



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des comptes publics

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 035

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le vendredi 28 octobre 2022

Président : M. John Williamson



Comité permanent des comptes publics

Le vendredi 28 octobre 2022

• (1305)

[Traduction]

Le président (M. John Williamson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PCC)): La séance est maintenant ouverte. Merci de votre patience.

Je peux voir grâce à la caméra vidéo que la salle est pleine. Je suis désolé de ne pas être avec vous en personne. Ce sont les obligations de la vie à l'extérieur du Parlement. Nous devons, par exemple, retourner à la maison occasionnellement, ou le plus régulièrement possible.

[Français]

Bienvenue à la 35^e réunion du Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes.

Conformément à l'article 108(3)g) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le 4 octobre 2022, le Comité se réunit aujourd'hui dans le cadre de son étude du rapport intitulé « La Stratégie pour un gouvernement vert », soit le deuxième rapport des rapports n^{os} 1 à 5 du commissaire à l'environnement et au développement durable.

[Traduction]

Je souhaite de nouveau la bienvenue aux témoins, qui ont tous déjà eu la chance de prononcer une déclaration préliminaire.

Aujourd'hui, je vais m'appuyer beaucoup plus que d'habitude sur le greffier lors de la période de questions, car je ne vois pas très bien le parquet. C'est un des inconvénients de tenir des réunions de comité le vendredi. Cela dit, si c'est ce que veut le Parlement, nous devons faire avec.

Nous recevons encore une fois, du Bureau du vérificateur général, M. Jerry DeMarco, commissaire à l'environnement et au développement durable, et M. Milan Duvnjak.

Nous avons trois témoins du ministère de la Défense nationale: M. Bill Matthews, sous-ministre; Nancy Tremblay, sous-ministre adjointe déléguée, Matériel; Saleem Sattar, directeur général, Environnement et gestion durable.

Nous accueillons également deux représentants du ministère des Transports: Michael Keenan, sous-ministre; Ross Ezzeddin, directeur général, Programmes aériens, maritimes et environnementaux.

Finalement, nous avons trois représentants du Conseil du Trésor: Graham Flack, secrétaire du Conseil du Trésor du Canada; Jane Keenan, directrice exécutive intérimaire, Centre pour un gouvernement vert; Malcolm Edwards, ingénieur principal du Centre pour un gouvernement vert.

Comme je l'ai mentionné, les témoins ont tous prononcé leur déclaration préliminaire.

Je vous remercie de revenir comparaître, malgré un préavis relativement court, pour la suite et la conclusion de notre étude sur le rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable du Bureau du vérificateur général.

Nous allons passer directement aux questions. Pour la première série de questions, les membres auront chacun six minutes.

Je vais commencer avec M. McCauley, de l'opposition officielle.

Vous avez la parole pour six minutes.

M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président.

Je regarde M. Matthews et M. Matthews me regarde.

Nous avons eu assez de temps au Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires pour discuter de certaines choses. Je ne vais donc pas vous adresser de questions, monsieur Matthews. C'est surprenant, mais c'est bon signe.

Je vais commencer avec monsieur M. DeMarco et M. Duvnjak.

Comme je l'ai demandé à la vérificatrice générale, dans quelle mesure pensez-vous que les réponses fournies par les ministères à vos rapports se traduiront par des actions et par l'atteinte des objectifs fixés? Répondez sur une échelle de zéro à dix, où zéro serait le statu quo, et dix, un surprenant passage à l'action.

M. Jerry V. DeMarco (commissaire à l'environnement et au développement durable, Bureau du vérificateur général): Nous sommes satisfaits de voir que le Conseil du Trésor et les deux ministères ont entièrement accepté les recommandations, à l'exception de la recommandation 63. Nous avons eu la chance de regarder les plans d'action subséquents que ces organismes nous ont soumis. Ces réponses, si elles se concrétisent, devraient grandement contribuer à l'atteinte d'un nombre élevé de cibles, c'est-à-dire huit ou neuf.

M. Kelly McCauley: Dans quelle mesure pensez-vous que les plans seront mis en œuvre?

M. Jerry V. DeMarco: Eh bien, c'est difficile à dire. Cela dépend de la volonté et des ressources que les ministères y investiront.

Il faudrait poser la question aux ministères pour connaître leurs intentions et savoir s'ils disposent des ressources nécessaires pour réaliser leur plan d'action.

