif de réduction de 40 à 45 % sans un plafonnement ambitieux des émissions de pétrole et de gaz. Nous recommandons donc un plafonnement des émissions aux niveaux de 2019 pour le secteur pétrolier et gazier, assorti d'une réduction de 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030, avec des étapes quinquennales à partir de 2025, pour atteindre la carboneutralité en 2050.

La réduction des émissions du secteur est nécessaire, non seulement pour atteindre nos objectifs, mais aussi pour rester compétitifs dans un monde qui accorde de plus en plus de valeur au rendement en matière de GES. Vous avez entendu dire que l'AIE prévoit que la demande de pétrole diminuera après 2030, et les entreprises canadiennes d'exploitation des sables bitumineux ont reconnu que le monde agissait au chapitre du changement climatique en s'engageant à atteindre la carboneutralité.

Ces entreprises ont publié un énoncé de vision qui prévoit une réduction de 22 mégatonnes d'ici 2030 et un plan conceptuel au-delà. Le plan conceptuel ne permet pas d'aller jusqu'en 2050, mais la première tranche de réduction des émissions jusqu'en 2030 semble valable et nécessitera probablement une plus grande stabilité politique et un prix du carbone plus élevé. Un plafonnement des émissions de pétrole et de gaz est un moyen de rendre ces entreprises responsables de leurs objectifs de zéro émission nette.

Le secteur pétrolier et gazier est bien placé pour réaliser des investissements visant à réduire les émissions. Peter Tertzakian, une voix respectée dans le secteur du pétrole et du gaz, a souligné que les revenus du secteur en 2021 et en 2022 vont atteindre des niveaux records en raison de la hausse des prix du pétrole, de la baisse des coûts et d'autres facteurs. Les entreprises sont bien placées pour faire des investissements, et il existe de nombreuses possibilités de réduction des émissions à faible coût, mais, encore une fois — et cela a été souligné à maintes reprises — elles attendent un prix plus élevé pour le carbone, et la stabilité de la politique de tarification du carbone au Canada.

Les émissions de méthane constituent une occasion vraiment importante à saisir. Nous pouvons réduire les émissions de méthane de près de 90 % pour moins de 25 \$ la tonne d'ici 2030. Des gains d'efficacité et des améliorations de processus sont également possibles dans les secteurs des sables bitumineux et de la production de gaz naturel. Il y a une grande possibilité d'électrifier la production de gaz naturel en Colombie-Britannique grâce à l'énergie hydraulique. Prises ensemble, ces possibilités de réduction des émissions sont substantielles et reposent sur la technologie actuelle.

Enfin, il est raisonnable de s'attendre à ce que des réductions d'émissions se produisent également du fait que les installations atteignent la fin de leur vie économique d'ici 2030, et bien sûr au-delà.

Le Canada dispose des éléments stratégiques fondamentaux nécessaires pour réaliser d'importantes réductions d'émissions dans le secteur pétrolier et gazier, et nous recommandons de renforcer immédiatement le système de tarification du carbone industriel du Canada au cours de l'examen qui a lieu actuellement. Cela exigerait que les repères d'intensité existants diminuent d'au moins 4 % par an, de sorte que toutes les émissions des sables bitumineux et des autres grands émetteurs soient entièrement tarifées d'ici 2050.

Parallèlement, le gouvernement devrait mettre en place un système de plafonnement et d'échange pour le secteur pétrolier et gazier, mais nous reconnaissons que cela prend du temps et que nous n'obtiendrons des réductions d'émissions à court terme qu'en renforçant la politique existante.

• (1610)

Le renforcement de la réglementation sur le méthane peut également permettre d'obtenir des réductions importantes dès le début, bien avant 2030. Le gouvernement fédéral s'est déjà engagé à réduire les émissions de méthane provenant du pétrole et du gaz d'au moins 75 % d'ici 2030.

Merci beaucoup.

Je suis impatient de répondre à vos questions.

**Lévesque :** Excellent.

Une fois de plus, je vous remercie tous d'avoir présenté vos déclarations liminaires et respecté le temps imparti de cinq minutes.

Je passe à notre premier tour, au cours duquel chacun des députés sélectionnés disposera de six minutes.

La première est Mme Rempel Garner.

C'est à vous, pour six minutes.

**L'hon. Michelle Rempel Garner (Calgary Nose Hill, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je vais d'abord adresser mes questions à Mme Petrunic, du Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada.

Je crois que nous avons besoin de plus de transport en commun comme bien de substitution, comme solution de rechange à faible teneur en carbone aux véhicules. Ma question est la suivante: comment pouvons-nous y parvenir?

Je sais que votre organisation, madame Petrunic, parle d'innovations pour améliorer le transport en commun et le rendre plus efficace sur le plan du carbone. Ce qui me préoccupe, c'est qu'il n'y a peut-être pas assez de recherches faites par la gouvernance concernant la façon dont nous construisons le transport en commun en général. Par exemple, dans ma circonscription de Calgary, un projet d'infrastructure publique, la ligne verte — qui aurait permis de retirer environ 50 000 voitures de la circulation — a été bloqué dans un borbier bureaucratique par le conseil municipal de Calgary pendant environ 10 ans.

Votre organisation a-t-elle entrepris des recherches pour voir comment ces types d'obstacles pourraient être surmontés afin que ces types de projets puissent être construits au départ?

**Mme Josipa Petronic:** En tant que Calgarienne moi aussi, je peux vous dire que c'est l'une des choses que j'ai personnellement observées pour essayer de comprendre pourquoi les choses n'avancent pas.

Dans un secteur ferroviaire, la situation est différente de celle des autobus. Un autre type de marché public est en jeu.

En général, ce que je peux dire, c'est ceci: en ce qui concerne les technologies à émissions zéro, il est certain que le parc de véhicules publics, qu'il s'agisse d'autobus, d'autocars ou de trains, est une passerelle vers les poids lourds et les camions, ce qui présente un avantage. Même s'il est difficile, sur le plan bureaucratique, de faire adopter ces technologies, elles font progresser l'industrie assez rapidement.

En ce qui concerne le transport en commun, en particulier les projets de transport en commun complexes et à forte intensité technologique, il est juste de dire — et pour être juste envers nos agences de transport dans nos villes — qu'elles ne sont pas bien équipées pour cette transition, pour commencer: c'est pourquoi elles s'enlisent dans un borbier bureaucratique, dans une certaine mesure. Je vais vous donner un exemple. Calgary Transit, Edmonton Transit, TTC et OC Transpo sont d'excellentes agences de transport en commun qui font un excellent travail, mais elles n'ont pas, historiquement, eu de grands effectifs d'ingénieurs électriciens, d'ingénieurs en hydrogène ou d'ingénieurs en système à haute puissance, dont le travail consiste à innover dans ce genre de choses.

• (1615)

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** Je suis désolée de vous interrompre, mais il ne me reste que quatre minutes.

**Mme Josipa Petronic:** Oui, bien sûr.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** Veuillez essayer de répondre brièvement.

Encore une fois, nous avons ce merveilleux projet qui devait arriver dans ma circonscription. Il aurait apporté l'inclusion sociale et l'équité en matière de transport en commun aux gens de ma collectivité. Il n'y a vraiment pas beaucoup d'infrastructures de transport en commun pour le Nord ou le Centre-Nord de Calgary. Les gens en veulent, mais nous avons vu le conseil municipal continuer d'entraver le processus. Je me demande si vous avez de l'expérience en ce qui a trait à la façon dont les politiciens municipaux peuvent se défaire de cette habitude de chercher des moyens d'empêcher, peut-être, la mise en place du transport en commun. Comment les partenaires financiers fédéraux peuvent-ils inciter les administrations municipales à mettre en place les projets, qu'il s'agisse d'autobus, de SRB ou de SLR, en premier lieu, étant donné l'urgence climatique à laquelle nous sommes confrontés?

**Mme Josipa Petronic:** Par souci de concision et de simplicité, je dirais que lier l'argent à un calendrier est probablement le moyen le plus rapide et le plus efficace d'agir à l'échelon municipal.

En ce qui concerne les technologies à émission zéro, la plupart des municipalités ont adopté un plan de durabilité à émissions nulles, de sorte qu'elles sont guidées par leur propre calendrier.

Dans les cas où ce plan n'est pas rigoureux, je...

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** Diriez-vous, alors, qu'en tant que recommandation de notre rapport, tout financement fédéral de l'infrastructure relatif au transport en commun devrait être lié à une sorte d'échéancier afin que l'on puisse voir réellement les gains au chapitre des réductions des émissions qui pourraient être intégrés dans le programme de financement dès le début?

**Mme Josipa Petronic:** Je le ferais, à 100 %. C'est une idée intelligente.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** À votre avis, quand les conseils municipaux retardent des projets comme la ligne verte, quel effet cela a-t-il sur le changement climatique au Canada?

**Mme Josipa Petronic:** C'est une grande question.

Je pense que l'impression générale, c'est que si vous voulez retirer les voitures de la route, vous devez faire en sorte que les gens s'assoient sur les sièges des réseaux de transport en commun, donc l'effet général est de retirer des milliers de voitures de la route et les émissions de gaz à effet de serre dont elles s'assortissent.

Je dirais que, qu'il s'agisse de la ligne verte ou de tout autre mode de transport en commun qui a été retardé de manière injustifiée — parce qu'il y a des retards justifiables et d'autres injustifiables — dans ces cas-là, on parle de plusieurs milliers de méga-tonnes de pollution qui restent dans l'air et qui n'ont pas besoin d'être là. Au final, retarder le transport en commun retarde nos réalisations.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** Étant donné que vous êtes Calgarienne, c'est une excellente étude de cas. Diriez-vous que la ligne verte de Calgary a été retardée de façon injustifiée?

**Mme Josipa Petronic:** C'est une question à laquelle je ne peux pas répondre, malheureusement. Je pense qu'il faudrait poser une question approfondie au conseil municipal au sujet de son approvisionnement.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** Quels sont les paramètres que nous devrions examiner pour déterminer cela?

**Mme Josipa Petronic:** Une mesure évidente serait le profil des coûts par rapport au délai de livraison, bien sûr, et l'achalandage...

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** Est-ce que 10 ans pour même commencer un projet est un délai justifiable?

**Mme Josipa Petronic:** Pour être franche, dans le secteur ferroviaire, cela peut être raisonnable, mais les délais liés au déploiement et aux chiffres d'achalandage sont des paramètres assez critiques à utiliser.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** D'accord. Dans le contexte de la lutte contre les changements climatiques, pensez-vous qu'il est acceptable de prévoir 10 ans entre l'annonce du financement et la construction d'un pied de rail dans le cadre d'un grand projet comme la ligne verte? Pensez-vous que ce délai devrait être modifié à la lumière de la cible de zéro émission du Canada?

