

# Virage vers une économie verte :

*Plate-forme commune du Réseau pour une économie verte*



**Préparé par le comité de direction  
du Réseau pour une économie verte**

**RÉV**   
RÉSEAU POUR UNE ÉCONOMIE VERTE

**Mai 2011**



# **Virage vers une économie verte :**

## ***Plate-forme commune du Réseau pour une économie verte***

En tant que membres d'organisations syndicales, environnementales et de justice sociale établies au Canada, nous nous rassemblons pour former un front commun et bâtir une économie verte au Canada. Si nous posons ce geste, c'est parce que nous sommes conscients de vivre l'un des moments critiques de l'histoire de l'humanité, car les décisions qui devront être prises auront des répercussions sur la destinée des gens, de la nation et de la planète.

Nous affirmons que la mise en œuvre pleine et entière du plan d'action décrit aux présentes durant la prochaine décennie mettrait le Canada en bonne position pour créer plus de quatre millions d'années d'emploi-personne tout en permettant à notre pays de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de plus de 100 millions de tonnes par année d'ici 2020, ce qui représenterait une contribution considérable à l'objectif global de réduction des émissions. De plus, les initiatives du plan créeraient des possibilités qui permettraient d'opérer une transition vers une économie plus équitable et plus durable.

### **Introduction**

Le Canada peine encore à se remettre de la pire crise économique depuis la Grande Crise. Alors que le chômage et le sous-emploi en milieu précaire demeurent très présents, des mesures politiques sont prises et ont pour effet de désindustrialiser encore plus notre pays et de privilégier une économie qui repose sur l'exploitation de nos ressources. Cette crise économique est aggravée par une crise environnementale et climatique qui menace l'avenir de notre planète et qui est elle-même renforcée par une crise énergétique telle que la dépendance de la société aux combustibles fossiles polluants devient de plus en plus problématique à cause de la diminution des stocks pétroliers. Qui plus est, notre économie et notre société sont aussi affectées par une crise d'équité dont témoigne la multiplication des divisions et des inégalités entre les races et les classes.

Nous n'avons plus les moyens de maintenir un modèle économique qui menace la planète et sa population comme s'il s'agissait de marchandises jetables. Nous croyons que le temps est venu d'établir les bases d'un nouveau modèle économique qui amène une transformation fondamentale des modes de

production, de transport et de consommation. Le Canada a besoin d'une nouvelle stratégie industrielle. Il faut repenser les façons de construire des bâtiments, de fabriquer des produits et de produire de l'énergie. Il faut repenser les transports de personnes et de marchandises, l'approvisionnement énergétique de l'industrie, ainsi que le chauffage des habitations et des entreprises, mais en veillant à assurer l'accès de tous à une énergie verte à un prix abordable. Il faut encourager une économie locale durable, créer des possibilités d'emploi équitables et contribuer notre juste part aux efforts de réduction des dommages sociaux et environnementaux à travers le monde. C'est en agissant ainsi que parviendrons à réduire notre dépendance aux combustibles fossiles et que nous viendrons à bout de la pauvreté et des inégalités qui persistent. En résumé, il faut bâtir une économie verte et une société verte qui offrent des modes de production et de consommation transformés, une énergie accessible à prix abordable et des emplois plus durables sur le plan écologique, tout en créant de nouveaux emplois verts décentes et bien rémunérés et en mettant sur pied des programmes de transition équitable.

Alors que vient de se terminer la première décennie du 21<sup>e</sup> siècle, le Canada est à la croisée des chemins. Les diverses crises qui marquent l'époque nous obligent à faire des choix fondamentaux et à nous demander quelle sorte d'économie et de société nous voulons pour l'avenir. Pour les Canadiens et les Canadiennes, le choix à faire se pose comme suit : soit on persiste à bâtir en suivant l'ancienne voie économique et sociale, soit on dessine le tracé d'une nouvelle voie économique et sociale écologique pour l'avenir. La clé qui ouvre la porte vers l'une ou l'autre voie, c'est l'énergie — celle-là même que nous utilisons pour alimenter nos industries, chauffer nos habitations et assurer nos transports. En bout de ligne, la nouvelle économie devra être alimentée non pas par une énergie polluante et non renouvelable tirée des combustibles fossiles, mais bien par une énergie propre et renouvelable que tous les Canadiens et les Canadiennes auront les moyens d'acheter.

Pour arriver à ce résultat, nous avons identifié trois grands secteurs prioritaires où une action immédiate est essentielle pour stimuler la transition vers une économie verte. La définition de ces priorités tient compte de plusieurs facteurs, dont notre utilisation actuelle de l'énergie et des transports, la réduction possible des émissions de gaz à effet de serre (GES) par dollar investi et la création d'emploi possible par dollar investi. Ces trois priorités immédiates sont :

- 1) l'adoption d'une stratégie de développement des énergies renouvelables;
- 2) l'amélioration de l'efficacité énergétique des habitations et des bâtiments;

3) l'expansion des transports en commun et l'ouverture de liaisons ferroviaires interurbaines à grande vitesse.

Les trois types de mesures permettraient de créer un nombre considérable d'emplois décents et de réduire les émissions de gaz à effet de serre responsables du changement climatique, tout en créant des possibilités qui favorisent l'atteinte d'une plus grande équité dans notre économie. À notre avis, ces trois priorités sont d'une urgence et d'une importance égales.

Pour que les gouvernements acquièrent les capitaux supplémentaires nécessaires au financement public de ces initiatives, l'adoption d'un plan de tarification des émissions, ou taxe sur le carbone, a été proposée. Comme l'a expliqué le rapport *Climate Leadership, Economic Prosperity*<sup>i</sup> en 2009 à la suite d'une analyse menée par M.K. Jaccard and Associates Inc. pour le compte de l'Institut Pembina et de la Fondation David Suzuki, le Canada serait capable d'atteindre un objectif de réduction des émissions en 2020, conforme à un objectif global de réduction de 2°C, en adoptant une taxe sur le carbone combinée à une réglementation et à des dépenses complémentaires<sup>ii</sup>. Le modèle Pembina-Suzuki préconise une taxe sur les émissions de gaz à effet de serre d'abord fixée à **50 \$ la tonne en 2010**, pour augmenter progressivement à **200 \$ la tonne d'ici 2020**. Une telle taxe permettrait de générer de nouveaux revenus que le gouvernement pourrait mettre à profit de diverses manières, notamment en procédant à des investissements publics dans les trois priorités stratégiques que nous proposons pour opérer une transition vers une économie verte.

La transition vers une économie verte doit toutefois se faire d'une manière équitable, durable et participative. D'ailleurs, ce sont ses principes directeurs. Pour développer et mettre en œuvre les initiatives prioritaires, il faut que le processus décisionnel soit démocratisé et qu'il passe par la consultation et l'implication de la communauté. Tous les paliers de gouvernement — fédéral, provincial, territorial, municipal et Premières Nations — se doivent de collaborer pour que ces stratégies soient mises en œuvre de concert avec les communautés qui sont directement touchées. Dans toute la mesure du possible, il importe que l'élan provienne d'initiatives locales qui se donnent pour mission de transformer l'économie locale afin que la population puisse vivre et travailler dans une communauté en harmonie avec la nature et l'environnement.



Bien qu'il y ait eu beaucoup de tapage ces dernières années autour du rôle du Canada comme superpuissance émergente dans le secteur de l'énergie, nous croyons que notre pays se doit d'accorder une plus grande priorité à la production de formes d'énergie mieux adaptées à une nouvelle ère de changement climatique. Le méga-développement des sables bitumineux, par exemple, est déjà la machine de réchauffement mondial qui gagne le plus en vitesse au pays : la production de pétrole à partir des sables bitumineux génère au-delà de trois fois plus de gaz à effet de serre que la production de pétrole conventionnel, tant aux États-Unis qu'au Canada. Les émissions liées à la production d'électricité demeurent également une source majeure (et croissante) de pollution par gaz à effet de serre au Canada. De fait, les émissions de gaz à effet de serre générées par la production d'électricité au Canada ont augmenté de 25 pour cent de 1990 à 2008.

