

Virage vers une économie verte :

Plate-forme commune du Réseau pour une économie verte



Préparée par le comité de direction du Réseau pour une économie verte

RÉV 
RÉSEAU POUR UNE ÉCONOMIE VERTE

Mise à jour en 2016

Virage vers une économie verte :

Plate-forme commune du Réseau pour une économie verte

En tant que membres d'organisations syndicales, environnementales, confessionnelles et de justice sociale qui sont 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 civilisation.

Nous affirmons que la mise en œuvre pleine et entière du plan d'action décrit dans ces pages pendant les cinq prochaines années mettrait le Canada en bonne position pour créer un million d'années-personnes d'emploi tout en permettant à notre pays de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 88 mégatonnes (Mt) 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 afin d'assurer une transition vers une économie plus équitable et plus durable.

Introduction

Le Canada doit relever un triple défi ayant trait à son environnement, à son économie et à la diversification de ses sources d'énergie. Nous subissons déjà les effets des changements climatiques, les taux de sous-emploi et de précarité de sous-emploi demeurent très élevés, et nous devons procéder à une transition nous éloignant des sources d'énergie à base de carbone. Qui plus est, notre économie et notre société sont affectées par une crise d'équité dont témoigne la multiplication des divisions et des inégalités entre les sexes, les races et les classes sociales.

Nous n'avons plus les moyens de maintenir un modèle économique qui traite la planète et sa population comme s'il s'agissait de marchandises jetables. Il est temps d'établir les bases d'un nouveau modèle économique qui amènera une transformation fondamentale des modes de production, de transport et de

Qu'est-ce qu'une mégatonne?

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) se mesurent et se déclarent en mégatonnes.

Une mégatonne (Mt) équivaut à un million de tonnes. Le total des émissions de GES du Canada était de 726 Mt en 2013.

Une mégatonne d'émissions de GES équivaut :
aux émissions de 227 000 automobiles ou plus de deux fois le nombre d'automobiles dans l'Île-du-Prince-Édouard;
aux besoins en énergie de 86 500 habitations, soit le nombre total des habitations de Regina.¹

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 en énergie de l'industrie ainsi que le chauffage des habitations et des entreprises, mais en voyant à assurer l'accès de

Qu'est-ce qu'une année-personne d'emploi?

L'année-personne d'emploi est l'emploi à plein temps d'une personne pendant un an.

tous à une énergie verte à un prix abordable. Il faut encourager une économie locale durable, créer des possibilités d'emploi équitables et apporter notre juste part de contribution aux efforts de réduction des dommages sociaux et environnementaux à travers le monde. C'est grâce à cette transformation que nous parviendrons à réduire notre dépendance aux combustibles fossiles et que nous viendrons à bout de la pauvreté et des inégalités qui persistent. En fin de compte, 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 des emplois verts décents et bien rémunérés et en mettant sur pied des programmes de transition juste.

Après la première décennie du 21^e siècle, le Canada est à la croisée des chemins. Les diverses crises qui marquent l'époque nous obligent à prendre des décisions fondamentales sur le genre d'économie et de société que nous voulons pour l'avenir. Les Canadiens et les Canadiennes doivent choisir entre persister à bâtir en suivant l'actuelle voie économique et sociale non durable ou tracer une nouvelle voie économique verte favorisant des relations harmonieuses entre les gens et la planète en créant des emplois verts et en contribuant au développement économique durable. La clé qui ouvre la porte à l'une ou l'autre voie, c'est l'énergie – celle-là même que nous utilisons pour alimenter nos industries, chauffer nos habitations, transporter des marchandises et nous transporter nous-mêmes. 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.

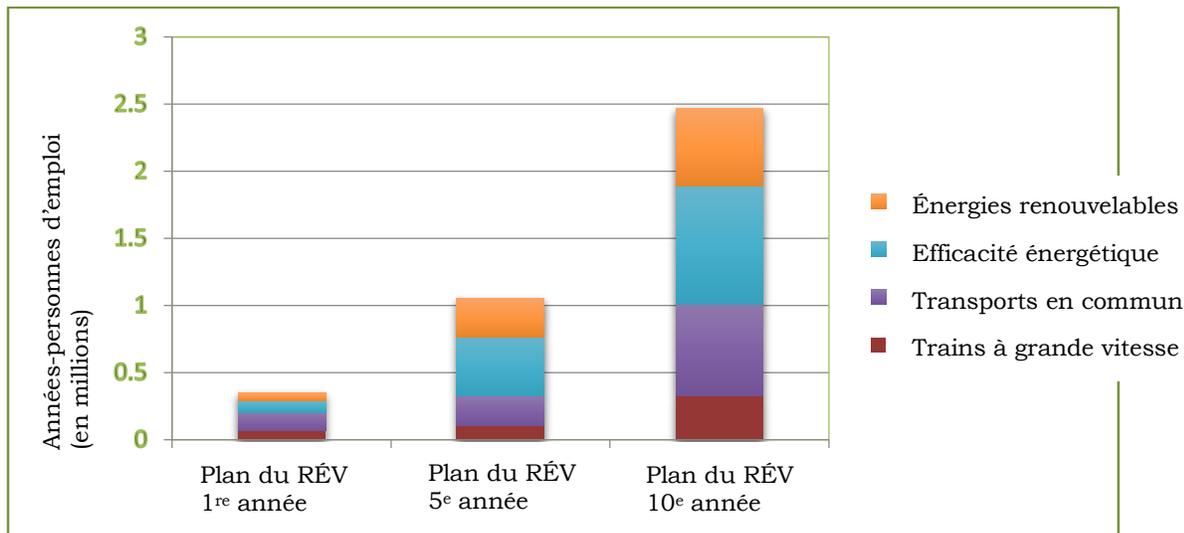
Notre Plan à trois piliers donne la priorité à l'investissement public dans les énergies renouvelables, l'efficacité énergétique et les transports en commun. Ces trois secteurs comptent pour 81 % des émissions annuelles de GES au Canada. Le fait de passer à ces trois égards d'une économie fondée sur le carbone à une économie verte créera plus **d'un million d'emplois verts en cinq ans**.

Le Plan à trois piliers aura pour effet non seulement de créer des emplois verts, mais aussi de **réduire les émissions annuelles de GES d'environ 24 % (175 Mt) en cinq ans** et **d'environ 36 % (261 Mt) en dix ans**. Le Plan à trois piliers du RÉV dépassera les engagements de réduction des émissions du Canada pris dans l'Accord de Paris d'ici 2025, soit cinq années d'avance.ii

Que sont les emplois verts?

On entend habituellement par « emplois verts » les emplois de deux catégories : [1] les emplois qui apportent une contribution directe ou indirecte à la réduction des émissions de gaz à effet de serre causant le réchauffement de la planète et les changements climatiques et [2] les emplois qui aident les personnes et les collectivités à faire face ou à s'adapter aux répercussions des changements climatiques, telles que les phénomènes météorologiques extrêmes.

