

Ottawa

Room 349, Confederation Building
Ottawa, Ontario K1A 0A6
Tel.: 613-996-1119
Fax: 613-996-0850



HOUSE OF COMMONS
CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Ottawa

Pièce 349, Édifice de la Confédération
Ottawa (Ontario) K1A 0A6
Tél. : 613-996-1119
Télééc. : 613-996-0850

Constituency

9711 Fourth Street Suite 1
Sidney, British Columbia V8L 2Y8
Tel.: 250-657-2000
Fax: 250-657-2004

Elizabeth May

Member of Parliament / Député(e)
Saanich — Gulf Islands

Circonscription

9711, rue Fourth suite 1
Sidney (Colombie-Britannique) V8L 2Y8
Tél. : 250-657-2000
Télééc. : 250-657-2004

L'honorable Jonathan Wilkinson
Ministre de l'Environnement et du Changement climatique
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Le 4 mars 2021

Monsieur le Ministre,

Je vous remercie de nous donner la possibilité d'examiner le projet de *Règlement sur les combustibles propres*. Il est prouvé que les mesures réglementaires concernant les combustibles à faible teneur en carbone, telle la Norme sur les combustibles propres (NCP), contribuent à réduire les émissions. C'est pourquoi le gouvernement fédéral ne doit plus retarder l'application de la NCP.

Le *Règlement sur les combustibles propres* doit aider le Canada à respecter l'engagement qu'il a pris aux termes de l'Accord de Paris, soit veiller à ce que la hausse de température moyenne dans le monde ne dépasse pas 1,5 °C et demeure si possible inférieure à 2 °C. À l'heure actuelle, le Canada ne respecte pas l'Accord de Paris, d'abord parce qu'il a un objectif incompatible avec le maintien d'une hausse de température d'au plus 1,5 °C et ensuite parce qu'il ne respecte pas l'engagement prévu au paragraphe 24 du document de décision de la COP21, soit améliorer sa contribution déterminée au niveau national en 2020.

Il ne sert à rien de vouloir atteindre l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050 si on ne s'engage pas à court terme à véritablement intensifier les efforts au cours des prochaines années. Pour arriver à respecter nos engagements prévus dans l'Accord de Paris, il faut porter à 60 % notre contribution déterminée au niveau national sous les niveaux de 2005 d'ici 2030.

Il faut réviser les cibles climatiques du Canada en fonction des cibles recommandées dans l'Accord de Paris de 2015 et du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat de 2018 relativement au réchauffement de 1,5 °C. L'application de la NCP n'est qu'un pas vers l'atteinte des objectifs.

Au départ, le *Règlement sur les combustibles propres* devait être publié en 2019. Or, ce n'est qu'en décembre 2020 que le projet de règlement a été publié. On en a restreint la portée de sorte qu'il exclut les combustibles gazeux et solides pour n'englober que les combustibles liquides et destinés au transport, une mesure saluée par l'Association canadienne des producteurs pétroliers. Nous recommandons vivement de revenir sur cette décision.



Le but principal du présent mémoire est d'exhorter le gouvernement fédéral à adopter le *Règlement* sans plus tarder. Pour atteindre l'objectif de réduction des émissions, il faudra prévoir le temps nécessaire à l'accroissement de la production et de l'utilisation de combustibles propres. Le gouvernement doit veiller à ce que la NCP soit pleinement appliquée d'ici le 1^{er} décembre 2022.

Réductions de l'intensité des émissions de carbone

En raison de la pandémie de la COVID-19, on a limité les exigences en matière de réduction de l'intensité des émissions de carbone pour les premières années. On portera ensuite les réductions à des niveaux supérieurs à ceux qui étaient prévus au départ. Le gouvernement doit s'en tenir à la trajectoire proposée pour les réductions de l'intensité des émissions de carbone.

Le gouvernement doit aussi s'engager à réviser les calculs sur l'intensité des émissions qui ont été établis pour les provinces et les territoires canadiens. Si ces calculs ne tiennent pas compte des variations de l'intensité des émissions de carbone et ne sont pas continuellement révisés, il se pourrait que la politique en place ne soit pas adaptée au marché canadien des véhicules électriques (VE).

Il reste un dernier point sur les calculs de l'intensité des émissions de carbone : la valeur du changement indirect d'affectation des sols (CIAS) ne correspond pas à zéro pour tous les combustibles. Le CIAS doit entrer dans le calcul de l'intensité en carbone au cours du cycle de vie des différents combustibles.

Exportation de combustibles

Les combustibles exportés doivent être inclus dans le *Règlement*; ils en sont actuellement exclus. Il a clairement été démontré qu'une partie importante de la production de pétrole brut et de pétrole raffiné du Canada est exportée, principalement vers les États-Unis. D'autres administrations, dont la Californie, considèrent déjà les combustibles exportés comme relevant de leur politique réglementaire. Le Canada doit faire de même.

Création de crédits

Au lieu de refuser de fournir des crédits pour l'installation de bornes de recharge résidentielles de VE après 2030, le gouvernement fédéral doit adopter une politique qui prévoit l'élimination progressive des crédits d'ici 2035.

Selon une politique prévoyant l'élimination progressive des crédits, les résidents qui installeraient une borne de recharge à leur domicile en 2031 recevraient moins de crédits que les résidents qui en auraient installé une en 2030, mais ils en recevraient davantage que ceux qui en installeraient en 2034. Les résidents ne seraient plus admissibles aux crédits en 2035. En s'engageant à réduire peu à peu les crédits, le gouvernement transmettrait le message que la politique reconnaît le rôle de l'électrification des véhicules dans la perspective élargie et à long terme de la décarbonisation au Canada.

Le *Règlement sur les combustibles propres* doit veiller au maintien d'incitatifs clairs pour la création de crédits liés à des combustibles propres. Les crédits doivent être attribués pour les réductions qui résultent de la NCP. Des crédits relevant de la catégorie 1 doivent être ajoutés.

Le coût social du carbone et les possibilités de croissance économique propre

Au Canada, les mesures du coût social du carbone ne tiennent pas bien compte des dernières estimations fondées sur des données scientifiques, ni ne prennent en considération les estimations proposées par d'autres pays, notamment les États-Unis et l'Allemagne. Le coût social du carbone est une estimation économique des



dommages résultant de l'émission d'une tonne supplémentaire de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Le gouvernement doit s'assurer que les mesures canadiennes du coût social du carbone sont établies à partir d'estimations à jour fondées sur des données scientifiques, lesquelles doivent éclairer les évaluations canadiennes des effets.

L'application de la NCP pourrait fort bien entraîner d'importantes réductions d'émissions au Canada, en particulier dans le secteur des transports, stimulant ainsi une nouvelle croissance économique propre. D'immenses débouchés s'offrent au secteur des biocarburants. Nous ne pouvons trop insister sur la nécessité d'examiner les répercussions tout au long du cycle de vie pour tout ce qui touche les biocarburants. Les biocarburants ne doivent pas provenir de produits alimentaires. Ils doivent provenir de déchets, par exemple d'huile végétale et de déchets de bois ou, dans le cas de l'éthanol cellulosique, de graminées et de paille.

La voie vers les réductions de 60 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030 exige une planification ambitieuse et le rejet de la progression par étapes qui freine la politique climatique depuis trois décennies.

Je vous prie d'accepter, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.



Elizabeth May, O.C.
Députée de Saanich – Gulf Islands
Leader parlementaire du Parti vert du Canada