M. Kelly McCauley: Merci.

Je vais passer au Conseil du Trésor.

Monsieur Flack, je veux mentionner que le Conseil du Trésor est le grand responsable de ce programme, mais nous entendons depuis des années que le Conseil du Trésor établit les règles, mais se retire ensuite du processus en disant que ses responsabilités s'arrêtent là.

Si je comprends bien, il incombe au Conseil du Trésor de faire un suivi auprès des ministères pour vérifier que les objectifs sont atteints. Est-ce exact?

M. Graham Flack (secrétaire du Conseil du Trésor du Canada, Secrétariat du Conseil du Trésor): Les ministères rendent chacun des comptes sur la concrétisation de leur plan. Le Conseil du Trésor établit des lignes directrices, mais...

M. Kelly McCauley: À part établir des lignes directrices, jouez-vous d'autres rôles?

M. Graham Flack: Notre rôle ne se résume pas aux lignes directrices.

Comme l'indique le rapport de la vérificatrice, le Conseil du Trésor fournit aux ministères les outils qui leur permettent de bâtir leur plan. Nous analysons le plan des ministères au moyen du portail des données ouvertes du gouvernement, mis sur pied par nous, qui nous permet de réunir toutes les données pertinentes.

M. Kelly McCauley: Ce que je veux faire ressortir, en fait, c'est que plusieurs années après le début du processus, nous avons encore besoin d'un rapport de la vérificatrice générale pour nous réunir autour de cette table et conclure que les objectifs ne sont pas atteints. Comment pourrions-nous faire pour éviter cela?

Encore une fois, je comprends que le Conseil du Trésor est responsable, mais où s'arrêtent vos responsabilités? Vous établissez les règles et fixez les objectifs et vous vous en lavez les mains ensuite?

• (1310)

M. Graham Flack: Pas du tout. En ce moment, force est de constater que des progrès immenses ont été accomplis, y compris à l'égard du taux actuel d'émissions, et que nous sommes en avance de plusieurs années sur l'échéancier...

M. Kelly McCauley: Je suis désolé. Êtes-vous en avance sur l'échéancier?

M. Graham Flack: À propos des émissions des champs d'application 1 et 2, dans le secteur doté d'une cible de 40 % pour 2025, les données indiquent que nous progressons plus rapidement que prévu. Il serait incorrect de dire qu'aucune mesure n'a été prise.

Notre premier plan a été établi en 2017, et le suivant, en 2020. Nous avons élevé la barre à chaque plan et nous l'avons respecté. Par exemple, la raison pour laquelle nous n'avions pas prévu...

M. Kelly McCauley: Très bien. Je vais seulement ajouter que le Conseil du Trésor est « chargé de diriger les efforts du gouvernement du Canada visant à faire la transition vers des activités gouvernementales écologiques, à faibles émissions de carbone et résilientes au climat et de présenter des rapports sur les résultats obtenus. Il a aussi pour mission de piloter et de coordonner les efforts déployés, d'intégrer les connaissances et d'assurer le suivi et la communication de l'information sur le rendement. »

À votre avis, le Conseil du Trésor s'acquitte-t-il de sa mission?

M. Graham Flack: Je crois que nous sommes en bonne voie d'atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés. Chaque plan nous rapproche de la cible.

Concernant les premier et deuxième niveaux d'émissions, les données sont très favorables. Nous allons, comme prévu, atteindre

les cibles dans le troisième rapport. J'admets que c'est un long cheminement. Nous n'avons jamais pensé le contraire. Tout progresse selon ce qui était prévu dans nos plans initiaux. Je ne voudrais pas vous donner l'impression que sans le rapport de la vérificatrice générale, bon nombre de ces mesures...

M. Kelly McCauley: Je comprends ce que vous dites, mais je voudrais seulement souligner que tous les ministères qui comparaissent devant le Comité nous disent que leurs objectifs ne sont pas atteints, car c'est un long cheminement. Nous avons entendu des histoires horribles sur les Anciens Combattants, qui n'ont pas atteint leurs cibles pendant sept ans d'affilée. Rien d'étonnant, puisque le processus est si long. Je ne voulais pas vous entendre dire: « Nos objectifs ne sont pas atteints, car cela demande un long cheminement. »

La vérificatrice générale a indiqué dans ses commentaires que le Conseil du Trésor n'avait pas fait rapport sur certaines sources d'émissions de gaz à effet de serre du gouvernement fédéral. Pourquoi?