Figure 1. Années-personnes d'emploi (en millions) créées pendant la première et la cinquième année du Plan à trois piliers du RÉV et prévisions pour la dixième année d'investissement.iii



Nous avons identifié trois grands secteurs prioritaires où une action immédiate est indispensable à la stimulation de la transition vers une économie verte. La définition de ces priorités tient compte de bon nombre de facteurs, dont notre utilisation actuelle de l'énergie et des transports, la réduction possible des émissions de gaz à effet de serre par dollar investi et la création d'emploi possible par dollar investi. Ces trois piliers sont :

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

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

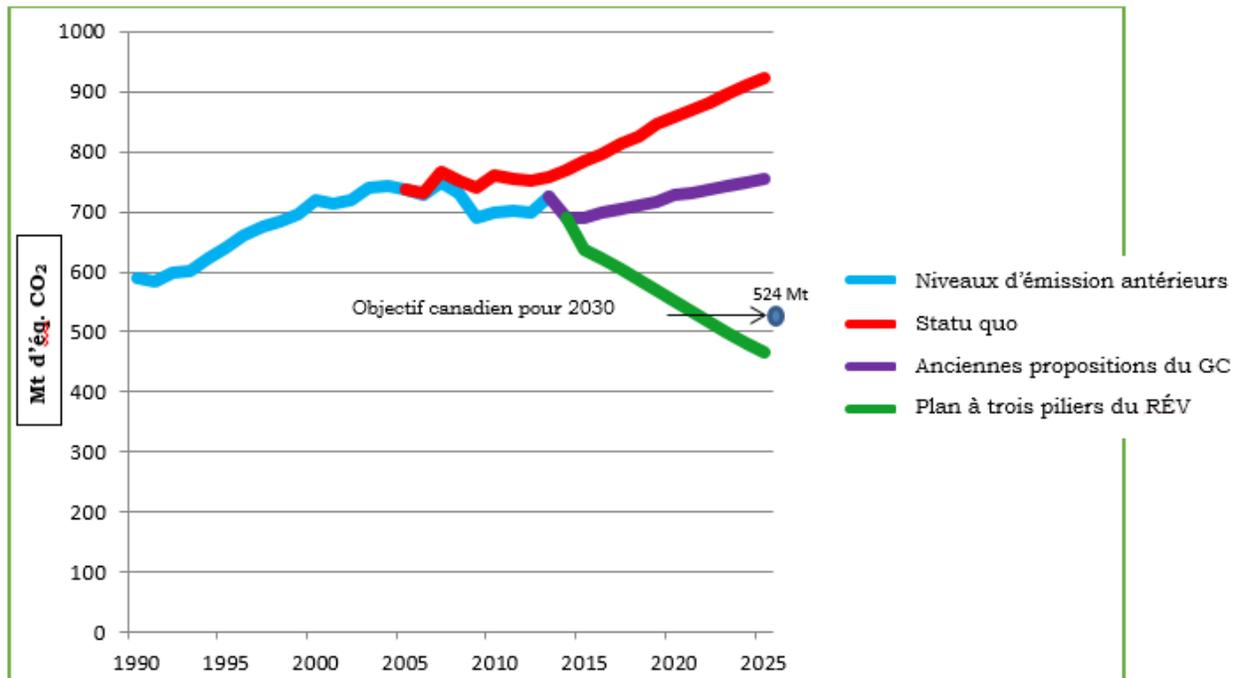
Les trois types de mesures permettraient de créer un nombre considérable d'emplois décents et de réduire les émissions de gaz à effet de serre qui causent les changements climatiques, tout en créant des possibilités qui favorisent l'atteinte d'une plus grande équité dans notre économie. À notre avis,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

La transition vers une économie verte doit toutefois se faire d'une manière juste, 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. Les gouvernements de tous les ordres – fédéral, provincial, territorial, municipal et des 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 vienne d'initiatives locales destinées à transformer l'économie locale afin que la population puisse vivre et travailler dans une communauté plus en harmonie avec la nature et l'environnement.

Pourquoi ces trois piliers?

En 2013, année des données officielles les plus récentes disponibles sur les tendances des émissions, le total des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada était d'environ 726 Mt. La production d'énergie, les bâtiments et les transports comptaient pour 81 % de ces émissions, soit 588 Mt.^{iv}

Figure 2. Émissions de gaz à effet de serre du Canada et prévisions pour la période se terminant en 2025 (Mt d'éq. CO₂)iv^v



Pour voir les calculs, consultez l'Annexe 1 : Méthode de calcul pour établir la Plate-forme commune du Réseau pour une économie verte.

Un plan de tarification du carbone doit être mis en œuvre pour que les gouvernements acquièrent les capitaux supplémentaires nécessaires au financement public de ces initiatives. L'initiative de tarification du carbone permettrait de générer de nouvelles recettes publiques qui pourraient servir notamment à des investissements dans les trois priorités stratégiques que nous proposons pour opérer une transition vers une économie verte.

« Nous croyons que les contributions prévues déterminées au niveau national (CPDNN) du Canada doivent comprendre un engagement ayant force obligatoire à réduire les émissions de carbone du Canada d'au moins un tiers au cours des 10 prochaines années (les ramenant à 37 % au-dessous des niveaux de 2005 d'ici 2025). »

Hassan Yussuff, président du Congrès du travail du Canada

Pour prévenir le désastre économique et climatique, le gouvernement fédéral doit collaborer avec les provinces et les territoires pour coordonner les efforts de tarification du carbone et voir à ce qu'un seuil tarifaire uniforme soit mis en œuvre dans l'ensemble du pays et à ce que les secteurs d'activité soient tenus

de répondre aux normes de rendement. Outre l'effort concerté de tarification du carbone, les gouvernements doivent procéder rapidement à une transformation appréciable de la réglementation dans les secteurs de la production de l'électricité, des transports et du bâtiment.^{vi}

« Il n'est pas équitable que les gros consommateurs d'énergie puissent impunément rejeter leur carbone dans l'air que nous respirons tous. Les pollueurs devraient être tenus responsables et ils devraient payer le prix de la pollution avec laquelle ils nous obligent à vivre.

L'imposition d'une taxe sur la pollution est un moyen équitable de partager la responsabilité à l'égard des émissions de carbone qui causent les changements climatiques et de récompenser les entreprises les plus efficaces et les moins polluantes. »

Louise Comeau, du Réseau action climat

Le gouvernement fédéral doit mettre en œuvre une initiative de tarification du carbone pour arriver à un prix national harmonisé d'au moins 50 \$ par tonne de CO₂ d'ici 2020. L'initiative de tarification du carbone doit en outre prévoir des majorations annuelles échelonnées et prévisibles du prix du carbone.



Bien qu'il y ait eu beaucoup de tapage depuis une décennie au sujet du rôle du Canada comme superpuissance émergente dans le secteur de l'énergie, nous croyons que le Canada doit diversifier son économie et accorder un degré de priorité plus élevé à la production de formes d'énergie mieux adaptées à une nouvelle ère de changement climatique. Le mégaprojet canadien d'exploitation des sables bitumineux, par exemple, est déjà la machine de réchauffement mondial qui gagne le plus en vitesse au pays. Bien que l'industrie du bitume ait pris des mesures pour réduire ses émissions de GES par baril, des études continuent d'indiquer que la production de pétrole à partir des sables bitumineux génère beaucoup plus (de 8 % à 35 % de plus) de GES que la production de pétrole conventionnel, même quand on tient compte du cycle de vie entier (rendement du puits à la roue). L'augmentation relative des émissions de GES associées au pétrole tiré des sables bitumineux est attribuable à une augmentation de l'intensité des émissions à la production.^{vii} Les émissions nationales de GES du secteur du pétrole et du gaz naturel ont augmenté de 67 % de 1990 à 2013.^{viii}

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. Par exemple, en 2012, les émissions de GES venant de la production d'énergie électrique sont retombées en-deçà des niveaux de 1990^{ix}, la raison principale étant un déclin de l'utilisation du charbon et l'augmentation des sources d'énergies renouvelables. S'il est vrai qu'à l'heure actuelle moins de 3 % de l'énergie vient de sources renouvelables émergentes à faible impact^x, 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 du point de vue de l'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 placés pour exploiter l'énergie marémotrice. Nos rivières et nos lacs isolés présentent des possibilités d'exploitation hydroélectrique à petite échelle pour les communautés locales et notre pays a ce qu'il faut pour produire certains types de biocarburants.^{xi}

Pour effectuer une transition vers le développement des sources d'énergie propres et renouvelables, il faut à tout le moins un leadership engagé, coordonné et efficace. Ce sont les gouvernements et le secteur public qui sont les mieux en mesure de mener à bien le changement systémique nécessaire dans l'ensemble de l'économie. Tandis que le secteur privé continuera d'avoir un important rôle à jouer, les gouvernements devront donner le pas en mettant 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.

Des avantages locaux tirés des ressources naturelles 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 MW 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 % 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 MW chacune seront installées et produiront suffisamment d'énergie pour alimenter 7 500 habitations.