Pour que le Canada devienne une puissance énergétique en cette ère de changement climatique, il faut qu'il devienne un producteur d'énergies propres et renouvelables. S'il est vrai qu'à l'heure actuelle, moins de un pour cent de l'énergie provient de sources renouvelables émergentes à faible impact<sup>iii</sup>, il demeure que le Canada jouit d'un potentiel énorme pour produire de l'électricité à partir de sources d'énergie propre et renouvelable. Nos régions côtières et certaines régions intérieures offrent de grandes possibilités pour l'installation de parcs éoliens. Certains endroits au pays se classent parmi les meilleurs du monde en termes d'ensoleillement direct pour la production d'énergie solaire. Des régions de l'ouest et du nord-ouest seraient particulièrement bien adaptées pour produire de l'énergie géothermique à grande échelle. Par ailleurs, le Canada est l'un des pays les mieux positionnés pour exploiter l'énergie marémotrice. De plus, nos rivières et nos lacs éloignés recèlent des possibilités limitées d'exploitation hydroélectrique à petite échelle pour les communautés locales. Enfin, notre pays a ce qu'il faut pour produire certains types de biocarburants<sup>iv</sup>.

Pour effectuer une transition vers le développement des énergies propres et renouvelables pour l'avenir, il faut à tout le moins un leadership engagé,

coordonné et efficace. Ce sont les gouvernements et le secteur public qui sont les mieux équipés pour mener à bien un tel exercice et induire un changement systémique à travers toute l'économie. Tandis que le secteur privé continuera d'avoir un important rôle à jouer, les gouvernements devront montrer la voie et mettre en œuvre une stratégie à plusieurs volets pour encadrer les investissements publics, les droits de propriété, la réglementation, les programmes et les infrastructures qui permettront de passer d'une économie basée sur les combustibles fossiles à une économie alimentée par ses sources d'énergie renouvelable. Il faut que le gouvernement fédéral, en collaboration avec les administrations provinciales, territoriales, municipales et des Premières Nations et avec l'implication des communautés touchées, prenne les devants et provoque l'avènement de cette transition historique.

Pour entamer cette transition sur les dix prochaines années, nous sommes d'avis que le gouvernement fédéral devra se donner une stratégie de développement des énergies renouvelables. Durant cette période, il faudra procéder à des investissements publics totalisant 46,5 milliards de dollars pour stimuler le développement des énergies renouvelables en mettant la priorité sur l'énergie éolienne, solaire, géothermique et marémotrice<sup>v</sup>. Le plan stratégique pourra aussi prévoir le développement restreint et à plus petite échelle de l'hydroélectricité et de certains biocarburants à base de biomasse. En moyenne, sur dix ans, un tel investissement public représenterait une dépense fédérale annuelle de 4,65 milliards de dollars, soit moins de deux pour cent du budget fédéral annuel<sup>vi</sup>.

Cet investissement public dans le développement des énergies renouvelables pourrait être financé par un éventail de mesures fiscales :

- Le rétablissement du financement du Fonds pour l'énergie propre permettrait de dégager 1 milliard de dollars par année à investir dans l'énergie renouvelable.
- En annulant immédiatement les subventions annuelles au secteur pétrolier, le gouvernement fédéral pourrait libérer 1,4 milliard de dollars de plus à investir dans la production d'énergie renouvelable<sup>vii</sup>.
- On pourrait allouer une partie des revenus générés par la facturation d'une taxe aux émetteurs de gaz à effet de serre de l'économie canadienne (tel que mentionné précédemment).

- On pourrait imposer une surtaxe additionnelle de 5 pour cent sur l'essence, ce qui pourrait générer chaque année de 2 à 2,5 milliards de dollars de plus de recettes fiscales que l'on pourrait destiner au développement des énergies renouvelables, en prévoyant un crédit d'impôt remboursable afin d'atténuer les retombées néfastes sur les travailleurs et travailleuses et sur les contribuables à faible revenu.

En utilisant les nouveaux revenus gouvernementaux pour procéder à des investissements publics dans le développement des énergies renouvelables, le Canada générera des milliers de nouveaux emplois. Selon une modélisation économique mise au point par le Center for American Progress des États-Unis, un investissement annuel de 4,65 milliards de dollars pourrait créer **92 000 emplois à temps plein par année**<sup>viii</sup>, soit 43 000 emplois directs dans les industries productrices d'énergie renouvelable, 27 000 emplois indirects dans les industries secondaires et 21 000 emplois induits par effet de retombée dans les commerces de gros et de détail grâce aux nouveaux revenus que dépenseront les travailleurs et travailleuses. Si 1,3 milliard de dollars de ces revenus gouvernementaux étaient investis dans l'énergie **éolienne** chaque année, il se créerait 26 367 emplois à temps plein par année (directs, indirects, induits). De même, si l'on procédait à des investissements publics de 1 milliard de dollars dans la production d'énergie **solaire**, il se créerait 19 776 emplois par année, tandis qu'un investissement annuel de 800 millions de dollars dans la production d'énergie **géothermique** générerait 15 820 emplois. Il serait possible également de calculer la création d'emploi annuelle qui pourrait résulter d'investissements dans d'autres types d'énergies renouvelables comme les projets de développement de l'énergie **marémotrice**, de l'énergie **hydroélectrique à petite échelle** ou de la production de **biocarburants** à partir de biomasse<sup>ix</sup>.

Pour faire en sorte que les emplois créés par le développement des énergies renouvelables profitent bien à des Canadiens et à des Canadiennes, il est impératif que le plan prévoie des conditions de contenu canadien (voir l'encadré : L'énergie verte en action). En Ontario, la Loi sur l'énergie verte et l'économie verte exige qu'une proportion de 50 à 60 pour cent des produits et éléments utilisés pour le développement des énergies renouvelables provienne de sources locales ou régionales. Les dispositions de ce type seront essentielles à toute bonne stratégie de création d'emploi, principalement parce qu'elles stimuleront chez nous, au Canada, le développement industriel lié à la production des composantes. Sinon, les composantes, des éoliennes par exemple, seront importées chez nous après avoir été fabriquées à l'étranger plutôt que par des travailleurs et des travailleuses canadiens.



### **Sault Ste Marie (Ontario) : L'énergie verte en action**

*La ville de Sault Ste. Marie, en Ontario, est en train de développer des sources d'énergie renouvelable en tant qu'outils de développement économique pour atténuer la diminution des emplois dans l'acier et la foresterie. Sault Ste. Marie accueille l'un des plus grands parcs éoliens au Canada. Ses 126 turbines produisent 189 mégawatts d'énergie renouvelable et pourraient alimenter environ 60 000 habitations, soit deux villes comme Sault Ste. Marie. La région compte également cinq stations hydroélectriques qui génèrent un total de 203 mégawatts d'énergie renouvelable. La plus grande usine sidérurgique de la ville a pour projet d'installer une centrale de cogénération qui produira 70 mégawatts d'électricité et qui lui permettra de réduire ses besoins d'énergie de 50 pour cent. Sault Ste. Marie a déjà un parc solaire qui produit 20 mégawatts et un autre projet similaire devrait produire 30 mégawatts additionnels. Pour une ville du nord de l'Ontario de seulement 75 000 âmes, Sault Ste. Marie est en très bonne voie d'atteindre le demi-gigawatt d'énergie renouvelable.*

En même temps, le développement des énergies renouvelables pourrait contribuer de façon importante à la réduction des émissions de carbone, principalement en nous permettant de réduire progressivement notre dépendance à l'énergie polluante générée par des combustibles fossiles. Prenons, par exemple, le cas du Danemark, où les émissions de carbone liées à la production d'électricité ont été réduites de 30 pour cent de 1991 à 2007, principalement parce que le pays a pris des mesures décisives pour favoriser l'énergie éolienne<sup>x</sup>. Le Canada, d'après le rapport Pembina-Suzuki de 2009, pourrait réduire d'ici 2020 ses émissions annuelles de gaz à effet de serre de 33 millions de tonnes s'il opérait une transition vers les énergies renouvelables (principalement éolienne et hydroélectrique) pour produire son électricité. Les mêmes calculs pourraient s'appliquer à des réductions de gaz à effet de serre résultant d'autres investissements publics proposés dans le développement d'énergies renouvelables, notamment solaire et marémotrice.