M. Graham Flack: Nous ne l'avons pas fait, car la production de ces rapports est passablement complexe.

Dans les plans initiaux, soit le premier et le deuxième, l'objectif était de faire rapport sur les émissions des champs d'application 1 et 2, dont les données peuvent être obtenues directement et relativement facilement. Les données sur les émissions du champ d'application 3 sont beaucoup plus complexes à développer. Nous devons appliquer des méthodologies. Par exemple...

M. Kelly McCauley: Je vous interromps, car je veux comprendre ce que vous venez de dire. Les mécanismes nécessaires sont en place, alors? Est-il plus exact de dire que l'objectif est inatteignable? Si c'est le cas, devons-nous repartir à zéro et annoncer publiquement que les résultats ne suivront pas?

M. Graham Flack: Non. Nous sommes sur la bonne voie. En effet, certaines des émissions de champ d'application 3, comme les émissions produites par les voyages, font l'objet de rapports depuis plusieurs années. Nous avons travaillé avec des partenaires internationaux. Depuis février, un autre immense morceau, l'approvisionnement, fait l'objet de rapports. Nous nous penchons également sur les émissions produites lors des déplacements pour le travail. Nous procédons de façon très méthodique. Nous pensons que c'est réalisable.

Comme les membres du Comité le savent, il est toujours possible d'aller plus loin pour les émissions du champ d'application 3, mais en comparaison avec le privé, selon une enquête de Bloomberg, sur 13 000 entreprises, seulement 20 %...

M. Kelly McCauley: Je vais manquer de temps. Je passe immédiatement à mes deux dernières questions.

Il y a le dossier des sociétés d'État...

Le président: Monsieur McCauley, vous ne pouvez faire qu'une très courte intervention. Comme vous avez largement dépassé votre temps, je mets fin à votre temps de parole.

Nous allons passer à madame Yip.

Vous avez la parole pour six minutes.

Mme Jean Yip (Scarborough—Agincourt, Lib.): Merci beaucoup à tous les témoins d'être venus discuter de ce rapport important. Je pense que les changements climatiques n'attendent après personne. C'est donc merveilleux de vous voir ici aujourd'hui.

Monsieur Flack, il est toujours réjouissant de constater que le gouvernement a atteint en avance ses cibles climatiques. Comment le gouvernement s'y est-il prît pour dépasser les cibles d'émissions qu'il s'était fixées?

M. Graham Flack: Je vais céder la parole à M. Edwards, qui est l'expert en la matière.

Je pense que les processus dans les ministères se sont grandement améliorés, mais je dois souligner que dans le contexte de la COVID, la réduction des émissions de bien des entreprises et organismes gouvernementaux est attribuable au ralentissement des activités. Cette réduction s'inscrit dans les améliorations observées dans les deux dernières années, mais des améliorations constantes avaient également été observées auparavant.

Monsieur Edwards, vous qui êtes expert dans le domaine, pourriez-vous en dire plus sur les progrès réalisés? Pensez-vous que nous pourrions demeurer au-dessus de la cible de 40 % de réduction des émissions qui a été fixée pour 2025?

M. Malcolm Edwards (ingénieur senior, Centre pour un gouvernement vert, Secrétaire du Trésor): Le taux d'émissions pré-COVID des biens immobiliers et de la flotte conventionnelle se sont réduites de 34,6 %. Après la première année de la pandémie, cette réduction s'est chiffrée à 40,6 %. Une part importante des réductions s'explique donc par la COVID. Nous nous attendons à ce que les baisses de cette année se situent quelque part entre ces deux chiffres.

Les réductions d'émissions ont été atteintes grâce à la rénovation de biens immobiliers, à l'approvisionnement en électricité propre, à la construction d'édifices carboneutres et à l'achat de véhicules à zéro émission. Nous nous sommes également engagés, dans le cadre de la stratégie, à nous approvisionner entièrement en électricité propre d'ici 2025, ce qui nous rapprocherait du 40 %. Grâce à l'approvisionnement en électricité propre, nous sommes assez convaincus que nous atteindrons la cible de 2025 que nous avons établie.

