

## Recommandations pour le budget de 2017 : leadership fédéral en vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Canada

### Présentation par Équiterre

---

#### Résumé

Nous sommes ravis de présenter des recommandations préliminaires pour le budget de 2017 afin d'appuyer la concrétisation des engagements du gouvernement du Canada qui visent à lutter contre les changements climatiques, à supprimer graduellement les subventions versées à l'industrie des combustibles fossiles, à améliorer les mesures fiscales en place dans le but d'entraîner des investissements dans des technologies propres et à appuyer l'examen, par le gouvernement, des dépenses fiscales et des autres dépenses, afin de réduire le nombre de mesures mal ciblées et inefficaces.

Le 22 avril 2016, le Canada a signé l'Accord historique de Paris lors de la journée d'ouverture au siège des Nations Unies à New York. Il s'agit d'un accord international qui demande aux pays signataires de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre (GES) mondiales, dans le but de restreindre le réchauffement de la planète à moins de 2 °C et de poursuivre les efforts destinés à le maintenir à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels. Nous prévoyons que le Canada ratifiera l'Accord de Paris à l'automne et disposera d'un solide plan national sur le climat. Le premier ministre fédéral et les premiers ministres des provinces et des territoires communiqueront à la communauté internationale, à l'automne, le cadre pancanadien sur les changements climatiques et la croissance propre, conformément à l'engagement pris au sujet des changements climatiques.

Le gouvernement canadien a continué de s'engager au niveau international dans les dossiers énergétiques et de changements climatiques, entre autres en signant une entente globale pour mettre un prix sur le carbone (Global Carbon Pricing Leadership Coalition) ainsi que divers engagements sur le transport propre, l'élimination graduelle des subventions versées à l'industrie des combustibles fossiles à la production et un approvisionnement en électricité propre grâce au partenariat nord-américain établi récemment en matière de climat, d'énergie propre et d'environnement.

Le budget de 2017 est crucial pour la concrétisation de ces engagements internationaux et pour la réussite de la mise en œuvre du prochain cadre pancanadien sur les changements climatiques et la croissance propre. Avant tout, le budget de 2017 doit démontrer le leadership du gouvernement du Canada en mettant en œuvre des mesures qui sont du ressort du gouvernement et qui visent à réduire les émissions de GES au pays. Notre présentation au Comité des finances a pour objectif de faire en sorte que le Canada optimise la réduction des émissions de GES grâce aux investissements réalisés dans des technologies propres pour le secteur des transports et pour la phase II des dépenses d'infrastructure du gouvernement du Canada.

## 1. Élimination graduelle des subventions versées à l'industrie des combustibles fossiles à la production

À Paris, le gouvernement du Canada, de pair avec 39 autres pays et de grandes sociétés, a appuyé le Communiqué sur la réforme des subventions aux énergies fossiles<sup>1</sup>. Les partisans de ce Communiqué ont reconnu que l'élimination des subventions versées à l'industrie des combustibles fossiles entraînerait une réduction importante des émissions de GES à l'échelle mondiale. Ainsi, la réforme des subventions liées aux combustibles fossiles est une priorité de premier plan. En 2009, le gouvernement du Canada a pris, lors de la réunion des pays membres du G20, l'engagement d'éliminer graduellement les subventions versées au secteur des combustibles fossiles à la production. Cet engagement a été réitéré lors de la réunion des pays du G7 qui a eu lieu au Japon en 2016 et lors du Communiqué sur la réforme des subventions aux énergies fossiles de 2016, où le Canada, ainsi que le Mexique et les États-Unis, se sont engagés à supprimer les subventions liées aux combustibles fossiles d'ici 2025.

Nous soulignons les récents investissements du gouvernement fédéral visant à faire la promotion des technologies propres par le truchement de Mission Innovation. Le Canada a ainsi pour but de doubler les investissements dans l'énergie propre; il les fera donc passer à 775 millions de dollars d'ici 2020. Toutefois, une cohérence stratégique et fiscale est nécessaire afin que le secteur canadien de l'énergie propre soit attrayant pour les investisseurs canadiens et étrangers, et afin d'optimiser le rendement de l'appui des gouvernements fédéral et provinciaux offert au secteur de l'énergie propre. Ainsi, les subventions fédérales qui demeurent en place, à la production de pétrole, de gaz et de charbon, doivent être éliminées.

La réduction des émissions de GES réalisée grâce aux investissements accrus des gouvernements fédéral et provinciaux dans l'énergie propre n'aura que peu d'effet en raison de la poursuite de l'exploration pétrolière et gazière et du développement à cet égard. Des projets canadiens sur le pétrole, le gaz et le gaz liquéfié sont en cours d'élaboration et certains d'entre eux démarreront d'ici 2030 et même plus tard. La hausse des émissions de GES imputable au secteur pétrolier et gazier se maintiendra si les gouvernements facilitent la poursuite de l'exploration et du développement.

Un rapport de 2015 d'Oil Change International, de l'Overseas Development Institute et de l'Institut international du développement durable estime que les subventions du gouvernement fédéral versées à l'industrie des combustibles fossiles s'élèvent à au moins 1,8 milliard de dollars canadiens chaque année<sup>2</sup>.