De plus, une transition vers les énergies renouvelables créerait la possibilité d'introduire des mesures qui permettraient une meilleure équité sociale et une plus grande participation à l'économie. Parmi ces mesures possibles, citons un fonds de transition équitable pour venir en aide aux travailleurs et travailleuses déplacés par l'élimination graduelle de la production des combustibles fossiles, afin qu'ils puissent se recycler dans d'autres domaines, y compris dans celui de la production des énergies renouvelables; des programmes d'action positive pour faire en sorte que des possibilités d'emploi dans les industries liées aux énergies renouvelables s'offrent aux travailleurs et travailleuses des communautés urbaines et rurales marginalisées; la tenue de consultations et l'obtention d'un consentement libre et éclairé avant tout développement de projet d'énergie renouvelable sur les territoires des Premières Nations, ainsi que

des possibilités concrètes pour ces dernières de participer et de tirer parti des retombées de tels développements. Dans tous les cas, le développement des énergies renouvelables devrait inclure des consultations adéquates avec les communautés affectées.

#### **Des ressources naturelles locales et des retombées locales**

*Produit d'une coentreprise regroupant la Première Nation des Chippewas de Georgina Island et le Windfall Ecology Centre, le Parc éolien Pukwis produira à terme 54 mégawatts d'électricité. Puisqu'il appartient à la communauté, cette dernière conservera l'argent généré par la production d'électricité. Habituellement, une proportion de 75 à 90 pour cent de l'argent facturé pour l'électricité produite quitte la communauté, mais lorsque cette dernière est propriétaire, comme dans le cas du Parc éolien Pukwis, une plus grande part de l'argent est conservée et remise en circulation pour produire des retombées économiques au sein de la communauté. Pour la phase I du projet Pukwis, 10 éoliennes d'une capacité de 2 mégawatts chacune seront installées et produiront suffisamment d'énergie pour desservir 7 500 habitations.*

Enfin, il est essentiel que le gouvernement fédéral assure le leadership en faisant la promotion d'une telle stratégie de développement des énergies renouvelables. Bien que l'étape de la mise en œuvre appartienne aux paliers provincial, territorial et municipal, le gouvernement fédéral se doit de jouer un rôle clé en initiant, en facilitant et en finançant le virage stratégique vers un avenir basé sur les énergies renouvelables à travers le Canada. De plus, la transition concrète vers une économie basée sur les énergies renouvelables ne pourra se faire que si elle bénéficie du soutien solide et crucial des populations des communautés locales et des régions. Certaines communautés locales pourraient opposer une résistance catégorique face à une telle transition. Pour que les avantages aient plus de poids que les inconvénients, il faudra que les gouvernements s'attachent en priorité à leur offrir des encouragements et à faire valoir les retombées positives qui découleront de leur participation au développement des énergies renouvelables.

## Priorité no 2 : L'amélioration de l'efficacité énergétique des habitations et des bâtiments



Lorsque l'on vit, comme nous, dans un climat qui oscille entre la froidure hivernale et les canicules estivales, la conservation de l'énergie qui sert à nous réchauffer et à nous rafraîchir devrait être considérée comme une priorité au Canada. Pourtant, l'efficacité énergétique des habitations et des bâtiments de notre pays est déficiente et nous fait gaspiller des quantités incroyables d'énergie. Dans les habitations, c'est l'inefficacité des murs, du toit et de la fournaise qui est responsable de la plus grande part du gaspillage d'énergie. Même si les gouvernements ont offert de l'aide financière aux propriétaires d'habitations et de bâtiments ces dernières années par le biais de programmes comme ÉnerGuide et ÉcoÉnergie, à peine 5 pour cent de notre patrimoine immobilier a été rénové.

Pourtant, l'efficacité et la conservation sont les sources d'énergie les plus propres, les moins chères et les plus productives. Investir dans l'efficacité et la conservation de l'énergie, c'est augmenter la productivité, réduire les coûts, purifier l'air et l'eau et créer de l'emploi dans l'ensemble de l'économie. Une économie efficace sur le plan énergétique, c'est une économie solide et compétitive où la facture d'électricité diminue, libérant des fonds qui peuvent servir à autre chose. Parce qu'elle s'autofinance avec le temps, l'efficacité énergétique offre un avantage unique comparativement aux autres sources d'énergie.

Aux États-Unis et au Royaume-Uni, les gouvernements fédéraux ont mis sur pied des programmes décisifs sur vingt ans qui imposent des objectifs fermes à tous les cinq ans pour la rénovation des habitations et des bâtiments. D'importantes subventions sont également offertes pour l'isolation des habitations des ménages à faible revenu<sup>xi xii</sup>. En Allemagne aussi, la rénovation des bâtiments a donné naissance à l'un des principaux programmes destinés à aider l'économie et à combattre le changement climatique.

En plus de viser l'amélioration de l'efficacité énergétique du patrimoine immobilier du Canada, d'importantes économies d'énergie pourraient être réalisées au niveau des bâtiments industriels, commerciaux et publics de l'ensemble du pays. Un sondage récent du Conseil du bâtiment durable du

Canada (CBDCa) indique qu'il existe des différences énormes de consommation d'énergie entre des bâtiments similaires. Ces différences peuvent être attribuées aux pratiques d'exploitation et des gains énormes pourraient être réalisés au niveau des technologies d'éclairage, de chauffage, de climatisation et mécaniques.

Le Canada doit donc se donner un plan décisif pour transformer son patrimoine immobilier. En prenant exemple sur l'expérience des États-Unis et du Royaume-Uni, nous sommes favorables à la mise en œuvre au Canada d'une stratégie nationale d'efficacité énergétique<sup>xiii</sup> telle que définie par une large brochette d'intervenants réunis à l'invitation de l'Alliance canadienne de l'efficacité énergétique et de l'Alliance canadienne pour les énergies renouvelables<sup>xiv</sup>. Cette stratégie comprend deux programmes nationaux : Habitation verte et Bâtiment vert.

Nous proposons que le gouvernement fédéral collabore avec les provinces et les territoires à la mise en œuvre des programmes Habitation verte et Bâtiment vert. Le gouvernement fédéral devrait montrer la voie et coordonner les programmes par l'intermédiaire d'un Office de l'efficacité énergétique aux pouvoirs élargis, muni d'un financement de programme de 1,1 milliard de dollars<sup>xv</sup>. Ce financement serait versé sur cinq ans et proviendrait des revenus générés par l'initiative de la taxe sur le carbone. Pour encourager le secteur privé à investir davantage dans le financement des programmes d'efficacité énergétique, la nouvelle stratégie pourrait prévoir la création d'un régime de financement à hauteur de 2,5 milliards de dollars sous la forme d'obligations vertes<sup>xvi</sup>.

L'Office de l'efficacité énergétique devrait aussi veiller à l'application de normes et de codes, fournir des services d'analyse comparative et soutenir l'adoption de programmes municipaux « économisez et remboursez » basés sur une taxe d'amélioration locale, et consentir des prêts aux municipalités par le biais du système des obligations vertes. Un **financement basé sur une taxe d'amélioration locale** permettrait un remboursement des gains d'efficacité énergétique correspondant aux économies réalisées sur les coûts d'énergie en assujettissant ce remboursement à l'immeuble pour que ses propriétaires successifs puissent en profiter<sup>xvii</sup>.

Pour développer et mettre en œuvre cette stratégie Habitation verte/Bâtiment vert, le gouvernement fédéral doit jouer un rôle clé en favorisant la conclusion d'une entente sur des cibles nationales; en veillant à ce que les institutions financières et les établissements de crédit aux provinces et municipalités garantissent des prêts aux administrations municipales afin de financer les

rénovations découlant du système de taxe d'amélioration locale; en aidant les résidents à faible revenu en subventionnant leurs rénovations; en maintenant et en élargissant les services de soutien nationaux à l'efficacité énergétique; en renforçant la réglementation nationale sur l'efficacité énergétique; et en montrant la voie de la transformation du marché dans leurs appels d'offres. Même si la plupart des transactions se faisaient au niveau des communautés locales en collaboration avec des agences provinciales et municipales, le gouvernement fédéral pourrait favoriser le « maillage » de ces activités en se donnant une stratégie nationale<sup>xviii</sup>.