• (1315)

Mme Jean Yip: Dans une autre recommandation, la vérificatrice a indiqué que le Conseil du Trésor devrait mettre sur pied une méthode de suivi des coûts et des économies afin de fournir aux décideurs, aux parlementaires et au grand public des estimations satisfaisantes des coûts et des économies nécessaires pour atteindre la carboneutralité en 2050. Le Conseil du Trésor n'était pas de cet avis.

Pourriez-vous nous expliquer pourquoi le Conseil du Trésor n'est pas d'accord avec cette recommandation?

M. Graham Flack: Bien sûr. Je vais commencer et je vais ensuite céder la parole à M. Edwards.

Nous employons une méthode qui est aussi utilisée par nos collègues de la General Services Administration des États-Unis, de la NASA et de l'Université Harvard. Selon cette méthode, dans le domaine, par exemple, du réaménagement écoénergétique, nous prenons un immeuble au début du processus et nous ventilons de façon détaillée les coûts des rénovations et les réductions des émissions subséquentes au moyen d'une analyse du coût du cycle de vie. Cette analyse nous permet à la fois, dès le stade décisionnel, de connaître les coûts de réalisation du projet et de calculer les émissions de gaz à effet de serre.

Nous surveillons aussi les émissions de gaz à effet de serre produites par chaque immeuble appartenant au gouvernement. Nous

utilisons une méthodologie semblable à celle qu'emploient d'autres grandes organisations dans le monde.

M. Edwards a joué un rôle essentiel dans la mise au point de cette méthode. Il pourrait peut-être en dire davantage à ce sujet.

M. Malcolm Edwards: Comme je le disais, nous nous concentrons sur le coût initial pour permettre aux décideurs, aux balbutieusement du projet, de connaître la valeur et la quantité de réductions des émissions de carbone qui seront réalisées. Les calculs se fondent sur l'analyse du coût du cycle de vie et du coût total de propriété.

Nous avons rencontré récemment l'Institut canadien des économistes en construction. Ces économistes sont des professionnels qui établissent, entre autres, le coût des projets de biens immobiliers. Ils sont en train de développer une coalition internationale avec les États-Unis, le Royaume-Uni et plusieurs autres pays afin d'établir des coûts standards à l'échelle internationale sur les biens immobiliers. Cette norme engloberait la réduction des émissions, ce qui ressemble beaucoup à la méthode que nous avons en place ici depuis deux ans.

Je vais vous donner un exemple de ce que nous faisons dans le domaine des biens immobiliers. Nous demandons essentiellement le coût du cycle de vie sur 40 ans, qui est normalement la durée de vie d'un immeuble avant rénovation. Nous demandons le coût des activités courantes pour les immeubles construits selon le code du bâtiment. Nous demandons les coûts nécessaires pour rendre l'immeuble carboneutre sans que cela entraîne de coûts supplémentaires. La neutralisation des coûts s'effectue essentiellement grâce aux économies en services publics au cours des 40 ans du cycle de vie, et les économies sur le coût du carbone grâce à l'achat de carburant en faible teneur en carbone.

Très rapidement, pour les flottes, nous avons examiné le coût total de propriété. Du côté des véhicules légers, le gouvernement économise davantage en achetant un véhicule électrique qu'un véhicule à moteur à combustion, car il économise 80 % du coût du carburant. En outre, il paiera la moitié moins en maintenance et aucune taxe sur le carbone. Pour l'heure, il est plus rentable pour le gouvernement d'acheter directement des véhicules à faibles émissions.

Mme Jean Yip: Merci.

Commissaire DeMarco, à quoi ressemblera la prochaine stratégie révisée pour un gouvernement vert? Que devrions-nous voir par la suite?

M. Jerry V. DeMarco: Nous nous attendons à une autre version. Il y a eu la stratégie de 2017, puis celle de 2020, et je crois que la prochaine version arrivera en 2023.

Avant tout, nous aimerions que toutes nos recommandations soient mises en œuvre dans la stratégie, y compris celles qui visent le Conseil du Trésor. Nous voudrions que les éléments facultatifs de la première stratégie deviennent obligatoires, par exemple, les sociétés d'État, dont monsieur McCauley parlait tout à l'heure.

