



Proposition concernant le plan de  
**réduction des émissions de 2030**  
du gouvernement du Canada



 Groupe consultatif pour la  
**carbonneutralité**

# Table des matières

## Proposition concernant le plan de réduction des émissions de 2030 du gouvernement du Canada

Introduction	1
Champ d'enquête sur la gouvernance	9
Champ d'enquête sur les bâtiments	13
Champ d'enquête des transports	18
Champ d'enquête de l'exploitation pétrolière et gazière	23

### ANNEXE 1

Liste récapitulative des conseils	30
-----------------------------------	----



# Introduction

En tant que Groupe consultatif pour la carboneutralité (GCPC), nous sommes fiers de présenter notre proposition pour le plan de réduction des émissions (PRÉ) de 2030 du gouvernement du Canada. Ces conseils visent à soutenir le processus décisionnel afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada de 40 à 45 pour cent sous les niveaux de 2005 d'ici 2030. Nous sommes résolus à aider à définir les trajectoires les plus probables pour que le Canada atteigne la carboneutralité d'ici 2050, l'année 2030 représentant une étape charnière dans ce parcours.

D'abord lancé en [février 2021](#) et officialisé dans la [Loi sur la responsabilité en matière de carboneutralité](#) (LRC) en juin 2021, notre mandat statutaire consiste à fournir des conseils indépendants au ministre de l'Environnement et du Changement climatique concernant l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050, notamment en ce qui concerne :

- les cibles relatives aux réductions des émissions de GES pour 2030, 2035, 2040 et 2045;
- les PRÉ du gouvernement du Canada, y compris les mesures et les stratégies sectorielles que le gouvernement peut mettre en œuvre pour atteindre sa cible de réduction des émissions de GES; et
- toute question soumise par le ministre.

Nous sommes également mandatés pour mener des activités de mobilisation liées à l'atteinte de la carboneutralité et devons prendre en compte une série de considérations qu'elles soient environnementales, économiques, sociales et technologiques. Nous devons également prendre en considération les meilleures connaissances scientifiques et savoirs disponibles concernant les changements climatiques, y compris le savoir autochtone.

Notre rôle est clair. Le GCPC est un groupe consultatif. Ce n'est pas un organe décisionnel. Le GCPC ne peut pas prendre des décisions pour le Canada et ne peut pas formuler des conseils contraignants. Les décisions concernant les cibles, les actions et d'autres mesures relèvent entièrement du gouvernement du Canada. Dans ce contexte, nous sommes d'avis que nos conseils seront essentiels pour le processus décisionnel fédéral.

Outre le gouvernement fédéral, le GCPC peut fournir des conseils sur des mesures qui

pourraient être mises en œuvre par d'autres, tels des individus, des communautés, des entreprises et d'autres ordres de gouvernement. Bien que nos conseils soient destinés au gouvernement du Canada, leur utilité ne s'y limite pas. Leur prise en compte par un large public est capitale étant donné les limites de la compétence fédérale. Plusieurs décisions et questions propres aux trajectoires de carboneutralité dépendent du leadership de tous les segments de la société canadienne ainsi que de l'action des gouvernements provinciaux, territoriaux, autochtones et municipaux.

## NZAB Members

### **COPRÉSIDENTE** **Marie-Pierre Ippersiel**

présidente et directrice générale,  
PRIMA Québec

### **COPRÉSIDENTE** **Dan Wicklum**

président et directeur général,  
Accélérateur de transition

### **Catherine Abreu**

fondatrice et directrice générale,  
Destination Zero

### **Kluane Adamek**

cheffe régionale du Yukon à  
l'Assemblée des Premières Nations

### **Linda Coady**

directrice générale,  
Institut Pembina

### **Simon Donner**

professeur, département de  
géographie, Université de la  
Colombie-Britannique

### **Sarah Houde**

présidente-directrice générale,  
Propulsion Québec

### **Gaëtan Thomas**

président et directeur général,  
Conseil économique du  
Nouveau-Brunswick

### **Kim Thomassin**

première vice-présidente et  
cheffe des Placements au  
Québec et de l'Investissement  
durable, Caisse de dépôt et  
placement du Québec

### **John Wright**

ancien président, SaskPower

### **Yung Wu**

directeur général,  
MaRS Discovery District

*Il est impératif, à l'échelle mondiale, d'atteindre la carboneutralité des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2050. La réalisation de cette cible internationale est nécessaire afin de limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C et ainsi éviter les répercussions les plus catastrophiques et irréversibles du changement climatique.*

Voilà les mots que l'on retrouvait au début de notre premier rapport : **Trajectoires vers la carboneutralité : Observations initiales**, publié en juin 2021. Ils méritent d'être réitérés parce qu'ils sont le moteur de notre travail et de nos conseils. Une action urgente est nécessaire pour positionner le Canada sur des trajectoires crédibles vers la carboneutralité afin d'atteindre cet objectif d'ici 2050.

Nous savons depuis des décennies ce qui doit être fait. En 1992, soit il y a 30 ans, le Canada a ratifié la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, qui nous engageait à prendre des mesures pour empêcher « toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique ». Depuis ce temps, les gouvernements fédéraux successifs ont proposé des plans pour réduire les émissions de GES du Canada.

Bien que des progrès importants aient été réalisés dans certains secteurs, les émissions de GES du Canada ont continué d'afficher une hausse. Entre 1990 et 2019, les émissions ont augmenté de 21,4 % ou 129 mégatonnes (Mt) de CO<sub>2</sub>, principalement en raison des émissions accrues provenant des secteurs de l'exploitation pétrolière et gazière ainsi que des transports.

Il reste désormais moins de 10 ans pour atteindre la cible de 2030 que le Canada s'est fixée pour réduire de 40 à 45 % les émissions de GES, et moins de 30 ans pour atteindre la cible à long terme de la carboneutralité d'ici 2050. Le Canada doit éliminer de manière vérifiable et durable les émissions de GES à travers des trajectoires qui mèneront à la carboneutralité d'ici le milieu du siècle, en prenant en considération les meilleures connaissances scientifiques et autochtones disponibles.

## La science climatique et les systèmes de savoir autochtone

Il n'y a pas de débats – le climat est soumis à des changements. Il ne s'agit pas d'une opinion ni d'une théorie. Ce n'est pas une question de valeurs ou de croyances différentes. Il s'agit d'un fait appuyé par une science climatique faisant autorité et reposant sur des constats fiables des titulaires du savoir autochtone. De plus en plus, les expériences vécues des Canadiens, particulièrement des résidents nordiques, montrent à quel point le climat change. Bien qu'il puisse y avoir des perspectives différentes concernant les façons de réduire les émissions en travaillant vers la carboneutralité, la réalité des changements climatiques est un fait.

La science et les systèmes de savoir autochtone nous disent à quoi le pays et le monde ressembleront dans le futur. Par exemple, les cibles basées sur la science, comme la carboneutralité d'ici 2050, sont essentielles. Les années 2050 et 2030 sont définies comme des étapes critiques dans le **rapport de 2018 sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C** produit par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. Le rapport indique que « selon les estimations, les activités humaines ont provoqué un réchauffement planétaire d'environ 1 °C au-dessus des niveaux préindustriels, avec une fourchette probable allant de 0,8 °C à 1,2 °C. Il est probable que le réchauffement planétaire atteindra 1,5 °C entre 2030 et 2052 s'il continue d'augmenter au rythme actuel. » Ce rapport historique indique que de restreindre

l'augmentation de la température mondiale à 1,5 °C plutôt qu'à 2 °C ou plus aiderait à atténuer les graves effets sur la santé humaine et l'environnement. Pour éviter les pires conséquences des changements climatiques, les émissions de GES doivent chuter bien avant 2030 et il faudra atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

La LRC exige que le GCPC prenne en considération une variété de facteurs, notamment les meilleures informations scientifiques et les connaissances concernant les changements climatiques, y compris le savoir autochtone. Le GCPC reconnaît que, pour fournir des conseils crédibles et exhaustifs concernant les trajectoires de carboneutralité, il sera primordial de trouver des façons respectueuses et réfléchies d'écouter et d'apprendre des titulaires de savoir autochtone et des scientifiques de renom. En menant dorénavant ses activités en vertu de la LRC, le GCPC s'assurera d'en faire un champ d'enquête prioritaire et ce, en tenant compte d'une approche interdisciplinaire. La diversité des connaissances détenues par les titulaires de savoir des Premières Nations, des Inuits et des Métis, les climatologues, les chercheurs en sciences physiques et sociales et d'autres experts constitue une force. Pour ce qui est des futurs conseils du GCPC, notamment par l'entremise de ses rapports annuels exigés par la LRC, le GCPC est résolu à faire une place à la science et au savoir autochtone, à les écouter et à en tirer des apprentissages pour que ses conseils reposent sur de solides bases.

Le Canada doit agir sur la base d'une vision audacieuse, de conseils clairs et d'une mise en œuvre décisive. En s'appuyant sur notre savoir collectif, les efforts doivent être coordonnés pour corriger le tir et placer le Canada sur une trajectoire vers la carboneutralité. Ceci signifie de mettre en œuvre les solutions déjà connues et d'investir stratégiquement dans des secteurs à fort potentiel d'innovation. Nous avons franchi le seuil où des ajustements de nature incrémentale

étaient suffisants : après avoir raté les objectifs pendant des **décennies**, l'atteinte de la cible de 2030 du Canada pour la réduction des émissions est primordiale.

Maintenant que la LRC est entrée en vigueur, il existe un processus clair pour que le Canada établisse des cibles nationales de réduction des émissions et qu'il développe des PRÉ tous les cinq ans afin de définir une direction, de prendre des décisions et de les détailler.

## Les objectifs de réduction des émissions de GES et les PRÉ relevant de la LRC

### La LRC :

- Inscrit dans la loi que le Canada doit atteindre la carboneutralité d'ici 2050.
- Affirme que l'objectif du Canada pour 2030 est de réduire de 40 à 45 % les niveaux de 2005 d'ici 2030.
- Exige que le Canada élabore un PRÉ pour ses objectifs nationaux en matière d'émissions de GES et des PRÉ pour les années 2030, 2035, 2040 et 2045.
  - L'objectif de 2035 doit être fixé au plus tard le 1er décembre 2024.
  - L'objectif de 2040 doit être fixé au plus tard le 1er décembre 2029.
  - L'objectif de 2045 doit être fixé au plus tard le 1er décembre 2034.
- Exige que le PRÉ pour l'année 2030 soit élaboré six mois après l'entrée en vigueur de la LRC. En vertu des pouvoirs accordés par la LRC, cette échéance a été repoussée au mois de mars 2022.
- Stipule qu'un PRÉ lié aux autres objectifs doit être établi au moins cinq ans avant le début de l'année en question.