**Mme Josipa Petronic:** Oui, cela devrait être modifié. Dix ans, c'est long.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** Excellent. C'est vrai, n'est-ce pas? C'est certainement l'avis des gens de ma collectivité...

**Mme Josipa Petronic:** Pour tout transport en commun...

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** ... pour le Centre-Nord de Calgary. Ils ont été abandonnés depuis longtemps par le conseil municipal et le gouvernement actuel.

Merci, madame Petronic.

**Mme Josipa Petronic:** Je vous en prie.

**Le président:** Excellent. Merci.

Nous allons maintenant passer à Mme Dabrusin, qui a six minutes.

**Mme Julie Dabrusin (Toronto—Danforth, Lib.):** Merci.

Ce qui était intéressant en écoutant les témoins, c'étaient les différentes idées sur la structure de ce qui entre dans un plafond pour le pétrole et le gaz.

Si je peux commencer par Clean Prosperity, l'accent a été mis sur la tarification directe plutôt que sur le plafonnement et l'échange. Dans cette conversation, cependant, la question de l'effet sur le commerce international de nos produits est soulevée.

Quel est le rôle des ajustements de carbone à la frontière dans le cadre de ce système, et à quoi devrions-nous penser lorsque nous le concevons, si nous nous concentrons sur la tarification directe comme système?

• (1620)

**M. Michael Bernstein:** Les ajustements de carbone à la frontière, ou une politique équivalente à notre frontière, sont absolument essentiels si nous voulons poursuivre une politique climatique plus ambitieuse. Ce que nous ne voulons pas faire, c'est appliquer des frais élevés à l'industrie nationale d'une manière qui ne fait que la déplacer à l'étranger et ne fait rien pour les émissions. Nous devons avoir un ajustement carbone à la frontière ou un équivalent.

L'un des avantages de l'adoption d'un système de tarification plus strict et d'un système qui applique finalement la totalité du prix du carbone à l'industrie, c'est que vous serez également en mesure de rembourser ce prix du carbone pour les exportations. Notre système actuel axé sur la réglementation, le régime de tarification fondé sur le rendement, ne permettrait pas l'octroi de rabais aux exportateurs.

Je pense que les ajustements du carbone à la frontière sont essentiels et qu'ils devraient être effectués en tandem avec le passage à un système de tarification intégrale du carbone au cours de cette décennie.

**Mme Julie Dabrusin:** Vous avez fait référence à « ou un équivalent ». Quel serait cet « équivalent » auquel nous devrions penser s'il ne s'agit pas d'un ajustement du carbone à la frontière?

**M. Michael Bernstein:** Il existe d'autres approches. Il y a la pression pour un prix minimum mondial du carbone. Il y a les clubs du climat, dans lesquels les tarifs sont appliqués plus largement aux pays qui ne font pas partie du club. Mais l'utilisation des ajustements carbone à la frontière est certainement une option de premier plan.

**Mme Julie Dabrusin:** Merci.

Monsieur Beugin, vous avez aussi mentionné le besoin de tenir compte des changements internationaux. Quel est, selon vous, le rôle des ajustements de carbone à la frontière, et que pensez-vous des autres options qui pourraient également exister pour tenir compte de ces changements?

**M. Dale Beugin:** Je vous remercie de la question.

Je suis d'accord avec M. Bernstein pour dire que la question des fuites et de la compétitivité doit être prise au sérieux. Vous ne voulez pas que votre politique entraîne des réductions d'émissions par des transferts de production vers d'autres administrations.

Les ajustements frontaliers sont une solution. Le système existant, le régime de tarification fondée sur le rendement, est également conçu pour régler ce problème. Il crée un incitatif pour réduire les émissions en améliorant l'intensité des émissions liées à la production plutôt qu'en diminuant la production. L'affinement de ce système et son utilisation comme instrument restent une option. Il peut compléter les ajustements de carbone à la frontière, mais il est également possible de faire un compromis entre les deux. Si vous deviez passer aux ajustements de carbone à la frontière, cela vous permettrait de relever les repères d'intensité d'émissions dans les régimes de tarification fondée sur le rendement.

**Mme Julie Dabrusin:** Selon vous, les ajustements de carbone à la frontière seraient en fait un outil efficace dans le cadre du programme que nous mettrions en place si nous imposons un plafond aux émissions provenant du pétrole et du gaz.

**M. Dale Beugin:** Ils peuvent absolument être une partie efficace du système. Ils sont compliqués sur le plan administratif. C'est le seul inconvénient.

**Mme Julie Dabrusin:** Quelle serait une chose compliquée à laquelle je devrais penser...?

**M. Dale Beugin:** Il existe de bonnes recherches qui sont plus longues qu'un extrait sonore de 30 secondes. La question de la collaboration et de la coordination avec les autres pays est vraiment essentielle. Le Canada voudrait le faire avec les États-Unis ou l'Union européenne dans le cadre de ces clubs de carbone dont parle M. Bernstein.

**Mme Julie Dabrusin:** C'est très bien. Je vous remercie.

Pendant que je vous ai encore, car je crois que vous avez parlé du plafonnement et de l'échange, M. Bernstein a laissé entendre que cela prendrait trop de temps. Comment réagissez-vous à cela?

**M. Dale Beugin:** Il y a plus d'une façon de créer ces incitatifs. Cela pourrait être, comme le propose M. Bernstein, d'augmenter le prix du carbone au fil du temps pour le coût moyen dans ces régimes de tarification fondée sur le rendement. Le compromis est la certitude du prix par rapport à la certitude de la quantité. Ce compromis est difficile à éviter.

Avec un système de plafonnement et d'échange, vous ne pouvez pas établir cette certitude sur le plan des émissions si le plafond est limité au secteur pétrolier et gazier, en particulier. Il y a plus d'une façon de procéder, et elles présentent toutes des avantages et des inconvénients.

**Mme Julie Dabrusin:** Lorsque vous avez fait l'évaluation, vous pensiez que le plafonnement et l'échange étaient une meilleure solution.

**M. Dale Beugin:** Si l'intention du gouvernement est d'établir une certitude quant aux niveaux d'émissions dans ce secteur — comme cela a été le point central de la discussion — et si c'est nécessaire, un système de plafonnement et d'échange peut mieux offrir cette certitude.

**Mme Julie Dabrusin:** Il me reste très peu de temps, mais ma question est de savoir s'il existe un moyen d'établir un système de plafonnement et d'échange avec la rapidité nécessaire pour respecter les normes dont nous avons besoin en matière de réduction des émissions.

**M. Dale Beugin:** Le régime de tarification fondée sur le rendement représente un point de départ, même pour un système de plafonnement et d'échange. Il ne s'agirait pas de partir de zéro. Il est possible de faire passer le système existant à ce système de plafonnement par secteur. Ce serait un moyen d'accélérer le processus.

• (1625)

**Mme Julie Dabrusin:** Parfait. Merci.

Je pense qu'il ne me reste que 15 secondes, alors je vais m'arrêter là.

**Le président:** Parfait. Merci.

Passons à M. Simard. Vous avez six minutes.

[Français]

**M. Mario Simard (Jonquière, BQ):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser une brève question à Mme Petronic.

Dans votre présentation, vous avez dit qu'il faudrait penser à un programme pour combler l'écart de prix entre l'hydrogène renouvelable et le diésel.

Quand vous parlez d'hydrogène renouvelable, parlez-vous de l'hydrogène vert ou de l'hydrogène bleu?

[Traduction]

**Mme Josipa Petronic:** Je parle de l'hydrogène vert.

[Français]

**M. Mario Simard:** D'accord, merci.

À votre avis, si l'objectif est de réduire notre empreinte carbone, serait-il plus pertinent d'investir dans un programme qui fait ce que vous proposez, c'est-à-dire gommer l'écart de prix, plutôt que de se concentrer sur une réduction des émissions du secteur pétrolier?

Est-ce que cela serait plus avantageux du point de vue environnemental?

**Mme Josipa Petronic:** Je vous remercie beaucoup de votre question.

Je répondrai en anglais, parce que c'est plus facile pour moi.

[Traduction]

La réponse simple à la question est la suivante: devrions-nous investir dans un programme de parité des prix pour amener le diesel à la parité des prix avec l'hydrogène vert? Oui, c'est certain. À court terme, pour les parcs de véhicules publics, absolument.

Devrions-nous le faire au lieu de nous concentrer également sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur pétrolier et gazier? Non. Je dirais que, dans l'intérêt du Canada et de la planète, nous devons faire les deux. Ce n'est pas un jeu à somme nulle. Je dirais que les deux vont de pair pour plusieurs des raisons que nombre de mes collègues ont présentées.

Les industries se chevauchent de manière assez importante. L'industrie du travail chevauche les secteurs de la technologie et de l'énergie. Ces deux secteurs sont essentiels à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

[Français]

**M. Mario Simard:** Merci.

Si je vous dis cela, c'est que je cherche à comprendre et à définir ce qu'on entend par une subvention efficace. Le ministre de l'Environnement et du Changement climatique a annoncé qu'il voulait mettre fin aux subventions inefficaces. À mon sens, une subvention efficace est une subvention qui permet de réduire les GES. Je ne comprends pas comment les subventions peuvent être efficaces si on augmente la production.

Seriez-vous d'accord avec moi là-dessus?

J'aimerais aussi entendre M. Klein à ce sujet.

[Traduction]

**M. Seth Klein:** Excusez-moi. Je dois vous demander de répéter la question.

[Français]

**M. Mario Simard:** Je me demande comment on peut définir ce qu'est une subvention efficace. Le ministre de l'Environnement et du Changement climatique a dit qu'il comptait mettre fin aux subventions inefficaces. Comment peut-on définir une subvention efficace dans le secteur pétrolier et gazier?

Si je vous pose cette question, c'est que Mme Petronic proposait un programme qui viendrait gommer l'écart de prix entre le diésel et l'hydrogène renouvelable. Peut-on considérer qu'il s'agit d'une subvention efficace?

[Traduction]

**M. Seth Klein:** Vous vous adressez à moi?

[Français]

**M. Mario Simard:** Oui.

[Traduction]

**M. Seth Klein:** Merci, monsieur Simard.

Tout comme vous, je me méfie beaucoup de ce genre de qualificatifs, quand on parle de subventions efficaces et d'autres choses du genre.