## **Habitation verte**

S'étendant sur les dix prochaines années, le programme Habitation verte viserait les objectifs suivants : a) rénover **40 pour cent des habitations canadiennes d'ici 2020** pour obtenir un gain moyen d'efficacité énergétique de 30 pour cent par habitation; b) rénover **150 000 habitations de ménages à faible revenu** et réduire leur facture d'énergie d'en moyenne 30 pour cent d'ici 2015; c) augmenter l'efficacité énergétique des maisons neuves de 2 pour cent par année **jusqu'en 2020, les maisons construites après cette date devant produire autant d'énergie qu'elles en consomment** (bilan énergétique neutre). Comme avec les programmes des États-Unis et du Royaume-Uni, des mécanismes de financement innovateurs pourraient être mis sur pied pour récolter des fonds par le biais des institutions financières et du système de la taxe d'amélioration locale, les prêts s'auto-remboursant par les économies réalisées sur les coûts d'énergie.

Le programme national Habitation verte comprendrait les éléments suivants :

- Subventions pour les habitations de ménages à faible revenu : Investissements directs ciblés pour l'isolation des habitations et des rabais à la rénovation des habitations des ménages à faible revenu à travers toutes les provinces et tous les territoires dans le cadre national d'amélioration des logements sociaux.

### **Remboursement sur la facture de Manitoba Hydro**

*Le programme Power Smart Residential Loan du Manitoba offre un financement de 500 \$ à 7 500 \$ à la rénovation d'efficacité énergétique et aucun versement initial n'est requis. Le système de remboursement sur facturation permet l'échelonnement des versements pour une durée de prêt maximale de 5 ans et il commence à seulement 15 \$ par mois.*

- Nouvelles exigences énergétiques : Inclusion d'exigences d'efficacité énergétique dans les

codes national et provinciaux du bâtiment et mise à jour triennale de ces codes aux meilleures pratiques, toujours en visant l'objectif d'habitations qui produisent autant d'énergie qu'elles en consomment (bilan énergétique neutre).

- Formule de financement de la taxe d'amélioration locale : Programme municipal établissant une taxe d'amélioration locale et prévoyant le remboursement de prêts pour travaux majeurs de rénovation domiciliaire avec les économies d'énergie qu'ils permettent de réaliser.
- Remboursement sur facturation : Programme prévoyant le remboursement de prêts grâce aux économies d'énergie réalisées pour de petites rénovations, par l'intermédiaire d'une institution financière et du service d'utilité publique et utilisant le système de facturation de ce dernier (voir l'encadré : Remboursement sur la facture).
- Formation des rénovateurs : Programme national de rénovation domiciliaire et de certification, produit d'une collaboration majeure entre les gouvernements, les constructeurs d'habitations et les collègues communautaires.
- Étiquetage obligatoire : Étiquetage universel de la consommation énergétique domiciliaire au moment de la conclusion d'un contrat de vente ou d'un bail de location.
- Normes de rénovation : Normes minimales de rénovation des habitations et des bâtiments au moment de la vente ou de la location avec un étalement sur cinq ans dans toutes les provinces, suivant les exigences d'un nouveau code national de rénovation domiciliaire.

## **Bâtiment vert**

Les principaux objectifs du programme Bâtiment vert seraient d'améliorer **l'efficacité technique et opérationnelle** de tous les bâtiments (industriels, commerciaux et publics) **de 50 pour cent sur les dix prochaines années** à travers le Canada et d'exiger que tous les nouveaux bâtiments aient un **bilan énergétique neutre d'ici 2020**.

Le programme Bâtiment vert comprendrait les éléments suivants :

### **Vermont Energy : L'efficacité grâce à des services techniques ciblés**

*Plusieurs organisations éconergétiques comme Vermont Energy ont été amenées à constater que le fait de fournir des services techniques ciblés aux utilisateurs de l'énergie est plus efficace que les 'programmes' d'aide financière et les solutions habituelles. Le gouvernement peut jouer un rôle au niveau de l'évaluation et fournir les services techniques qui assisteront les utilisateurs dans tous les aspects de l'amélioration de l'efficacité énergétique, de l'évaluation jusqu'à la réalisation, en passant par le financement et l'agrément.*

- Étiquetage obligatoire : Étiquetage universel de la consommation énergétique du bâtiment au moment de la conclusion d'un contrat de vente ou d'un bail de location.
- Base de données d'efficacité : Base de données nationale sur l'efficacité des bâtiments et service d'analyse comparative.
- Centres régionaux d'efficacité énergétique : Services globaux d'assistance technique « de l'évaluation jusqu'à la réalisation » aux grands utilisateurs d'énergie commerciaux et institutionnels et aux petites et moyennes entreprises (voir l'encadré : Vermont Energy).
- Garanties d'emprunt : Système novateur de financement incluant des garanties d'emprunt pour les bâtiments verts neufs ou grandement rénovés et lié à des conditions de contenu canadien.
- Formule de financement de la taxe d'amélioration locale : Programme établissant une taxe d'amélioration locale conçu à l'intention des petites entreprises pour des travaux majeurs de rénovation des bâtiments.
- Soutien au nouvel objectif du bilan énergétique neutre : Par le biais de programmes de formation, de R&D et de mesures fiscales d'encouragement comme des crédits d'impôt liés au contenu canadien.

Pour que les objectifs décrits précédemment soient atteints d'ici 2020, tant pour Habitation verte que pour Bâtiment vert, les propriétaires canadiens d'habitations et de bâtiments devront investir une somme estimée à **plus de 50 milliards de dollars**, soit, en moyenne, 5 milliards de dollars par année, principalement par l'intermédiaire de la nouvelle initiative « économisez et remboursez ». Toutefois, contrairement aux investissements publics, qui sont budgétés, il n'est pas possible de déterminer avec précision à combien se chiffrera l'investissement annuel pour les cinq premières années.

Néanmoins, des investissements totalisant 50 milliards de dollars sur dix ans entraîneraient la création de dizaines de milliers d'années d'emploi-personne dans l'ensemble de l'économie canadienne. En appliquant la méthode du Center for American Progress, un investissement de 50 milliards de dollars sur dix ans **pourrait générer 988 800 années d'emploi-personne**, dont 467 600 emplois directs dans l'industrie de la rénovation, 293 000 emplois des industries secondaires et 228 200 emplois induits par effet de retombée dans les commerces de gros et de détail au palier communautaire. Si l'on ajoute une somme de 1,1 milliard de dollars d'investissements publics pour les cinq premières années, le nombre total d'années d'emploi-personne sur dix ans pourrait atteindre **plus d'un million**.

En même temps, l'efficacité énergétique des habitations et bâtiments canadiens augmenterait de façon substantielle jusqu'en 2020 grâce à une consommation d'énergie moindre. Donc, le Canada pourrait réduire ses émissions de gaz à effet de serre de **10 millions de tonnes par année d'ici 2020**. Si les objectifs d'amélioration de la consommation d'énergie étaient atteints dix ans plus tard, la réduction des émissions de gaz à effet de serre pourrait atteindre **33 millions de tonnes par année d'ici 2030**.

Avec des rabais spéciaux pour la rénovation des habitations des ménages à faible revenu, couplés à un renouvellement du développement de logements sociaux dans une optique d'efficacité énergétique et à des mesures d'action positive qui créent des possibilités d'emploi véritables pour les travailleurs et travailleuses au chômage, non seulement pourrait-on réduire considérablement les coûts de chauffage et de climatisation de ceux qui reçoivent les factures d'énergie les plus salées, mais nous pourrions aussi contribuer à créer les conditions d'une plus grande équité dans notre économie.





### **Priorité no 3 : Une stratégie nationale de transport en commun**

Le secteur canadien des transports était responsable de 24 pour cent des émissions de gaz à effet de serre du Canada en 2008. Un peu plus de la moitié de l'énergie utilisée par ce secteur est spécifiquement dédiée au transport de personnes. Si le Canada veut vraiment effectuer le virage essentiel vers une économie verte, des investissements majeurs seront nécessaires pour améliorer nos capacités de transport en commun et de transport ferroviaire interurbain et ainsi réduire notre dépendance à l'égard de l'automobile privée comme mode principal de transport.