### OBJECTIF DE CETTE PROPOSITION

Le présent document constitue la proposition officielle du GCPC pour le PRÉ de 2030 du Canada. Il s'appuie sur les cinq valeurs fondamentales et les cinq principes de conception préalablement évoqués. Il marque également la première année d'existence du GCPC. Nos conseils indépendants concernant quatre champs d'enquête sont au cœur de cette proposition:

- **la gouvernance;**
- **les bâtiments;**
- **les transports; et**
- **le pétrole et le gaz.**

## Pourquoi ces champs d'enquête?

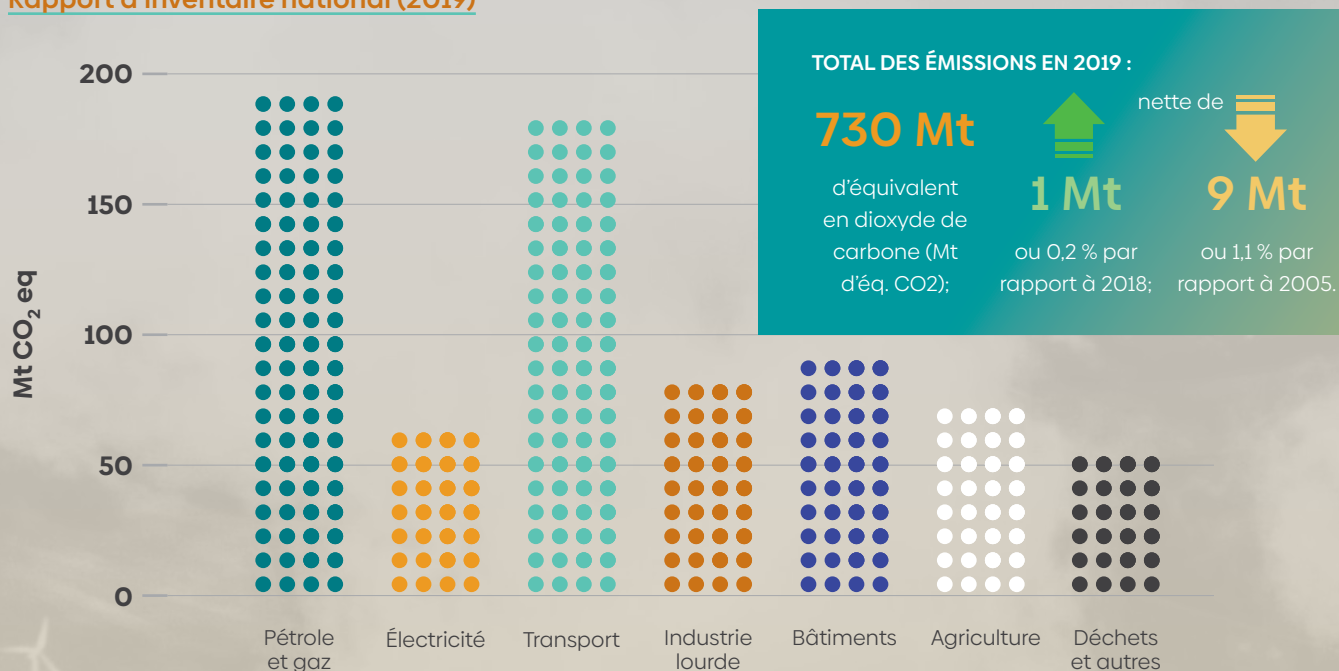
Conformément au mandat du GCPC, le travail du groupe consultatif est structuré selon des champs d'enquête particuliers qui sont définis à intervalles réguliers en consultation avec le ministre de l'Environnement et du Changement climatique. Ces champs d'investigation peuvent inclure des secteurs spécifiques ou des thématiques.

Les trois champs d'enquête sectoriels, à savoir les secteurs du bâtiment, des transports et du pétrole et du gaz, ont été choisis, car ils représentent les trois secteurs émettant le plus de GES au Canada.

Le champ d'enquête sur la gouvernance a été choisi en raison de l'importance des capacités institutionnelles, stratégiques et relationnelles – tant au sein qu'en dehors du gouvernement – pour l'atteinte des objectifs de carboneutralité.

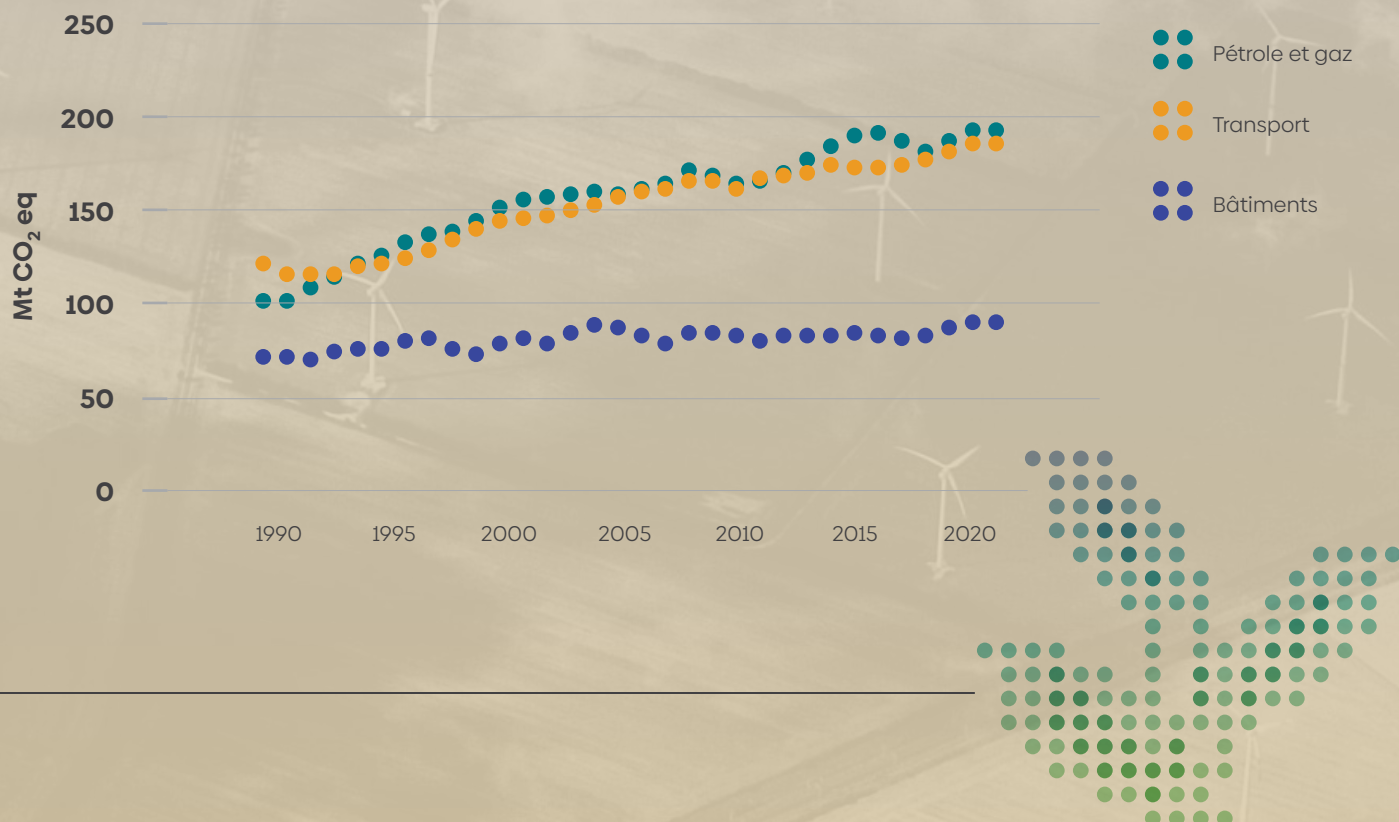
## Les plus récentes données disponibles sur les émissions pour chaque secteur, selon le rapport d'inventaire national (2019)

Rapport d'inventaire national (2019)



## Les sources d'émissions du Canada, de 1990 à 2019, selon les secteurs économiques (données les plus récentes)

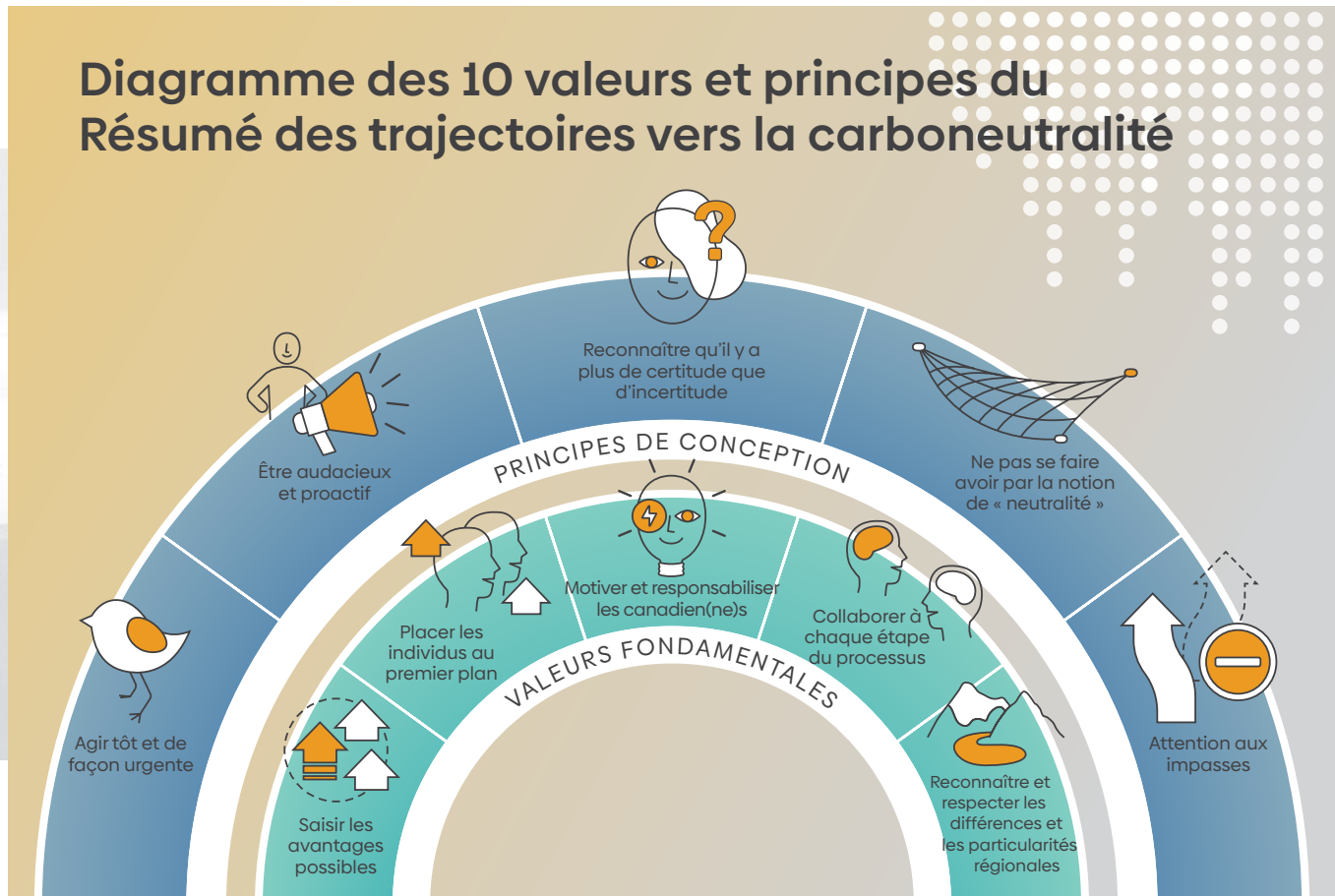
Tableau A.3. Programme des Indicateurs canadiens de durabilité de l'environnement : Émissions de gaz à effet de serre



## APPROCHE RELATIVE À LA GOUVERNANCE, AUX BÂTIMENTS ET AUX TRANSPORTS

En juillet 2021, le GCPC a lancé un plan de travail pour débiter l'élaboration de conseils indépendants sur ses champs d'enquête, en tenant compte de nos priorités proposées pour [la mobilisation](#) et [la recherche et l'analyse](#), tout en s'appuyant sur nos [10 valeurs et principes](#) et de nos définitions de base.

# Diagramme des 10 valeurs et principes du Résumé des trajectoires vers la carboneutralité



Ces 10 valeurs et principes sont mentionnés tout au long de cette proposition. Ces derniers ont été élaborés afin d'éclairer l'élaboration des trajectoires de transition du Canada les plus propices à l'atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

### Qu'entend-on par « trajectoire »?

Une trajectoire relie notre situation actuelle à celle que nous voulons atteindre. Il ne s'agit toutefois pas seulement d'une ligne sur un graphique. Elle saisit les éléments requis pour transformer un système afin qu'il réponde mieux aux besoins sociaux et atteigne les objectifs de carboneutralité. Une trajectoire possède un début et une fin définis, tout en reliant les étapes qui seront mises au point au fil du temps.



## Qu'est-ce que la carboneutralité?

*Selon la définition de la LRC, le terme « carboneutralité » désigne le fait que « les émissions anthropiques de GES dans l'atmosphère sont équilibrées par les absorptions anthropiques de GES dans l'atmosphère au cours d'une période donnée ». L'engagement du Canada à l'égard de la carboneutralité couvre toutes les formes de GES. Elle est limitée géographiquement aux émissions produites au Canada et concerne l'ensemble des secteurs économiques. Cette définition est conforme aux normes internationales de comptabilisation des GES selon lesquelles chaque pays comptabilise les émissions produites à l'intérieur de ses frontières. Les émissions provenant des exportations sont comptabilisées dans le pays où elles sont utilisées.*

Tout au long de l'été et de l'automne, nous avons réalisé d'importants progrès relativement à notre mandat. Nous avons tenu des discussions constructives en sous-comités de membres du GCPC ainsi que des séances d'information avec plusieurs experts externes. Conformément à nos discussions avec le ministre de l'Environnement et du Changement climatique, nous avons exploré des mesures concrètes additionnelles que pourrait prendre le gouvernement du Canada pour combler le fossé nous séparant de la cible de 2030. Par conséquent, nos conseils dans les champs d'enquête sur la gouvernance, les bâtiments et les transports proposent des améliorations précises à des programmes existants, ou encore de nouvelles politiques, programmes, règlements ou autres mesures, sans néanmoins être trop prescriptif concernant leur mise en œuvre.