Pour entamer cette transition au cours des cinq prochaines années, nous sommes d'avis que le gouvernement fédéral devra se donner une stratégie de développement des énergies renouvelables. Pendant cette période, il faudra procéder à **des investissements publics totalisant 23,3 milliards de dollars** pour stimuler le développement des énergies renouvelables en donnant **la priorité à l'énergie éolienne, solaire, géothermique et marémotrice**^{xii}. Le plan stratégique pourrait aussi prévoir le développement restreint et à plus petite échelle de l'hydroélectricité et de certains biocarburants à base de biomasse. En moyenne, sur cinq ans, un tel investissement public représenterait **une dépense fédérale annuelle de 4,66 milliards de dollars**, soit moins de 2 % du budget annuel fédéral^{xiii}.

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 **58 300 emplois à temps plein pour un an (ou années-personnes d'emploi)^{xiv}**, soit 22 300 emplois directs dans les industries productrices d'énergie renouvelable, 19 500 emplois indirects dans les industries secondaires et 16 700 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 16 510 emplois à temps plein par année (directs, indirects et 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 13 400 emplois par année, tandis qu'un investissement annuel de 1 milliard de dollars dans la production d'énergie **géothermique** générerait 8 240 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.

Tableau 1. Estimations de la création d'emplois découlant d'investissements dans les énergies renouvelables

	Millions/année	Directs*	Indirects	Induits	Total
Énergie éolienne	1 300 \$	6 110	5 720	4 680	16 510
Énergie solaire	1 000 \$	5 500	4 100	3 800	13 400
Énergie géothermique	800 \$	2 400	3 520	2 400	8 240
Énergie marémotrice	666 \$	3 596	2 531	2 464	8 591
Énergie hydroélectrique	553 \$	2 876	2 323	2 101	7 300
Biocarburants	333 \$	1 798	1 265	1 232	4 296
Total	4 652 \$	22 280	19 459	16 677	58 337

*L'emploi se mesure en années-personnes

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.

Loi sur l'énergie verte et l'économie verte de l'Ontario

En Ontario, la *Loi sur l'énergie verte et l'économie verte* exige qu'une proportion de 25 % à 50 % des produits et éléments utilisés pour le développement des énergies renouvelables vienne de sources locales ou régionales. Les dispositions de ce type seront indispensables à toute bonne stratégie de création d'emplois, 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.

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

- ❖ La révision du mandat et 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^{xv}.
- ❖ En annulant immédiatement les subventions annuelles au secteur des combustibles fossiles, le gouvernement fédéral pourrait libérer 34,0 milliards de dollars de plus à investir dans la production d'énergies renouvelables, l'accroissement du rendement énergétique des habitations et des bâtiments et les transports en commun.^{xvi}
- ❖ On pourrait affecter une partie des revenus de l'imposition d'une taxe aux émetteurs de gaz à effet de serre de l'économie canadienne (comme nous l'avons déjà indiqué).
- ❖ On pourrait imposer une surtaxe additionnelle de 5 % sur l'essence, ce qui pourrait générer chaque année de 2 à 2,5 milliards de dollars de plus de recettes fiscales fédérales que l'on pourrait destiner au développement des énergies renouvelables, en prévoyant un crédit d'impôt remboursable afin d'atténuer les retombées négatives sur les travailleurs et les travailleuses et sur les contribuables à faible revenu^{xvii}.

Il est reconnu que le développement des énergies renouvelables compense grandement le recours 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 % de 1991 à 2007, principalement parce que le pays a pris des mesures décisives pour accroître le recours à l'énergie éolienne.^{xviii} 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. Le Plan du RÉV sur les énergies renouvelables réduira les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 44 Mt par année d'ici 2020.

De plus, une transition vers les énergies renouvelables créerait la possibilité de prendre des mesures qui permettraient une meilleure équité sociale et une plus grande participation à l'économie. Ces mesures doivent comprendre la création d'un fonds de transition juste pour aider les travailleurs et les travailleuses déplacés à se recycler dans d'autres domaines, y compris la production d'énergies renouvelables, l'accroissement de l'efficacité énergétique et les transports en commun. Les mesures de transition juste doivent aussi faire en sorte que des possibilités d'emploi dans ces domaines soient offertes aux travailleurs et travailleuses des communautés urbaines et rurales marginalisées. Il est en outre indispensable de créer des possibilités d'emploi et de garantir 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 et de donner à celles-ci des possibilités concrètes de participer au développement et d'en tirer parti. Dans tous les cas, le développement des énergies renouvelables devrait inclure des consultations appropriées des communautés affectées.

Pilier 1 du RÉV :
Le développement des énergies renouvelables réduit les émissions de GES et crée des emplois

La mise en œuvre de la Stratégie de développement des énergies renouvelables du RÉV réduira les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 44 Mt d'équivalent CO₂ par année et créera 290 000 années-personnes d'emploi en cinq ans.

Sault-Sainte-Marie, en Ontario – L'énergie verte en action

La ville de Sault-Sainte-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 les secteurs de l'acier et de la foresterie. Sault-Sainte-Marie accueille l'un des plus grands parcs éoliens du Canada. Ses 126 turbines produisent 189 mégawatts (MW) d'énergie renouvelable et peuvent alimenter environ 60 000 habitations, soit deux villes comme Sault-Sainte-Marie. La région compte également cinq stations hydroélectriques qui produisent un total de 203 MW d'énergie renouvelable. La plus grande usine sidérurgique de la ville comprend une centrale de cogénération qui produit 70 MW d'électricité et qui lui permet de réduire ses besoins en énergie de 50 %. Sault-Sainte-Marie a déjà un parc solaire qui produit 20 MW et un projet similaire devrait produire 30 MW. Pour une ville du nord de l'Ontario de seulement 75 000 âmes, Sault-Sainte-Marie est en très bonne voie d'atteindre le demi-gigawatt d'énergie renouvelable.

En dernier lieu, il faut que le gouvernement fédéral assure le leadership en faisant la promotion de la Stratégie de développement des énergies renouvelables du RÉV. Bien qu'il appartienne aux gouvernements provinciaux et territoriaux et aux administrations municipales de mettre en œuvre pareille initiative, le gouvernement fédéral se doit de jouer un rôle clé en lançant, facilitant et finançant le virage stratégique vers un avenir fondé sur les énergies renouvelables dans l'ensemble du Canada. De plus, la transition concrète vers une économie axée 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 à une telle transition. Pour que les avantages aient plus de poids que les inconvénients, il faudra que les gouvernements voient en priorité à renforcer les stimulants et les avantages de la participation des communautés au développement des énergies renouvelables.



PILIER n° 2 du RÉV : L'amélioration de l'efficacité énergétique des habitations et des bâtiments

Même si le Canada a quatre saisons bien distinctes au fil desquelles la température passe du froid glacial à la chaleur étouffante, le parc immobilier du Canada n'est pas construit pour bien résister aux températures extrêmes, ce qui comporte une utilisation d'énergie inefficace. De tout temps, l'accent a été mis sur la quantité d'énergie dont la population du Canada a besoin pour chauffer les bâtiments pendant l'hiver. Or, il y a lieu de signaler que la demande de refroidissement à forte consommation d'énergie est censée augmenter par suite des changements climatiques. L'économie de l'énergie qui sert à régler la température dans nos habitations et nos bâtiments devrait être une priorité principale. Pourtant, notre parc actuel d'habitations et de bâtiments nous fait gaspiller des quantités incroyables d'énergie. Dans les habitations, c'est l'inefficacité des murs, du toit et de la chaudière qui cause la majeure partie du gaspillage d'énergie. Même si les gouvernements ont offert de l'aide financière aux propriétaires d'habitations et de bâtiments ces dernières années dans le cadre de programmes comme ÉnerGuide et écoÉnergie, à peine 8 % de notre parc immobilier a été rénové.

L'efficacité énergétique et l'économie d'énergie sont les sources d'énergie les plus propres, les moins chères et les plus productives. Investir dans l'efficacité énergétique et l'économie d'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 très exceptionnel par rapport aux autres sources d'énergie.