Nous voudrions avoir une meilleure compréhension des émissions du champ d'application 3, et voir des mesures d'économies plus robustes que celles que monsieur Edwards vient de décrire. Ces changements répondraient à la recommandation 2.62 de notre rapport. Pour des dépenses aussi élevées, des techniques comme l'établissement du coût initial et des réductions d'émissions sont excellentes, mais pour être en mesure de corriger le tir, il faudrait prévoir un meilleur suivi des progrès, une production régulière de rapports et ainsi de suite.

Voilà certains des éléments que nous voudrions voir dans la nouvelle stratégie.

• (1320)

[Français]

Le président: Merci beaucoup. Je suis désolé, mais le temps de parole de Mme Yip est écoulé.

Je donne maintenant la parole à Mme Sinclair-Desgagné pour six minutes.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné (Terrebonne, BQ): Merci, monsieur le président. Je suis désolée de ne pas vous voir à votre place habituelle.

Je remercie grandement de leur présence tous les témoins, que nous recevons en grand nombre aujourd'hui.

Je remercie le commissaire d'avoir publié ce rapport, à la lumière duquel on peut émettre de sérieux doutes quant à l'intention du gouvernement d'atteindre ses cibles et quant aux moyens qu'il se donne pour y arriver. Est-il en train de se donner les moyens d'arriver à atteindre les cibles qu'il s'est lui-même données pour diminuer sa contribution aux changements climatiques à l'échelle planétaire?

Plusieurs sections du rapport portent à croire que la baisse de GES rapportée, comme vous l'avez mentionné dans votre réponse à la question de ma collègue, était liée à la pandémie. Ce qu'il manque, en ce moment, ce sont des réponses concrètes et des gestes tout aussi concrets qui démontreraient que le gouvernement a les moyens et la capacité d'atteindre ses objectifs.

J'ai vraiment beaucoup de questions à poser à M. le commissaire sur son rapport. J'aimerais d'abord qu'il nous présente brièvement les principaux enjeux que son rapport a relevés, ensuite je lui poserai des questions à ce sujet.

M. Jerry V. DeMarco: D'accord.

Dans le cas du ministère de la Défense nationale, par exemple, nous n'avons pas l'assurance que ses cibles allaient être atteintes. Le ministère lui-même disait avoir besoin de ressources supplémentaires pour les atteindre. C'est un exemple où les objectifs et les cibles ainsi que le plan pour les atteindre comportent des lacunes. Il faudra avoir plus de détails et probablement plus de ressources pour que le ministère de la Défense nationale atteigne ses cibles. Voilà une des lacunes constatées dont notre rapport fait état.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Pour donner suite à cela, est-ce qu'on a demandé les ressources mentionnées? Est-ce qu'on a déjà déterminé quelles ressources supplémentaires étaient nécessaires et soumis la demande en conséquence au Conseil du Trésor, par exemple?

M. Bill Matthews (sous-ministre, ministère de la Défense nationale): Comme nous l'avons déjà indiqué, la Défense nationale a du travail à faire pour finaliser les plans qui lui permettront d'atteindre ses buts pour 2050. Avec des ressources supplémentaires,

nous pourrions accélérer nos progrès, mais nous avons du travail à faire pour trouver d'autres idées sur la façon d'atteindre l'objectif fixé pour 2050. Il reste donc toujours du travail à faire.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Quand comptez-vous faire ce travail, monsieur le sous-ministre?

M. Bill Matthews: Nous le ferons dans les prochaines années. Nous avons 25 ans pour atteindre les cibles de 2050. Pour le moment, nous sommes sur la bonne voie.

[Traduction]

En fait, nous avons pris de l'avance pour les cinq prochaines années, mais nous devons trouver d'autres initiatives de réduction des émissions dans les trois domaines que sont les véhicules, la rénovation d'immeubles et les émissions produites par des moyens de transport tels que les avions et les navires.

Nous avons du pain sur la planche. Nous avons du temps, mais je pense que ce rapport est important parce qu'il nous permet de savoir dans quels domaines nous sommes sur la bonne voie pour le court terme et quel est le travail à accomplir pour le long terme. Nous poursuivons le travail.

[Français]

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Quand vous dites être sur la bonne voie à court terme, vous conviendrez que c'est surtout attribuable à la pandémie. J'espère que vous ne le nieriez pas.

M. Bill Matthews: C'est sûr que nos activités ont été réduites pendant la pandémie et que cela a eu une incidence. Nous pensons que cela a permis une réduction de 7 % de nos émissions.