## Objectif intermédiaire de 2026

La LRC exige que le PRÉ pour l'année 2030 comprenne un objectif intermédiaire concernant les émissions de GES pour 2026. Conformément à son mandat préliminaire, le GCPC n'a pas étudié cette question. Les [cinq principes de conception](#) du GCPC offrent cependant des indications sur la manière dont le gouvernement du Canada devrait fixer cet objectif intermédiaire.

## APPROCHE RELATIVE AU PÉTROLE ET AU GAZ

Tout comme les autres champs d'enquête, le GCPC s'est d'abord penché sur d'autres mesures concrètes que pouvait prendre le secteur pétrolier et gazier afin d'appuyer la cible de 2030. Cependant, le 1er novembre 2021, nous avons reçu une lettre conjointe du ministre de l'Environnement et du Changement climatique et du ministre des Ressources naturelles. Ils nous demandaient des conseils sur les principes directeurs nécessaires à l'élaboration de cibles quinquennales quantitatives pour les réductions d'émissions dans le secteur pétrolier et gazier. Cette demande était axée sur la réduction d'émissions associées à la production du pétrole et du gaz et ne visait pas l'utilisation de ces

produits ni la réduction de la production elle-même. Elle était également spécifique à des cibles plutôt qu'à des plafonds. Vingt-et-un jours après avoir reçu cette [lettre](#), nous avons démarré une consultation spéciale auprès de la population, consacrée en grande partie à éclairer nos conseils sur les principes directeurs qui allaient guider le gouvernement sur l'établissement des cibles pétrolières et gazières.

Par conséquent, nos conseils concernant le champ d'enquête sur l'exploitation pétrolière et gazière sont uniques comparativement aux autres. Ils répondent à la demande des ministres en exposant les principes directeurs destinés

# Processus de consultation

En vue d'élaborer nos conseils concernant le PRÉ pour l'année 2030 du Canada, le GCPC a réalisé diverses activités de consultation au cours de l'été et de l'automne 2021 et au début de 2022.

## Le GCPC :

- a entendu les points de vue des experts sectoriels, des scientifiques, des décideurs, de la population, des entreprises et de l'industrie, ainsi que des organisations et associations de la société civile, y compris celles représentant les travailleurs et les Peuples autochtones;
- a organisé 15 discussions et séances d'information avec des décideurs et des experts des secteurs;
- a reçu plus de 1200 propositions et commentaires par l'entremise de son site Web; et
- a tenu des tables rondes pour obtenir des renseignements de représentants de 58 organisations.

à la conception des objectifs de réduction des émissions, ainsi que les principes qui contribueront à établir les conditions nécessaires de succès.

Notre proposition fournit également une liste consolidée des conseils (annexe 1) et un aperçu de ce que nous avons entendu lors de nos activités de consultation (annexe 2).

Nos champs d'enquête couvrent des sujets extrêmement importants, complexes et nuancés. Nous avons établi ces champs d'enquête en juillet 2021, avons reçu la demande ministérielle de principes fondamentaux en matière d'objectifs pétroliers et gaziers en novembre 2021 et étions tenus de soumettre cette proposition à temps pour informer le PRÉ. Compte tenu de ce délai limité, les conseils formulés dans ce document doivent être considérés comme directionnels et sont susceptibles d'être affinés au fil du temps.

La transformation du Canada vers la carboneutralité demande une approche nouvelle et systématique relativement à la prise de décision afin d'en saisir les avantages et de minimiser les coûts. Pour les fins de cette transformation, il faudra définir le résultat souhaité, puis s'efforcer de l'atteindre en utilisant

une approche reposant sur des trajectoires. Ces trajectoires devraient éviter les impasses et accorder la priorité à l'élimination des émissions de GES, plutôt qu'à la seule réduction des émissions, tel que mentionné dans notre premier rapport : [Trajectoires vers la carboneutralité : Observations initiales](#).

Conformément à notre mandat, le GCPC cherchera des solutions qui vont bien au-delà des approches incrémentales. Pour ce faire, il faudra revoir le rôle des principaux acteurs et repenser les hypothèses et questions que l'on doit se poser. La crise des changements climatiques et l'atteinte de la carboneutralité ne sont pas qu'un enjeu environnemental; elles touchent tous les aspects de la société. L'atteinte de la carboneutralité exigera de repenser les principales approches sectorielles, notamment les politiques industrielles, les relations de travail, la réconciliation avec les Peuples autochtones, les finances et le commerce, la mobilisation de la population, pour ne nommer que ceux-là.

En tant que groupe consultatif statutaire du Canada pour l'atteinte de la carboneutralité, le GCPC fournira des conseils indépendants pour les 28 prochaines années afin d'orienter les décideurs vers la carboneutralité d'ici 2050.



# Champ d'enquête sur la gouvernance

## CONSEILS GÉNÉRAUX

Nous avons défini de manière préliminaire la gouvernance en incluant les capacités institutionnelles, stratégiques et relationnelles requises, tant au sein du gouvernement qu'à l'extérieur, afin d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050. La gouvernance consiste à faire en sorte que chacun, y compris les gouvernements, les industries, la société civile et les citoyens, comprenne son rôle et recherche les moyens d'obtenir des résultats. Un leadership partagé, où chacun contribue en fonction de ses responsabilités et de ses domaines d'influence, est impératif pour rejoindre les trajectoires les plus probables de carboneutralité.

L'obligation d'**agir rapidement et de manière urgente** doit être soutenue et renforcée par des structures et des processus de gouvernance efficaces. Il est possible de prendre des mesures additionnelles pour renforcer l'alignement, la culture et la structure du gouvernement fédéral de manière à aider le Canada à atteindre la carboneutralité. Un rôle clé pour le gouvernement consiste à démontrer du leadership et créer une certitude pour les marchés. Lorsqu'accompli de la bonne manière, ceci peut stimuler les actions du secteur privé à l'échelle nécessaire à l'atteinte la carboneutralité. Des mesures gouvernementales continues seront essentielles pour favoriser, surveiller et évaluer les progrès.

Il sera également primordial de déterminer le bon cadre de gouvernance afin de s'assurer que le pays, dans son ensemble, est positionné pour **collaborer à toutes les étapes du processus**. S'appuyant sur les processus établis, le gouvernement du Canada devrait veiller à ce que les mesures de gouvernance et d'imputabilité appropriées soient en place pour travailler efficacement avec d'autres juridictions. L'expertise des gouvernements locaux, provinciaux et territoriaux et des nations autochtones doit permettre de vérifier si les trajectoires proposées sont réalistes. Un cadre de gouvernance devrait prévoir la représentation des diverses perspectives dans ce travail.

Les données, la modélisation et l'analyse sont essentielles pour mesurer les progrès, **éviter les impasses et saisir les avantages** de la transition vers la carboneutralité. Il existe de nombreuses sources scientifiques, de données et de connaissances autochtones qui mettent en lumière la gravité des répercussions du changement climatique. Il existe une base solide de données probantes qui permettront de soutenir la réalisation de réductions et d'éliminations plus importantes des émissions dans tous les secteurs. Nous voyons le potentiel d'améliorer la qualité et la transparence des données de base concernant les émissions, y compris la façon dont les données sont colligées, organisées et utilisées, ainsi que l'alignement et la transparence des modèles qui appuient les analyses, la modélisation et les processus décisionnels connexes.



**CONSEILS POUR 2030 :****RENFORCER LA GOUVERNANCE POUR DES TRAJECTOIRES PROBABLES VERS LA CARBONEUTRALITÉ D'ICI 2050****1. Exiger que chaque organisme, ministère et société d'État fédéral formulent publiquement leur rôle dans l'atteinte de la carboneutralité par le Canada**

Exiger que chaque entité fédérale (ministère, organismes et société d'État) évalue de façon critique le rôle qu'elle jouera afin de participer à l'orientation du Canada vers la carboneutralité. L'objectif est de s'assurer que l'ensemble des organisations fédérales partage la responsabilité de l'objectif de carboneutralité. Ces évaluations doivent être rendues publiques, menées selon un cadre commun afin de permettre des comparaisons entre les organisations, et inclure une évaluation des changements - stratégiques, législatifs ou autres – nécessaires à l'organisation afin qu'elle puisse jouer un rôle plus actif dans l'atteinte la carboneutralité.

**2. Confier à tous les cadres du gouvernement du Canada la responsabilité de suivre une formation sur les changements climatiques et la carboneutralité**

Prévoir dans les budgets actuels et la prestation de services par des fournisseurs une nouvelle formation obligatoire à l'intention d'environ 7000 cadres fédéraux. Cette formation devrait idéalement être offerte d'ici la fin de 2022 et suivre les rapports publics du premier conseil. La formation devrait reposer explicitement sur les meilleures données scientifiques, le savoir autochtone, les rapports et les projections qui font autorité, ainsi que sur les valeurs et les principes décrits dans le rapport du GCPC, [Trajectoires vers la carboneutralité : Observations initiales](#).

**3. Accorder la priorité au développement d'une plateforme numérique pour les données, les renseignements et la surveillance concernant les changements climatiques d'ici la fin de 2023**

Créer une plateforme numérique complète et publique pour suivre et divulguer des données sur les émissions et les principaux indicateurs de carboneutralité pour toutes les grandes sources et des puits d'émissions de GES au Canada. Cette initiative devrait se servir de technologies novatrices qui peuvent fournir des données et produire des rapports sur les émissions en temps quasi réel afin de favoriser la gouvernance et la conformité, en plus de suivre les progrès et d'offrir des renseignements éclairants pour le processus décisionnel. Cette plateforme doit être considérée comme étant la source nationale officielle et s'appuyer sur l'expertise des gouvernements, des universités, de la société civile, des syndicats et de l'industrie. Bien que la conception, la portée et la fonction devront être élaborées pour le contexte canadien de carboneutralité, des exemples existants de bases de données pourraient servir de guides, notamment les outils de l'[Agence internationale de l'énergie](#), de la [Banque mondiale](#), du [Fonds monétaire international](#) et des plateformes bien connues comme l'[Explorateur de données environnementales de Google](#).

**4. S'assurer que les modèles et les méthodes analytiques utilisés pour les prévisions et l'évaluation des progrès du Canada concernant les cibles de réduction des émissions sont transparents, solides et coordonnés**

Des données, des modèles et des analyses fiables, tirés de mesures complètes et vérifiables, sont primordiaux pour que nous soyons en mesure de développer les trajectoires les plus probables vers la carboneutralité, évaluer les progrès et modifier au besoin les trajectoires. Les modèles et analyses actuels sont suffisamment solides pour justifier une action rapide et urgente. Néanmoins, le GCPC voit des possibilités d'améliorer la disponibilité, la vérification, l'utilisation et la transparence des analyses et modèles pour renforcer la capacité de modélisation du Canada et, par conséquent, déterminer des mesures plus ambitieuses à moyen et à long terme. Les gouvernements, l'industrie et les experts externes de divers domaines, comme le monde du travail, les sciences et l'économie, peuvent travailler ensemble plus efficacement s'ils ont accès à des modèles, analyses et données fiables, transparents et comparables. Le GCPC a l'intention de mener d'autres enquêtes sur ces domaines en 2022.

**5. Améliorer la coordination des processus de consultation**

Établir de meilleurs liens entre les nombreux processus de consultation et de mobilisation nécessaires pour développer et mettre en œuvre des priorités en matière d'action climatique, ainsi que les stratégies de communication qui s'y rattachent. Ceci réduirait le risque d'épuisement pour les intervenants et principaux partenaires comme les gouvernements autochtones, et permettrait de créer des liens entre les initiatives et favoriserait des opportunités d'actions conjointes.