Aux États-Unis et au Royaume-Uni, les gouvernements fédéraux ont mis sur pied des programmes décisifs échelonnés sur 15 ans^{xix} qui imposent des objectifs fermes tous les cinq ans pour la rénovation des habitations et des bâtiments. De plus, d'importantes subventions sont offertes pour l'isolation des habitations des ménages à faible revenu^{xx}. En Allemagne aussi, la rénovation des bâtiments a donné naissance à

Pilier 2 du RÉV : L'efficacité énergétique réduit les émissions de GES et crée des emplois

La mise en œuvre de la Stratégie du RÉV sur les habitations et les bâtiments verts réduira les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 32 Mt d'équivalent CO₂ par année et créera 438 000 années-personnes d'emploi en cinq ans.

l'un des principaux programmes destinés à aider l'économie et à combattre les changements climatiques.

D'importantes économies d'énergie pourraient être réalisées en accroissant l'efficacité énergétique non seulement des habitations du Canada mais aussi 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.^{xxi}

Tableau 2 : Efficacité énergétique des bâtiments au Canada^{xxii}

Type de bâtiments	Proportion de l'énergie totale consommée	Proportion des émissions de GES
Résidentiels	16 %	14 %
Commerciaux et institutionnels	12 %	11 %
Total	28 %	25 %

Le Canada doit se donner un plan audacieux pour transformer son parc immobilier. Nous sommes favorables à la mise en œuvre au Canada d'une stratégie nationale d'efficacité énergétique s'inspirant de l'exemple des États-Unis et du Royaume-Uni^{xxiii} telle que propose un vaste éventail d'intervenants.^{xxiv}

Le gouvernement fédéral doit collaborer avec les provinces et les territoires à la mise en œuvre d'une stratégie nationale sur les habitations vertes et les bâtiments verts. Les programmes fédéraux doivent être coordonnés grâce à l'expansion de l'Office de l'efficacité énergétique de Ressources naturelles Canada^{xxv}. Cette expansion sera financée à l'aide des revenus tirés de l'initiative de tarification du carbone et comptant pour 1,1 milliard de dollars en cinq ans^{xxvi}. Pour encourager le secteur privé à investir davantage dans le financement des programmes d'efficacité énergétique, les nouvelles initiatives doivent comprendre un régime de financement à hauteur de 2,5 milliards de dollars sous la forme

Qu'est-ce qu'une obligation verte?

L'obligation est un moyen d'obtenir des fonds. L'investisseur achète l'obligation d'une organisation habilitée à l'émettre, qui promet de la rembourser avec intérêt à échéance. Les obligations vertes sont des obligations exemptes d'impôt émises par des organisations autorisées par le gouvernement fédéral aux fins de projets réduisant les émissions de GES.

d'obligations vertes^{xxvii}. La plateforme électorale du Parti libéral soulignait que les obligations vertes pourraient permettre de financer des projets de mise en valeur des énergies renouvelables à grande échelle et à l'échelle communautaire, y compris la rénovation des habitations et des bâtiments.

L'Office de l'efficacité énergétique mettrait en application des normes et des codes, fournirait des services d'analyse comparative et soutiendrait l'adoption de programmes innovateurs « payez tout en économisant » fondés sur l'impôt foncier par les municipalités et les sociétés locales de distribution de l'électricité. Ces programmes réduiraient les factures d'électricité plus que le remboursement de prêts en permettant aux familles d'économiser de l'argent dès le premier mois de leur mise en œuvre et en accroissant l'efficacité énergétique des habitations. Le financement fondé sur l'impôt foncier est une politique judicieuse permettant aux propriétaires d'accroître l'efficacité de leurs habitations grâce à des prêts à faible taux d'intérêt qui sont remboursés par versements. Les économies réalisées grâce à l'amélioration du rendement énergétique des habitations compensent les versements de remboursement et garantissent des économies futures sur les coûts d'énergie. Puisque le financement fondé sur l'impôt foncier est associé à la propriété plutôt qu'au propriétaire, il est facile de déménager et la valeur de la propriété est haussée parce que l'obligation de remboursement et l'économie sur les coûts d'énergie sont transférables avec le titre de propriété^{xxviii}.

Un exemple de programme « payez tout en économisant »

Le programme Power Smart Residential Loan de Manitoba Hydro offre un financement de 500 \$ à 7 500 \$ à la rénovation d'efficacité énergétique et aucun versement initial n'est nécessaire. 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.

Pour développer et mettre en œuvre la stratégie sur les habitations vertes et les bâtiments verts, le gouvernement fédéral doit jouer un rôle clé en favorisant la conclusion d'une entente sur des objectifs nationaux en matière d'efficacité énergétique et en s'assurant que les institutions financières garantissent des prêts aux administrations municipales afin de financer les rénovations à l'aide de l'impôt foncier. La stratégie doit aider les habitants à faible revenu en subventionnant leurs

rénovations, maintenir et élargir les services de soutien nationaux à l'efficacité énergétique et renforcer la réglementation nationale sur l'efficacité énergétique. Même si la majeure partie des investissements et de la création d'emplois se fera au niveau des communautés locales en collaboration avec des organismes provinciaux et municipaux, le gouvernement fédéral peut favoriser le maillage de

ces activités dans le cadre d'une Stratégie nationale sur les habitations vertes et les bâtiments verts^{xxix}.

Programme des habitations vertes

S'étendant sur les cinq prochaines années, le programme des habitations vertes aurait les objectifs suivants :

- a) rénover **40 % des habitations canadiennes d'ici 2020** pour obtenir un gain moyen d'efficacité énergétique de 30 % par habitation;
- b) rénover **150 000 habitations de ménages à faible revenu** et **réduire leur facture d'énergie** d'en moyenne 30 % d'ici 2020;
- c) accroître l'efficacité énergétique des maisons neuves de 2 % par année **jusqu'en 2025, les maisons construites après cette date devant produire autant d'énergie qu'elles en consomment (bilan énergétique neutre).**

Comme dans les programmes des États-Unis et du Royaume-Uni, des mécanismes de financement innovateurs pourraient être mis sur pied pour recueillir des fonds par l'entremise des institutions financières et grâce à l'impôt foncier, les prêts s'auto-remboursant par les économies réalisées sur les coûts d'énergie.

Le programme national des habitations vertes comprendrait les éléments suivants :

❖ **Subventions pour les habitations de ménages à faible revenu :**

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

❖ **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 fondé sur l'impôt foncier :** Programme municipal de financement de travaux majeurs de rénovation domiciliaire et de remboursement des prêts à l'aide des économies d'énergie qu'ils permettent de réaliser, lesquelles peuvent être transférées avec le titre de propriété.

Qu'est-ce qu'un bilan énergétique neutre?

La quantité d'énergie tirée de sources renouvelables sur place équivaut à la quantité d'énergie consommée par le bâtiment.

- ❖ **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 de la page précédente].
- ❖ **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.

Programme des bâtiments verts

Les principaux objectifs du programme sur les bâtiments verts seraient d'améliorer **l'efficacité technique et opérationnelle** de tous les bâtiments (industriels, commerciaux et publics) de **50 % au cours des cinq prochaines années** dans l'ensemble du Canada et d'exiger que tous les nouveaux bâtiments aient un **bilan énergétique neutre d'ici 2025**.

Le programme sur les bâtiments verts comprendrait les éléments suivants :

- ❖ **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 » fournis aux grands utilisateurs d'énergie commerciaux et institutionnels et aux petites et moyennes entreprises (voir l'encadré ci-dessous).
- ❖ **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 fondé sur l'impôt foncier** : Programme de financement fondé sur l'impôt foncier à l'intention des petites entreprises aux fins de travaux majeurs de rénovation des bâtiments.

- ❖ **Soutien aux bâtiments au bilan énergétique neutre** : Grâce à des programmes de formation, de recherche-développement et de mesures fiscales d'encouragement comme les crédits d'impôt liés au contenu canadien.

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

Bien des organisations éconergétiques comme Vermont Energy ont constaté 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 précieux rôle d'analyse comparative et fournir les services techniques qui aideront les utilisateurs relativement à tous les volets de l'amélioration de l'efficacité énergétique, de l'évaluation jusqu'à la réalisation, en passant par le financement et l'agrément.