[Traduction]

Nous en avons tenu compte dans nos calculs et nous savons que notre rythme opérationnel va remonter. Nous ne pouvons pas trop nous targuer de la réduction de 7 %, car il y a eu cette baisse des activités pendant la COVID. Nous en avons tenu compte.

[Français]

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Si tout le monde était resté en santé et que personne n'avait eu la COVID-19, autrement dit dans un monde idéal, quel aurait été le pourcentage de réduction de vos émissions, selon vous?

[Traduction]

M. Bill Matthews: Monsieur le président, je pense que même sans la COVID, nous sommes dans la bonne voie pour atteindre la cible de 2025 avant l'échéancier fixé. Quant à la cible de 2050 que j'ai mentionnée, le 7 % est en quelque sorte notre estimation de l'impact de la COVID.

Je crois que le rapport indiquait que nous atteindrions une réduction de 63 % d'ici 2050. En ajoutant des ressources, cette prévision s'élève à 83 %. Nous devons poursuivre nos efforts pour remplir cet écart.

• (1325)

[Français]

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: D'accord, je vous remercie.

Monsieur le commissaire, s'il n'y avait pas eu de pandémie, combien de ministères auraient été dans la bonne voie?

M. Jerry V. DeMarco: Cela dépend si on parle du champ d'application 1, 2 ou 3, c'est-à-dire des émissions directes, des émissions indirectes ou de toutes les émissions produites, y compris par les sociétés d'État. Alors, je ne peux pas donner de nombres précis.

C'est vrai que, en ce qui concerne le champ d'application 1, les ministères sont dans la bonne voie. La pièce 2.2 en fait d'ailleurs état. Or, cela représente seulement un aspect de toutes les émissions. On parle d'à peu près 2 mégatonnes pour les champs d'application 1 et 2 et d'à peu près 5 ou 6 mégatonnes pour le champ d'application 3. Alors, il reste beaucoup de travail à faire.

Je veux aussi parler d'un autre aspect, dont il est question au paragraphe 2.4 du rapport. C'est vrai qu'on a du temps d'ici 2050, mais, plus les réductions se produiront rapidement, plus l'incidence sera positive sur l'atmosphère, étant donné que les gaz à effet de serre y restent longtemps.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: En effet, c'est cumulatif.

M. Jerry V. DeMarco: C'est pourquoi on ne peut pas dire qu'il reste beaucoup de temps. C'est une crise climatique.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Oui.

Le président: Voilà, vos six minutes sont déjà écoulées, madame Sinclair-Desgagné. Le temps passe très vite, aujourd'hui.

[Traduction]

Monsieur Desjarlais, vous avez la parole pour six minutes.

M. Blake Desjarlais (Edmonton Griesbach, NPD): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Votre présence nous manque à tous aujourd'hui, bien entendu.

Je veux remercier tous les témoins d'être de nouveau avec nous. Je sais que lors de la dernière séance... C'est difficile quand nous recueillons des témoignages, puis qu'il y a une sorte de pause, mais nous retournons maintenant à notre étude. Je tiens à remercier tous les témoins de nous accorder du temps.

Je veux remercier le commissaire de son rapport.

L'environnement est une question qui préoccupe grandement les Canadiens, particulièrement en relation avec la pandémie. Cette dernière a certainement modifié la manière dont le gouvernement et la population du Canada voient leurs émissions. Nous avons observé une réduction mondiale des émissions de gaz à effet de serre et des activités à l'échelle nationale et internationale en raison de la pandémie.

Je pense que c'est M. Matthews qui a indiqué que selon les calculs, la réduction était de 40,6 %.

Pouvez-vous nous expliquer la méthode et comment vous avez calculé la réduction de 7 % des émissions, au-delà de celles attribuables à la pandémie?

M. Bill Matthews: Volontiers. Je commencerai à répondre et d'autres collègues voudront peut-être ajouter leur grain de sel.

Essentiellement, nous savons que le rythme de nos activités avait diminué; par exemple, il y avait moins de travailleurs dans les édifices et moins de véhicules sur les routes. Les voyages avaient considérablement diminué. Cette année, les chiffres ont remonté à 80 % de ce qu'ils étaient avant la pandémie. Ce sont ces données qui ont servi au calcul. Le Secrétariat du Conseil du Trésor, comme quelqu'un l'a déjà indiqué, a fourni des modèles et des outils aux ministères, mais je ne suis pas certain.