Ce que j'essayais de dire, c'est que l'époque où on subventionnait directement le secteur pétrolier et gazier doit prendre fin. Il y a beaucoup de ces projets qui ne sont tout simplement pas rentables sans subvention. Ce que nous devrions faire, c'est soutenir directement les projets de remplacement et les travailleurs et les collectivités qui ont besoin de faire la transition. Voilà où les ressources publiques devraient véritablement aller.

Ce qui me préoccupe, c'est que, de façon générale, nous semblons pris dans une approche où nous essayons de gagner la lutte contre la crise climatique en misant sur les mesures incitatives, mais cela n'a pas fonctionné et je ne crois pas que cela va fonctionner. Nous encourageons le changement. Nous incitons au changement. Nous offrons des crédits. Nous offrons des remboursements. Nous envoyons des signaux de prix. Ce n'est pas une urgence.

C'est une bonne chose que nous parlions enfin d'un véritable plafond...

[Français]

**M. Mario Simard:** Merci, monsieur Klein.

Je reviendrai peut-être à Mme Petronic plus tard.

J'interviens rapidement parce que j'aimerais entendre les commentaires de M. Beugin.

Monsieur Beugin, lors de votre présentation, vous avez parlé de paris sûrs et de jokers pour l'industrie pétrolière et gazière.

Sans le soutien économique de l'État, ces paris sûrs et ces jokers sont-ils des éléments réalisables uniquement par l'industrie pour diminuer l'empreinte carbone du secteur pétrolier et gazier?

• (1630)

**M. Dale Beugin:** Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

En ce qui concerne le soutien des solutions de rechange, cela dépend des bénéfices qu'ils peuvent procurer à la société. Le but n'est pas de donner du soutien à une seule entreprise ou à une seule technologie, mais de faciliter l'atteinte de la carboneutralité. Cela suppose, d'abord et avant tout de rendre ces technologies plus abordables et plus faciles à mettre en œuvre au fil du temps.

C'est surtout important pour les technologies qui peuvent faire une grosse différence. Il en existe d'ailleurs dans le secteur pétrolier et gazier, par exemple le captage, l'utilisation et le stockage du carbone. La question est donc: quelle est la meilleure façon de cibler ces subventions afin d'optimiser les ressources tout en s'assurant que les investissements sont cohérents avec une transition à long terme, autant au Canada qu'à l'étranger?

[Français]

**M. Mario Simard:** Je vous remercie.

[Traduction]

**Le président:** Votre temps est écoulé.

La parole va maintenant pour la première fois à M. Angus. Vous avez six minutes.

**M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD):** Merci beaucoup à tous et à toutes.

Nous avons une discussion vraiment importante, parce qu'il s'agit de l'avenir de notre planète. Quand je parle avec ma fille et ses jeunes amis, ils ne croient pas vraiment qu'il y a un avenir durable, et quand je regarde les mesures prises par le Canada et notre gouvernement au cours des dernières années, je me dis qu'ils ont de bonnes raisons d'être préoccupés.

Le premier ministre s'est rendu à Paris, en 2016, et il a dit que le Canada était de retour dans l'arène internationale. Les gens l'ont cru, mais, selon le commissaire à l'environnement, le Canada fait pâle figure parmi les autres pays du G7. Nous avons raté chacune de nos cibles.

Quand le premier ministre a participé à la COP26, il a annoncé le plafond des émissions, mais nous avons appris l'autre jour que le plafond des émissions a été annoncé pour la première fois au Groupe consultatif pour la carboneutralité le jour même de l'annonce.

Monsieur Klein, j'ai une question pour vous à ce sujet. Le premier ministre s'est engagé à l'égard de ce plafond des émissions, et pourtant, la Régie de l'énergie du Canada prétend à une augmentation d'au moins 1 à 1,2 million de barils par jour au cours des prochaines années, tandis que le reste du monde est censé maintenir ou diminuer sa production. Notre organisme gouvernemental prédit des augmentations énormes. Où est la logique?

**M. Seth Klein:** C'est illogique. Cela m'a rassuré quand le ministre, dans une certaine mesure, a pris ses distances avec ce rap-

port en disant que notre organisme de réglementation devait nous proposer une trajectoire qui nous orienterait vers un objectif établi scientifiquement. Nous n'en avons toujours pas.

**M. Charlie Angus:** Nous avons discuté avec le représentant de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, qui a un accès incroyable au ministre de l'Environnement et au ministre des Ressources naturelles. Si je me fie au Registre des lobbyistes, cette association doit communiquer avec eux toutes les 15 minutes. La discussion sur le plafond des émissions n'a pas l'air de déranger le représentant le moins du monde. Il a même dit que sa solution à la crise climatique serait d'augmenter la production pour combler les besoins à l'étranger.

Comment peut-on faire cela d'un côté, et de l'autre, préserver la planète?

**M. Seth Klein:** Je ne crois pas que c'est possible. J'ai aussi écouté le témoignage du représentant de l'ACPP, et il semblait effectivement dire qu'il veut voir notre production augmenter.

À de nombreux égards, je crois que nos gouvernements sont pour ainsi dire confrontés au dilemme du prisonnier. Tout le monde prétend vouloir faire la bonne chose, mais chacun a peur que, dès le moment où il essaiera véritablement de réduire la production, quelqu'un viendra combler le vide. J'imagine que c'est une préoccupation légitime, mais ce que ferait un vrai leader pour affronter ce problème, ce serait insister, dans l'arène internationale, pour conclure des traités afin de diminuer la production.

Nous devrions suivre l'exemple de la province du Québec et rejoindre l'alliance mondiale, Beyond Oil & Gas Alliance. Nous devrions regrouper nos efforts pour conclure un traité international de non-prolifération des combustibles fossiles. Voilà comment on pourrait montrer que nous nous attaquons vraiment à la crise, autant du côté de la demande que du côté de l'offre.

Mais au lieu de cela, à écouter votre autre témoignage — pas celui d'aujourd'hui, mais celui d'autres jours —, et pour rester dans la thématique du dilemme du prisonnier, cela ressemble plutôt aux parrains de la mafia qui persuadent leurs associés de ne pas coopérer. Il faut que nous changions de direction.

• (1635)

**M. Charlie Angus:** Je crois que ce qui me préoccupe, c'est qu'on nous dit, ici, au comité des ressources naturelles que « nous sommes tous des partenaires » et que « nous sommes tous dans le même bateau », comme mes amis les libéraux diraient, et pourtant, j'ai l'impression que nous sommes des alcooliques que l'on incite à boire.

Pour ce qui est des émissions par rapport à la production, j'ai demandé au Groupe consultatif pour la carboneutralité — ce sont les gens qui conseillent le ministre — comment on peut parler d'une augmentation d'un million de barils quotidiens tout en confirmant qu'on va réduire énormément la production?

Le Groupe consultatif pour la carboneutralité semble penser que la question des émissions par rapport à la production est artificielle. Comment peut-il s'agir d'une question artificielle, si nous n'avons jamais montré, d'aucune façon, que nous avons la capacité de réduire les émissions tout en augmentant la production?

**M. Seth Klein:** Oui, et les émissions ont augmenté, comme nous l'avons dit.

J'ai aussi trouvé ce témoignage plus ou moins frustrant. C'est pourquoi, dans mon témoignage de tout à l'heure, j'ai dit que, sous l'autorité du gouvernement fédéral, on doit effectivement parler de la question de la production.

**M. Charlie Angus:** J'aimerais justement en parler, parce que le but de la production ici n'est pas de réduire les prix du gaz au Canada. Le but de cette augmentation massive de la production est de vendre à l'étranger, et cela est d'autant plus possible avec le pipeline de Trans Mountain, que les Canadiens... Je ne sais plus combien nous avons dépensé, 15 ou 18 milliards de dollars...? On dépense des fonds publics pour l'exportation à l'étranger. On nous a dit encore et encore... Je crois que c'est le professeur Jaccard qui nous a dit que ce n'était pas scientifique de calculer les émissions d'un côté, alors qu'on brûle du bitume en Chine, que cela n'avait tout simplement pas de bon sens.

Le fait est que nos émissions à l'étranger dépassent l'ensemble des émissions au Canada actuellement. Dans quelle mesure le pipeline TMX — que le gouvernement a à cœur — permet-il à l'industrie de continuer d'augmenter sa production, parce qu'il peut l'envoyer à l'étranger, où elle ne sera donc pas calculée dans nos émissions de GES?

**M. Seth Klein:** C'est un très bon point.

Je sais qu'il me reste peu de temps, mais le pipeline TMX est essentiellement un projet fédéral, et maintenant que nous approchons de la barre des 20 milliards de dollars, je crois que cet argent serait mieux dépensé ailleurs.

**M. Charlie Angus:** Pour terminer, donc, puisque le transport interprovincial et vers l'étranger relève essentiellement de la compétence fédérale, nous avons un mot à dire sur la production, n'est-ce pas?

**M. Seth Klein:** Je veux dire, cela semble relever directement de votre compétence.

**M. Charlie Angus:** Merci.

**Le président:** Nous allons maintenant passer aux questions de cinq minutes, alors les choses bougeront un peu plus rapidement qu'au début.

Monsieur Melillo, les cinq premières minutes sont à vous.

**M. Eric Melillo (Kenora, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je veux remercier tous les témoins d'être avec nous aujourd'hui et de leurs excellents témoignages jusqu'ici.

Je veux commencer par M. Klein.

Je serais curieux de savoir ce que vous pensez... D'abord, savez-vous si le gouvernement a consulté les collectivités autochtones qui ont conclu des partenariats avec l'industrie, pour savoir si le plafonnement des émissions allait avoir une incidence sur leur prospérité? Le deuxième volet de la question serait: croyez-vous que le gouvernement a le devoir de tenir ces discussions et ces consultations?

**M. Seth Klein:** Eh bien je ne sais pas avec qui le gouvernement a discuté, dans ce dossier-là, mais, comme je l'ai mentionné au début de ma déclaration, le gouvernement a adopté une loi pour faire respecter la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones, qui place la barre très haute en obligeant non seulement à tenir des consultations, mais aussi à obtenir un consentement.

Dans le cas des deux pipelines que j'ai mentionnés, le gouvernement fédéral en possède un, et a pris une participation évidente

dans l'autre. Il y a clairement eu violation des articles 10 et 36 de la Déclaration des Nations unies. L'article 10 prévoit que les « peuples autochtones ne peuvent être enlevés de force de leurs [propres] [...] territoires »

L'article 37 établit l'obligation d'obtenir un consentement. En ce qui concerne le pipeline Coastal GasLink, les détenteurs de titres des Wet'suwet'en — et la décision Delgamuukw a reconnu que les chefs héréditaires étaient les détenteurs de titres — n'ont pas donné leur consentement. Ici, dans ma ville, le terminal du pipeline de Trans Mountain se trouve sur les territoires des Wet'suwet'en...