Pour de nombreux Canadiens et Canadiennes d'aujourd'hui, les déplacements en automobile privée, en particulier dans nos grands centres urbains, nuisent à la qualité de vie puisqu'ils sont chronovores, stressants et coûteux. Il existe donc un besoin urgent de repenser notre façon de transporter les gens à l'intérieur d'une même municipalité et entre les municipalités, et cet exercice ne pourra se faire que si nous repensons notre façon de concevoir et de construire nos villes et nos lieux de travail au 21e siècle.

#### **Dans le sillage de l'étalement urbain**

*« Dans son sillage, l'étalement urbain avale des acres de forêt, de terres agricoles, de boisés et de marécages. Il oblige le gouvernement à dépenser des millions de dollars supplémentaires pour construire des écoles, des rues, des systèmes d'aqueduc et d'égout. Dans son sillage, l'étalement urbain laisse des maisons condamnées, des vitrines vides, des commerces fermés, des sites industriels abandonnés et souvent contaminés, ainsi qu'une congestion routière qui s'étend à plusieurs kilomètres de distance du centre urbain. À cause de l'étalement, nous subissons des embouteillages, des trajets de plus en plus longs, une dépendance accrue aux combustibles fossiles, une surpopulation des écoles et une dégradation de la qualité de l'air et de l'eau. Nos approvisionnements en eau souterrains et de surface sont menacés, des espaces verts et des milieux humides disparaissent, les inondations sont plus fréquentes, des habitats sauvages sont détruits et les taxes augmentent, tandis que le centre urbain dépérit. »*

D'ailleurs, l'investissement public dans le transport en commun est très rentable. Comme l'indiquent les résultats d'un sondage récent, l'investissement public dans le transport en commun a un effet à la baisse sur toutes sortes de dépenses publiques, de la santé jusqu'aux services municipaux comme l'eau et la gestion des eaux usées<sup>xix</sup>. En fait, en 2007 seulement, les investissements dans les transports urbains ont permis à la population canadienne d'économiser 115 millions de dollars au niveau des dépenses de santé liées au système respiratoire, 2,5 milliards de dollars au niveau des coûts liés aux collisions dans la circulation et 5 milliards de dollars au niveau des frais de fonctionnement du véhicule familial. Si l'on ajoute les coûts sociaux et les coûts de stationnement, le transport en commun permet d'économiser entre le tiers et la moitié de la facture liée à l'utilisation de l'automobile<sup>xx</sup>. De plus, les systèmes de transport en commun injectent autour de 10 milliards de dollars dans l'économie canadienne chaque année.

Bref, le Canada a besoin d'un plan national de transport conçu pour encourager les Canadiens et les Canadiennes à devenir moins dépendants de l'automobile privée comme mode principal de transport. Nous proposons donc une stratégie nationale de transport en commun à deux volets :

- **Systèmes de transport en commun** — mise sur pied et/ou agrandissement des systèmes de transport en commun dans les centres urbains du pays.
- **Systèmes ferroviaires interurbains** — mise sur pied de systèmes ferroviaires à grande vitesse dans les corridors urbains (par exemple, Windsor-Québec, Edmonton-Calgary, Vancouver-Seattle).

Pour être efficace, cette stratégie de transport en commun doit faire en sorte que les transports soient accessibles à un prix abordable et qu'ils soient imputables.

De nos jours, en matière de développement des transports en commun, le Canada a une approche plutôt fragmentaire. En vertu des mécanismes fiscaux actuels, les gouvernements fédéral et provinciaux aident les municipalités à financer leurs projets d'immobilisations en transport public, mais les gouvernements municipaux finissent toujours par écoper des dépenses d'exploitation et d'investissement, en dépit du fait que c'est la population de l'ensemble du pays qui profite de l'amélioration du transport en commun.

- À l'heure actuelle, au Canada, la plupart des dépenses d'exploitation des systèmes municipaux de transport en commun sont absorbées au palier municipal. En moyenne, elles sont financées à **60 pour cent** par les

ventes de titres de transport, le reste provenant des taxes foncières municipales.

- Ces dernières années, en moyenne, les municipalités ont aussi assumé **23 pour cent** des coûts d'investissement, le reste ayant été absorbé à **46 pour cent** par les provinces et à **26,5 pour cent** par le gouvernement fédéral.

De plus, le niveau de financement actuel du fédéral et des provinces ne suffit pas à répondre aux besoins des systèmes municipaux de transport en commun, encore moins à ceux du transport ferroviaire interurbain.

Mises à part les études répétées qui ont été financées pour démontrer la faisabilité et l'utilité d'un train à grande vitesse (TGV) dans les principaux corridors, les provinces et le fédéral n'ont encore rien investi pour mettre en branle cette importante initiative.

#### Comparaison des plans de prolongement des circuits de TGV

Pays	Kilomètres de voie de TGV à ce jour	Kilomètres de voie de TGV prévus en 2020
Canada	0	0
Chine	832	8 311
France	1 872	4 787
Allemagne	1 285	2 333
Italie	562	1 271
Japon	1 285	3 625
Russie	0	650
Royaume-Uni	113	113
États-Unis	362	750

À court terme, nous proposons que les gouvernements mettent en place un plan d'investissement public qui répondra aux besoins actuels de transport en commun à travers le pays, ainsi qu'un programme de développement d'un moyen de transport ferroviaire à faible impact énergétique entre les zones urbaines les plus peuplées et le long des routes les plus fréquentées. Plus particulièrement, ce plan devrait comprendre les budgets suivants<sup>xxi</sup> :

- **53,5 milliards de dollars** pour les systèmes de **transport en commun** canadiens, investis sur une période de cinq ans (2011-2015) et destinés en particulier aux dépenses d'investissement :

- Dans les plans de financement existants, il manque **33 pour cent** de ce montant (**17,6 milliards de dollars**); il faudrait donc que le fédéral et les provinces dégagent de nouveaux fonds.
- **25,7 milliards de dollars** pour la conception et la construction de projets de **trains à grande vitesse** (TGV) :
  - Il faudrait consacrer environ **78 pour cent** de cette somme (**20 milliards de dollars**) au corridor du TGV Québec-Windsor, **14 pour cent (3,7 milliards de dollars)** au TGV Calgary-Edmonton et **8 pour cent (2 milliards de dollars)** au TGV Vancouver-Seattle<sup>xxii</sup>.

Pour être efficaces, ces investissements dans les transports en commun devront se faire parallèlement à une **réduction des investissements provinciaux dans la construction d'autoroutes**.

À moyen terme, cependant, des investissements publics additionnels seront nécessaires dans les transports en commun urbains et les transports ferroviaires interurbains pour répondre de façon adéquate et durable aux besoins futurs de transport d'une population canadienne en croissance. À titre d'exemple, une étude réalisée en 2008 par HDR Decision Economics<sup>xxiii</sup> a révélé qu'une somme de **71,3 milliards de dollars** (spécialement affectée aux dépenses en immobilisations) s'avérait nécessaire pour amener le système canadien de transport en commun à un « niveau optimal » entre l'offre et la demande. Bien que les chiffres pour 2011 ne soient pas encore disponibles, il est peu probable que les investissements aient dépassé 13 pour cent de cette somme<sup>xxiv</sup>. Par conséquent, il faudrait probablement investir encore **61,4 milliards de dollars** pour optimiser l'offre et la demande de transport en commun au Canada.

En prenant l'initiative d'une stratégie nationale de transport en commun qui attribue un financement majeur à ces deux importantes priorités, le gouvernement fédéral, de concert avec les provinces et les territoires, pourrait faire en sorte de construire les fondations nécessaires pour satisfaire durablement les besoins de transport de la population canadienne. Les capitaux requis pour couvrir les coûts d'investissement additionnels susmentionnés proviendraient de nouveaux revenus gouvernementaux générés par **l'initiative de la taxe sur le carbone**. Comme l'a démontré l'étude réalisée pour le compte de la Fondation David Suzuki et de l'Institut Pembina, un ambitieux programme de taxation du carbone pourrait générer de 2010 à 2020 des recettes suffisantes pour financer des nouvelles dépenses à hauteur de

**77 milliards de dollars** dans les transports en commun et les transports ferroviaires interurbains.

Il est clair que des investissements dans les transports en commun et les transports ferroviaires interurbains judicieusement jumelés à des politiques gouvernementales en matière de production d'énergie renouvelable, d'efficacité énergétique et de contenu canadien seraient rentables à long terme pour la population du pays. En fait, l'étude de HDR Decision Economics mentionnée plus haut fait également remarquer qu'en investissant suffisamment pour créer un approvisionnement optimal de services de transport en commun sur une période de cinq ans, le Canada pourrait s'assurer des retombées économiques de l'ordre de **238,6 milliards de dollars** pour les 25 années subséquentes (par exemple, dans les domaines de la mobilité à prix abordable, du développement régional et commercial et de la gestion de la congestion)<sup>xxv</sup>.

