

**Mémoire écrit dans le cadre des  
consultations prébudgétaires  
en vue du budget de 2019**

Par :

Jeremy Moorhouse – Clean Energy Canada

- **Recommandation 1** : Que le Canada élabore une **stratégie de mise en œuvre de carburants propres** pour appuyer la mise en œuvre de la Norme sur les carburants propres. Cette stratégie comprendrait des mesures comme un fonds pour appuyer le déploiement de carburants propres à l'échelle commerciale, l'harmonisation des programmes fiscaux existants pour appuyer les objectifs de la Norme sur les carburants propres et d'autres études et consultations qui pourraient être nécessaires pour mettre en œuvre la Norme sur les carburants propres.
- **Recommandation 2** : Que le Canada commande une étude et un processus de mobilisation des intervenants pour établir des valeurs encadrant les changements indirects de l'utilisation des terres afin d'appuyer l'élaboration de la Norme sur les carburants propres avant la date de mise en œuvre de 2022.
- **Recommandation 3** : Que le gouvernement fédéral dote un fonds incitatif pour soutenir l'adoption de véhicules à zéro émission (VZE) légers et lourds au moyen d'une remise en 2019 jusqu'à ce que les VZE aient atteint la parité des prix. Cela pourrait s'ajouter au financement provincial ou être fourni uniquement de concert avec des engagements pris par les provinces à l'égard d'autres activités de soutien des VZE.
- **Recommandation 4** : Que le gouvernement fédéral investisse dans une **base de données nationale sur l'inventaire du cycle de vie (ICV)** qui offre un libre accès à l'information sur les répercussions du cycle de vie du carbone qu'ont un produit ou un service. Cette base de données donnera aux entreprises, aux industries et aux gouvernements du Canada l'accès à des données sur l'ICV transparentes, intersectorielles et d'une grande qualité, lesquelles sont essentielles à la prise de décisions efficaces et stratégiques fondées sur la réduction des coûts à long terme et la maximisation des avantages environnementaux. À l'instar des pays chefs de file dans ce secteur, le Canada devrait commencer à créer cette base de données avec le secteur des transports, notamment en établissant des pratiques exemplaires et des références de rendement.

## **Catalyser le transport propre pour assurer la compétitivité énergétique à long terme du Canada**

À la fin de 2016, le Canada a publié le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques (CPC), qui comportait un accent mis sur la réduction des émissions liées au transport. Le cadre comporte quatre domaines d'action pour le transport : 1) établir des normes d'émissions, 2) accroître le nombre de véhicules à zéro émission sur la route, 3) effectuer la transition vers des modes de transport à plus faibles émissions; 4) investir dans l'infrastructure et dans des carburants moins polluants. Les mesures cernées comprennent l'élaboration d'une Norme sur les carburants propres, une stratégie pour les véhicules à zéro émission et le renforcement du leadership du gouvernement par l'approvisionnement.

Chacun de ces éléments est essentiel pour aider le Canada à réduire la pollution par le carbone dans le secteur des transports, tout en créant un marché intérieur pour les carburants propres et les véhicules à zéro émission. Ce marché intérieur aide à son tour les entreprises nationales à faire face à la concurrence sur le marché mondial des transports propres.

Le marché mondial du transport propre augmente rapidement. La Chine, le Royaume-Uni, l'Allemagne et de nombreux autres pays reconnaissent l'importance de ce marché et élaborent des politiques sur le changement climatique et la croissance propre pour en tirer parti.

Chaque recommandation ci-après aidera le Canada à réaliser ses ambitions en matière de climat, à soutenir une industrie compétitive du transport propre et à aider les ménages et les entreprises du Canada à profiter de cette transition.

### **Recommandation 1 : Élaborer une stratégie de mise en œuvre des carburants propres**

La Norme sur les carburants propres constitue le plus grand effort en soi de réduction de carbone prôné dans le CPC. La réussite de sa mise en œuvre pourrait tripler le marché canadien des carburants propres, créant ainsi d'importantes possibilités économiques. Une stratégie de mise en œuvre des carburants propres aiderait le Canada et les Canadiens à tirer le meilleur parti de cette transition en encourageant les investissements au Canada et en minimisant les répercussions sur les coûts pour les autres industries.