**M. Eric Melillo:** Merci. Je suis désolé, mais je n'ai pas beaucoup de temps.

D'après vous, puisque beaucoup de collectivités autochtones ont conclu des partenariats avec l'industrie, ont des projets d'aménagement sur les terres de leurs collectivités, croyez-vous que le gouvernement fédéral est tenu d'obtenir le consentement des collectivités autochtones pour imposer un plafond des émissions?

**M. Seth Klein:** Les plafonds devraient être appliqués pour chaque province et pour chaque entreprise où une collectivité autochtone est détenteur de titres. Oui, leur consentement est absolument nécessaire.

Une dernière chose en conclusion, dans la ville où je vis, les nations Squamish et Tseil-Waututh sont situées à proximité du terminal visé par la décision sur le pipeline Trans Mountain, et elles n'ont pas donné leur consentement.

• (1640)

**M. Eric Melillo:** Je vous remercie de votre réponse. Merci.

Il me reste un peu de temps. Je crois que je vais m'adresser à Mme Petronic et reprendre où ma collègue, Mme Rempel Garner, s'était arrêtée.

Je viens de la circonscription de Kenora, dans le nord-ouest de l'Ontario, où il y a de très petites collectivités rurales. Il n'y a pour ainsi dire aucun transport public là-bas, et cela ne va probablement pas changer, vu notre population. En plus, beaucoup de gens ont de gros camions ou des quatre-par-quatre et se déplacent sur de longues distances dans de mauvaises conditions. Je n'ai pas l'impression que, présentement, il y a d'autres options pour eux, ou à tout le moins, il n'y a pas le niveau de confiance nécessaire là-bas pour que les gens se tournent vers des solutions plus vertes.

Je vous pose une question de nature un peu plus générale, mais d'après vous, qu'est-ce que le gouvernement doit faire pour aider à soutenir la transition de façon que les collectivités du Nord et les collectivités rurales ne soient pas oubliées?

**Mme Josipa Petronic:** Il y a deux réponses à votre question. L'une, très simplement, bien sûr, est d'investir dans la mobilité sur demande. Ce serait pour les petites collectivités, mais cela dépasse probablement le champ de compétence de votre comité. Pour les collectivités qui n'ont pas accès au transport public, la mobilité sur demande avec de petits véhicules [*difficultés techniques*]. Dans le passé, cela n'était pas considéré comme un transport en commun, mais [*difficultés techniques*] un autobus de 40 pieds.

La deuxième réponse est plus épineuse. Je suppose [*difficultés techniques*] député qui a dit [*difficultés techniques*]. La seule façon de faire en sorte que les gens n'utilisent pas leurs voitures et leurs camions quand ils n'en ont pas vraiment besoin pour tout, même s'ils pensent qu'ils en ont besoin, c'est de tarifier le transport routier.

Je ne connais aucun politicien au pays qui souhaite vraiment la tarification routière, c'est-à-dire tarifier les kilomètres et les mètres quand les gens prennent leur voiture pour aller quelque part, y compris dans les collectivités rurales. Mais, tant que nous n'aurons pas tarifié cette consommation, les gens, les ménages, les familles et les collectivités ne considéreront pas que les autres solutions, que ce soit les achats individuels ou collectifs, sont viables.

Je sais que c'est difficile à accepter, ce concept de [*difficultés techniques*] tarification routière, surtout pour les Canadiens. C'est difficile de fixer un prix sur [*difficultés techniques*], mais il faut l'accepter si nous voulons réduire les émissions de gaz à effet de serre. C'est la première étape.

**M. Eric Melillo:** Merci.

**Le président:** Cinq minutes, ça passe vite.

La parole va maintenant à Mme Lapointe pour cinq minutes.

**Mme Viviane Lapointe (Sudbury, Lib.):** Merci.

Ma première question s'adresse à M. Severson-Baker.

À mon autre comité — je siège au Comité permanent de l'industrie et de la technologie —, nous étudions présentement les minerais critiques et l'énergie propre. Ces deux études — celle ici et celle de l'autre comité — se rejoignent vraiment, et c'est une bonne chose de voir le potentiel de l'énergie propre pour l'avenir du Canada.

Pouvez-vous me dire ce que vous pensez des différents scénarios, celui où il y a un plafond sur les émissions seulement, et celui où il y a un plafond sur les émissions et simultanément un plafond sur la production du secteur pétrolier et gazier? À quoi cela ressemblerait-il en ce qui concerne l'incidence sur l'environnement et l'incidence sur les emplois du secteur?

**M. Chris Severson-Baker:** Nous n'avons pas défendu un plafonnement de la production; nous sommes en faveur du plafonnement des émissions. Nous croyons que cela entraînerait, dans l'avenir, une réduction de la production suivant l'évolution de la demande mondiale du produit.

Je crois qu'une des caractéristiques les plus importantes d'un système de plafonnement et d'échange ou d'un système de tarification du carbone qui atteint le niveau du plafond est que vous devez accepter de ne pas protéger les installations dont le coût carbonique est très élevé, dont le coût de réduction est très élevé. C'est toujours ce qui est fait dans le monde avec ce type de systèmes de plafonnement et d'échange. Cela les affaiblit et les rend inefficaces.

Je crois que nous pouvons nous attendre à ce que la production ne soit pas remplacée quand elle atteindra la fin de son cycle de vie économique, et ensuite, après 2030, la baisse du prix du pétrole à cause de la baisse de la demande entraînera une réduction réelle de la production dans notre secteur, à cause du coût très élevé, associé à des émissions de carbone très élevées.

• (1645)

**Mme Viviane Lapointe:** Ma prochaine question s'adresse à Mme Smith.

Quel genre d'équilibre peut-on atteindre grâce aux technologies d'atténuation pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, et aussi en développant de nouvelles sources d'énergie renouvelable et propre?

**Mme Merran Smith:** Voulez-vous parler de l'équilibre de ce dans quoi nous devrions investir, de ce que nous devrions prioriser?

**Mme Viviane Lapointe:** Je parle de ce que nous devrions prioriser.

**Mme Merran Smith:** J'ai parlé des scénarios de l'AIE relatifs à la demande future si les pays agissent. Mes collègues ont aussi mentionné les 136 pays, représentant 90 % du PIB mondial, qui ont pris des engagements net zéro. Cela, combiné à la baisse des coûts que nous observons pour les énergies renouvelables, comme l'énergie solaire et l'énergie éolienne, ainsi que le stockage et l'hydrogène, qui ont été phénoménales au cours de la dernière décennie, une réduction de 80 à 90 % pour l'énergie solaire, de 40 % pour l'énergie éolienne et une très grande diminution pour le stockage dans les batteries... Je crois que, même si on dit que l'on va augmenter la production dans le secteur pétrolier et gazier, je doute que la demande mondiale sera au rendez-vous. Ce n'est pas ce que les scénarios nous montrent.

Puisque nous avons de très bonnes occasions dans les autres secteurs énergétiques, comme l'hydrogène, qui pourrait être utilisé pour l'exportation... Par exemple, le projet de pipeline de GNL qui traverserait la Colombie-Britannique pourrait être converti pour exporter de l'hydrogène. On dit que l'hydrogène vert atteindra d'ici 2030 la parité des coûts avec les autres formes d'hydrogène. Il y a une énorme occasion que le Canada peut saisir ici.

Vous avez parlé des métaux et des minerais critiques, qui font partie de la discussion sur les batteries. Les batteries vont être l'élément central du nouveau système énergétique. Les énergies renouvelables ont un problème d'intermittence, et les batteries sont le domaine le plus rentable présentement, et aussi celui qui crée le plus de propriété intellectuelle. Le Canada est dans une position de choix, avec ses métaux et minerais, son électricité propre, sa main-d'œuvre qualifiée et son secteur automobile. Voilà où le Canada devrait investir, pour développer ce secteur et ces emplois pour renforcer notre économie.

**Mme Viviane Lapointe:** Merci.

Je ne crois pas qu'il me reste suffisamment de temps pour poser une autre question, alors je vais attendre un autre tour.

**Le président:** Excellent. Merci.

La parole va à M. Simard, qui aura deux minutes et demie.

[Français]

**M. Mario Simard:** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai une question rapide à poser à M. Beugin.

Selon les chiffres, pendant la pandémie, 30,9 milliards de dollars de fonds publics ont été dirigés vers le secteur pétrolier et gazier. Oil Change International indique que 14 milliards de dollars par année proviennent d'EDC, uniquement pour le secteur pétrolier et gazier. Quand on calcule le montant total des subventions données au secteur pétrolier et gazier par l'entremise d'EDC, mais aussi par le truchement de tous les autres programmes fédéraux, on arrive à 78 milliards de dollars pour 2018.

Les nouvelles technologies de captage et de stockage du carbone ne sont pas encore très utilisées. Plusieurs ingénieurs disent même que ces technologies ne sont pas au point. Vous avez donc besoin d'énormes sommes d'argent simplement pour vivre.

Comment allez-vous faire pour rendre le secteur pétrolier et gazier moins producteur de GES sans l'apport d'argent du gouvernement fédéral? Si vous en avez besoin avant, vous allez en avoir d'autant plus besoin après.

Je vais faire une petite analogie. Cela me donne l'impression qu'on essaie de faire de la Formule 1 avec une Lada, quand on subventionne le secteur pétrolier dans le contexte environnemental.

Ma question est fort simple: un secteur pétrolier et gazier à faible empreinte carbone est-il rentable?

**M. Dale Beugin:** Je vous remercie, monsieur Simard.

[Traduction]

Nous avons publié récemment une nouvelle étude et un nouveau rapport sur les subventions du secteur des combustibles fossiles, et nous avons conclu qu'il faut recalibrer la façon dont les gouvernements — fédéral et provinciaux — fournissent du soutien, que ce soit par l'entremise de prêts, de dépenses ou d'investissements différés. Avec ces dépenses, il faut atteindre un équilibre et investir dans des activités compatibles avec la transition.

Le gouvernement doit faire preuve de prudence par rapport aux changements du marché — lesquels s'en viennent, comme l'a dit Mme Smith — et s'assurer d'un rendement en ce qui concerne la croissance et l'activité économiques ainsi que par rapport à la réduction des émissions financées par les fonds publics. Il faut mieux calibrer la façon dont les gouvernements utilisent leurs instruments de dépenses, c'est indubitable. Il faut aussi coordonner la façon dont ces instruments de dépenses sont utilisés avec les autres instruments stratégiques, comme la tarification du carbone ou le plafonnement des émissions du secteur.