**6. Améliorer les communications concernant la carboneutralité**

Développer une campagne de promotion et de sensibilisation du public pour faciliter la transformation des normes sociales vers la carboneutralité, en s'attardant aux préférences des consommateurs. Les choix individuels des Canadiens peuvent faire une différence importante en ce qui a trait aux émissions dans des secteurs clés, tels que les transports, les bâtiments et d'autres domaines liés à la prise de décisions individuelles. Cette campagne de communications sur la carboneutralité exigera la participation et l'engagement d'autres ordres de gouvernement, du secteur privé, des secteurs à but non lucratif et des collectivités. Pour être tangible, elle devra mettre en évidence les répercussions environnementales des différentes technologies existantes ou des choix personnels, ainsi que les avantages découlant des actions carboneutres, notamment la croissance durable issus des secteurs économiques préexistants et nouveaux, la réduction de la pollution atmosphérique, l'amélioration de la santé et la diminution du bruit urbain. Par exemple, les véhicules électriques ont capté l'imaginaire des Canadiens – la même chose pourrait être faite avec les thermopompes et les systèmes géothermiques sur la base d'un bon leadership, d'incitatifs et d'éducation publique. Les fabricants automobiles pourraient être encouragés à inclure dans leurs publicités des messages visant à prioriser la marche ou le vélo sur de courtes distances. On pourrait ainsi s'inspirer de la réglementation française qui exige que les fabricants automobiles incluent dans leurs publicités des messages sur des options de transport durables.

## 7. Tirer parti des plateformes intergouvernementales pour cerner les lacunes et les duplications des efforts gouvernementaux et promouvoir des solutions carboneutres

Faciliter d'autres mesures au moyen de discussions intergouvernementales, dans le but de travailler vers des solutions communes pour atteindre la carboneutralité. Le Conseil canadien des ministres de l'Environnement, la Conférence des ministres de l'Énergie et des Mines et la coordination entre les groupes consultatifs pertinents aux niveaux national, provincial et territorial seraient au cœur de ces efforts.

## 8. Développer une main d'œuvre carboneutre

Encourager le leadership des provinces et des territoires, des collèges et des universités, des syndicats, de l'industrie et d'autres fournisseurs de formation afin que les travailleurs canadiens soient prêts à réussir dans une économie carboneutre. Par exemple, conformément à nos champs d'enquête, favoriser l'adoption de véhicules zéro émission (VZÉ) et de bâtiments carboneutres exigera des chaînes de valeur nouvelles ou améliorées qui créeront de nombreuses possibilités d'emploi. Pour assurer la transition vers ces emplois, bon nombre de travailleurs canadiens auront besoin de nouvelles compétences. Une formation destinée aux nouveaux travailleurs, une formation pour les travailleurs expérimentés, la requalification des compétences lorsque de nouvelles technologies voient le jour et la conception de nouveaux programmes de formation, seront tous essentielles. La main d'œuvre dans le secteur pétrolier et gazier est également positionnée pour mieux contribuer à la carboneutralité, comme indiqué dans le conseil 36.



# Champ d'enquête sur les bâtiments



## Faits saillants



Le secteur des bâtiments comprend les bâtiments commerciaux, institutionnels, industriels et résidentiels.<sup>1</sup>

12%

En 2019, ils constituaient la troisième source la plus importante d'émissions de GES, responsables de 12 % (90,7 mégatonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>) du total des émissions à l'échelle nationale.



18%

Ce chiffre augmente à 18 % lorsque sont incluses les émissions directes provenant de l'énergie des combustibles fossiles, les émissions non énergétiques et les émissions indirectes découlant de l'utilisation de l'électricité.

La quantité d'émissions serait encore plus importante si les émissions de gaz carbonique dans les matériaux de construction étaient incluses.

## CONSEILS GÉNÉRAUX

Les bâtiments sont des actifs à long terme; ce qui est bâti ou rénové aujourd'hui existera vraisemblablement jusqu'en 2050, voire plus longtemps. Il est nécessaire d'**agir rapidement et de manière urgente**, en délaissant les approches incrémentales actuellement en place et en optant pour une approche axée sur la transformation. Cela contribuera à **éviter les solutions qui mènent à des impasses** et qui rendent les trajectoires vers la carboneutralité encore plus difficiles en maintenant des infrastructures, des systèmes et des technologies qui devront être remplacés ou modernisés une seconde fois. Il est donc impératif d'éviter de **se faire avoir par la notion de « neutralité »**. Le secteur des bâtiments doit se rapprocher le plus possible de la carboneutralité d'ici 2050.

Heureusement, **il y a plus de certitude que d'incertitude** – les technologies pour accroître l'efficacité et remplacer les appareils de

chauffage à base de combustibles fossiles existent. Nous savons que pour atteindre l'objectif de carboneutralité dans le secteur du bâtiment, il faudra développer des solutions dans quatre domaines : 1) des sources énergétiques carboneutres pour éliminer la combustion de carburants fossiles pour le chauffage; 2) des enveloppes de bâtiment efficaces; 3) des électroménagers et des systèmes efficaces dans les bâtiments; et 4) l'utilisation de matériaux de construction à faible teneur en carbone et qui ne produisent pas d'émission. Compte tenu des solutions techniques existantes et du potentiel de réduction, le secteur du bâtiment est bien placé pour contribuer significativement à l'atteinte de la cible de réduction de GES de 2030 du Canada.

Nous savons également que la rénovation et la construction carboneutre comprennent plusieurs **avantages à saisir**. La création de nouveaux emplois spécialisés, l'adaptation

<sup>1</sup> The NZAB's discussions and engagement have focused mostly on commercial and institutional buildings. Residential and industrial buildings may be explored further in future NZAB work.

aux changements climatiques et les effets favorables pour la santé humaine en sont des exemples. Il existe des avenues connues pour **motiver et responsabiliser les Canadiens** afin qu'ils considèrent la rénovation de bâtiments comme une forme tangible d'action climatique assortie de plusieurs avantages, notamment une plus grande résilience aux phénomènes météorologiques extrêmes.

Afin d'**accorder la priorité aux individus**, les efforts pour décarboner le secteur des bâtiments doivent se faire de concert avec des mesures pour améliorer l'abordabilité des logements et de l'énergie. Il faudra donc intégrer les objectifs de carboneutralité, accroître la disponibilité des logements abordables et s'attaquer à la pauvreté énergétique dans tous les programmes.

En plus d'agir rapidement pour mettre en œuvre les mesures éprouvées, les secteurs privé et public doivent également être **audacieux et proactifs** pour développer et déployer sans tarder des technologies innovatrices qui transformeront des domaines marqués par l'incertitude, comme les matériaux de construction carboneutres facilement disponibles et abordables et des

options de chauffage qui ne produisent pas d'émission pour les bâtiments dans les climats les plus froids.

Les solutions ne seront pas les mêmes pour tous les bâtiments. Les stratégies et les technologies doivent tenir compte **des différences et des particularités régionales**. Bien que les thermopompes qui utilisent de l'électricité propre semblent représenter la meilleure option pour fournir du chauffage et de la climatisation dans plusieurs régions, les réseaux énergétiques locaux, la biomasse et l'hydrogène – en tant que combustible sans émission au point d'utilisation – peuvent être des solutions viables dans des contextes particuliers. Les Premières Nations, les Métis et les Inuits doivent participer au développement de ces solutions en conformité avec leurs droits et leur savoir. Les collectivités nordiques, rurales et autochtones auront besoin de solutions spéciales étant donné leur plus grande dépendance au diesel, les défis actuels propres aux infrastructures résidentielles, les structures de propriété différentes et les facteurs géographiques tel que le pergélisol.

## CONSEILS POUR 2030 :

### PLACER LE SECTEUR DES BÂTIMENTS SUR LES TRAJECTOIRES LES PLUS PROBABLES VERS LA CARBONEUTRALITÉ D'ICI 2050

#### 9. Adopter une approche basée sur les trajectoires pour la proposition d'une Stratégie nationale carboneutre des bâtiments

Entamer l'élaboration de la Stratégie nationale carboneutre des bâtiments, mentionnée dans la **lettre de mandat du ministre des Ressources naturelles**, en s'appuyant sur l'objectif de la carboneutralité d'ici 2050 afin de déterminer les politiques, les règlements et les fonds nécessaires, ainsi que leur échéancier. Cet exercice pourrait, par exemple, se pencher sur la durée de vie moyenne et les cycles d'investissement pour développer des systèmes visant différentes catégories de bâtiments et se servir de ces renseignements pour concevoir de nouvelles politiques et règlements.

#### 10. Se servir de la réglementation pour transmettre des signaux clairs et offrir une certitude concernant la trajectoire de décarbonation des bâtiments

Adopter des mesures réglementaires afin d'envoyer des signaux clairs sur l'ampleur et le rythme de la transition. Ceci devrait comprendre la restriction de ventes d'appareils électroménagers à plus faible rendement énergétique et de systèmes de chauffage à base de combustibles fossiles à une date





donnée, ainsi que l'établissement de normes contraignantes d'émissions de GES des bâtiments et d'efficacité énergétique. On peut tirer des leçons d'approches semblables qui ont été utilisées pour éliminer des routes les automobiles les plus polluantes.

Fournir les flexibilités nécessaires aux nombreuses communautés éloignées et nordiques et aux gouvernements autochtones étant donné leurs particularités uniques. Fournir des exemptions limitées pour les bâtiments qui ne peuvent pas raisonnablement faire l'objet d'une modernisation sans risquer de subir des dommages excessifs, tels que les bâtiments patrimoniaux.

Lorsque nécessaire pour l'harmonisation des cibles, revoir les cibles ou objectifs actuels pour l'année 2030, comme la [Feuille de route pour la transformation du marché](#), afin de réévaluer le niveau d'ambition et d'officialiser les objectifs.

#### **11. Accélérer et simplifier la publication et l'adoption de codes du bâtiment de référence à l'échelle nationale**

Travailler étroitement avec les gouvernements provinciaux, territoriaux, municipaux et autochtones, conformément à la [lettre de mandat du ministre des Ressources naturelles](#), afin d'accélérer le processus visant à développer et à adopter un code du bâtiment carboneutre et un code de référence pour les rénovations, au plus tard en 2024. Un soutien et du financement appropriés devraient être offerts par le gouvernement fédéral pour la mise en œuvre et la conformité, y compris pour faciliter l'accès à des sources de financement complémentaires.

S'assurer que le processus pour l'élaboration future des codes de référence à l'échelle nationale soit plus rapide et plus agile. Le Conseil national de recherches du Canada, qui dirige ces travaux pour le gouvernement du Canada, pourrait se voir confier un mandat plus fort pour définir les normes de rendement en matière de carboneutralité des bâtiments et veiller à leur inclusion dans les codes modèles à l'échelle nationale.

Exiger des nouveaux codes de référence qu'ils soient basés sur le rendement et qu'ils comprennent des exigences de réductions des émissions de GES associées, par exemple, aux véhicules électriques et à la consommation énergétique. Les codes de référence devraient interdire le recours à des combustibles fossiles pour le chauffage et la climatisation dans tous les nouveaux bâtiments.

#### **12. Utiliser des outils de politique complémentaires pour inciter à l'action dans le secteur des bâtiments et récompenser les succès**

Mettre en œuvre une gamme d'instruments, comme des codes multiniveaux, des normes de rendement, des lignes directrices, des comparatifs publics de performance et des certifications. L'objectif devrait être de récompenser l'adoption précoce des nouvelles solutions et les efforts allant au-delà des exigences minimales prévues dans les codes du bâtiment nationaux.

#### **13. Accorder la priorité à la transition des systèmes de chauffage tout en assurant la stabilité du réseau électrique**

Reconnaître que les améliorations en matière d'efficacité ne suffiront pas à elles seules pour atteindre la carboneutralité et qu'elles devraient chercher à éliminer durablement les systèmes de chauffage à base de combustibles fossiles.



Accorder la priorité au financement de programmes fédéraux de rénovation destinés à ceux qui veulent changer leurs systèmes de chauffage à base de combustibles fossiles, ou encore à ceux qui peuvent démontrer un plan clair pour le faire éventuellement.