La nouvelle activité économique éventuelle liée aux carburants propres est importante, atteignant 5,6 milliards de dollars par année d'ici 2030 pour la construction, l'exploitation et la fourniture de nouvelles installations<sup>1</sup>. Le Canada fera concurrence à d'autres pays, comme les États-Unis, pour cet investissement privé. Une stratégie de mise en œuvre des carburants

---

<sup>1</sup> Clean Energy Canada (2018) What a Clean Fuel Standard Can do for Canada. <http://cleanenergycanada.org/report/clean-fuel-standard-report/>.

propres ferait en sorte que le Canada demeure un choix concurrentiel pour les investissements dans les carburants propres. En outre, pour répondre aux exigences de la Norme sur les carburants propres, il faudra mettre au point de nouvelles technologies et de nouveaux modèles d'affaires, où le soutien du gouvernement pourrait aider à piloter, à démontrer et à commercialiser des technologies émergentes et quasi commerciales. Aux États-Unis, par exemple, le programme de subventions et de prêts pour l'infrastructure de l'éthanol fournit des garanties de prêt pour les pompes à mélanges aux États-Unis<sup>2</sup> et la Colombie-Britannique a appuyé des projets pilotes visant à incorporer le biobrut à la raffinerie Les Pétroles Parkland<sup>3</sup>. Les intervenants ont largement appuyé ces types de mesures au début du processus de conception de la Norme sur les carburants propres<sup>4</sup>.

Une stratégie de mise en œuvre des carburants propres, ayant comme noyau la Norme sur les carburants propres, inclurait, sans toutefois s'y limiter, un Fonds pour des carburants propres et en harmoniseraient les programmes de dépenses existants avec les objectifs de la Norme sur les carburants propres et d'autres études et consultations nécessaires à la mise en œuvre de la Norme sur les carburants propres. La stratégie devrait être élaborée en 2019 et ensuite annoncée avant la date de la mise en œuvre de la Norme sur les carburants propres de 2022.

## **Recommandation 2 : Établir des valeurs encadrant les changements indirects de l'utilisation des terres**

Le changement indirect de l'utilisation des terres devrait être inclus lors de la mise en œuvre de la Norme sur les carburants propres en 2022, de sorte que l'industrie puisse avoir confiance en ses investissements dans des installations de carburants propres. Pour ce faire, le gouvernement devra établir des valeurs propres au Canada, ce qui nécessitera probablement une analyse et une discussion en profondeur avec la communauté des carburants propres. Cet effort en vaut la peine puisque les valeurs choisies influenceront les carburants et les types d'installations dans lesquels l'industrie investit pour satisfaire à la norme. D'autres territoires comme la Californie et l'Oregon intègrent déjà des changements indirects de l'utilisation des terres. Le fait de ne pas établir de valeurs encadrant les changements indirects de l'utilisation des terres maintenant augmenterait l'incertitude entourant la Norme sur les carburants propres et pourrait orienter les investissements dans des installations de combustibles propres qui seraient ultérieurement considérées comme plus polluantes. Par exemple, une usine d'éthanol peut acheter du maïs dans une ferme de maïs existante; cependant, quelque part dans le monde, du maïs supplémentaire sera produit pour compenser ce changement, ce qui pourrait accroître les terres agricoles et les émissions de gaz à effet de serre associées. La

---

<sup>2</sup> U.S. Department of Energy (2018) Alternative Fuels Data Centre.

<https://www.afdc.energy.gov/fuels/laws/ETH/US>

<sup>3</sup> Ministry of Energy and Mines and Petroleum Resources (2018) Projects supported under part 3 agreements.