De façon plus immédiate, les investissements publics à court terme énumérés ci-dessus créeraient des dizaines de milliers d'années d'emploi-personne pour la population canadienne. Un investissement de 55 milliards de dollars dans le développement et l'expansion des transports en commun à raison de **10,7 milliards de dollars par année** sur cinq ans **générerait 211 599 années d'emploi-personne**<sup>xxvi</sup>, dont 100 000 emplois directs dans les divers volets de l'industrie du transport en commun, près de 63 000 emplois indirects dans les industries secondaires et près de 49 000 emplois induits. De plus, un investissement de 25,7 milliards de dollars pour le développement d'un service ferroviaire interurbain à haute vitesse dans les corridors urbains désignés à raison de **5,14 milliards de dollars par année** sur cinq ans créerait **101 647 années d'emploi-personne de plus**, dont 48 000 emplois directs dans l'industrie du transport ferroviaire, plus de 30 000 emplois indirects dans les industries secondaires et près de 23 500 emplois induits. Les investissements qui s'ajouteraient éventuellement pour optimiser les systèmes de transport en commun du Canada créeraient encore plus d'emplois.

Parallèlement, la stratégie nationale de transport en commun contribuerait à réduire de façon considérable les émissions de gaz à effet de serre du Canada (GES). Les émissions de GES produites par les transports augmentent d'année en année, principalement parce que les transports aérien et automobile sont de plus en plus utilisés. De 1990 à 2008, les émissions liées aux transports ont augmenté de 36,4 pour cent<sup>xxvii</sup>. Donc, les investissements dans les transports en commun en particulier dans les modes de transport qui misent sur l'énergie renouvelable – contribueraient à réduire de beaucoup nos émissions nettes nationales. Bien qu'il soit difficile de calculer avec précision la réduction totale du carbone, il ne fait aucun doute que l'utilisation accrue des transports en

commun au Canada d'année en année amputerait plusieurs millions de tonnes au total habituel d'émissions de GES de notre pays. Par exemple, l'étude Pembina-Suzuki de 2009 a calculé que 57 millions de tonnes de GES pourraient être éliminées en 2020 grâce à la mise en œuvre d'initiatives d'efficacité énergétique, principalement dans les secteurs du transport des personnes et des marchandises<sup>xxviii</sup>.

À vrai dire, pour assurer le succès de n'importe quelle stratégie de transport, il faut faire en sorte que la population canadienne utilise davantage les transports en commun et les transports ferroviaires interurbains. Pour la convaincre, la stratégie nationale doit s'assurer que le prix du titre de transport est abordable, surtout pour les personnes à faible revenu et pour les travailleurs et travailleuses. Si le prix du titre de transport n'est pas abordable pour tout le monde, il risque d'être difficile de convaincre les Canadiens et les Canadiennes de réduire leur dépendance à l'automobile. De même, une stratégie nationale de transport comme celles que nous avons décrite précédemment devra prévoir des mesures d'équité pour que les communautés à faible revenu puissent profiter des emplois créés et des possibilités de développement économique.

Enfin, le développement et la mise en œuvre d'une initiative nationale de transport public conforme au cadre décrit exigeront du leadership de la part du gouvernement fédéral. Il est certain que les administrations provinciales et municipales auront un rôle majeur à jouer également, mais l'efficacité de la stratégie dépendra des objectifs nationaux et des modalités financières en place. À cet égard, le gouvernement fédéral a un rôle clé à jouer pour faciliter et coordonner la conclusion d'accords entre les différents paliers de gouvernement. Par ailleurs, le soutien de la communauté revêtira une importance cruciale. De plus, outre les avantages évidents découlant des transports en commun et des transports ferroviaires interurbains à grande vitesse pour les communautés locales, la stratégie devra prévoir des mesures destinées à encourager la communauté à appuyer les nouvelles initiatives.



Le Canada est à la croisée des chemins. Ce sont nos choix d'aujourd'hui qui seront gages de notre volonté d'emprunter la voie de l'avenir durable en tant que société et en tant que pays. Nous avons proposé un plan d'action conçu pour nous diriger dans cette voie. Ce plan exige un leadership public et des investissements dans des initiatives nationales dans trois domaines : le développement des énergies renouvelables, l'amélioration de l'efficacité énergétique par la rénovation des habitations et des bâtiments, et les transports en commun et transports ferroviaires interurbains à grande vitesse.

Ce plan d'action à trois volets n'est pas une panacée. Même si ses trois objectifs prioritaires étaient pleinement développés et mis en œuvre, ils ne suffiraient pas à eux seuls à permettre à la société de surmonter le défi d'assurer son avenir économique, environnemental et énergétique. Pourtant, cette triple stratégie établit les fondations dont le Canada a besoin pour opérer une transition vers une économie verte. D'ailleurs, comme le prochain tableau l'illustre, les trois pierres angulaires de cette stratégie sont inter-reliées et interdépendantes : aucune ne peut bien fonctionner sans les deux autres.

Toutefois, n'importe quelle stratégie de transition vers une économie verte se devra de tenir compte des régimes commerciaux mondiaux et de leurs impacts juridiques. Depuis 25 ans environ, la libéralisation des échanges entraînée par l'avènement de l'ALENA et de l'OMC a tendance à saper la confiance et la capacité des gouvernements à gérer leur propre économie dans l'intérêt public de leur population et de l'environnement. Sous de tels régimes commerciaux, les gouvernements étrangers et les corporations ont la capacité d'intenter des poursuites pour « pratiques commerciales déloyales » contre les gouvernements nationaux et leurs politiques innovatrices en matière environnementale et énergétique. Ils peuvent même réclamer des mesures de rétorsion, ce qui a tendance à avoir un « effet paralysant » sur les décideurs. Pour réaliser la transition vers un avenir vert et une économie verte, nous recommandons de faire preuve d'une grande vigilance quant aux impacts possibles des règles commerciales, tout en rejetant leur « effet paralysant »<sup>xxix</sup>.

	<b>Objectifs de la 1<sup>re</sup> année</b>	<b>Objectifs sur cinq ans</b>	<b>Objectifs sur dix ans</b>
<b>Investissements publics<sup>xxx</sup></b>	20,73 milliards \$ d'investissements publics	103,65 milliards \$ d'investissements publics*	160,60 milliards \$ d'investissements publics*
<b>Mécanismes de financement privé innovateurs pour la rénovation des bâtiments</b>	Impossible de prédire la première année la hauteur du financement par le système « économisez et remboursez »	Estimation à 20 milliards \$ de financement par le système « économisez et remboursez » pour les bâtiments verts	50 milliards \$ de financement par le système « économisez et remboursez » pour les bâtiments verts
<b>Création d'emploi<sup>xxxii</sup></b>	409 956 années d'emploi-personne <sup>1</sup>	2 445 302* années d'emploi-personne	4 164 825* années d'emploi-personne
<b>Diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES)<sup>xxxiii</sup></b>	8 millions de tonnes de GES de moins par année	53 millions de tonnes de GES de moins par année	100 millions de tonnes de GES de moins par année
<b>Mesures d'équité (exemples)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actions positives en faveur d'emplois pour les communautés à faible revenu</li> <li>• Rabais/crédits d'impôt pour les ménages à faible revenu</li> <li>• Consultation préalable et obtention du consentement pour les projets sur les territoires des Premières Nations</li> <li>• Stratégies de transition équitable pour aider les travailleurs et travailleuses déplacés par les industries en voie de fermeture</li> </ul>		

\*Cumulatif

Parallèlement, des voix s'élèvent également pour invoquer que cette transition vers une économie verte est inutile, téméraire ou trop coûteuse. Pourtant, le changement climatique et l'épuisement des sources conventionnelles d'énergie sont autant d'indicateurs que le temps passe et qu'il ne faut pas le gaspiller. Si, en tant que pays, nous continuons de remettre à plus tard et d'attendre pour agir, notre inaction finira par nous coûter beaucoup plus cher, sur le plan économique et social ainsi que sur le plan environnemental. Comme prévient le rapport Stern, permettre au réchauffement mondial de se poursuivre pourrait entraîner éventuellement une baisse annuelle et irréversible de 5 pour cent du

<sup>1</sup> Un nombre inconnu généré par le financement par le système « économisez et remboursez » pour les bâtiments verts.