Des investissements publics de 30 milliards de dollars seront nécessaires pour que les objectifs susmentionnés de la Stratégie sur les habitations vertes et les bâtiments verts soient atteints d'ici 2020

L'investissement de 30 milliards de dollars en cinq ans entraînera la création de dizaines de milliers d'années-personnes d'emploi dans l'économie canadienne. Selon la méthode de calcul du Center for American Progress, un investissement de 30 milliards de dollars en cinq ans permettrait de **générer 438 000 années-personnes d'emploi**, dont 189 000 emplois directs dans l'industrie de la rénovation, 123 000 emplois des industries secondaires et 126 000 emplois induits découlant de l'augmentation des ventes au détail dans les communautés, sans compter les fonds supplémentaires qui seront probablement injectés dans l'économie par suite de la réduction des factures d'électricité.

L'atteinte des objectifs de la Stratégie des habitations vertes et des bâtiments verts accroîtra considérablement l'efficacité énergétique des habitations et bâtiments canadiens grâce à une forte réduction de la consommation d'énergie. Il s'ensuit que le Canada réduira ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins **32 Mt par année d'ici 2020**, et des réductions supplémentaires seront possibles.

Les personnes et les communautés marginalisées profiteront énormément des rabais spéciaux pour la rénovation des habitations des ménages à faible revenu ainsi que de la relance du développement de logements sociaux dans une optique d'efficacité énergétique et de la création de possibilités d'emploi pour les membres de la collectivité et les travailleurs et travailleuses en chômage. Il s'agit non seulement de réduire considérablement les coûts de chauffage et de climatisation des pauvres et des aînés mais aussi de réduire la pauvreté globalement, de créer des emplois et de favoriser l'équité.

PILIER n° 3 : Une stratégie nationale sur les transports en commun

Le secteur des transports produisait **28 % des émissions de gaz à effet de serre du Canada en 2013**.^{xxx} Un peu plus de la moitié de l'énergie utilisée par ce secteur est consacrée expressément 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 grandes villes, nuisent à la qualité de vie puisqu'ils sont chronovores, stressants et coûteux. Il existe donc un besoin pressant de repenser notre façon de transporter les gens à l'intérieur d'une même municipalité et entre les municipalités, et cela ne pourra se faire que si nous repensons notre façon de concevoir et de construire nos villes et nos lieux de travail au 21^e siècle.

Pilier 3 du RÉV :

Les transports en commun réduisent les émissions de GES et créent des emplois

La mise en œuvre de la stratégie nationale sur les transports en commun que préconise le RÉV réduira les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 12 Mt d'équivalent CO₂ par année et créera 324 600 années-personnes d'emploi en cinq ans.

Dans le sillage de l'étalement urbain

« Dans son sillage, l'étalement urbain avale des milliers d'acres de forêt, de terres agricoles, de boisés et de zones humides. Il oblige le gouvernement à dépenser des millions de dollars supplémentaires pour construire des écoles, des rues et 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. »^{xxxi}

D'ailleurs, l'investissement public dans les transports en commun est très rentable. Comme l'indiquent les résultats d'un sondage récent, il réduit les dépenses publiques à des titres variant des soins de santé aux services municipaux tels que l'adduction d'eau et le traitement des eaux usées^{xxxiii}. En fait, en 2007 seulement, les investissements dans les transports urbains ont permis à la population canadienne d'économiser 115 millions de dollars en dépenses de santé liées au système respiratoire, 2,5 milliards de dollars en coûts liés aux collisions de voitures et 5 milliards de dollars en frais de fonctionnement des véhicules familiaux. 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^{xxxiv}. De plus, les systèmes de transport en commun injectent autour de 10 milliards de dollars dans l'économie canadienne chaque année.

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 sur les transports en commun** à deux volets :

- 1) **Systèmes de transports en commun** – mise sur pied ou agrandissement des systèmes de transport en commun dans les centres urbains du pays.
- 2) **Systèmes ferroviaires interurbains** – mise sur pied de systèmes ferroviaires à grande vitesse dans les corridors urbains (par exemple, Québec-Montréal-Toronto-Windsor, 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 responsables.

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 fédéraux et provinciaux aident les municipalités à financer leurs projets d'immobilisations en transport public, mais les gouvernements municipaux finissent toujours par écoper des dépenses de fonctionnement et d'investissement, en dépit du fait que c'est la population de l'ensemble du pays qui profite de l'amélioration des transports en commun.

À l'heure actuelle, au Canada, la plupart des dépenses de fonctionnement des systèmes municipaux de transports en commun sont absorbées au palier municipal. En moyenne, elles sont financées à **61 %** par les ventes de titres de transport, le reste venant des taxes foncières municipales.

Ces dernières années, en moyenne, les municipalités ont aussi assumé **18 %** des coûts d'investissement, le reste ayant été absorbé à **65 %** par les provinces et à **14 %** par le gouvernement fédéral.^{xxxv}

Le niveau de financement actuel du gouvernement fédéral et des provinces ne suffit pas à répondre aux besoins des systèmes municipaux de transports 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 gouvernement fédéral n'ont encore **rien investi** pour mettre en branle cette importante initiative.

Tableau 3. Comparaison des plans de prolongement des circuits de TGV^{xxxvi}

Pays	Kilomètres de voie de TGV actuels	Kilomètres de voie de TGV prévus
Canada	0	0
Chine	6 299	7 240
France	1 896	2 826
Allemagne	1 285	1 048
Italie	923	395
Japon	2 664	961
Russie	0	650
Espagne	2 056	3 469
Royaume-Uni	113	204
États-Unis	362	900

À court terme, nous proposons que les gouvernements mettent en place un plan d'investissement public qui répondra aux besoins actuels en transports en commun dans l'ensemble du pays ainsi qu'un programme de développement d'un moyen de transport ferroviaire efficace à faible impact entre les zones urbaines les plus peuplées et le long des routes les plus fréquentées. Plus particulièrement, ce plan devrait comprendre les budgets suivants^{xxxvii} :

- ❖ **53,5 milliards** de dollars pour les **systèmes de transports en commun** canadiens, investis sur une période de cinq ans (2016-2021) et destinés en particulier aux dépenses d'investissement :
 - Dans les plans de financement existants, il manque **33 %** de ce montant (**17,6 milliards de dollars**); il faudrait donc que le gouvernement fédéral et les provinces dégagent de nouveaux fonds.^{xxxviii}

- ❖ **25,7 milliards** de dollars pour la conception et la construction de trois principaux projets de **trains à grande vitesse** (TGV) :
 - Il faudrait consacrer environ **78 %** de cette somme (**20 milliards de dollars**) au corridor du TGV Québec-Montréal-Toronto-Windsor, **14 % (3,7 milliards de dollars)** au TGV Calgary-Edmonton et **8 % (2 milliards de dollars)** au TGV Vancouver-Seattle.^{xxxix}

Pour être efficaces, ces investissements dans les transports en commun devront coïncider avec **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 suffisante et durable aux besoins futurs en transport d'une population canadienne en croissance. À titre d'exemple, une étude réalisée en 2008 par HDR Decision Economics^{xi} 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 transports en commun à un « niveau optimal » entre l'offre et la demande. Depuis lors, environ 18,5 milliards de dollars ont été investis, essentiellement par les provinces.^{xii} Cela signifie qu'il manquerait encore plus de **52,8 milliards de dollars** pour optimiser l'offre et la demande des transports au Canada.

Le gouvernement fédéral doit collaborer avec les provinces et les territoires pour établir une stratégie nationale sur les transports en commun qui attribue un financement majeur à ces deux importantes priorités afin de poser les bases nécessaires pour satisfaire durablement aux besoins en transport de la population canadienne. Les capitaux nécessaires pour couvrir les coûts d'investissement additionnels susmentionnés viendraient de nouveaux revenus gouvernementaux générés par **l'initiative de tarification du carbone**. Comme l'a démontré une étude réalisée pour le compte de la Fondation David Suzuki et de l'Institut Pembina, un ambitieux programme de tarification du carbone pourrait générer de 2016 à 2026 des recettes suffisantes pour financer de nouvelles dépenses à hauteur de **77 milliards de dollars** dans les transports en commun et les transports ferroviaires interurbains.^{xliii}

Les transports en commun et l'équité

La proportion de la population canadienne qui emprunte les transports en commun aux fins de ses déplacements journaliers a atteint 12 % et il peut atteindre 23 % dans les grandes villes, où un pourcentage beaucoup plus élevé d'immigrants que de personnes nées au Canada empruntent les transports en commun. Les femmes ont des besoins qui diffèrent de ceux des hommes en matière de transports en commun et elles comptent plus que les hommes sur ceux-là. Le renouvellement et l'expansion des transports en commun contribuent à la création de bons emplois dans les réseaux syndiqués de transport en commun et dans la fabrication locale d'autobus, de wagons de trains et de tramways.