<https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/farming-natural-resources-and-industry/electricity-alternative-energy/transportation/renewable-low-carbon-fuels/r1cf014—projects-supported-under-part-3-agreements.pdf>

<sup>4</sup> IISD (2018) Normes sur les carburants propres : Résumé des commentaires écrits des intervenants sur le document de travail. <https://www.iisd.org/sites/default/files/publications/clean-fuel-standard-summary-comments-en.pdf>

Californie estime que ce changement indirect de l'utilisation des terres augmente de 40 % les émissions de gaz à effet de serre associées à l'éthanol de maïs.

### **Recommandation 3 : Offrir des remises sur les véhicules à zéro émission**

Les preuves indiquent que, lorsqu'il s'agit d'augmenter l'utilisation des véhicules à zéro émission, les rabais sont importants. Les trois provinces (C.-B., Ontario et Québec) qui ont offert des remises sur l'achat de véhicules à zéro émission représentent aujourd'hui 95 % des ventes de véhicules électriques au Canada. Pendant la période de transition, c'est-à-dire avant que le prix des véhicules électriques n'atteigne la parité avec celui des véhicules à moteur à combustion interne, des remises bien conçues sont un outil important qui devrait être offert aux acheteurs de véhicules à zéro émission partout au pays. C'est particulièrement important maintenant que l'Ontario a annulé ses remises<sup>5</sup>. **S'engager à offrir une remise nationale pour les véhicules électriques dans le Budget 2019 enverrait un signal clair.**

Certaines provinces offrent déjà des remises aux conducteurs de véhicule à zéro émission, ce qui créerait un problème d'iniquité entre les provinces et les territoires si le gouvernement du Canada offrait une remise fédérale. Voici quelques solutions possibles à ce problème : la remise fédérale pourrait simplement s'ajouter à celles des provinces, le cas échéant. C'est l'option privilégiée par la Californie, où la combinaison de deux mesures incitatives rend l'achat de véhicules électriques particulièrement attrayant;

- le gouvernement du Canada pourrait s'engager à financer les provinces et territoires pour le soutien de la stratégie en matière de véhicules à zéro émission. Il pourrait lier ce financement à la condition suivante : offrir une remise à l'achat de véhicules électriques. Si une province ou un territoire offre déjà une remise adéquate, le gouvernement fédéral pourrait lui proposer différentes autres catégories de mesures admissibles au financement des dépenses de soutien aux VZE (infrastructure de recharge, investissements dans la technologie, activités de sensibilisation de la population, etc.). Après avoir offert des remises adéquates, les provinces et les territoires pourraient choisir les mesures qui répondent le mieux à leurs besoins particuliers en matière de VE.

Bien qu'il soit clair qu'il faut à court terme investir dans des remises sur les VE, les remises devraient être assorties d'une date de fin. Le gouvernement du Canada pourrait fixer une limite d'adoption comme l'a fait la C.-B.<sup>6</sup> ou réduire la remise à mesure que le coût des VZE diminue et que la parité des prix avec les véhicules à moteur à combustion interne est atteinte. Le gouvernement du Canada peut également tourner son regard vers l'avenir, notamment **la prochaine Norme nationale sur les carburants propres en tant que source potentielle importante.**

---

<sup>5</sup> La province de l'Ontario a mis fin à son programme d'encouragement pour les véhicules électriques et à l'hydrogène. <http://www.mto.gov.on.ca/french/vehicules/electric/electric-vehicle-incentive-program.shtml>

<sup>6</sup> Government of British Columbia (2018) Discussion 1—Zero emission vehicles (Clean Transportation) <https://engage.gov.bc.ca/cleangrowthfuture/2018/07/20/clean-transportation-discussion-1/>

**de revenus pour soutenir les véhicules à zéro émission.** Lorsque cette norme sera en vigueur (probablement en 2022), les fournisseurs de carburants propres (dont l'électricité pour les véhicules électriques et l'hydrogène pour les véhicules à hydrogène) seraient admissibles à cumuler des crédits.