Le respect de cet engagement de longue date exige un calendrier d'élimination graduelle transparent et prévisible qui serait rendu public par le ministre des Finances, offrant ainsi aux investisseurs, et aux Canadiens, la certitude que le gouvernement du Canada éliminera les avantages fiscaux pour les industries du pétrole, du gaz naturel et du charbon.

Nous ne pouvons nous permettre d'offrir, pendant neuf autres années, un appui gouvernemental aux industries pétrolière et gazière si nous souhaitons vraiment amorcer, aujourd'hui, la transition vers une énergie propre au Canada. En raison du rythme effréné et de l'ampleur du problème climatique, nous demandons au gouvernement du Canada de mener à terme cette élimination graduelle au plus tard en 2020.

### Recommandations

- La liste complète des déductions actuelles pour amortissement accéléré (DAA) a été rendue publique dans le budget de 2017 et d'autres avantages fiscaux sont offerts aux industries du pétrole, du gaz et du charbon au Canada, en plus des estimations des manques à gagner en recettes fiscales.

<sup>1</sup> [http://fffsr.org/wp-content/uploads/2015/06/friends-fossil-fuel-subsidy-communique-fr\\_final.pdf](http://fffsr.org/wp-content/uploads/2015/06/friends-fossil-fuel-subsidy-communique-fr_final.pdf)

<sup>2</sup> [www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/odi-assets/publications-opinion-files/9988.pdf](http://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/odi-assets/publications-opinion-files/9988.pdf)

- Annoncer, dans le budget de 2017, le calendrier de l'élimination graduelle, d'ici 2020, des subventions fédérales à la production qui ont été cernées, y compris les DAA consenties pour le gaz naturel liquéfié, l'exonération de droits pour les importations d'appareils de forage en mer mobiles dans l'Atlantique et l'Arctique, les frais d'aménagement au Canada, les déductions fiscales pour les frais d'exploration au Canada, les frais à l'égard des biens canadiens relatifs au pétrole et au gaz, les frais relatifs à des ressources à l'étranger et les frais d'exploration et d'aménagement à l'étranger.

## 2. Mesures fiscales fédérales visant la réduction des émissions de GES par le secteur des transports

Le deuxième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques, qui a été présenté à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) en décembre 2015, a précisé les secteurs clés de l'économie canadienne dont les émissions de GES doivent normalement augmenter considérablement d'ici 2030 en vertu des mesures actuelles : le pétrole et le gaz, et les transports, qui produisent le plus d'émissions de GES. Le prix sur le carbone et les nouveaux règlements sur l'efficacité énergétique des véhicules sont censés entraîner une réduction des émissions de GES par le secteur des transports. Toutefois, ces mesures ne suffiront pas à susciter tous les changements clés qui sont nécessaires pour assurer une réelle réduction des émissions de GES, particulièrement dans le secteur des transports, car les choix individuels au sujet des déplacements et des véhicules ont des conséquences à long terme sur l'évolution, à la baisse ou à la hausse, des émissions de GES.

Le régime fiscal fédéral pourrait agir de pair avec un système sur le prix sur le carbone et, ainsi, faire en sorte que les choix des Canadiens quant au transport, et les véhicules produits par les fabricants, qui optimisent les réductions de GES, soient plus attrayants sur le plan financier. Nous applaudissons les nouveaux crédits d'impôt du budget de 2016 pour les véhicules électriques et le stockage d'électricité, mais d'autres mesures fiscales doivent être mises en œuvre dans le budget de 2017.

### Recommandations

- Augmenter la taxe d'accise fédérale sur les véhicules énergivores.

À partir de 2018 ou 2019, on remarquera normalement une hausse de la taxe d'accise fédérale sur les véhicules énergivores (écoprélevement du Canada), soit au moins 1 000 \$ pour chaque véhicule qui consomme plus de 5 L aux 100 km<sup>3</sup> et plus selon le seuil de consommation de carburant.

L'écoprélevement du Canada ne s'appliquerait pas aux véhicules qui consomment moins de 5 L aux 100 km. L'écoprélevement du Canada doit être suffisamment rigoureux afin d'entraîner une hausse importante du prix de vente des véhicules dont les émissions de GES sont importantes.

Les véhicules à essence énergivores (voitures, VUS, minifourgonnettes et camionnettes) demeurent artificiellement peu coûteux en raison de l'absence de taxe qui ferait grimper le coût de vente de ces véhicules. Le principe du pays-pollueur exige que les fabricants de véhicules dont les émissions de GES sont élevées et les consommateurs de ces véhicules paient les coûts de la pollution qui découlent de la vente et de l'utilisation de ces véhicules.