S'assurer qu'il y a une bonne compréhension des conséquences de ces systèmes pour les réseaux électriques, tout en tenant compte de la demande accrue d'électricité. S'assurer également d'une compréhension des facteurs qui peuvent contribuer à minimiser ces conséquences, comme les gains d'efficacité, un meilleur stockage de l'énergie et des technologies novatrices du côté de la demande.

#### **14. Rendre les mesures fédérales plus ambitieuses concernant les biens et les opérations de leurs flottes**

Pour démontrer du leadership, les cibles écoénergétiques des bâtiments fédéraux pourraient être plus ambitieuses. Cela comprend des cibles pour les biens immobiliers (actuellement une réduction de 40 % des émissions de GES de la portée 1 et de la portée 2 d'ici 2025 et de 10 % tous les cinq ans par la suite), pour les locaux à bureaux loués (actuellement de 75 % de bâtiments carboneutres d'ici 2030) et pour les opérations de la flotte (en mettant en œuvre l'engagement d'électrification de tous les véhicules légers fédéraux d'ici 2030). Ces cibles devraient être appliquées à tous les ministères et organismes fédéraux, ainsi qu'aux sociétés d'État.

S'assurer que tous les projets de rénovations de bâtiments fédéraux et les nouvelles constructions respectent le niveau le plus élevé des codes de référence proposés à l'échelle nationale, qu'ils exigent des systèmes carboneutres pour les chauffage des espaces et de l'eau ou encore compatibles avec la carboneutralité, qu'ils soient munis de prises pour les véhicules électriques et qu'ils accordent la priorité à l'approvisionnement de technologies et de matériaux carboneutres fabriqués au Canada, en utilisant notamment des produits du bois, de l'acier et du ciment à faible teneur en carbone. Le gouvernement du Canada doit jouer un rôle important dans l'étape de la démonstration et dans la croissance du marché pour ces innovations.

Exiger que tous les véhicules achetés par le gouvernement du Canada, y compris les véhicules loués, soient carboneutres.

Fournir des bornes de chargement de véhicules électriques sur les espaces sous juridiction fédérale, comme les bureaux de poste, les aéroports, les ports et les gares de triage.

#### **15. Intégrer les exigences liées à la carboneutralité dans toutes les possibilités de financement du gouvernement du Canada ayant trait aux bâtiments**

Utiliser le financement des nouveaux bâtiments par les ministères, les organismes fédéraux et les sociétés d'État pour donner la priorité immédiate aux projets carboneutres. L'objectif devrait être que d'ici 2025, tous les fonds fédéraux destinés aux nouveaux bâtiments soient consacrés à des projets carboneutres. Les exigences en matière de carboneutralité devraient comprendre le rendement énergétique, les sources d'énergie qui ne produisent pas d'émission, l'utilisation de matériaux à faible teneur en carbone et l'intégration de VZÉ. Par exemple, les exigences actuelles en matière d'efficacité énergétique pour les projets financés en vertu de l'**Initiative pour la création rapide de logements** de la Stratégie nationale sur le logement devraient être élargies de manière à favoriser l'atteinte de la carboneutralité.

#### 16. Encourager l'utilisation d'une « tarification fantôme sur le carbone » pour montrer les économies rattachées aux rénovations

Appuyer le développement de nouveaux outils pour permettre à tous les propriétaires et exploitants de bâtiments d'appliquer une « tarification fantôme sur le carbone »<sup>2</sup>, en s'inspirant des pratiques exemplaires de la [Stratégie pour un gouvernement vert](#). On pourrait y parvenir en fournissant des renseignements et des outils qui permettent aux Canadiens d'effectuer eux-mêmes des calculs et de constater la rentabilité des rénovations au fil du temps, au fur et à mesure qu'augmente le prix.

#### 17. Chercher des possibilités de décarboner plusieurs bâtiments à la fois

Adapter des solutions et attirer des investissements pour des rénovations de plus grande envergure dans plusieurs unités. De telles solutions sont particulièrement viables pour les institutions publiques qui détiennent un grand nombre de bâtiments dans leur portefeuille, souvent concentrés dans un petit nombre d'emplacements, comme les ports, les installations militaires, et les campus universitaires ou hospitaliers. Ces institutions peuvent plus facilement tirer parti de solutions comme les réseaux de chauffage urbains.

Évaluer l'adéquation des ressources, l'accessibilité et l'ampleur des réductions d'émissions de GES atteintes par l'[Initiative de rénovations énergétiques de bâtiments commerciaux](#) de la Banque de l'infrastructure du Canada, conformément à l'objectif de regrouper des projets. Ceci permettrait de déterminer s'il s'agit d'une mesure efficace et si d'autres programmes pourraient être conçus pour appuyer la décarbonation à grande échelle de grands bâtiments.

Explorer de nouveaux modèles d'affaires pour accélérer et coordonner les rénovations dans le secteur résidentiel, ce qui offrirait du soutien et des services de coordination aidant les propriétaires de maison à choisir la réalisation de rénovations en profondeur, et ce, du début à la fin.

#### 18. Évaluer les programmes fédéraux de décarbonation des bâtiments résidentiels afin d'assurer une efficacité et une équité maximales

Évaluer les programmes fédéraux qui appuient les rénovations des bâtiments afin d'évaluer s'ils réussissent à réduire véritablement les émissions de GES.

Élaborer des programmes fédéraux et tirer parti des programmes provinciaux existants pour qu'ils soient accessibles aux Canadiens à plus faible revenu lesquels sont les personnes les plus vulnérables à la pauvreté énergétique. Ces programmes pourraient proposer un plus grand nombre de subventions anticipées, des subventions plus élevées et des activités spéciales de sensibilisation communautaire.

#### 19. Appuyer le développement de technologies carboneutres novatrices pour le secteur des bâtiments

Orienter le financement fédéral pour la recherche liée aux bâtiments et à la construction vers des systèmes, des matériaux et des méthodes de production carboneutres. Cela devrait comprendre la modélisation du potentiel de réduction des émissions de GES provenant de la mise en œuvre de ces innovations.

Réaliser une analyse complète des programmes existants, ainsi que des secteurs comportant des lacunes, pour déterminer les secteurs où davantage de modèles d'innovation et de soutien sont nécessaires au développement et au déploiement de technologies carboneutres. L'objectif devrait être de publier un rapport contenant des recommandations d'ici 2023.

<sup>2</sup> Un prix théorique du marché utilisé aux fins d'analyse financière interne et de prise de décisions.

# Champ d'enquête des transports

## OVERARCHING ADVICE

Le Canada doit **agir rapidement et de manière urgente** pour décarboner les transports, particulièrement les transports routiers qui constituent la plus importante source d'émissions dans ce secteur. Ceci permettra de s'assurer que le secteur des transports contribue significativement à l'atteinte de la cible de réduction des émissions de 2030 du Canada et se positionne sur une trajectoire de carboneutralité d'ici 2050. Pour atteindre la carboneutralité et **éviter les impasses**, le secteur des transports devra mettre en œuvre les solutions, en ordre d'importance : (1) réduire les déplacements et les distances parcourues par des véhicules munis d'un moteur à combustion interne (MCI), particulièrement pour les transports personnels; (2) effectuer une transformation vers des véhicules carboneutres et des modes de transport plus collectifs et actifs; et (3) améliorer le rendement des véhicules. Dans la plupart des cas, ces solutions sont des étapes intermédiaires vers une transition plus large qui élimine la dépendance à l'égard des moyens de transport émettant des GES dans la mesure du possible.

Il est essentiel de **motiver et de responsabiliser les Canadiens** à réduire le nombre de déplacements de véhicules motorisés transportant un seul passager et à choisir des options de transport en commun et de déplacements actifs. Pour ce faire, il faut développer des options intelligentes et optimisées pour la mobilité. Il existe des avantages sociaux mais également des avantages au niveau de la santé et de l'environnement, associés au transport en commun et aux déplacements actifs.

Dans le secteur des véhicules légers (automobiles, VUS, petits camions), **il y a plus de certitude que d'incertitude**. L'avenir des véhicules légers est électrique, et non axé sur l'hydrogène ou les MCI à base de biocarburants. Les mesures fédérales actuelles et proposées pour que les véhicules légers soient des véhicules sans émission

## Faits saillants

Le secteur des transports comprend le transport de passagers, le transport de marchandises et d'autres types de transport utilisés à des fins récréatives, commerciales et résidentielles.

C'était la deuxième plus importante source d'émissions de GES, représentant



(186 mT d'éq. CO<sub>2</sub>) du total national des émissions.

Entre 1990 et 2019, les émissions de GES attribuables au secteur des transports ont augmenté de



Le transport de passagers a connu une hausse globale de



(les émissions produites par les autos ont chuté de 21 % alors que celles des camions légers, dont des camions, des fourgonnettes et des véhicules utilitaires sport, ont plus que doublé).

Le transport de marchandises a, quant à lui, augmenté de



empruntent la bonne direction, à condition qu'elles soient efficacement mises en œuvre. Cependant, il faut en faire davantage pour **saisir les avantages**, et s'assurer que le Canada demeure concurrentiel sur le plan économique au sein des chaînes d'approvisionnement de véhicules électriques. Les rôles respectifs des gouvernements et du secteur privé devront être examinés soigneusement dans les stratégies qui stimuleront le plus efficacement les investissements au sein de celles-ci (p. ex., une stratégie industrielle nationale pour le secteur).

Dans le secteur du fret industriel, il est temps d'être **audacieux et proactif**. Les véhicules lourds ont une longue durée de vie et les technologies pour réduire ou éliminer les émissions ne sont pas aussi évoluées que pour les transports de passagers. Il sera difficile de diminuer les émissions associées aux transports de marchandises suffisamment tôt pour contribuer à l'atteinte de la cible de 2030 du Canada en matière de réduction des émissions. Cela exigera plus d'ambition, de meilleures stratégies et des investissements supplémentaires. De même, le rôle des véhicules lourds électriques par rapport à ceux reposant sur l'hydrogène pour l'atteinte de la carboneutralité devra être examiné plus attentivement.

## CONSEILS POUR 2030 :

### PLACER LE SECTEUR DES TRANSPORTS SUR LES TRAJECTOIRES LES PLUS PROBABLES VERS LA CARBONEUTRALITÉ D'ICI 2050

#### 20. Offrir un plus grand nombre d'options en matière de transport en commun

Se servir du financement fédéral accordé au transport collectif pour encourager les municipalités à mettre en œuvre des projets de transport en commun sécuritaire, accessible et équitable et des politiques favorisant un changement dans le mode de transport misant sur des mesures dissuasives liées au stationnement, des pistes cyclables, des sentiers pédestres et l'intégration des tarifs.

Mettre sur pied des mécanismes pour rétablir et accroître les options en matière de transport collectif, particulièrement pour les collectivités mal desservies, comme des incitatifs pour l'utilisation du transport en commun (p. ex., laissez-passer subventionnés) et le partage de voitures et de vélos.

Mobiliser des investissements pour le transport ferroviaire rapide interurbain, ou encore le transport collectif par autobus. Les premiers investissements pour le transport ferroviaire électrique devraient prendre en considération le coût de mise en œuvre et se déployer en fonction de la répartition démographique et du potentiel de réductions d'émissions.

Des actions **audacieuses et proactives** de l'industrie devraient être encouragées par le biais de seuils de vente, de la croissance des marchés des VZÉ et de l'augmentation des investissements. L'industrie doit reconnaître qu'il y a plus de **certitude que d'incertitude** sur la voie à suivre pour que le secteur des transports atteigne la carboneutralité.

La mise en œuvre des stratégies pour la décarbonation des transports exigera de s'adapter aux **différences et particularités régionales**, notamment en ce qui concerne la croissance démographique, la répartition de la densité, la disponibilité des infrastructures, les économies locales et les climats, ainsi que la capacité et la résilience du réseau électrique.

L'électricité produite et distribuée au Canada devra être carboneutre d'ici 2035 pour cadrer avec les étapes principales de la **Feuille de route vers la carboneutralité d'ici 2050 pour le secteur mondial de l'énergie de l'Agence internationale de l'énergie**, tout en étant fiable et abordable. Des solutions abordables axées sur l'hydrogène devront également être adaptées à plus grande échelle pour un réseau des transports carboneutre.

Explorer la « mobilité en tant que service », puisqu'elle recèle un potentiel d'intégrer plusieurs options en matière de transport à un service sur demande, de tirer parti des systèmes intelligents et interreliés, de réduire la nécessité de posséder une voiture et de diminuer le nombre de kilomètres parcourus.