• (1650)

**Le président:** Le temps est écoulé.

La parole va à M. Angus, pour deux minutes et demie.

**M. Charlie Angus:** Merci.

L'une des autres raisons pour lesquelles je voulais participer à cette étude est que j'ai vécu une transition inéquitable, lorsque ma région a perdu l'économie de l'argent et du fer. Nous n'avons pas seulement perdu un millier d'emplois, nous avons aussi perdu des restaurants et des épiceries. Des familles ont été déchirées. En raison de cette transition, les gens sont partis au beau milieu de la nuit avec armes et bagages. J'ai vu ce qui s'est passé dans les collectivités.

Ce qui me préoccupe, c'est que nous avons énormément de potentiel présentement, en Occident, pour la transition. Nous savons que le secteur de l'énergie a perdu 17 % de ses emplois, et nous prévoyons une perte supplémentaire de 10 %. Pourtant, nous savons que le secteur de l'énergie propre est en croissance. Nous voyons qu'il y a un potentiel énorme pour l'énergie géothermique à certains endroits, comme à Jasper, et nous avons énormément d'expertise.

Madame Smith, j'aimerais que nous discutons de la possibilité, dans la transition, de vraiment commencer à investir dans l'énergie propre. À quoi est-ce que cela ressemble vraiment, d'un point de vue économique, pour la durabilité des collectivités? Parce que, si nous n'investissons pas maintenant, ce sont elles qui vont souffrir des véritables répercussions d'une transition inéquitable.

**Mme Merran Smith:** Le côté positif, c'est que, quand nous avons modélisé le nombre d'emplois qu'il y aurait dans le secteur de

l'énergie propre si nous respectons les engagements climatiques que nous avons pris il y a un an, nous avons conclu qu'il y aurait une croissance de 208 000 emplois, ce qui équivaut à une croissance de 50 %. En même temps, le secteur des combustibles fossiles perdrait 126 000 emplois, alors vous voyez que les nouveaux emplois dans le secteur de l'énergie propre compenseraient largement cette perte.

Comme je l'ai dit, il y aurait des emplois dans toutes les provinces: des emplois en région rurale, des emplois dans les villes, des emplois diversifiés, des emplois de col bleu et des emplois de col blanc. Il y a un potentiel pour une croissance beaucoup plus élevée, et cela passe par des mesures incitatives ciblées et des investissements du gouvernement dans des secteurs comme celui des batteries ou de l'hydrogène vert.

**M. Charlie Angus:** J'ai rencontré des travailleurs de la Fraternité internationale des ouvriers en électricité à leur centre de formation, à Edmonton, et ils sont en train de se rééquiper. Ils m'ont dit qu'ils sont prêts pour la nouvelle économie fondée sur l'énergie propre, mais qu'en est-il du gouvernement? Nous avons des travailleurs qualifiés. Ils sont prêts. Ils savent que la transition s'en vient. Ils ont besoin du leadership du gouvernement fédéral, mais ils n'ont rien vu encore.

Où devons-nous investir, maintenant, afin d'éviter une transition inéquitable?

**Mme Merran Smith:** Comme vous l'avez dit, il y a de nombreuses qualifications qui sont directement transférables du secteur des combustibles fossiles actuel au secteur de l'énergie propre. Nous devons investir pour développer le secteur de l'énergie propre, que ce soit pour l'électricité, pour l'hydrogène vert ou pour la production de batteries.

Nous savons que d'autres pays le font. D'ailleurs, nous savons que le Québec fait d'énormes progrès à ce chapitre et qu'il obtient ce genre de contrats. Le gouvernement du Canada doit prendre des fonds et les investir de façon ciblée. Nous devons faire savoir au monde entier que c'est ce genre d'économie énergétique que nous voulons construire, au Canada.

**M. Charlie Angus:** Merci.

**Le président:** La parole va à M. Maguire, pour cinq minutes.

**M. Larry Maguire (Brandon—Souris, PCC):** Merci, monsieur le président. Je veux remercier les témoins d'être ici et de nous avoir présenté leurs exposés.

Madame Petrunic, j'aimerais discuter davantage de...

**Le président:** Nous avons perdu Mme Petrunic. Il y a eu des problèmes technologiques.

Je ne crois pas qu'elle soit de retour, mais nous essayons de la re-connecter.

J'ai arrêté le chronomètre.

Pouvez-vous poser votre question à quelqu'un d'autre, le temps que nous la retrouvions?

**M. Larry Maguire:** Merci, monsieur le président.

Dans ce cas, je vais m'adresser à M. Beugin.

Un témoin précédent, Mme Sara Hastings-Simon, a déclaré:

Je crois qu'il serait opportun d'examiner d'autres secteurs, mais pas nécessairement au même niveau.

Êtes-vous d'accord, et si oui, que pourrions-nous faire de ce côté-là?

• (1655)

**M. Dale Beugin:** Il est assez clair que, pour atteindre la carboneutralité et pour atteindre nos cibles pour 2030 et 2050, nous devons réduire les émissions à l'échelle du pays pour toutes les sources d'émissions. C'est également la trajectoire à suivre pour remplir rentablement ces objectifs, tout en nous assurant de réduire les émissions dans tous les secteurs économiques.

C'est pour cette raison que les instruments qui s'appliquent à toute l'économie, comme la tarification du carbone, sont une bonne idée. Il faut s'assurer de mettre en place des politiques incitatives visant toutes les émissions, et il faut qu'elles concordent autant que possible les unes avec les autres. C'est le genre de vision holistique qui a du sens.

**M. Larry Maguire:** Vous avez parlé des solutions sûres qui existent déjà, comme les technologies de captage, d'utilisation et de stockage du carbone, entre autres, et vous avez mis en relief les crédits d'impôt comme étant un moyen de soutenir ces technologies.

Vous avez aussi parlé de la prévisibilité des décisions. Quels délais faut-il prévoir pour rendre ces mesures efficaces, et peuvent-elles être mises en œuvre avant 2030 ou 2050?

**M. Dale Beugin:** Je pense que nous voulons créer autant de certitude que possible quant à l'orientation stratégique. Cela permettrait aux marchés et aux investisseurs d'investir judicieusement pour stimuler les innovations et les investissements qui sont nécessaires pour atteindre les objectifs de réduction des émissions. Plus la certitude stratégique que le gouvernement peut offrir nous amène loin, plus on envoie des signaux forts pour l'innovation, et la mise en place de ces solutions sûres et les technologies novatrices qui changent la donne.

Donc, nous voulons aller aussi loin que possible dans la certitude quant aux prix futurs du carbone et à la rigueur de la réglementation future.

**M. Larry Maguire:** Tout cela peut se faire pendant que nous continuons avec le plafonnement des émissions, par opposition au plafonnement de la production de pétrole et de gaz, comme je crois que vous avez dit. Ou seriez-vous d'accord avec cela?

**M. Dale Beugin:** Oui. Je crois que, si vous décidez d'imposer un plafond plutôt sur la quantité que produit le secteur, il est dans votre intérêt de fournir autant de certitude que possible quant à l'orientation et aux niveaux de ce plafond au fil du temps. Cela veut dire qu'il y aura moins de certitude quant au prix du carbone dans ce secteur, en conséquence. C'est un compromis à faire quand on choisit un plafonnement par rapport à un prix.

**M. Larry Maguire:** Si nous voulons nous assurer d'attirer au Canada l'innovation technologique et des entreprises qui vont développer de nouvelles technologies, le facteur le plus important serait la prévisibilité des décisions. N'est-ce pas?

**M. Dale Beugin:** Je dirais que vous avez raison.

**M. Larry Maguire:** Merci.

Madame Petronic, je suis heureux de vous revoir parmi nous.

La consommation de combustible représente environ 72 % des émissions dans le secteur pétrolier et gazier. Selon vous, existe-t-il des sources d'énergie à grande échelle qui pourraient remplacer cette consommation énergétique au Canada? Vous avez mentionné

des possibilités du côté de l'hydrogène pour le domaine des transports en commun.

**Mme Josipa Petronic:** Je répondrais que, oui, ces réserves existent déjà. Prenez la capacité de BC Hydro, d'Hydro-Québec et des services publics en Ontario seulement. Ils fournissent déjà suffisamment d'énergie pour électrifier nos parcs de transport en commun, pour commencer, sans parler des autocars et des trains. Si on ajoute à cela les dispositifs de stockage d'énergie et l'hydrogène, qui n'est pas seulement un combustible mais aussi un dispositif de stockage d'énergie et une technologie, et nous avons déjà ce qu'il faut pour produire suffisamment d'énergie au pays pour l'électrification, à condition de pouvoir investir dans une technologie pour gérer la demande.

**M. Larry Maguire:** J'ai toujours cru que le Canada pouvait être un chef de file du développement technologique. Je parlais justement avec M. Beugin de la sécurité et de l'importance de la fiabilité des processus décisionnels et de la cohérence des politiques si nous voulons que cette technologie puisse s'implanter dans notre pays. Elle s'implante dans nos entreprises, dans nos universités et dans nos collèges.

Pouvez-vous nous fournir plus de détails sur ce que nous pourrions faire, selon vous, aller plus loin? J'ai toujours cru que nous pourrions exporter cette technologie et aider à faire du Canada un chef de file mondial et à sauver le monde en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Que pouvez-vous nous dire de vos réflexions sur le développement technologique, au-delà de l'hydrogène et des changements et ajustements de l'industrie pétrolière et gazière actuelle, qui servirait à véritablement réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre?

**Mme Josipa Petronic:** Très rapidement, la cohérence des politiques est un facteur très critique, surtout en ce qui concerne la tarification du carbone dans cette industrie aussi, y compris le potentiel d'exportation.

Encore plus rapidement, le Canada est déjà un chef de file pour ce qui est de la conception des assemblages de piles à combustible, de la conception de systèmes d'électrolyse, du stockage énergétique et de l'intégration électrique par batteries dans les trains de marchandises et dans le secteur de l'automobile et des transports lourds. Mais, ironiquement, si on prend l'hydrogène, par exemple, il n'y a pas un seul autobus sur les routes du Canada qui utilise la pile à combustible.

Nous avons donc un problème persistant en ce qui concerne la consommation intérieure de notre propre production et de nos propres innovations technologiques. Nous exportons volontiers, mais nous ne sommes pas des consommateurs, au Canada. C'est un problème fondamental.

• (1700)

**Le président:** Le temps est écoulé.

La parole va à M. Chahal.

Vous avez cinq minutes.