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 en 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).^{xliii}

De façon plus immédiate, les investissements publics à court terme énumérés ci-dessus créeraient des dizaines de milliers d'années-personnes d'emploi pour la population canadienne. Un investissement de 53,5 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 permettrait de **générer annuellement 136 000 années-personnes d'emploi**, dont 52 000 emplois directs dans les divers volets de l'industrie des transports en commun, près de 45 000 emplois indirects dans les industries secondaires et près de 39 000 emplois induits. De plus, un investissement de 25,7 milliards de dollars pour le développement d'un service ferroviaire interurbain à grande vitesse dans les corridors urbains désignés à raison de **5,14 milliards de dollars par année** créerait **65 500 années-personnes d'emploi supplémentaires annuellement**. De ce nombre, 25 000 seraient des emplois directs dans l'industrie du transport ferroviaire, près de 22 000 seraient des emplois indirects dans les industries secondaires et 18 500 seraient des emplois induits. Les investissements qui s'ajouteraient pour optimiser les systèmes de transport en commun du Canada créeraient encore plus d'emplois.

La stratégie nationale sur les transports en commun contribuerait à réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre du Canada. Les émissions de GES produites par les transports augmentent chaque année, principalement parce que les transports aérien et automobile sont de plus en plus utilisés. De 1990 à 2013, les émissions liées aux transports ont augmenté de 31 % (40 Mt)^{xliiv}. Donc, les investissements dans les transports en commun – en particulier dans les moyens de transport faisant appel aux énergies renouvelables – contribueraient à réduire de beaucoup nos émissions nettes nationales.

L'adoption d'une stratégie nationale sur les transports en commun assortie d'un investissement de 17,6 milliards de dollars dans les transports en commun et de 10 milliards de dollars dans le développement de corridors de trains à grande vitesse créera **324 600 emplois en cinq ans**. Pendant ce temps, la réduction

des émissions de GES que permettra directement la diminution de l'utilisation de véhicules privés sera de **12 à 25 Mt par année**. La réduction des émissions de GES qui découlera indirectement de l'augmentation de la densité de la population des régions urbaines et de la prévention d'augmentations futures des émissions selon la suite normale des choses donnera lieu à d'autres réductions des émissions de GES à long terme.

L'effet de décalage

La majeure partie de la réduction des émissions de GES attribuable aux transports en commun est indirecte. L'effet direct des transports en commun sur la réduction des émissions de GES est l'effet sur l'achalandage et s'exerce par le détournement de passagers d'un moyen de transport à un autre, soit du véhicule privé aux transports en commun. L'effet indirect des transports en commun sur la réduction des émissions de GES s'exerce sur l'utilisation des terres en favorisant le développement compact et l'augmentation de la densité de population urbaine grâce à une meilleure planification urbaine plutôt que l'augmentation de l'étalement urbain. L'effet sur l'utilisation des terres favorise le développement de communautés plus compactes dans lesquelles les déplacements sont plus courts, ce qui réduit les émissions tant des personnes qui n'empruntent pas les transports en commun que des usagers. Par exemple, une étude récente de Gallivan *et al.* (2015) indique que la réduction indirecte des émissions de GES découlant de l'effet sur l'utilisation des terres est quatre fois plus importante que la réduction directe attribuable au détournement de passagers. Selon ce ratio, la réduction des émissions de GES que rendrait possible l'investissement dans les transports en commun pourrait être de 48 à 100 Mt par année. Toutefois, cette réduction ne se ferait sentir que des décennies après l'investissement.^{xiv}

À vrai dire, pour assurer le succès de toute stratégie sur les transports, 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 permettre de voir à ce que le prix du titre de transport en commun et du transport ferroviaire à grande vitesse soit abordable, surtout pour les personnes à faible revenu et pour les travailleurs et les 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.

En dernier lieu, le développement et la mise en œuvre d'une initiative nationale sur les transports en commun conforme au cadre décrit exigeront du leadership de la part du gouvernement fédéral. Les administrations provinciales et municipales auront un rôle majeur à jouer également, mais l'efficacité de la stratégie dépendra de l'établissement d'objectifs nationaux et de modalités de

financement prévisibles. Le gouvernement fédéral a un rôle clé à jouer pour faciliter et coordonner la conclusion d'accords entre les gouvernements des différents ordres, ces accords devant prévoir notamment des stimulants destinés à renforcer l'appui des transports en commun par les collectivités.

Conclusion

Le Canada est à la croisée des chemins. Nos choix d'aujourd'hui détermineront si notre avenir, en tant que société et en tant que pays, sera durable ou non. Le RÉV et les groupes qui en font partie ont proposé un plan d'action prévu pour nous diriger dans cette voie. Ce plan exige un leadership public et des investissements dans des initiatives nationales ayant trait au développement des énergies renouvelables, à l'amélioration de l'efficacité énergétique par la rénovation des habitations et des bâtiments ainsi qu'aux transports en commun et au transport ferroviaire interurbain à grande vitesse. Comme l'indique le tableau figurant ci-dessous, les trois piliers de cette stratégie sont liés entre eux et interdépendants.

Le plan visant à créer un million d'emplois verts donnera lieu à une forte création d'emplois et réduction des émissions de GES au cours de la première année. À la fin de la cinquième année, un million d'emplois verts auront été créés pour des Canadiens et des Canadiennes. Après dix ans, le Canada sera en bonne voie d'atteindre le niveau de réduction des émissions de GES nécessaire pour atteindre l'objectif international fixé dans l'Accord de Paris.

Tableau 4. Avantages du Plan du RÉV

	Objectifs de la 1^{re} année	Objectifs sur 5 ans	Objectifs sur 10 ans
Création d'emplois	349 000 années-personnes d'emploi + un nombre inconnu d'emplois générés par des programmes « payez tout en économisant » pour les bâtiments verts	[cumulatif] 1 052 600 années-personnes d'emploi	[cumulatif] 2 469 000 années-personnes d'emploi
Réductions des émissions de gaz à effet de serre [GES]	53 Mt de GES de moins par année	174,5 Mt de GES de moins par année	261 Mt de GES de moins par année
Investissements publics ***** Mécanismes de financement privé innovateurs pour la rénovation de bâtiments	22,51 milliards de dollars d'investissements publics ***** Impossible de prévoir le financement tiré des programmes « payer tout en économisant » pour les premières années	[cumulatif] 80,90 milliards de dollars d'investissements publics ***** Environ 20 milliards de dollars de financement tiré des programmes « payez tout en économisant » pour les bâtiments verts	[cumulatif] 185,8 milliards de dollars d'investissements publics ***** 50 milliards de dollars de financement tiré des programmes « payez tout en économisant » pour les bâtiments verts
Mesures d'équité (exemples)			
<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies de transition juste pour aider les travailleurs et les travailleuses admissibles ou non à des prestations d'AE • Possibilités d'emploi concrètes pour les communautés à faible revenu • Rabais ou crédits d'impôt pour les ménages à faible revenu • Consultation et consentement préalables pour les projets réalisés sur les territoires des Premières nations 			

Le Plan à trois piliers du RÉV pose les bases du virage du Canada vers une économie verte et l'aide à honorer ses engagements en matière de changements climatiques. Ce plan d'action à trois volets n'est pas la 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 relever le défi d'assurer son avenir économique, environnemental et énergétique.