PIB.<sup>xxxiii</sup> Le Canada a la capacité financière et les outils nécessaires pour opérer dès maintenant cette transition vers un modèle économique durable pour l'avenir. Ce qu'il lui faut, c'est l'imagination et le courage politique de faire de cette stratégie un objectif prioritaire national.

Nous, qui vivons dans une société démocratique, sommes conscients qu'un leadership politique décisif n'est possible qu'avec le soutien de la population. Les sondages d'opinion publique révèlent l'existence d'un malaise par rapport aux orientations actuelles du pays et l'augmentation du sentiment d'urgence en faveur de l'adoption d'orientations durables du point de vue économique et écologique pour le 21<sup>e</sup> siècle. À cette fin, nous promettons de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour mobiliser nos membres et les convaincre d'appuyer cette transition vers un avenir vert et une économie verte. Nous œuvrerons auprès de nos membres et des populations concernées dans les différentes communautés du pays pour constituer une base solide de soutien populaire en faveur des priorités que nous avons proposées ici — le développement des énergies renouvelables, la rénovation des habitations et des bâtiments et une stratégie nationale de transport en commun — en tant que pierres angulaires d'un avenir plus durable pour nos enfants et nos petits-enfants.



- i Institut Pembina et Fondation David Suzuki, *Climate Leadership, Economic Prosperity: Final Report on the Economic Study of Greenhouse Gas Targets and Policies for Canada*, 2009. Voir également le rapport technique complémentaire de M.K. Jaccard and Associates, *Final Report: Exploration of Two Greenhouse Gas Emission Targets*.
- ii Notons que le minimum de 2 degrés de réchauffement mondial moyen (comparativement au niveau de l'ère préindustrielle) est l'objectif qui a été fixé à l'échelle internationale et que le Canada a officiellement souscrit à cet objectif au G8 et à la COP15 de Copenhague ainsi qu'à la COP16 de Cancun.
- iii À l'exclusion de l'énergie hydroélectrique.
- iv Les biocarburants regroupent la biomasse solide, les carburants liquides et divers biogaz. Les deux biocarburants les plus courants sont le bioéthanol et le biodiesel. La plupart de ces carburants sont composés de trois types de matières premières agricoles qui peuvent aussi servir dans l'alimentation. Les biocarburants peuvent aussi être produits à partir de biomasse, en convertissant la cellulose des déchets de graminées et de bois en éthanol, ou en transformant des déchets animaux, matières grasses, algues et déchets urbains en biodiesel. Bien que les biocarburants soient considérés comme une source de carburant plus écologique que le pétrole, les critiques abondent quant à l'effet écologique de leur production, qui s'approprie les ressources agricoles déjà rares destinées à la production alimentaire.
- v Sur la base d'un investissement public annuel de 4,65 milliards de dollars réparti comme suit : 1,3 milliard de dollars à l'énergie éolienne, 1 milliard de dollars à l'énergie solaire, 1 milliard de dollars à l'énergie géothermique, 666 millions de dollars à l'énergie marémotrice, 333 millions de dollars aux biocarburants et 533 millions de dollars aux projets hydroélectrique à petite échelle, pour un total sur dix ans de 46,5 milliards de dollars. D'autres répartitions pourraient être proposées. En tête de liste des priorités de développement figurent les trois premiers types d'énergie – éolienne, solaire et géothermique.
- vi D'après le total des dépenses fédérales de l'exercice 2009-2010, soit 258,6 milliards de dollars, selon <http://www.theglobeandmail.com/news/politics/budget/article1488651.ece>.
- vii Voir le rapport de l'Institut international du développement durable, *Fossil Fuels: At What Cost? Government support for upstream oil activities in three Canadian provinces: Alberta, Saskatchewan, and Newfoundland and Labrador*, par David Sawyer et al., 2010.
- viii La méthode utilisée par le Réseau économie verte pour projeter la création d'emploi est basée sur l'étude de Robert Pollin, Heidi Garrett-Peltier, James Heintz et Helen Scharber, *Green Recovery: A Program to Create Good Jobs and Start Building a Low-Carbon Economy*, Centre for American Progress, septembre 2008. Elle tient compte des emplois que chaque milliard de dollars d'investissement permet de créer dans trois catégories : emplois directs dans l'industrie primaire, emplois indirects dans les industries secondaires et chez les fournisseurs, et emplois induits dans le commerce et dans le secteur des services.
- La méthode particulière utilisée pour calculer les emplois induits est basée sur modèle des entrées-sorties par le biais d'une demande accrue de produits finaux pour les industries. Le nombre d'emplois induits a été estimé en présumant des dépenses conçues pour générer une importante expansion des emplois sur la base d'un niveau élevé de chômage, du niveau des dépenses consacrées aux industries domestiques plutôt qu'aux importations et des mesures destinées à favoriser les investissements du secteur privé. Le calcul des emplois induits a pour hypothèse que le plan du Réseau économie verte bonifiera d'un tiers le niveau global de la création d'emploi générée par effet direct et indirect.
- ix Voir la note *iii* plus haut.
- x Institut Pembina, *Wind Power Realities: Getting the Facts Straight*, 2007.
- xi L'initiative *Better Buildings* du président Obama, <http://www.whitehouse.gov/the-press-office/2011/02/03/president-obama-s-plan-win-future-making-american-businesses-more-energy>
- xii Department of Energy and Climate Change du Royaume-Uni (2010), *The Green Deal* [http://www.decc.gov.uk/en/content/cms/what\\_we\\_do/consumers/green\\_deal/green\\_deal.aspx](http://www.decc.gov.uk/en/content/cms/what_we_do/consumers/green_deal/green_deal.aspx)
-

- xiii Selon les termes définis récemment par l'Alliance canadienne de l'efficacité énergétique et l'Alliance canadienne pour les énergies renouvelables.
- xiv Voir le rapport *A National Energy Efficiency Strategy for Canada – Supplement: Model National Energy Efficiency Initiatives*, août 2010, préparé par l'Alliance canadienne de l'efficacité énergétique et l'Alliance canadienne pour les énergies renouvelables.
- xv Pour *Habitation verte*, 500 millions de dollars seraient investis sur cinq ans dans la rénovation des habitations des ménages à faible revenu, tandis 250 millions de dollars seraient investis sur cinq ans dans la réalisation de programmes nationaux de formation et de certification. Pour *Bâtiment vert*, 250 millions de dollars seraient investis sur cinq ans dans la mise sur pied d'un centre de formation et de services techniques. Les 100 millions de dollars restants serviraient à créer et à maintenir le régime des obligations vertes.
- xvi Ces objectifs sont identiques à ceux qu'a proposés le Groupe de travail sur l'efficacité énergétique du Conseil des ministres de l'Énergie en 2007. Les économies d'énergie ont été calculées d'après un modèle que l'Office de l'efficacité énergétique avait proposé au Groupe de travail à l'époque.
- xvii En 2005, un rapport a été préparé pour le compte de Ressources naturelles Canada afin de démontrer qu'une démarche de financement novatrice consistant à lier les octrois financiers destinés aux gains d'efficacité aux immeubles plutôt qu'à leurs propriétaires pourrait être utilisée dans chaque province : *Utilisation de la taxe d'améliorations locales pour financer des mesures d'amélioration énergétique : applicabilité dans l'ensemble du Canada*, Institut Pembina, 2005, disponible en français à l'adresse <http://www.pembina.org/pub/197>. Cette approche a depuis été mise à profit par le programme Property Assessment for Clean Energy (PACE) des États-Unis et elle est en train d'être mise en application à Halifax et à Vancouver.
- xviii Le rôle du gouvernement fédéral consisterait :
- à assurer un soutien financier majeur à un programme national de rénovation domiciliaire pour les ménages à faible revenu;
  - à mettre à jour le Code national du bâtiment;
  - à tenir une base de données sur l'efficacité énergétique des habitations et à organiser un système d'analyse comparative ÉnerGuide;
  - à garantir des prêts par l'intermédiaire de la SCHL auprès des institutions financières et des établissements de crédit aux municipalités afin de financer le système de taxe d'amélioration locale pour la rénovation domiciliaire;
  - à mettre sur pied un programme de formation et de certification aux normes interprovinciales pour les gens de métier;
  - à instituer un code national de rénovation domiciliaire qui fixe des normes minimales de rénovation qui doivent être respectées à la vente ou à la location;
  - à montrer la voie sur le plan politique et sur le plan de la réalisation des travaux en rénovant les bâtiments fédéraux, ainsi qu'en faisant la preuve qu'investir dans l'efficacité énergétique permet d'économiser et, en achetant des produits canadiens, d'ouvrir la voie à une réglementation canadienne d'étiquetage obligatoire;
  - à adopter une nouvelle réglementation sur les normes minimales de rénovation à respecter à la vente ou à la location avec un étalement sur cinq ans;
  - à revoir les lois pour permettre aux municipalités d'utiliser le système de taxe d'amélioration locale pour financer les rénovations dans un but d'efficacité énergétique
  - et à créer des emplois dans le domaine du commerce et de la technologie.