**M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je vais m'adresser d'abord à Mme Petronic.

Je ne suis pas d'accord avec ma collègue, qui a dit plus tôt que le retard dans le projet de ligne verte était la faute du conseil municipal. Je crois que le conseil municipal a fait un excellent travail pour soutenir les BHNS avec les investissements dans l'itinéraire Max Orange et aussi les investissements dans le nord de Calgary prévus dans les derniers budgets. Les retards des dernières années, qui ont coûté des millions de dollars à la ville, sont en fait la faute du gouvernement provincial, un gouvernement conservateur, qui a retardé la construction de la ligne verte. Cela a coûté des millions de dollars.

Madame Petronic, comment pouvons-nous, en tant que responsables, nous assurer que les différents échelons du gouvernement collaborent de façon à éviter les retards inutiles dans d'importants projets de transport en commun pour nos villes?

**Mme Josipa Petronic:** Franchement, c'est toujours difficile de répondre à une question sur les retards des municipalités devant un comité fédéral. Il y a plein de difficultés potentielles.

Plus précisément, je suis d'accord pour dire que Calgary Transit a l'un des systèmes de transport en commun les plus novateurs du pays. C'est le seul à utiliser l'énergie solaire et l'énergie éolienne pour alimenter son système léger sur rail. Franchement, le reste du pays pourrait en tirer des leçons.

Cela dit, vous avez soulevé un point très pertinent. L'Alberta n'est pas la seule province dont le gouvernement a manqué à son devoir d'investir dans des systèmes de transport en commun propres et avancés.

Nous avons des exemples de scénarios très similaires dans tout le pays. Je pourrais vous en parler en long et en large et même écrire un roman et une thèse de doctorat sur ce problème.

Quelle est la solution? Le gouvernement fédéral, il faut le dire, a déjà commencé à prendre des mesures, avec le Fonds pour le transport en commun à zéro émission de 2,75 milliards de dollars. C'est un financement direct aux villes.

Je sais que cette mesure a contrarié beaucoup de provinces, mais, si ce fonds existe, c'est parce que les provinces n'ont pas agi assez rapidement pour distribuer les fonds qu'elles ont reçus au cours des dernières années justement à cette fin.

C'est judicieux d'interagir directement avec les municipalités, parce que, franchement, ce sont les municipalités, les systèmes de transport en commun et les parcs automobiles municipaux qui, au bout du compte, vont s'attaquer de la façon la plus robuste et la plus rigoureuse au problème des changements climatiques. Donc, il est important de continuer d'interagir directement avec les municipalités.

Pour terminer, je dirais que nous sommes rendus à un point dans l'histoire du Canada où nous devrions sérieusement envisager de créer un ministère et un portefeuille ministériel pour les grandes villes. Nous avons des villes qui sont des économies à elles seules, en plus d'être des émettrices de GES, mais aussi des championnes de l'action climatique contre les GES. Le fait que ces villes ne peuvent pas s'adresser directement au gouvernement fédéral et qu'il n'y a pas de portefeuille ministériel pour ces villes est un problème. C'est une lacune, mais nous pouvons la combler.

**M. George Chahal:** Je vous remercie de cette réponse détaillée et d'avoir souligné l'excellence de Calgary en tant que leader de l'utilisation de l'énergie éolienne et solaire pour nos systèmes de transport en commun.

Madame Smith, je veux m'adresser à vous. Vous avez parlé de l'importance de la création d'emplois et des travailleurs. Je veux aussi noter que le NPD provincial a introduit quelques modèles de tarification fondés sur la production et qu'il a soutenu le pipeline TMX dans la province ainsi que le pipeline Coastal GasLink en Colombie-Britannique.

Par rapport à la création d'emplois, quelles autres mesures incitatives seraient nécessaires pour s'assurer que cette croissance des emplois, ces 200 000 emplois dont vous avez parlé, va se concrétiser?

**Mme Merran Smith:** C'est une très bonne question.

Je pense qu'il faut aller de l'avant dans tous les aspects des diverses politiques climatiques, que ce soit l'obligation de carboneutralité des véhicules électriques, qui va inciter les gens à adopter les voitures électriques et à soutenir la production de véhicules électriques au Canada, ou que ce soit l'adoption de normes et de codes de construction qui vont inciter les gens à rénover leur maison et créer plus d'emplois pour les spécialistes en isolation, les électriciens et les autres.

La norme d'électricité propre que le gouvernement s'est engagé à instaurer va aider à développer notre système d'électricité propre d'un bout à l'autre du pays et va créer des emplois dans le secteur de la production électrique par énergie solaire, par énergie éolienne ou par une autre source d'énergie renouvelable mais aussi dans le secteur des lignes de transport d'électricité et tout ce qui va avec.

Il faut aller de l'avant dans les immeubles, le transport, l'électricité et l'énergie et tous les autres aspects pour créer ces emplois. Il n'y a pas de solution miracle. Il n'y a pas une politique qui, à elle seule, va vraiment amener ce changement et stimuler la croissance de l'emploi. Il va falloir les appliquer toutes.

La tarification du carbone a très bien réussi à envoyer ce signal. Cela aide effectivement à créer l'innovation dont vous parliez ainsi que la technologie, et cela aide aussi à créer des emplois.

À titre indicatif, le Canada se surpasse largement, en ce qui concerne les innovations technologiques, par rapport à son poids démographique. La Colombie-Britannique, où j'habite, se surpasse énormément, en tant que province. Il arrive souvent que près de la moitié des récompenses du palmarès technologiques annuel Global Cleantech de San Francisco sont remis à la Colombie-Britannique, et on dit que cela est directement attribuable à la tarification du carbone ici, parce que cela a stimulé l'innovation.

• (1705)

**Le président:** Le temps est écoulé pour ce tour.

Pour que tout le monde le sache, y compris les témoins, je crois que nous avons facilement assez de temps pour un autre tour: les deux premiers intervenants auront cinq minutes, et les deux derniers auront deux minutes et demie, pour un total de 15 minutes. Nous devrions arrêter pile à l'heure où nous devons passer à huis clos pour les travaux du Comité.

Pour commencer ce tour, la parole va à Mme Rempel Garner pour cinq minutes.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** Merci, monsieur le président.

Je crois que je vais commencer par le représentant de Clean Prosperity, M. Bernstein.

Quelle est la position de votre organisation quant à une approche davantage secteur par secteur, pour les réductions, par rapport à une approche axée presque exclusivement sur le plafonnement du secteur énergétique?

Y a-t-il une raison pour laquelle nous ne pourrions pas envisager un plafonnement pour les autres secteurs qui sont de grands émetteurs, comme celui du béton, en plus d'un plafonnement pour le secteur de l'énergie?

**M. Michael Bernstein:** Je crois qu'il faut tenir compte de l'ensemble de l'économie et chercher une façon d'optimiser les réductions au moindre coût. C'est l'une des principales raisons pour lesquelles nous pensons que la meilleure approche, par rapport au plafond, serait en fait de trouver une façon de renforcer l'ensemble du système de tarification de l'industrie, ce qui se traduirait par des réductions dans le secteur pétrolier et gazier ainsi que dans d'autres secteurs, bien sûr. Cela permettrait aussi des transferts entre les secteurs afin de réduire les coûts le plus possible.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** Votre organisation a-t-elle examiné les problèmes liés au transfert des émissions de carbone, et si oui, croyez-vous que ces problèmes pourraient être réglés si on adoptait une approche plus macroéconomique, au lieu de simplement cibler le secteur de l'énergie?

**M. Michael Bernstein:** Je crois qu'on pourrait certainement s'attaquer concrètement au problème du transfert des émissions de carbone si on adoptait une politique comme celle des ajustements à la frontière pour le carbone. Ce ne sera pas facile, vu la complexité de la tâche qui nous attend, mais nous devons protéger la compétitivité de nos industries. Ce serait insensé de pénaliser nos industries et de miner leur compétitivité dans l'arène mondiale.

Je dirais que nous devons tenir compte du fait que toutes ces choses se font simultanément. Quand nous renforçons quelque chose comme le système de tarification, nous devons également protéger la compétitivité.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** Merci.

Je m'adresse à l'Institut canadien pour des choix climatiques. J'ai lu votre rapport *Ça passe ou ça casse*, et j'ai vu que l'Institut économique de Montréal avait soulevé quelques objections. Par exemple, vous dites que la demande en hydrocarbures est en train de s'effondrer, alors que ce n'est pas ce que montrent la plupart des modèles. Que répondez-vous?

**M. Dale Beugin:** Les projections de l'AIE montrent qu'il y a une baisse importante de la demande pétrolière et gazière. Le NGFS, le groupe des banques centrales, a élaboré des scénarios montrant une baisse de la demande. Il n'y a rien de certain, mais les gestionnaires prudents du secteur public ou du secteur privé devraient prendre ces risques au sérieux et devraient tenir compte du rendement et de ce que ces possibilités veulent dire pour le rendement des investissements publics, cela ne fait aucun doute.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** C'est ce que je pensais.

Dans le cadre de son programme d'énergie propre, l'Europe s'est intéressée à l'énergie nucléaire ainsi qu'au gaz naturel. Le Canada devrait-il faire la même chose?

**M. Dale Beugin:** Nous allons publier au printemps un nouveau rapport sur l'électricité et l'approvisionnement en électricité propre; nous avons examiné certaines de ces questions ainsi que les solutions sûres et les solutions de rechange dans le secteur de l'électricité.

Nous avons clairement besoin de plus d'électricité et d'une électricité plus propre et adaptable, et il faut que plus de solutions soient proposées.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** Je n'ai pas entendu « oui » ou « non ». Croyez-vous que l'énergie nucléaire et le gaz naturel, auxquels l'Europe s'intéresse, devraient faire partie de l'approche canadienne de décarbonisation?

**M. Dale Beugin:** Je dirais que ce n'est pas à la technologie de choisir des gagnants ou de choisir les technologies individuelles. C'est au marché de décider. Les politiques devraient être aussi neutres que possible en ce qui concerne les technologies.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** D'accord, donc, votre organisation n'a pas de position ferme sur l'énergie nucléaire et le gaz naturel?

**M. Dale Beugin:** Si on parle du gaz naturel, il faut capter et stocker le carbone. Si on parle du nucléaire, il faut que ce soit à faible coût.

• (1710)

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** Merci.

D'où proviennent les données que vous avez utilisées dans votre rapport *Ça passe ou ça casse* pour affirmer que la demande en hydrocarbures est en baisse?

**M. Dale Beugin:** Elles viennent des scénarios du NGFS — le réseau des banques centrales — et de leurs projections, ainsi que d'une analyse faite par une société de consultation du Royaume-Uni, Vivid Economics, qui a depuis été achetée par McKinsey.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** D'accord. Intéressant.