## 21. Réglementer un plus grand nombre de ventes de VZÉ dans les plus brefs délais

Réglementer un seuil de vente selon lequel au moins 50 % de toutes les ventes de nouveaux véhicules légers (automobiles, VUS, petits camions) doivent être des VZÉ en 2030. Il s'agirait d'une étape intérimaire pour l'atteinte de la cible obligatoire de 100 % d'ici 2035.

Collaborer avec les États-Unis et les fabricants automobiles pour s'assurer que les niveaux imposés pour l'approvisionnement des véhicules VZÉ soient respectés.

Harmoniser la réglementation à celles des gouvernements, voire les États les plus ambitieux aux États-Unis.

Réglementer un seuil de vente intérimaire pour les ventes de véhicules moyens et lourds à zéro émission en vue d'atteindre 100 % d'ici 2040.

Mettre au point et communiquer un régime d'application de la loi approprié pour assurer la conformité.

## 22. Mettre en œuvre et élargir des mesures incitatives à l'achat de véhicules électriques

S'assurer d'établir des normes communes en Amérique du Nord pour l'infrastructure de chargement des véhicules électriques et les bornes.

Travailler avec les principaux partenaires pour veiller à ce que l'inclusion de bornes de chargement normalisée des véhicules électriques légers soit exigée dans la construction de nouveaux bâtiments et dans les rénovations majeures, conformément aux conseils 10 et 14 concernant la carboneutralité et les codes du bâtiment pour les rénovations.

Déterminer de nouveaux mécanismes de mobilisation des capitaux pour l'infrastructure VZÉ et la transformation des flottes, notamment en utilisant les investissements du secteur privé comme levier. Favoriser leur développement conjointement au financement de bâtiments compatibles avec la carboneutralité, comme mentionné dans les conseils 18 et 19.

Maintenir des incitatifs pour l'achat de véhicules électriques et ajouter l'admissibilité des véhicules électriques d'occasion ainsi que des incitatifs ciblés pour les ménages à faible revenu et les véhicules stratégiques (p. ex. les traversiers, les autobus urbains et scolaires, les camions à ordures, les véhicules d'urgence, etc.). L'objectif est d'accroître l'abordabilité jusqu'à ce que les prix deviennent équivalents à ceux des véhicules munis d'un MCI. Les véhicules alternatifs comme les vélos électriques, les motocyclettes électriques, les trottinettes électriques et les motoneiges électriques devraient être considérés dans l'élaboration des critères d'admissibilité.

Accorder une attention particulière aux obstacles (p. ex., la disponibilité de l'infrastructure de chargement, l'abordabilité, les climats régionaux) liés à l'achat de VZÉ dans les quartiers mal desservis et les régions rurales et éloignées. Une analyse des solutions proposées (p. ex., les véhicules hybrides rechargeables, les cibles géographiques d'infrastructures de chargement) devrait être réalisée, tout en recueillant les commentaires des collectivités et en priorisant les investissements en infrastructure dans les secteurs qui maximisent l'élimination des émissions.



Reconnaître que des solutions uniques (p. ex., l'électricité et les combustibles à zéro émission) devront être développées et rendues disponibles dans les régions, particulièrement dans les collectivités autochtones, nordiques et éloignées, ainsi que dans les sous-secteurs des transports où non seulement l'électricité ne peut être fournie pour des véhicules électriques, mais où il y a également une grande distance entre les collectivités.

### 23. Encourager l'adoption des VZÉ

Envisager l'adoption d'une approche qui combine des incitatifs financiers pour l'achat de VZÉ avec des frais additionnels pour l'achat de véhicules munis d'un MCI énergivore.

Élargir l'**écoprélèvement actuel du Canada (taxe d'accise) pour les véhicules énergivores** afin qu'elle s'applique également à d'autres types de véhicules munis d'un MCI, comme les camionnettes. Une échelle progressive pour l'application de cet éco-prélèvement devrait être mise au point en fonction des émissions produites par différents véhicules. Les recettes tirées de l'élargissement de l'écoprélèvement pourraient accroître le financement disponible pour les incitatifs d'achat de VZÉ offerts aux particuliers et aux organisations, sans restreindre la taille de la flotte et en encourageant les plus petits véhicules, peu importe le type de carburant utilisé.

Examiner soigneusement les répercussions sur les ménages à faibles revenus et d'autres populations vulnérables et les soutiens offerts dans le cadre de l'élaboration des changements à l'écoprélèvement et aux incitatifs d'achat de VZÉ.

### 24. Étendre la force et la portée de la Norme sur les combustibles propres

Accélérer la conception et la mise en œuvre de la Norme sur les carburants propres afin d'éviter qu'elle soit dépassée par la technologie, de suivre les meilleures pratiques mondiales en matière de réglementation des carburants et de donner la priorité aux réductions d'émissions en aval par rapport aux réductions d'émissions en amont (p. ex., la production et le traitement des combustibles fossiles). Ceci permettra également de couvrir une gamme plus large de carburants (p. ex., les carburéacteurs et le carburant pour le transport maritime) dans les futures mises à jour de la norme et de fixer des cibles au-delà de 2030.

Optimiser la Norme sur les combustibles propres pour qu'en plus de réduire l'intensité des émissions des véhicules munis d'un MCI pendant la transition, elle puisse servir de moyen supplémentaire pour stimuler la production et l'achat de véhicules électriques.

### 25. Faciliter la transition du secteur automobile dans une perspective axée sur les chaînes d'approvisionnement

Développer une feuille de route industrielle pour renforcer les chaînes d'approvisionnement canadiennes liées aux VZÉ et à l'infrastructure de chargement. Pour se faire, il faudra élaborer et mettre en œuvre la stratégie « Des mines à la mobilité » et la « Stratégie sur les minéraux critiques » afin de soutenir la construction d'une chaîne d'approvisionnement de batteries par le secteur privé, des mines jusqu'au recyclage en fin de vie.

Créer une alliance entre le Canada et les États-Unis pour les batteries. Cette initiative fournirait une structure officielle pour les intervenants dans les deux pays afin de déterminer des priorités communes et des exigences menant à une chaîne d'approvisionnement de batteries qui est

intégrée et mondialement compétitive. L'initiative favoriserait l'atteinte des objectifs de la stratégie « Des mines à la mobilité » et appuierait l'intégration continue et étroite des secteurs automobiles du Canada et des États-Unis dans un avenir carboneutre.

Veiller à ce que ces stratégies soient élaborées en partenariat avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et autochtones, ainsi qu'avec les collectivités, en accordant la priorité aux intérêts de ces dernières et aux droits autochtones au Canada et à l'étranger.

Faire preuve de leadership en ce qui a trait aux recherches sur les batteries, leur fabrication et la circularité du cycle de vie afin d'améliorer leur rendement et leurs effets environnementaux tout en procurant un avantage concurrentiel.

Offrir des incitatifs et des subventions aux entreprises qui contribuent au secteur des VZÉ et de l'infrastructure de chargement du Canada pour renforcer et sécuriser les chaînes d'approvisionnement locales.

## **26. Assurer des investissements suffisants dans le fret industriel sans émission**

Rediriger tous les investissements actuels en matière d'innovation et les efforts consacrés aux moteurs diesel et aux améliorations énergétiques vers des systèmes électriques et axés sur l'hydrogène (ou le biocarburant à base d'hydrogène – diesel et hydrogène) pour la mobilité du fret industriel.

Appuyer les réussites du secteur privé en s'assurant que les objectifs des programmes fédéraux et les enveloppes de financement soient intégrés et bâtissent des systèmes et des chaînes de valeur cohérents, à la fois pour le transport de marchandises via des véhicules électriques et des véhicules à base d'hydrogène.

Investir dans des travaux de recherche et développement, ciblés, et axé sur l'objectif de carboneutralité des véhicules moyens et lourds, ainsi que sur leurs infrastructures de chargement et de ravitaillement.

Mettre à l'essai des technologies et des innovations en matière de décarbonation pour les sous-secteurs des grands routiers, du transport ferroviaire, du transport maritime et de l'aviation, et offrir des formations pour que les exploitants soient au courant de ces possibilités.

Commander des études et financer des projets pilotes sur la mise en œuvre de technologies axées sur l'hydrogène dans les sous-secteurs de l'aviation et du transport maritime et pour certains trajets de grands routiers où l'électrification n'est pas possible.

## **27. Stimuler l'innovation pour réduire les émissions dans les sous-secteurs de l'aviation et du transport maritime**

Accélérer la participation canadienne aux efforts mondiaux de réduction des émissions dans les secteurs du transport maritime et de l'aviation.

S'appuyer sur des programmes fédéraux comme le [Défi de l'efficacité de la conception des coques](#) et le [Défi Visez haut!](#) pour investir dans des technologies et carburants à zéro émission ou à faibles émissions dans les secteurs du transport maritime et de l'aviation.





# Champ d'enquête de l'exploitation pétrolière et gazière

## Faits saillants



26%

Le secteur pétrolier et gazier est la plus grande source d'émissions de GES – il représente 26 % des émissions totales de GES au Canada (191 Mt d'éq. CO<sub>2</sub> en 2019).



87%

Les émissions de GES du secteur ont augmenté de 87 % au cours des trente dernières années.

Il est évident que le secteur pétrolier et gazier a un rôle majeur à jouer si le Canada veut atteindre ses objectifs de carboneutralité d'ici 2050.

En novembre 2021, lors de la COP26 à Glasgow, le premier ministre a annoncé l'intention du Canada de réduire et de plafonner les émissions de GES du secteur pétrolier et gazier. Les principales organisations représentant le secteur pétrolier et gazier du Canada, notamment l'Association canadienne des producteurs pétroliers et l'Initiative pour des sables bitumineux carboneutres – une alliance entre les six plus grands producteurs de sables bitumineux du Canada – avaient déjà exprimé leur soutien à l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050 avant que cette annonce n'ait lieu.

C'est dans ce contexte qu'à l'automne 2021, le ministre fédéral de l'Environnement et du Changement climatique et le ministre des Ressources naturelles ont **demandé** au GCPC d'élaborer des principes directeurs clés afin de soutenir l'élaboration des objectifs quantitatifs quinquennaux du gouvernement du Canada en matière de réduction des émissions dans le secteur pétrolier et gazier.

Cette section de la proposition d'un plan de réduction des émissions du GCPC répond donc à la demande des ministres. Comme c'est le cas de l'ensemble du travail du GCPC, ces principes directeurs clés reposent sur les dix valeurs publiées

Le secteur pétrolier et gazier peut être subdivisé en trois étapes de production (amont, intermédiaire et aval), avec des différences significatives au sein de ces étapes et entre elles.

### Il existe trois portées d'émissions dans le secteur :

- **LES ÉMISSIONS DE PORTÉE 1** proviennent directement des sources possédées ou contrôlées par un secteur (c.-à-d. combustion, processus et émissions fugitives);
- **LES ÉMISSIONS DE PORTÉE 2** sont celles générées indirectement;
- **LES ÉMISSIONS DE PORTÉE 3** sont les émissions indirectes résultant des activités d'une organisation (c.-à-d. les émissions émises par les chaînes d'approvisionnement). Ces émissions font souvent l'objet d'une combustion dans d'autres secteurs ou dans d'autres pays (p. ex., le pétrole brut exporté, l'essence dans les véhicules à moteur à combustion interne).

dans notre première publication : [Trajectoires vers la carboneutralité : Observations initiales](#). Ils sont conçus pour s'appliquer aux émissions de portée 1 et 2 du secteur pétrolier et gazier. Les émissions de portée 3 applicables sont traitées par d'autres champs d'enquête du GPCP. Conformément à la définition de la carboneutralité de la LRC, les émissions provenant d'exportations sont exclues.

En élaborant ces principes directeurs, nous étions conscients de la tension qu'ils étaient susceptibles d'engendrer. En effet, le secteur pétrolier et gazier a généré et continue de générer d'importantes contributions à l'économie canadienne. Par ailleurs, il s'agit d'un émetteur important et croissant, et ce, bien que la demande nationale et mondiale pour la plupart des produits pétroliers et gaziers diminuera dramatiquement. Mais surtout, dans un monde carboneutre, il est prévu que la compétitivité des entreprises pétrolières et gazières sera liée à la teneur en carbone de leurs produits. Les entreprises dont les produits ont la plus faible teneur en carbone devraient détenir une plus grande part de marché dans un marché mondial en déclin.