Le rôle des gouvernements provinciaux/territoriaux consisterait :

---

- à mettre régulièrement à jour les normes d'efficacité énergétique du Code du bâtiment pour qu'ils rejoignent les meilleures pratiques;
- à mettre sur pied des programmes pour la rénovation des habitations des ménages à faible revenu;
- à adopter une réglementation d'étiquetage obligatoire;
- à adopter une nouvelle réglementation sur les normes minimales de rénovation à respecter à la vente ou à la location avec un étalement sur cinq ans; à revoir les lois pour permettre aux municipalités d'utiliser le système de taxe d'amélioration locale pour financer les rénovations dans un but d'efficacité énergétique.

xxix Metropolitan Knowledge International, McCormick Rankin Corporation et Jeff Casello, *The Economic Impact of Transit Investment: A National Survey*, (Toronto : Canadian Urban Transit Association, 2010): 3.

xxx *Ibid.*, p. 3, 28.

xxxi Pour plus de détails, voir *Virage vers une économie verte donnant de bons emplois : investissement dans les transports en commun et les services ferroviaires voyageurs*, un document d'information préparé pour le compte du Congrès du travail du Canada et du Réseau pour une économie verte, septembre 2010.

xxii La portion canadienne du corridor entre Vancouver et Seattle comprendrait la voie ferrée à partir du centre-ville de Vancouver jusqu'à la frontière des États-Unis. Selon toute probabilité, des organismes canadiens couvriraient la moitié des coûts engagés entre Vancouver et Seattle, tandis que l'autre moitié serait absorbée par les administrations municipales, d'État et fédérale des États-Unis.

xxiii HDR Decision Economics, *The Optimal Supply and Demand for Urban Transit in Canada* (HDR Decision Economics, août 2008).

xxiv Les données sur les dépenses en immobilisations de 2009 et 2010 ne sont pas encore connues. Cependant, de 2004 à 2008, les dépenses en immobilisations ont affiché une croissance annuelle moyenne de 30 pour cent. Si l'on présumait que la croissance a conservé ce rythme, on pourrait extrapoler que les dépenses en immobilisations ont atteint 4,3 milliards de dollars en 2009 et 5,6 milliards de dollars en 2010. Toutefois, vu la crise financière de 2008, il est peu probable que la croissance se soit maintenue à ce rythme ces deux dernières années.

xxv Étude de HDR Decision Economics, *op.cit.*

xxvi En ce qui a trait à la méthode utilisée pour calculer la création d'emploi, voir la note viii plus haut.

xxvii Office national de l'énergie, *Demande d'énergie au Canada : transport des passagers (Note d'information)*. Calgary : Office national de l'énergie, 2009 : 1-3.

xxviii Voir M.K. Jaccard and Associates, *Final Report: Exploration of Two Greenhouse Gas Emission Targets*, pp. 4-5.

xxix Outre le fait que le commerce mondial est une cause majeure d'augmentation des émissions de GES, les régimes commerciaux multilatéraux, régionaux et bilatéraux existants rendent les gouvernements vulnérables et minent leur capacité à promulguer des lois non commerciales et des politiques connexes pour préserver et protéger l'environnement et les ressources naturelles. Les dispositions de l'ALENA sur les différends qui opposent un investisseur et un État, par exemple, et qui permettent aux corporations de poursuivre les pays et d'être indemnisés pour violation des règles commerciale, sont particulièrement préoccupantes. Plus particulièrement, les dispositions de la *Loi sur l'énergie verte et l'économie verte* de l'Ontario sont en train d'être contestées en tant que pratique commerciale déloyale devant l'Organisation mondiale du commerce. Maintenant que les nouveaux régimes commerciaux ont plus de poids juridique que les accords multilatéraux existants sur l'environnement, l'aboutissement d'une stratégie de transition vers une économie verte pourrait devoir passer par une contestation des règles commerciales existantes.

xxx Les calculs de ce tableau liés aux investissements publics sont basés sur les investissements proposés aux présentes dans le développement des énergies renouvelables, les habitations vertes/bâtiments verts et le

transport en commun/transport ferroviaire interurbain. Le ratio d'investissement des cinq premières années est plus élevé à cause des capitaux engagés pour le train à grande vitesse et le transport en commun. Le reste des investissements calculés concerne le programme de financement innovateur « économisez et remboursez » qui s'adresse aux particuliers pour la rénovation des bâtiments et l'amélioration de l'efficacité énergétique. Ces chiffres seront impossibles à prévoir vraiment, en particulier les premières années du programme Habitation verte/Bâtiment vert.

xxxi Les calculs de ce tableau liés à la création d'emploi sont basés sur le nombre projeté d'années d'emploi-personne pour chaque année de nouveaux investissements publics dans le développement des énergies renouvelables, les programmes Habitation verte/Bâtiment vert et le transport en commun/transport ferroviaire interurbain. La méthode utilisée pour calculer le nombre d'années d'emploi-personne est celle qui a été mise au point par le Center for American Progress, qui permet de déterminer le nombre d'emplois *directs*, *indirects* et *induits* générés pour un investissement de 1 milliard de dollars. Les données sur la création d'emploi indiquées au tableau sont cumulatives pour les objectifs de cinq ans et de dix ans.

xxxii Les calculs liés à la réduction des émissions de GES sont basés sur des projections faites pour chacune des trois priorités du programme. Les données sur la réduction des GES suite au virage vers des sources d'énergie renouvelable et l'expansion du système de transport en commun sont tirées du *Final Report* (page 5) de l'étude réalisée par l'Institut Pembina et la Fondation David Suzuki (rapport technique). Le tableau 1 indique que le virage vers les énergies renouvelables (éolienne, hydroélectrique) entraînerait une baisse annuelle des GES de 4 millions de tonnes en 2010, 18 millions de tonnes en 2015 et 33 millions de tonnes en 2020. Le même tableau prédit que les gains d'efficacité énergétique résultant des investissements dans le transport en commun et ferroviaire pour le transport des personnes et des marchandises permettrait une baisse annuelle des émissions de GES de 4 millions de tonnes en 2010, 35 millions de tonnes en 2015 et 57 millions de tonnes en 2020.

Les données concernant la réduction des émissions de GES grâce aux programmes Habitation verte/Bâtiment vert ont été fournies par l'Alliance canadienne pour les énergies renouvelables. Leurs projections valent pour 2020 seulement, à savoir 10 millions de tonnes de GES de moins par année. D'ici 2030, si les objectifs sont atteints, les baisses d'émissions de GES pourraient grimper à 33 millions de tonnes par année.

xxxiii Nicholas Stern, *The Stern Review: The Economics of Climate Change* (Cambridge: Cambridge University Press, 2007) : 10.