Je vais m'adresser à Clean Energy Canada. Je crois que c'est important de reconnaître l'importance des technologies propres et des innovations dans le domaine énergétique.

Diriez-vous que, présentement, nous n'avons pas au Canada l'infrastructure, y compris les produits de substitution, nécessaire pour effectuer une transition complète et abandonner les combustibles fossiles?

**Mme Merran Smith:** C'est exact. Nous ne l'avons pas.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** D'accord.

Puisque c'est impératif, pouvez-vous formuler deux ou trois recommandations quant aux produits de substitution qui seraient les plus avantageux pour éviter les ralentissements économiques et l'augmentation des prix à la consommation et pour réduire réellement les émissions de carbone?

**Mme Merran Smith:** Pour l'électricité, il faudrait probablement doubler la taille du réseau électrique du Canada pour atteindre la carboneutralité, et cela offrirait énormément de possibilités d'emplois et d'innovation.

Pour l'hydrogène et les possibilités de faire de l'hydrogène, en particulier l'hydrogène vert, une source d'énergie, il faudrait mettre en place une infrastructure pouvant aider l'industrie du camionnage, par exemple. Si nous utilisions des autobus non électrifiés carboneutres, ce serait des autobus à hydrogène, ce qui veut dire qu'il faudrait mettre en place un autre type d'infrastructure.

Enfin, je dirais que le gouvernement peut faire beaucoup de ce côté-là, en prenant des mesures incitatives pour favoriser l'achat de produits propres pour l'infrastructure et en fixant des seuils pour les émissions de carbone. Vous avez parlé de l'industrie du ciment, plus tôt. Pour des produits comme le ciment ou l'acier, vous pouvez fixer un seuil d'émissions carboniques pour le ciment et utiliser les fonds d'infrastructure pour acheter de l'acier et du ciment à faible teneur en carbone. On utilise essentiellement quatre matériaux de base pour la construction des routes, des ponts, des hôpitaux et des écoles: le ciment, l'acier, l'aluminium et le bois. Vous pouvez fixer un seuil d'émissions carboniques pour ces matériaux et, en encourageant le marché ainsi, vous pouvez contribuer à la décarbonisation de ces secteurs.

**Le président:** Parfait.

Le temps est écoulé. La parole va à M. Maloney pour cinq minutes.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** Merci.

**M. James Maloney (Etobicoke—Lakeshore, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins. C'est une discussion très intéressante et très informative.

Puisque mon tour vient après Mme Rempel, je crois que je devrais lui souhaiter un joyeux anniversaire au nom de tous les membres du Comité.

Bien sûr...

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. C'est une fausse nouvelle.

**M. James Maloney:** Arrêtez le chronomètre, s'il vous plaît.

Je n'ai pas donné de chiffre.

**L'hon. Michelle Rempel Garner:** Aux fins du compte rendu, monsieur le président, j'ai 29 ans.

J'ai seulement l'air d'en avoir 57, et voilà.

**M. James Maloney:** Et bien sûr, bonne Saint-Valentin à tout le monde.

Nous avons de nombreux sujets à aborder.

Monsieur Klein, je vais m'adresser d'abord à vous. Je crois que je vous ai entendu dire — et vous pouvez me corriger si je me trompe —, en réponse à une question de M. Angus, qu'un vrai leader conclurait des accords mondiaux pour s'attaquer à la production. Est-ce bien ce que vous avez dit, ou quelque chose du genre? Ce n'est pas mot pour mot.

**M. Seth Klein:** Oui. Ce que je voulais dire, c'est que jusqu'ici, l'Accord de Paris ne contient même pas des expressions comme « combustible fossile ». Il concerne seulement...

**M. James Maloney:** Je savais que vous vouliez en parler. Je voulais seulement savoir si je vous avais bien cité.

Je m'excuse de vous interrompre, mais mon temps est limité.

Selon vous, est-ce réaliste d'espérer conclure un accord mondial là-dessus? Si oui, pouvez-vous expliquer comment il faudrait faire?

**M. Seth Klein:** Je crois que nous pourrions appuyer ce qui se fait déjà.

Il y a la Beyond Oil & Gas Alliance, avec qui la province du Québec collabore déjà, et il y a une initiative internationale pour un

traité de non-prolifération des combustibles fossiles. D'une certaine façon, cela est aussi lié à ce qui a été dit précédemment sur les ajustements à la frontière. Est-ce que tous les pays accepteront dès le départ? Non.

Nous pourrions les traiter différemment dans nos politiques commerciales. Ces...

**M. James Maloney:** Monsieur Klein, même si nous sommes conscients de cette réalité — et vous venez de le confirmer —, n'êtes-vous pas d'accord avec moi pour dire que nous devons faire quelque chose pour protéger notre propre économie, ici, au Canada, et que l'approche que vous proposez ne le permettrait pas?

**M. Seth Klein:** Non, je ne suis pas d'accord.

Je crois que le Canada est le quatrième et sixième producteur de pétrole et de gaz en importance, respectivement, au monde. Compte tenu de la crise mondiale, cela veut dire que nous devons faire notre part.

**M. James Maloney:** Vous êtes totalement en faveur d'un plafonnement de la production. Est-ce essentiellement ça?

**M. Seth Klein:** Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que vous devriez vous en tenir à votre champ de compétence, et que cela devrait entraîner une diminution de la production.

• (1715)

**M. James Maloney:** Je vois, d'accord. Je crois que nous nous comprenons.

Je crois déjà connaître la réponse à cette question, mais un ou deux parmi vous seulement l'ont clairement dit. Aucun des témoins ici présents ne s'oppose à un plafonnement. Ai-je raison?

Je vais tenir pour acquis que cela veut dire que vous êtes tous d'accord.

**M. Seth Klein:** Oui.

**M. James Maloney:** D'accord.

Madame Petrunic, vous avez dit que le gouvernement devait être un rassembleur et un investisseur. J'aimerais discuter davantage de l'aspect d'investisseur.

Mme Smith a aussi parlé d'encourager les acteurs économiques, ce qui me semble être à peu près la même chose.

Je me demandais si, avant tout, madame Petrunic, vous pouviez nous donner d'autres exemples de ces types d'investissements. Peut-être que Mme Smith pourrait ajouter quelque chose.

**Mme Josipa Petrunic:** Oui, merci.

Je vais laisser la vidéo désactivée, pour que la qualité soit meilleure.

Pour ce qui est d'être un investisseur, il y a essentiellement deux types d'investissements: le premier en recherche et en innovation, et l'autre, ce sont les subventions directes, que personne n'aime vraiment mais qui, au bout du compte, sont peut-être nécessaires temporairement.

Du côté de la recherche et du développement, on peut faire une analogie simple avec l'AOSTRA, dans le secteur pétrolier et gazier. En Alberta, le gouvernement a injecté des centaines de millions de dollars dans cette organisation, qui fait de la recherche universitaire pour l'industrie. Elle développe des technologies, et c'est de là que vient le drainage par gravité au moyen de vapeur. Cette technique nous permet d'extraire le bitume du sol par des moyens qui n'existaient pas il y a 30 ans.

C'est ce genre d'innovation qui crée une industrie, qui la rend commercialisable et réalisable.

Il faut la même chose dans le secteur de l'électrification par piles à hydrogène et dans celui de l'intégration du stockage de l'énergie. RNCan fait déjà un assez bon travail de ce côté-là, à l'échelon fédéral, mais il faut d'autres investissements pour l'intégration de l'hydrogène vert dans le stockage de l'énergie, mais les petits détails, dans ce genre de projets... Concrètement, nous devons simplement continuer à investir dans la recherche et le développement de ce secteur, par l'entremise de RNCan.

L'autre aspect, ce sont les subventions. Je ne suis pas vraiment en faveur des subventions. Je suis un converti. Je conduis une Tesla. Je crois en l'électrification, mais je ne crois pas aux subventions pour des particuliers. Je crois aux subventions oui, en tant que technologie, mais pour les parcs de véhicules de transport en commun. C'est une question d'efficacité fiscale.

Les subventions dont il est question ici visent principalement à combler la différence de prix entre l'hydrogène vert et le diesel pour les autobus des réseaux de transport en commun, lesquels sont déjà subventionnés par les municipalités et les usagers. Cela fait partie de notre tissu social. Donc, c'est une mesure efficace fiscalement, puisqu'il s'agirait d'un investissement limité dans le temps, sur cinq ans, dans un parc de véhicules de transport en commun subventionné par l'État pour assurer le bien-être social. C'est très différent des subventions générales qui sont accordées aux conducteurs de voiture électrique ou à tout autre type de parcs de véhicules. Ces subventions ouvrent la voie vers la parité des prix pour le secteur privé. Le secteur du transport de marchandises et du camionnage n'a pas besoin de ces subventions, mais il bénéficierait de la parité des prix du marché.

Voilà donc les deux types d'investissements.

**M. James Maloney:** Merci.

Peut-être que Mme Smith pourrait aussi tenter de répondre. Nous avons un peu plus de temps, parce que nous avons célébré un anniversaire.

**Mme Merran Smith:** Mes collègues l'ont très bien exprimé, mais il ne faut pas oublier que l'industrie des sables bitumineux n'est pas la seule, il y a aussi l'industrie aérospatiale et l'industrie pharmaceutique. Le gouvernement a investi massivement dans ces secteurs, et cela nous a permis de devenir un chef de file. C'est ce que nous devons faire dans le domaine de l'énergie propre.

Par exemple, l'Arabie saoudite, Oman, l'Australie-Occidentale et l'Union européenne, parmi d'autres, ont investi des dizaines de milliards de dollars dans le secteur de l'hydrogène pour remplacer le gaz naturel par de l'hydrogène propre. C'est un excellent exemple à suivre.

Nous observons la même chose du côté de la technologie des batteries, et je serais d'accord pour dire que les investissements d'ISDE et de RNCan ont donné de très bons résultats. Nous devons

augmenter ces investissements si nous voulons développer certaines de ces industries.

Nous sommes au milieu d'une course mondiale. Quand nous allons obtenir ces contrats, où allons-nous réaliser le projet? Notre ingrédient secret, c'est l'électricité propre du Canada. C'est ce qui nous donne un avantage. Ces entreprises veulent une production à faibles émissions de carbone. Leur marque est reconnue comme étant à faible teneur carbonique, et le Canada a beaucoup à offrir de ce côté-là. Nous devons aller de l'avant et commencer à faire le travail, y compris en offrant des mesures de soutien pour attirer ces entreprises, pour qu'elles viennent s'installer ici à long terme.

**M. James Maloney:** Merci.

Merci, monsieur le président, d'avoir joué le jeu.