## Contributions économiques

- L'industrie pétrolière et gazière a **contribué** à hauteur de

**118 milliards de dollars**

(soit 5,7 %) au PIB du Canada, a employé plus de

**178,500 travailleurs**

et a exporté

**86 milliards de dollars**

(soit 16 %) de produits nationaux en 2020.

- Seulement au niveau de l'extraction du pétrole et du gaz au Canada en 2020, ce sont près de **1200 entreprises** qui étaient impliquées :
  - 63 % avaient moins de cinq employés
  - 35,8 % étaient des petites et moyennes entreprises
  - 1,2 % étaient de grands employeurs comptant plus de cinq cents employés
- On estime que l'industrie fait appel à environ 2711 autres entreprises d'approvisionnement et de services à l'extérieur de l'Alberta.



## Prévisions de la demande



La Régie de l'énergie du Canada a **prédict** que la demande de gaz naturel canadien diminuera

d'environ 13 Mpc/d en 2021 à 8,5 Mpc/d en 2050. Même dans un scénario où le monde ne parvient pas à éviter une augmentation du réchauffement de plus de 1,5 °C, la demande de gaz naturel canadien diminuera.

Alors que l'Agence internationale de l'énergie (AIE) a **prévu** une baisse de la demande mondiale de pétrole et de gaz au cours des cinq prochaines années, la volatilité à court terme de l'offre et de la demande d'énergie se produit pendant la reprise économique suivant la pandémie et en combinaison avec de nouvelles tensions géopolitiques.

Dans un monde où le réchauffement ne dépasse pas 1,5 °C, l'AIE prévoit que, d'ici 2050, la demande mondiale de gaz **diminuera de 55 %** pour atteindre 1750 milliards de mètres cubes, et que la demande de pétrole **diminuera de 75 %** pour atteindre 24 millions de barils par jour (mb/j), par rapport à environ 90 mb/j en 2020.

Un thème commun à toutes les prévisions crédibles est que la demande nationale et mondiale de pétrole et de gaz diminuera considérablement au cours des trois prochaines décennies. La tendance générale est que les scénarios de demande sont eux-mêmes révisés à la baisse au fil du temps, particulièrement en réponse aux signaux politiques et réglementaires dans le monde deviennent plus sévères.

## PRINCIPES DIRECTEURS CLÉS POUR L'ÉLABORATION D'OBJECTIFS QUANTITATIFS QUINQUENNAUX POUR LE SECTEUR PÉTROLIER ET GAZIER



### PRINCIPES DE CONCEPTION DES CIBLES

#### 28. Ne pas fixer de cibles isolément

*Les cibles du secteur pétrolier et gazier doivent être définies en tenant compte de l'ensemble de l'économie.*

Les objectifs de réduction des émissions du secteur pétrolier et gazier doivent s'inscrire dans un contexte d'efforts de plus grande envergure visant à réduire les émissions générées par l'économie canadienne de 40 à 45 % d'ici 2030, par rapport au niveau de 2005. Si le secteur pétrolier et gazier n'atteint pas ces objectifs d'émissions de GES d'ici 2030, d'autres secteurs devront faire encore plus d'efforts, ou d'autres approches devront être invoquées pour que le Canada atteigne son objectif. Par conséquent, les objectifs de réduction des émissions du secteur pétrolier et gazier devraient être cohérents avec les objectifs nationaux et devraient être rendus juridiquement contraignants.

#### 29. Fixer des limites claires pour assurer la réussite

*Les cibles pour le secteur pétrolier et gazier devraient inclure des paramètres clairs concernant l'utilisation acceptable des crédits compensatoires, conformément à un plan de carboneutralité crédible pour le Canada.*

Comme l'a révélé le GCPC dans son premier rapport, intitulé [Trajectoires vers la carboneutralité : Observations initiales](#), les trajectoires les plus probables pour atteindre la carboneutralité donnent la priorité à l'élimination et à la réduction des émissions. Les absorptions et les compensations ne devraient être utilisées qu'en dernier recours. Si les stratégies de compensation chevauchent les plans de décarbonation d'autres secteurs, le Canada pourrait se retrouver avec une série de plans sectoriels d'atteinte de la carboneutralité qui ne permettent pas réellement

d'atteindre la carboneutralité à l'échelle nationale. Nous déconseillons fortement les politiques permettant à un secteur de réclamer des réductions d'émissions dans un autre secteur s'il existe déjà des options crédibles d'élimination des émissions pour le premier sans qu'aucun crédit compensatoire ne soit nécessaire.

#### 30. Reconnaître que « juste » ne veut pas forcément dire égalité

*Les cibles pour le secteur pétrolier et gazier doivent s'appliquer à l'ensemble de ce même secteur, tout en évitant un modèle unique à tous.*

Le secteur pétrolier et gazier est diversifié. Les objectifs doivent être appliqués à toutes les parties du secteur (p. ex., en amont, intermédiaire et en aval) et à toutes les entreprises (par exemple, grandes, moyennes et petites). Toutefois, la diversité de la structure du secteur peut nécessiter un échelonnement adapté des objectifs, ou une approche établissant différents objectifs qui tiennent compte de paramètres tels que la taille de l'entreprise ou sa position dans la chaîne de valeur. Bien que cette souplesse en matière de mise en œuvre soit conforme au concept de carboneutralité, elle ne doit pas faire preuve d'indulgence à l'égard de la poursuite de la production d'émissions. Des objectifs de réduction successifs appliqués avec diligence, mais avec souplesse.

#### 31. Fixer une cible et la mettre en œuvre sans délai

*Les cibles pour le secteur pétrolier et gazier doivent être annoncées et entrer en vigueur le plus rapidement possible.*

Agir tôt et de manière urgente en fixant des objectifs est un moyen solide de stimuler des réductions et des éliminations en profondeur des émissions de GES, tout en offrant une plus

grande certitude au marché grâce à des signaux politiques clairs. Afin d'offrir une certitude et de donner à l'industrie le plus de temps possible pour se conformer, le gouvernement du Canada devrait annoncer publiquement les cibles du PRÉ 2030. Une communication rapide permettra d'obtenir la certitude politique et réglementaire demandée par le secteur pétrolier et gazier et la communauté des investisseurs.

### 32. Harmoniser l'échéancier des cibles et la faisabilité de la mise en œuvre

*Les cibles pour le secteur pétrolier et gazier doivent tenir compte du fait que, dans certains cas, des objectifs ambitieux ne permettront pas une progression linéaire entre aujourd'hui et 2030.*

Des solutions potentielles importantes pour réduire les émissions de GES à grande échelle dans le secteur pétrolier et gazier, comme le captage et le stockage du carbone, nécessitent d'importants grands projets d'investissement dont les processus de planification, d'approbation et de construction prennent du temps. S'il n'est pas réaliste de s'attendre à ce que ces solutions soient toutes opérationnelles d'ici 2025, il est réaliste de penser qu'elles pourraient être construites et fonctionner d'ici 2030. D'autres solutions de réduction des émissions, comme celles visant les émissions fugitives de méthane, peuvent être mises en œuvre dès maintenant pour contribuer éventuellement à la réduction des émissions en 2025, et surtout en 2030. Il est nécessaire de tenir compte de la faisabilité de la mise en œuvre des solutions lors de l'établissement des objectifs pour 2025 et 2030.

### 33. Donner la priorité aux plus grandes sources d'émissions

*Les cibles pour le secteur pétrolier et gazier doivent être axées sur les répercussions les plus importantes.*

Les cibles doivent être appliquées agressivement et avec confiance aux sources d'émissions de GES les plus grandes. Cela correspond généralement

aux acteurs du secteur pétrolier et gazier qui sont les mieux équipés pour réaliser des réductions d'émissions (p. ex., les grandes entreprises), et au ciblage stratégique des réductions d'émissions de méthane en raison de son incidence et de la disponibilité des solutions. L'application hiérarchisée de la réduction des émissions est une pratique acceptée au Canada et a déjà été appliquée par le gouvernement de l'Alberta dans son système TIER.

En ce qui concerne le méthane, le Canada devrait étudier la possibilité d'atteindre des réductions supérieures à 75 % d'ici 2030 afin de limiter l'ajout de potentiel de réchauffement planétaire supplémentaire. Il devrait faire en sorte que les réductions de méthane jouent un rôle plus important dans l'atteinte de l'objectif canadien de réduction des émissions d'ici 2030 et créer éventuellement des occasions d'affaires internationales pour l'innovation et la technologie canadiennes.

### 34. Mener des actions nouvelles et plus ambitieuses

*Les cibles pour le secteur pétrolier et gazier doivent être ambitieuses et exiger de nouvelles actions qui vont au-delà de ce qui est déjà envisagé en utilisant les solutions existantes qui ont fait leurs preuves.*

Les cibles réglementaires stimulent l'innovation. Les cibles doivent conduire à un volume de réduction des émissions qui n'aurait pas autrement été possible. Les cibles doivent être à la fois réalistes et crédibles, tout en poussant le secteur à aller plus loin qu'il ne l'aurait fait sans elles. Les cibles doivent donner lieu à un leadership observable, à des innovations en matière de technologies et de modèles commerciaux, et à de nouveaux investissements. Il est acceptable de fixer des objectifs de réduction des émissions pour lesquels il n'y a pas actuellement de certitude complète sur la manière de les atteindre. Plus la cible est éloignée (par exemple, 2030 par rapport à 2025 ou 2026), plus ce principe s'applique.

## PRINCIPES PERMETTANT DE CRÉER LES CONDITIONS DU SUCCÈS

### 35. Donner la priorité aux individus et aux communautés

*Les cibles du secteur pétrolier et gazier doivent être accompagnées de mesures visant à répondre directement aux besoins des citoyens canadiens.*

L'atteinte d'objectifs ambitieux pour le secteur pétrolier et gazier aura des répercussions sur les travailleurs, les familles et les communautés du Canada – en particulier ceux qui sont directement liés au secteur pétrolier et gazier. Les Canadiens touchés devront bénéficier de mesures de soutien tangibles, accessibles et ciblées (p. ex. éducation, nouvelle formation, réemploi, retraite). La réduction des émissions de GES est une responsabilité partagée, tout comme le soutien aux personnes touchées. Les entreprises ont une responsabilité aussi importante que celle des gouvernements pour soutenir la transition des travailleurs. Les entreprises, les gouvernements et les syndicats ont tous un rôle à jouer. Une politique industrielle bien conçue, axée sur l'ensemble de l'économie et intégrée à la planification de la main-d'œuvre pourrait donner une orientation plus claire aux collectivités qui dépendent de l'énergie, permettre au Canada de tirer parti des possibilités économiques évidentes associées à la transition mondiale vers la carboneutralité et engendrer un optimisme quant à l'avenir.

### 36. Assurer la prévisibilité tout en améliorant continuellement les données et la surveillance

*Les cibles concernant le secteur pétrolier et gazier devraient assurer une prévisibilité réglementaire, tout en continuant d'améliorer les données et la surveillance.*

La quantité de données existante est suffisante pour établir, de manière rigoureuse, des objectifs significatifs et garantir une prévisibilité pour le secteur pétrolier et gazier. Toutefois, les meilleures données scientifiques disponibles montrent que les émissions réelles sont plus élevées que celles déclarées à l'aide de la méthode standard actuellement acceptée de comptabilisation des émissions. S'il est vrai que l'amélioration continue de la surveillance doit être une priorité alignée sur les normes internationales, la rectification des données qui en résulte ne doit pas entraîner de modifications des objectifs pour 2025 ou 2026 et 2030. Cela pourrait nuire à la confiance du marché et décourager l'action. L'amélioration des données et du suivi doit être poursuivie afin d'éclairer les nouvelles politiques, les nouveaux programmes et les cibles au-delà de 2030. Si de nouvelles données fournissent des données sensiblement différentes, toute rectification des objectifs doit être effectuée de manière transparente et prudente.