Cependant, toute stratégie de transition vers une économie verte se devra de tenir compte des régimes commerciaux mondiaux et de leurs effets juridiques. Depuis 25 ans environ, la libéralisation des échanges entraînée par l'avènement de l'ALENA et de l'OMC a tendance à compromettre la confiance des gouvernements et leur capacité de 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 entreprises étrangères ont la capacité d'intenter des poursuites pour « pratiques commerciales déloyales » contre les gouvernements nationaux en raison de leurs politiques innovatrices en matière environnementale et énergétique et de réclamer des mesures de rétorsion. Pour réaliser la transition vers un avenir économique vert, nous recommandons de faire preuve d'une grande vigilance à l'égard des effets possibles des règles commerciales.^{xlvi}

**Contestation des restrictions de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) :
L'exemple de la Loi sur l'énergie verte et l'économie verte**

La *Loi sur l'énergie verte et l'économie verte* adoptée par l'Ontario exigeait que les producteurs d'énergies renouvelables achètent une proportion minimale de leurs biens et services localement. Cette exigence d'approvisionnement national visait à voir à ce que les emplois verts créés dans le secteur manufacturier pour la mise en valeur des énergies renouvelables demeurent locaux et elle minimisait l'effet négatif sur l'environnement et les émissions de GES associés à l'importation d'équipement d'exploitation des énergies renouvelables, y compris les turbines éoliennes et les panneaux solaires. En 2013, l'OMC a jugé que cette exigence était discriminatoire à l'endroit des fournisseurs étrangers et enfreignait les règles du commerce international. Pour que le monde réussisse à réduire les émissions de GES, nous devons remettre en question la dynamique actuelle du commerce mondial. Il est de la plus haute importance de renforcer l'importance accordée et le degré de priorité donné à l'approvisionnement et à la création d'emplois au Canada dans nos politiques et de contester le régime commercial mondial afin que le Canada puisse tirer le meilleur parti possible du Plan à trois piliers du RÉV.

Le temps passe et il ne faut pas en perdre. 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 % du PIB.^{xlvii} 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 politiques de faire de cette stratégie un objectif prioritaire national.

« Une augmentation appréciable de la température moyenne mondiale aura des effets nuisibles répandus dans le monde entier au cours du prochain siècle, tels que la dégradation rapide d'écosystèmes, des pertes massives de biodiversité, la hausse du niveau de la mer, d'importantes augmentations des événements météorologiques extrêmes et des billions de dollars de pertes économiques. Le besoin pressant d'une transformation économique présente de grandes possibilités. Nous croyons que l'investissement supplémentaire nécessaire pour assurer une transition juste et ordonnée vers une économie durable stimulera la croissance économique et la création d'emplois, accroîtra la compétitivité à long terme et le potentiel de croissance de l'économie canadienne et améliorera la qualité de vie de la population canadienne pour une longue période. »

Hassan Yussuff, président du Congrès du travail du Canada

Nous collaborerons avec nos membres et les populations concernées dans les différentes communautés du pays pour constituer une base solide de soutien populaire en faveur des trois piliers que nous avons proposés ici — le développement des énergies renouvelables, la rénovation des habitations et des bâtiments et une stratégie nationale sur les transports en commun — en tant que pierres angulaires d'un avenir plus durable pour nos enfants et nos petits-enfants.

:mcmd :dc sepb 225

- i D'après l'information obtenue de Statistique Canada et de Ressources naturelles Canada, le véhicule privé moyen émet 4,4118 tonnes d'équivalent CO₂ par 20 000 km (distance moyenne parcourue en une année).
- Gouvernement de l'Alberta (2008). Alberta's 2008 Climate Change Strategy: Responsibility/Leadership/Action <http://environment.gov.ab.ca/info/library/7894.pdf>
- Ressources naturelles Canada (2015). Outil de recherche pour les cotes de consommation de carburant – véhicules traditionnels <http://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/transports/7470>
- Statistique Canada (2012). Émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles privés du Canada, 1990 à 2007 <http://www.statcan.gc.ca/pub/16-001-m/2010012/part-partie1-fra.htm>
- Statistique Canada (2015). Immatriculations de véhicules automobiles, par province et territoire (Terre-Neuve-et-Labrador, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick) <http://www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/102/cst01/trade14a-fra.htm>
- Le total des émissions annuelles de l'habitation moyenne au Canada (fondé sur la moyenne des maisons isolées ou jumelées) a été établi à 11,5675 tonnes d'équivalent CO₂ d'après l'information sur le logement de Statistique Canada et les données sur les facteurs d'émission d'Environnement Canada.
- Ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique (2014). Best Practices Methodology for Quantifying Greenhouse Gas Emissions <http://www2.gov.bc.ca/gov/content/environment/climate-change/policy-legislation-programs/carbon-neutral-government/measure>
- Ville de Calgary (2011). Greenhouse Gas Action Toolkit for Alberta Communities <http://ghgtoolkit.mccac.ca/start-the-journey/calculating-emissions/chapter-6-no>
- Statistique Canada (2012). Les ménages et l'environnement : utilisation de l'énergie <http://www.statcan.gc.ca/pub/11-526-s/2010001/part-partie1-fra.htm>
- Les calculs des émissions de GES des véhicules privés et des habitations moyennes dans le contexte canadien sont validés par les données de l'EPA, selon lesquelles 1 Mt d'équivalent CO₂ équivaut aux émissions de 210 526 voitures de tourisme ou de 91 241 foyers.
- United States Environmental Protection Agency (2015). Greenhouse Gas Equivalencies Calculator <http://www.epa.gov/energy/greenhouse-gas-equivalencies-calculator>
- ii L'engagement pris par le Canada dans l'Accord de Paris est de 524 Mt d'ici 2030.
- Environnement et Changement climatique Canada (2016). *Document d'information : Projection des émissions de gaz à effet de serre du Canada en 2020 et en 2030* http://nouvelles.gc.ca/web/article-fr.do?nid=1030489&_ga=1.135021617.142227796.1443120024
- iii Les données sur lesquelles la figure 1 est fondée se trouvent à l'Annexe 1 : Méthode de calcul.
- iv Environnement Canada (2015). *Rapport d'inventaire national 1990-2013*, section ES.2
- v Les données sur lesquelles la figure 2 est fondée se trouvent à l'Annexe 1 : Méthode de calcul.
- L'engagement pris par le Canada dans l'Accord de Paris est de 524 Mt d'ici 2030.
- Environnement et Changement climatique Canada (2016). *Document d'information : Projection des émissions de gaz à effet de serre du Canada en 2020 et en 2030* http://nouvelles.gc.ca/web/article-fr.do?nid=1030489&_ga=1.135021617.142227796.1443120024
- vi Réseau action climat (2015). *Three Big Moves Toward a 100% Renewable Energy System for Canada* <http://foecanada.org/en/files/2015/11/ThreeBigMoves.pdf>
- vii Pembina Institute (2013). *Beneath the Surface: A Review of Key Facts in the Oilsands Debate* <http://www.pembina.org/reports/beneath-the-surface-oilsands-facts-201301.pdf>
-

- viii Environnement Canada (2015). *Rapport d'inventaire national 1990-2013*, section ES.4
- ix Environnement Canada (2014). *Rapport d'inventaire national 1990-2013*, section ES.3
- x À l'exclusion de l'énergie hydroélectrique.
- xi 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.
- xii 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 hydroélectriques à petite échelle, pour un total sur cinq ans de 23,25 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.
- xiii D'après le total des dépenses fédérales de l'exercice 2009-2010, soit 258,6 milliards de dollars, selon <http://www.budget.gc.ca/2014/docs/plan/ch4-2-fra.html>
- xiv 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.
- xv Ressources naturelles Canada (2013). Fonds pour l'énergie propre – Projets de démonstration pour des systèmes d'énergie propres et renouvelables <http://www.rncan.gc.ca/salle-medias/communiqués/2010/2578>
- xvi Le Fonds monétaire international estime que les subventions à l'énergie au Canada dépassent 34 milliards de dollars par année en soutien direct aux producteurs et en impôts non perçus sur les coûts externalisés.
- Clements, M.B.J., Coady, D., Fabrizio, M.S., Gupta, M.S., Alleyne, M.T.S.C. et Sdarlerich, M.C.A. (2013). *Réforme des subventions à l'énergie : enseignements et conséquences*, Fonds monétaire international.
- xvii Ressources naturelles Canada (2016). Sources d'énergie : Prix moyens de l'essence ordinaire au détail (Les dernières 52 semaines) http://www2.rncan.gc.ca/eneene/sources/pripri/prices_bycity_f.cfm
- Transports Canada (2014). *Les transports au Canada 2013 : un survol* https://www.tc.gc.ca/media/documents/politique/Transportation_in_Canada_2013_fra_ACCESS.pdf
- xviii Institut Pembina, *Wind Power Realities: Getting the Facts Straight*, 2007.
-