---

<sup>3</sup> Pour consulter la liste de véhicules énergivores et taux de taxe afférents, voir : [www.cra-arc.gc.ca/F/pub/et/etsl64/list/lst\\_vh-2015-fra.html](http://www.cra-arc.gc.ca/F/pub/et/etsl64/list/lst_vh-2015-fra.html). L'écoprélevement du Canada débute au seuil de 13 L aux 100 km, la taxe imposée étant alors de 1 000 \$. Par comparaison, la taxe aux fins de conservation de carburant et le crédit de taxe aux fins de conservation de carburant de l'Ontario (ou programme de taxation avec remise) impose une taxe à partir du seuil de 6 L aux 100 km.

- Utiliser les recettes de l'écoprélèvement du Canada revu afin d'offrir un rabais cohérent sur l'achat, partout au Canada, de véhicules électriques.
- Ne pas imposer la TPS pour les véhicules électriques vendus au Canada.

Le Québec offre aux consommateurs, aux municipalités, aux entreprises et aux organismes sans but lucratif un rabais de 8 000 \$ sur l'achat, y compris la location, d'un véhicule électrique et un rabais de 400 à 8 000 \$ pour les véhicules hybrides rechargeables. Une somme est également offerte pour l'achat d'une borne de recharge résidentielle<sup>4</sup>. L'Ontario offre des rabais pouvant aller jusqu'à 13 000 \$ pour l'achat d'un véhicule électrique à batterie (VEB) et un montant pour l'achat d'une borne de recharge. L'Ontario a aussi annoncé l'élimination de la TVH pour la vente de véhicules électriques<sup>5</sup>. Le gouvernement fédéral doit offrir des rabais à l'achat dans les provinces où ces rabais ne sont pas déjà disponibles, afin de susciter une demande de véhicules électriques partout au Canada.

### 3. Phase II des investissements dans l'infrastructure fédérale

#### Financement gouvernemental pour les projets de transport actif

Équiterre est ravie de l'établissement d'un partenariat fédéral de financement du transport en commun avec le Québec. C'est la première fois qu'un financement fédéral du transport en commun est disponible pour les projets admissibles portant sur le transport actif<sup>6</sup>. Toutefois, un fonds fédéral spécial pour le transport actif doit être mis en place afin de financer les projets de transport actif des municipalités partout au pays.

#### Recommandations

- Établir un fonds d'infrastructure destiné à appuyer les projets de transport actif (pistes pédestres et cyclables désignées), afin d'appuyer divers moyens de transport. Ce fonds doit fournir aux municipalités une somme initiale d'au moins 1 milliard de dollars sur 10 ans pour les projets admissibles de transport actif.

Partout au Canada, le cyclisme et la marche gagnent en popularité pour les déplacements. C'est un choix sain et pratique et moins coûteux que la voiture. Ces façons de se déplacer joueront un rôle de plus en plus important en contribuant au respect, par le Canada, de ses engagements au chapitre de la réduction des émissions de GES. Toutefois, les municipalités investissent dans l'infrastructure du cyclisme et de la marche selon des degrés différents, particulièrement lorsqu'il s'agit de mettre en place des voies distinctes et de prendre d'autres mesures qui amélioreraient la sécurité et attireraient les cyclistes et les piétons. La connaissance de l'infrastructure du cyclisme et de la marche des municipalités du Canada aiderait le gouvernement fédéral à cerner les occasions d'amélioration de cette infrastructure, en plus de l'adoption ou de l'appui des outils stratégiques visant à garantir qu'il s'agit de moyens de transport viables. Une évaluation comparative nationale doit être réalisée afin qu'on puisse orienter les investissements dans l'infrastructure du transport actif et informer les municipalités et les grandes villes en vue de l'élaboration d'objectifs portant sur un changement en faveur de la marche et du cyclisme.

**Cette présentation est un résumé préliminaire des recommandations plus détaillées qui seront proposées avant le budget de 2017.**

<sup>4</sup> <http://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/particuliers/rabais.asp>

<sup>5</sup> [www.mto.gov.on.ca/french/vehicles/electric/charging-incentive-program.shtml](http://www.mto.gov.on.ca/french/vehicles/electric/charging-incentive-program.shtml)

<sup>6</sup> [www.infrastructure.gc.ca/plan/ptif-fitc/ptif-program-programme-fra.html](http://www.infrastructure.gc.ca/plan/ptif-fitc/ptif-program-programme-fra.html)

## Équiterre – changer le monde un geste à la fois

Équiterre a plus de 130 000 partisans et 18 000 membres payants et a fait l'objet de 1 953 reportages dans les médias (en 2014). C'est ainsi le plus important groupe écologique du Québec et l'une des organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE) les plus influentes à l'échelle nationale. Pendant plus de 20 ans, Équiterre (dont la dénomination est ASEED) a collaboré avec des municipalités, des gouvernements, des citoyens, des agriculteurs, des organisations, des laboratoires de pensée et des entreprises de tous les domaines afin d'influencer les politiques sur l'environnement et les changements climatiques et les pratiques connexes au Québec et au Canada. Les travaux de politique nationaux d'Équiterre sont dirigés depuis le bureau d'Ottawa.

Personne-ressource : Annie Bérubé  
Directrice, Relations gouvernementales, Équiterre  
aberube@equiterre.org

[www.equiterre.org](http://www.equiterre.org)