### 37. Démontrer une imputabilité par la reddition de compte

*Les cibles concernant le secteur pétrolier et gazier devraient être appuyées par de meilleurs rapports accessibles aux Canadiens.*

Une reddition de comptes améliorée et transparente sur les progrès réalisés permettra aux Canadiens de voir où et quand les émissions sont réduites, ainsi que la façon dont l'industrie performe par rapport aux cibles. Des méthodes de reddition de comptes innovantes devraient être mises en œuvre, telles qu'un tableau de bord public qui collige et communique des données en temps réel. Dans tous les cas, les rapports doivent être faciles à comprendre afin de permettre aux groupes externes et au public de suivre les progrès en temps opportun et d'exiger des comptes à

rendre, tant de la part de l'industrie que du gouvernement. Cela contribuera à renforcer la confiance du public dans les efforts de réduction des émissions.

### 38. Renforcer et consolider les réglementations existantes

*Les cibles pour le secteur pétrolier et gazier devraient pouvoir être atteintes en partie grâce à une application plus sévère de la tarification du carbone.*

La tarification du carbone<sup>3</sup> est conçue pour apporter des changements à l'économie canadienne. Elle incite à investir dans des services et des produits compatibles avec la carboneutralité. Le prix du carbone, qui augmentera jusqu'à 170 dollars par tonne de CO<sub>2</sub> d'ici 2030, devrait rendre les solutions de carboneutralité plus économiques par rapport aux solutions de rechange plus polluantes. Bien qu'il soit soumis aux réalités d'une démocratie où les politiques peuvent changer, le barème établi pour le prix du carbone peut offrir une certitude en matière d'investissement, augmentant ainsi les investissements du secteur privé. Le système de tarification contribuerait à faciliter les réductions d'émissions de GES nécessaires pour atteindre les cibles s'il était appliqué à l'ensemble du secteur pétrolier et gazier, avec des ajustements importants aux exemptions qui existent actuellement. Comblar les brèches réglementaires libérerait le potentiel de la tarification du carbone. Les conditions économiques créées par cette réglementation donneront une impulsion supplémentaire à l'industrie pétrolière et gazière afin qu'elle consacre plus de ressources à des processus de production propres et la fabrication de produits à émissions de portée 3 faibles ou nulles, entièrement compatibles avec une économie axée sur la carboneutralité.

### 39. Ne fournir qu'un soutien responsable à l'industrie

*Les cibles concernant le secteur pétrolier et gazier doivent être accompagnées d'un soutien public hautement stratégique pour l'industrie.*

Lorsque le gouvernement du Canada se demande où et comment attribuer ses ressources limitées de manière responsable, il joue un rôle de facilitateur pour l'établissement des conditions nécessaires à la carboneutralité, non seulement dans le secteur pétrolier et gazier, mais aussi dans l'ensemble de l'économie. Cela signifie que les programmes de soutien à l'industrie existants devront être entièrement repensés pour les rendre conformes aux objectifs de carboneutralité, notamment en révisant les indicateurs de réussite et la répartition des fonds. Il sera essentiel de fournir un soutien ciblé afin de développer des solutions et des modèles d'affaires qui faciliteront la transformation ou créeront des secteurs essentiels, prospères et pérennes dans une économie axée sur la carboneutralité. Cette approche devrait s'appliquer à l'ensemble de l'économie canadienne, y compris au secteur pétrolier et gazier. Tout soutien gouvernemental doit servir à créer des modèles d'affaires et des gammes de produits compatibles avec les objectifs de carboneutralité du secteur pétrolier et gazier concerné par les émissions de portée 1 à 3. Aucune aide financière publique ne devrait être accordée dans le seul but de réduire l'intensité carbone du pétrole et du gaz qui

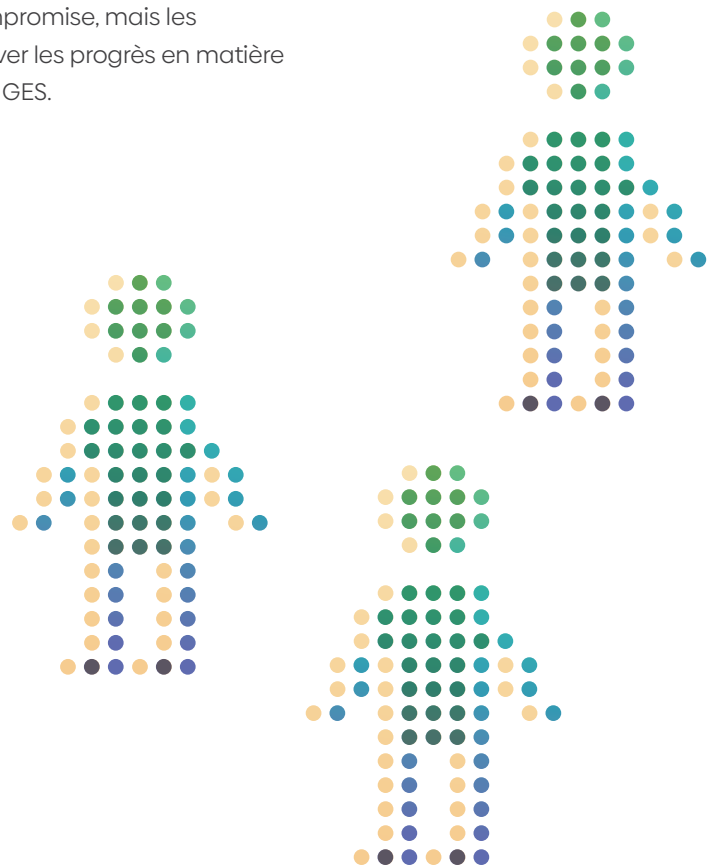
<sup>3</sup> La Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effets de serre établit deux régimes de tarification différents. Il existe une redevance sur les carburants et un système d'échange réglementaire pour les grands émetteurs industriels appelé système de tarification fondé sur le rendement. La mesure dans laquelle la tarification du carbone peut jouer un rôle dans la réduction des émissions de ce secteur dépend de la part du prix pancanadien sur le carbone qui s'applique aux installations pétrolières et gazières. L'exposition des établissements au prix pancanadien du carbone est déterminée par le système de tarification fondé sur le rendement et les systèmes parallèles d'échange provinciaux (p. ex., TIER en Alberta).

produiront des émissions de portée 3 lors de leur combustion. Comme pour les autres secteurs industriels et économiques, il est légitime que le gouvernement apporte un soutien financier important à l'industrie pour créer des innovations et des produits modulables, en particulier des carburants sans émissions lors de leur combustion qui limitent et éliminent les émissions de portée 3 dans d'autres secteurs nationaux, et ainsi permettront de tirer parti des marchés d'exportation mondiaux émergents de carburants sans émissions d'ici 2050.

#### 40. Veiller à ce que les processus d'approbation des projets contribuent – plutôt que leur nuisent – à la réalisation des cibles.

*Les cibles concernant le secteur pétrolier et gazier doivent être soutenues par une réglementation permettant la construction ou la mise en œuvre rapide de projets liés à la carboneutralité.*

Pour que les objectifs soient atteints, il est impératif que les processus réglementaires soient alignés du début à la fin sur l'urgence de la crise climatique. Les nouveaux projets liés à la carboneutralité, nécessaires à la réduction et à l'élimination des émissions, devront être opérationnels sans délai excessif afin de pouvoir atteindre les cibles souhaitées. Les processus actuels d'examen et d'approbation des projets pourraient ne pas être compatibles avec les échéanciers requis. La rigueur des processus réglementaires ne doit pas être compromise, mais les processus d'approbation ne doivent pas entraver les progrès en matière de réduction et d'élimination des émissions de GES.





# Annexe 1

## LISTE RÉCAPITULATIVE DES CONSEILS

### CONSEILS POUR 2030 :

#### RENFORCER LA GOUVERNANCE POUR DES TRAJECTOIRES PROBABLES VERS LA CARBONEUTRALITÉ D'ICI 2050

1. Exiger que chaque organisme, ministère et société d'État fédéral formulent publiquement leur rôle dans l'atteinte de la carboneutralité par le Canada
2. Confier à tous les cadres du gouvernement du Canada la responsabilité de suivre une formation sur les changements climatiques et la carboneutralité
3. Accorder la priorité au développement d'une plateforme numérique pour les données, les renseignements et la surveillance concernant les changements climatiques d'ici la fin de 2023
4. S'assurer que les modèles et les méthodes analytiques utilisés pour les prévisions et l'évaluation des progrès du Canada concernant les cibles de réduction des émissions sont transparents, solides et coordonnés
5. Améliorer la coordination des processus de consultation
6. Améliorer les communications concernant la carboneutralité.
7. Tirer parti des plateformes intergouvernementales pour cerner les lacunes et les duplications des efforts gouvernementaux et promouvoir des solutions carboneutres.
8. Développer une main d'œuvre carboneutre

### CONSEILS POUR 2030 :

#### PLACER LE SECTEUR DES BÂTIMENTS SUR LES TRAJECTOIRES LES PLUS PROBABLES VERS LA CARBONEUTRALITÉ D'ICI 2050

9. Adopter une approche basée sur les trajectoires pour la proposition d'une Stratégie nationale carboneutre des bâtiments
10. Se servir de la réglementation pour transmettre des signaux clairs et offrir une certitude concernant la trajectoire de décarbonation des bâtiments.
11. Accélérer et simplifier la publication et l'adoption de codes du bâtiment de référence à l'échelle nationale
12. Utiliser des outils de politique complémentaires pour inciter à l'action dans le secteur des bâtiments et récompenser les succès
13. Accorder la priorité à la transition des systèmes de chauffage tout en assurant la stabilité du réseau électrique
14. Rendre les mesures fédérales plus ambitieuses concernant les biens et les opérations de leurs flottes



- 15. Intégrer les exigences liées à la carboneutralité dans toutes les possibilités de financement du gouvernement du Canada ayant trait aux bâtiments
- 16. Encourager l'utilisation d'une « tarification fantôme sur le carbone » pour montrer les économies rattachées aux rénovations

### CONSEILS POUR 2030 :

#### PLACER LE SECTEUR DES TRANSPORTS SUR LES TRAJECTOIRES LES PLUS PROBABLES VERS LA CARBONEUTRALITÉ D'ICI 2050

- 20. Offrir un plus grand nombre d'options en matière de transport en commun.
- 21. Réglementer un plus grand nombre de ventes de VZÉ dans les plus brefs délais
- 22. Mettre en œuvre et élargir des mesures incitatives à l'achat de véhicules électriques
- 23. Encourager l'adoption des VZÉ.
- 24. Étendre la force et la portée de la Norme

- 17. Chercher des possibilités de décarboner plusieurs bâtiments à la fois.
- 18. Évaluer les programmes fédéraux de décarbonation des bâtiments résidentiels afin d'assurer une efficacité et une équité maximales
- 19. Appuyer le développement de technologies carboneutres novatrices pour le secteur des bâtiments

sur les combustibles propres.

- 25. Faciliter la transition du secteur automobile dans une perspective axée sur les chaînes d'approvisionnement
- 26. Assurer des investissements suffisants dans le fret industriel sans émission
- 27. Stimuler l'innovation pour réduire les émissions dans les sous-secteurs de l'aviation et du transport maritime

### PRINCIPES DIRECTEURS CLÉS POUR L'ÉLABORATION D'OBJECTIFS QUANTITATIFS QUINQUENNAUX POUR LE SECTEUR PÉTROLIER ET GAZIER

#### PRINCIPES DE CONCEPTION DES CIBLES

- 28. Ne pas fixer de cibles isolément
- 29. Fixer des limites claires pour assurer la réussite
- 30. Reconnaître que « juste » ne veut pas forcément dire « égalité »
- 31. Fixer une cible et la mettre en œuvre sans délai.
- 32. Harmoniser l'échéancier des cibles et la faisabilité de la mise en œuvre
- 33. Donner la priorité aux plus grandes sources d'émissions.
- 34. Mener des actions nouvelles et plus ambitieuses.

#### PRINCIPES PERMETTANT DE CRÉER LES CONDITIONS DU SUCCÈS

- 35. Donner la priorité aux individus et aux communautés.
- 36. Assurer la prévisibilité tout en améliorant continuellement les données et la surveillance
- 37. Démontrer une imputabilité par la reddition de comptes
- 38. Renforcer et consolider les réglementations existantes.
- 39. Ne fournir qu'un soutien responsable à l'industrie.
- 40. Veiller à ce que les processus d'approbation des projets contribuent – plutôt que leur nuisent – à la réalisation des cibles.



\* Groupe consultatif pour la  
**Carboneutralité**