- xix California Energy Commission (2011). *Revised Zero Net Energy (ZNE) Definition*
[http://www.energy.ca.gov/2011_energypolicy/documents/2011-07-20_workshop/presentations/Revised Zero Net Energy Definition.pdf](http://www.energy.ca.gov/2011_energypolicy/documents/2011-07-20_workshop/presentations/Revised_Zero_Net_Energy_Definition.pdf)
Department of Energy and Climate Change du Royaume-Uni (2013). New energy infrastructure investment to fuel recovery <https://www.gov.uk/government/news/new-energy-infrastructure-investment-to-fuel-recovery>
- xx Department of Energy and Climate Change du Royaume-Uni (2010). *The Green Deal*
http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20121217150421/http://decc.gov.uk/en/content/cms/tackling/green_deal/green_deal.aspx
- xxi Conseil du bâtiment durable du Canadian (2014) . Canada Green Building Trends: Benefits Driving the New and Retrofit Market
<https://www.cagbc.org/cagbcdocs/resources/CaGBC%20McGraw%20Hill%20Cdn%20Market%20Study.pdf>
- xxii Ressources naturelles Canada (2014). *Améliorer le rendement énergétique au Canada : rapport au Parlement en vertu de la Loi sur l'efficacité énergétique, pour l'année financière 2012-2013*
<http://oee.nrcan.gc.ca/publications/statistics/parliament/2012-2013/pdf/parliament12-13.pdf>
Ressources naturelles Canada (2015). Émissions de GES au Canada par secteur, utilisation finale et sous-secteur, incluant celles liées à l'électricité
<http://oee.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/showTable.cfm?type=HB§or=aaa&juris=c&rn=3&page=3>
- xxiii Ressources naturelles Canada (2014). *Améliorer le rendement énergétique au Canada : rapport au Parlement en vertu de la Loi sur l'efficacité énergétique, pour l'année financière 2012-2013*
<http://oee.nrcan.gc.ca/publications/statistics/parliament/2012-2013/pdf/parliament12-13.pdf>
- xxiv Selon le dialogue présidé par l'Alliance de l'efficacité énergétique du Canada et l'Alliance canadienne pour les énergies renouvelables.
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.
- xxv Ressources naturelles Canada (2015). Office de l'efficacité énergétique
<http://www.rncan.gc.ca/energie/bureaux-labos/office-efficacite-energetique>
- xxvi Pour ce qui est des habitations vertes, 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 ce qui est des bâtiments verts, 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.
- xxvii 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.
- xxviii 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'efficace- cité aux immeubles plutôt qu'à leurs propriétaires pourrait être utilisée dans chaque province : *Utilisation de l'impôt foncier pour financer des mesures d'amélioration énergétique : applicabilité dans l'ensemble du Canada*, Institut Pembina, 2005, <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.
- xxix 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 la rénovation domiciliaire selon le système fondé sur l'impôt foncier;
- 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 donner le pas en matière de politiques et de réalisation des travaux en rénovant les bâtiments fédéraux ainsi qu'en faisant la preuve qu'investir dans l'efficacité énergétique permet d'économiser et que l'achat de produits canadiens ouvre 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 régime d'impôt foncier pour financer les rénovations dans un but d'efficacité énergétique;
- 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 régime d'impôt foncier pour financer les rénovations visant à accroître l'efficacité énergétique.

xxx Environnement Canada (2015). *Rapport d'inventaire national 1990-2012*, section ES.3.

xxxix Soule, David C. *Urban sprawl: a comprehensive reference guide*. Greenwood Publishing Group, 2006.

xxxiii 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.

xxxiv *Ibid.*, p. 3, 28.

xxxv Association canadienne du transport urbain (2015). *Historical Canadian Government Funding Table 1980-2014*. <http://www.cutaactu.ca/en/public-transit/publicationsandresearch/resources/Gov-Funding---Historical-Data.pdf>

xxxvi Union internationale des chemins de fer (2016). *High Speed* <http://www.uic.org/highspeed>
Sedghi, Ami. (2012) "High-speed rail: how do we compare to the rest of the world?" *The Guardian*. <http://www.theguardian.com/news/datablog/2012/jan/10/high-speed-rail-hs2>

Transports Canada (2011). *Étude d'actualisation concernant la faisabilité d'un train à haute vitesse dans le corridor Québec-Windsor* <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-acgb-train-haute-vitesse-2956.htm>

U.S. High Speed Rail (2015). *High Speed Rail Around the World* <http://www.ushsr.com/hsr/hsrworldwide.html>

- xxxvii Pour plus de détails, voir Ryan Katz-Rosene, *Virage vers une économie verte donnant de bons emplois : investissement dans les transports en commun et les services ferroviaires voyageurs*, document d'information préparé pour le compte du Congrès du travail du Canada et du Réseau pour une économie verte et publié en septembre 2010.
- xxxiii Parlement du Canada (2015). *Mise à jour des infrastructures au Canada : un examen des besoins et des investissements* <http://www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=8042716&Mode=1&Parl=41&Ses=2&File=39&Language=F>
- xxxix La partie 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.
- Ministère des Transports de l'Ontario et Transports Canada (2011). *Étude d'actualisation concernant la faisabilité d'un train à haute vitesse dans le corridor Québec-Windsor* <https://drive.google.com/folderview?id=0B6QvXHw7cJQ2TUFQNmX0Zzd3WkE&usp=sharing>
- Transportation Economics & Management Systems pour Alberta Infrastructure and Transportation (2008). *Economic Benefits for Development of High-Speed Rail Service in the Calgary-Edmonton* https://www.transportation.alberta.ca/Content/publications/production/Economic_Benefits_of_HST_02-2008_rev.pdf
- xi HDR Decision Economics, *The Optimal Supply and Demand for Urban Transit in Canada* (HDR Decision Economics, août 2008).
- xli Association canadienne du transport urbain. (2014). *Nouveau Plan Chantiers Canada, exposé analytique 44*. Figure 2 : Sources des investissements dans le transport collectif (2001-2012). http://www.cutaactu.ca/en/public-transit/publicationsandresearch/resources/Issue_Paper_44_F.pdf
- xlii 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*.
- xliii Étude de HDR Decision Economics, *op.cit.*
- xliv Environnement Canada, 2015, *Rapport d'inventaire national 1990-2013*, section ES.4.
- xlv Gallivan, F., Rose, E., Ewing, R., Hamidi, S. et T. Brown (2015). *Quantifying Transit's Impact on GHG Emissions and Energy Use—The Land Use Component* (No. Project H-46). http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_176.pdf
- xlvi 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 compromettent leur capacité de 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 entreprises de poursuivre les pays et d'être indemnisés pour violation des règles commerciales sont particulièrement préoccupantes. Plus précisément, les dispositions de la *Loi sur l'énergie verte et l'économie verte* de l'Ontario font l'objet d'une contestation 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 en vigueur.

The Globe and Mail (2013). *Ontario to change green energy law after WTO ruling*
<http://www.theglobeandmail.com/report-on-business/industry-news/energy-and-resources/ontario-to-change-green-energy-law-after-wto-ruling/article12236781/>

Sinclair, S. (2013). *Saving the Green Economy: Ontario's Green Energy Act and the WTO*. Centre canadien de politiques alternatives :
<https://www.policyalternatives.ca/publications/reports/saving-green-economy>

Spears, J. and Ferguson, R. (2013). *Ontario Green Energy Act job incentives shot down by WTO*. The Star
http://www.thestar.com/business/2013/05/06/canada_loses_wto_appeal_in_renewable_energy_case_eu_says.html

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