**Le président:** La parole va maintenant à M. Simard, qui devait avoir deux minutes et demie, mais, puisque les deux premiers intervenants ont dépassé un peu leur temps, je vais être plus flexible s'il veut dépasser légèrement son temps. Il en va de même pour M. Angus, quand ce sera son tour.

[Français]

**M. Mario Simard:** Merci, monsieur le président.

J'ai une brève question qui s'adresse à Mme Petronic.

Il y a une politique canadienne de l'hydrogène. Dans cette politique, on ne fait pas de distinction entre l'hydrogène bleu, vert ou gris. À votre avis, devrait-il y avoir cette distinction, justement pour soutenir financièrement les projets d'hydrogène ayant l'empreinte carbone la plus faible?

A-t-on perdu le lien avec Mme Petronic?

• (1720)

[Traduction]

**Mme Josipa Petronic:** Je suis là. Je crois que c'est l'interprétation qui coupe ma connexion.

[Français]

Merci beaucoup. J'ai bien entendu votre question.

[Traduction]

Je crois avoir compris l'essentiel, ou de façon générale.

Rapidement, au sujet de l'hydrogène bleu, vert et gris, il devrait effectivement y avoir une distinction. L'objectif global est de réduire les émissions tout au long du cycle de vie du véhicule ou du moyen de transport. Bien sûr, l'hydrogène vert, qui a l'empreinte la plus faible, devrait être privilégié.

Cela dit, si on tient compte de la réalité technologique, il ne fait aucun doute qu'il y a une place pour l'hydrogène gris et l'hydrogène bleu, même si ce n'est pas la technologie que je préférerais favoriser, même en tant que contribuable. Il y a néanmoins une place pour eux, surtout au cours des premières années.

Je vais vous donner un exemple: à Mississauga, où nous travaillons actuellement sur le projet d'autobus à pile à combustible, on peut obtenir rapidement, facilement et à faible coût de l'hydrogène gris ou de l'hydrogène bleu, mais surtout de l'hydrogène gris. C'est moins cher que le diesel. Mais est-ce que c'est l'objectif final? Non, il faut arriver à l'hydrogène vert, et l'idéal serait d'y arriver immédiatement. Toutefois, dans la réalité, il faut que les autobus circulent et il faut trouver comment tout faire fonctionner; il faut de nouveaux technologies, de nouvelles formations pour les conducteurs, etc.

Il y a beaucoup de choses à faire pour comprendre comment exploiter la technologie de la pile à hydrogène pour la propulsion, alors on peut imaginer qu'au cours des cinq prochaines années, il y aura une place pour l'hydrogène gris et l'hydrogène bleu, le temps que ces systèmes soient mis en place, avec comme objectif final d'y substituer l'hydrogène vert.

Il y a par exemple un projet pilote en Alberta présentement. L'hydrogène utilisé n'est pas vert, mais les responsables du projet pilote apprennent comment on utilise la pile à hydrogène pour les parcs de camions et comment régler tous les problèmes opérationnels qui peuvent survenir.

Ce n'est pas une solution simple. Il y a temporairement une place pour les autres hydrogènes, mais l'hydrogène vert doit être l'objectif final et il doit être privilégié.

[Français]

**M. Mario Simard:** En répondant à une question précédente, vous avez indiqué que, en matière d'hydrogène, il ne faudrait pas se concentrer sur les transports individuels, mais sur les transports collectifs.

Est-ce la même chose en ce qui concerne les transports lourds?

[Traduction]

**Mme Josipa Petronic:** Oui, relativement aux transports, j'ai mentionné que nous devrions axer nos efforts sur les parcs de véhicules de transport en commun, surtout parce qu'ils peuvent être mis à l'échelle plus rapidement que les véhicules légers individuels et plus rapidement que les parcs privés de véhicules lourds.

Par exemple, dans les transports en commun, on n'achète pas les autobus un à un. On en achète 10, 50 et 100 à la fois. Ces achats massifs de véhicules permettent une croissance graduelle.

Dans le secteur des transports lourds, l'électrification et l'électrification à l'hydrogène des autobus de transport en commun ouvriront la voie aux autocars et aux camions, car le niveau de pression pour le combustible est le même, et ils utilisent les mêmes systèmes de recharge à haute puissance, qui ne sont pas transférables aux véhicules légers.

Si nous voulons optimiser nos ressources, nous devons toujours axer nos efforts sur le secteur des parcs de véhicules lourds — d'abord dans le secteur public puis dans le secteur privé du transport des marchandises. Cela leur permet d'augmenter la rentabilité et de réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre, et ils achètent en masse. Ils n'achètent pas les véhicules un par un.

En comparaison, pour ce qui est des voitures électriques, même si j'y crois beaucoup, il reste à convaincre les ménages de faire ce choix économique individuel. C'est donc une croissance logarith-

mique beaucoup plus lente que la croissance progressive que l'on observe pour un parc de véhicules lourds.

[Français]

**M. Mario Simard:** Je vous remercie.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Angus, c'est votre tour. Je vais vous accorder trois minutes et 45 secondes, comme aux autres.

**M. Charlie Angus:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Klein, je veux donner suite aux questions que mon bon ami et collègue libéral vous a posées. La position des libéraux est claire: leur priorité est de protéger l'économie nationale, laquelle dépend fortement de la production pétrolière qui, comme le dit l'organisme de réglementation, va connaître une croissance énorme.

Quelle incidence la protection par les libéraux de l'industrie pétrolière canadienne...

**Mme Yvonne Jones (Labrador, Lib.):** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je n'entends pas M. Angus.

**Le président:** D'accord. Une seconde. Je vais arrêter le chronomètre.

**M. Charlie Angus:** Puis-je recommencer, puisque ma question a été interrompue?

**Le président:** Pouvez-vous entendre quelque chose, madame Jones?

Monsieur Angus, rapidement, pouvez-vous dire un, deux, trois pour voir si on vous entend?

C'est la poulette grise  
Qui a pondu dans l'église...

**Mme Yvonne Jones:** Merci, monsieur Angus.

Je vous entends, mais c'est très faible et il y a des interruptions. Tout allait bien jusqu'ici.

**M. Charlie Angus:** Branchez votre Internet.

• (1725)

**Mme Yvonne Jones:** Ça, c'est fait.

D'accord, je vous entends un peu, donc ça va. Je vais me débrouiller.

**M. Charlie Angus:** Est-ce qu'on peut remettre le chronomètre à zéro?

**Le président:** Oui.

**M. Charlie Angus:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Klein, je voulais donner suite à ce que mon bon ami et collègue libéral vous a demandé, parce qu'il nous dit que la priorité du gouvernement libéral est de protéger l'économie nationale, qui dépend énormément du secteur pétrolier et gazier, lequel devrait connaître une grande croissance, mais qui a aussi un très grave problème d'émissions de GES.

Comment la stratégie des libéraux pour protéger notre économie nationale s'aligne-t-elle sur les obligations internationales de l'Accord de Paris et de la COP26?

**M. Seth Klein:** Nous n'avons pas de plan convaincant qui soit en harmonie avec nos obligations selon l'Accord de Paris, si nous laissons la production continuer d'augmenter.

Pendant que nous discutons, ici, de façons de réduire les émissions provenant actuellement de l'industrie pétrolière et gazière, concrètement, il y a de tout nouveaux projets, sur la côte Est et la côte Ouest — LNG Canada et Bay du Nord — qui ne produisent actuellement pas d'émissions, mais qui vont devenir de véritables bombes de carbone sur les deux côtes. Ces projets ne se feront qu'avec le soutien ou l'autorisation du gouvernement fédéral.

Il faut vraiment qu'ils soient alignés.

**M. Charlie Angus:** C'est vraiment utile, parce que notre premier ministre est excellent sur la scène internationale, mais, quand il revient, nous constatons à nouveau que la priorité est de défendre l'économie nationale.

Je veux donner suite à la deuxième question que mon collègue libéral a posée, à savoir s'il existe une possibilité de conclure un traité mondial sur la production. À mon avis, la faiblesse de la COP26, aux yeux du monde, est que nous n'avons pas véritablement clarifié cette question.

Nous avons le Protocole de Montréal, qui a littéralement permis de sauver la planète contre la production de fréon, mais, si les libéraux avaient été au pouvoir à cette époque, ils auraient dit qu'ils allaient s'occuper de la production nationale, et nous serions probablement tous cuits à l'heure qu'il est.

Au sujet de l'importance du traité sur le fréon, je dois féliciter Brian Mulroney. Je n'ai jamais eu un bon mot pour un député conservateur, mais c'est Brian Mulroney qui a signé cette entente internationale. Il a dit que nous devions mettre fin, à l'échelle mondiale, à la production de gaz destructeurs.

Ne croyez-vous pas que notre premier ministre pourrait le prendre comme modèle?

**M. Seth Klein:** Le Protocole de Montréal est un modèle incroyablement bon, qui nous montre comment nous attaquer concrètement à

une urgence. Vous avez tout à fait raison de dire que, quand nous sommes confrontés à une crise, nous devons nous attaquer au problème sur les deux fronts; en l'occurrence, la demande et la production.

Un autre élément clé qui fait défaut dans l'approche actuelle du gouvernement est lié à la transition équitable et au soutien pour les travailleurs et les collectivités. Nous attendons une loi sur la transition équitable, mais surtout, nous avons besoin que des fonds conséquents soient consacrés à cette transition équitable.

Si je ne me trompe, vous allez recevoir mercredi M. Gil McGowan, de l'Alberta Federation of Labour, la fédération du travail de l'Alberta. Lui et moi avons discuté de la nécessité d'un nouveau transfert fédéral, un transfert pour une transition équitable dans le contexte de la crise climatique. C'est quelque chose d'audacieux qui signifierait à tous les travailleurs du secteur des combustibles fossiles qu'ils n'ont rien à craindre et qu'ils ne seront pas oubliés.

C'est une tâche immense, le temps nous est compté et nous avons besoin du talent et de la force de tout le monde pour être à la hauteur de la situation.

**M. Charlie Angus:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci à nos témoins d'aujourd'hui d'avoir été parmi nous, et merci de leur excellent témoignage. Vous nous avez donné beaucoup de matière à réflexion.

Je remercie aussi les députés de leur amabilité et d'avoir posé leurs questions avec concision.

Sur ce, nous allons prendre une courte pause, le temps de nous déconnecter et de revenir à huis clos pour, très rapidement, discuter des travaux du Comité.

*[La séance se poursuit à huis clos.]*

---





Publié en conformité de l'autorité  
du Président de la Chambre des communes

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :  
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of  
the House of Commons

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>