Avec une Norme nationale sur les carburants propres bien conçue, ces crédits pourraient offrir une importante source de soutien pour les VE. Les études de modélisation préliminaires que Navius Research a menées pour Clean Energy Canada suggèrent qu'une norme nationale, inspirée de la politique actuelle de la Colombie-Britannique sur les carburants propres, pourrait produire suffisamment de crédits pour avoir une incidence considérable sur l'adoption des véhicules à zéro émission, les revenus tirés des crédits grâce à cette politique permettant de mettre 70 % de véhicules à zéro émission de plus sur les routes d'ici 2030 qu'en l'absence de la Norme sur les carburants propres. **Cette approche permettrait de soutenir l'adoption des véhicules électriques sans engagement permanent de fonds publics.**

Certains s'inquiètent également du fait que les remises sur les véhicules électriques ne profitent qu'aux personnes bien nanties. Le gouvernement peut atténuer cette préoccupation en s'assurant qu'une partie des remises sur les VZE est conçue en particulier pour les Canadiens à faible revenu, comme l'a fait la Californie<sup>7</sup>.

#### **Recommandation 4 : Créer une base de données nationale sur l'inventaire du cycle de vie (ICV)**

Dans le cadre du CPC, le gouvernement du Canada et les gouvernements provinciaux et territoriaux se sont engagés à « moderniser les pratiques en matière de marchés publics propres d'approvisionnement, [à] utiliser des sources d'énergie et des technologies propres, [à] mettre en priorité les possibilités susceptibles de favoriser la croissance des entreprises canadiennes, [à] faire la démonstration de nouvelles technologies, et [à] créer des emplois ». Bien que cela semble constituer un défi de taille, il s'agit d'une étape importante vers l'objectif que le Canada s'est fixé de bâtir une économie résiliente fondée sur une croissance propre.

Grâce à ces approvisionnements et à ces dépenses d'infrastructure, le Canada a l'occasion de tirer parti de ses atouts en matière de technologies propres, particulièrement dans le secteur des transports. Le gouvernement peut atteindre son objectif de réduction des émissions tout en maintenant et en renforçant la compétitivité économique du Canada.

Pour s'assurer que le gouvernement bénéficie d'un bon rapport qualité-prix à long terme, notamment en évitant les coûts croissants du changement climatique sur les infrastructures, le Canada devrait intégrer l'analyse du cycle de vie (ACV) dans les politiques d'approvisionnement et les programmes de dépenses d'infrastructure. L'ACV offre un compte rendu complet des coûts et bénéfices pendant toute la durée de vie d'un produit ou d'un actif et permet de mesurer les répercussions directement imputables au fonctionnement d'un

---

<sup>7</sup> Clean Vehicle Rebate Project (2018) Income Eligibility. <https://cleanvehiclerebate.org/eng/income-eligibility>

produit, d'un actif ou d'un système tout au long de son cycle de vie. Les paramètres de mesures peuvent inclure des émissions et d'autres attributs environnementaux, économiques en matière d'innovation.

L'ACV est un outil essentiel pour la prise de décisions fondée sur des données probantes des dépenses publiques. Grâce à la création d'une base de données nationale contenant un inventaire des biens et des services pour évaluer le cycle de vie, le gouvernement peut prendre des décisions ou appuyer les décisions prises par les autres paliers de gouvernement, l'industrie et les entreprises, et ce, d'une manière qui ne soit pas Excessivement onéreuse et qui n'entraîne pas de lourdeurs administratives.

Le gouvernement devrait commencer à créer une base de données en consultant les intervenants du secteur et des experts en matière d'inventaire et d'évaluation du cycle de vie, en commençant par les ensembles de données sur les matériaux, les secteurs industriels et les types de projets les plus prêts, comme le secteur des transports. Ces données devraient être transparentes, ouvertes et communiquées au secteur privé afin de stimuler la conception et l'innovation de biens et services et d'outils d'analyse du cycle de vie. Le Canada devrait tirer ses enseignements des autres pays, comme la Suède ou les Pays-Bas, sur la façon dont leurs bases de données ont été élaborées, ainsi que de sources au sein de ses propres frontières, notamment le Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services du Québec.

Nous remercions le Comité permanent des finances de nous avoir invités à participer au processus de consultation prébudgétaire menant au budget de 2019. Nous serions heureux de discuter de nos propositions avec vous plus en détail, le cas échéant.