Monsieur Sattar, voulez-vous ajouter des détails au sujet de la méthode elle-même?

M. Saleem Sattar (directeur général, Environnement et gestion durable, ministère de la Défense nationale): Avant la pandémie, les émissions de la Défense nationale avaient diminué de 31 %. Cette diminution est ensuite passée à 38 %. Voilà qui explique l'écart de 7 %.

Il est difficile d'attribuer les réductions aux répercussions de la COVID ou à celles des initiatives de réductions des émissions. Il ne fait aucun doute que la diminution du rythme des activités opérationnelles a joué un rôle dans l'écart de 7 %, mais nous sommes également convaincus que les mesures que nous avons prises pour réduire les émissions ont également contribué à cette réduction.

M. Blake Desjarlais: C'est la partie que je peine à comprendre, et si c'est difficile pour moi, je pense que ce le sera également pour les Canadiens.

J'ai entendu M. Flack affirmer que vous êtes sur la bonne voie. Un député du Parti libéral a tenu des propos semblables. Cela semble formidable et tout, et cela devrait être une bonne leçon pour les Canadiens. Cependant, je crains que ces réductions ne soient attribuables à la pandémie. Sans un solide moyen pour effectuer les calculs... Je ne pense pas que les Canadiens puissent croire que ces rapports sont justes s'ils ne comprennent pas la méthode. Je comprends qu'il est difficile de différencier les réductions attribuables à la COVID de celles qui découlent de vos mesures, étant donné que c'est une période très rare.

Commissaire, si on fait abstraction de la réduction des activités attribuable à la COVID, considérez-vous, après avoir examiné la question, que le plan ministériel de la Défense nationale, que vous avez étudié, suffira à atteindre les cibles de 2025?

M. Jerry V. DeMarco: La question porte-t-elle sur la Défense?

M. Blake Desjarlais: Oui.

M. Jerry V. DeMarco: Je pense que les représentants du ministère ont indiqué qu'avec les ressources actuelles, le ministère se trouve seulement dans les environs de 60 %, et avec...

M. Bill Matthews: Sa question porte sur 2025.

● (1330)

M. Jerry V. DeMarco: C'est à propos de 2025. Je suis désolé. Je vous remercie d'avoir éclairci les choses.

Mieux vaudrait poser cette question au ministère.

Le ministère semble être sur la bonne voie. Le rapport comprend un paragraphe faisant état des progrès réalisés. Nous pouvons même attribuer les réductions à certaines initiatives, comme les coûts de l'énergie en Alberta, par exemple. Je pense que la tendance va dans la bonne direction en ce qui concerne l'ampleur des émissions. Si le ministère met en œuvre son plan et dispose des ressources nécessaires pour le faire, il devrait atteindre ses objectifs.

M. Blake Desjarlais: Quand je pense à l'atteinte des objectifs et à la manière dont le ministère de la Défense... Il s'agit d'un ministère très important au Canada. Particulièrement et malheureusement en raison des changements climatiques, nous lui demandons d'en faire davantage. Je prévois donc que ses activités augmenteront.

Bien entendu, mes collègues et moi-même l'avons constaté récemment lors du débat d'urgence sur les problèmes en Nouvelle-Écosse et dans les Maritimes, une région durement frappée par les catastrophes naturelles. De tels phénomènes se sont également produits en Colombie-Britannique et dans les Prairies, qui ont été touchées par la sécheresse et les incendies.

J'imagine que vos activités et les ressources à déployer augmenteront. Sans une forme de réaction crédible ou meilleure aux catastrophes naturelles, nous aurons besoin du ministère de la Défense nationale. Ce seront vos avions et votre équipement qui seront déployés plus fréquemment.

Je ne suis pas exactement persuadé que vous atteindrez vos objectifs, vu que les changements climatiques... Nous sommes déjà au cœur d'une bataille climatique. Comment pensez-vous que vos activités augmenteront alors que les changements climatiques continuent de ravager le pays? Comment imaginerez-vous la suite des choses et comment intégrerez-vous ces informations dans vos prédictions afin de pouvoir atteindre vos objectifs?

M. Bill Matthews: Monsieur le président, il y a deux éléments.

Premièrement, nous sommes très confiants pour 2025. Avec ou sans COVID, nous étions sur la bonne voie; en fait, nous étions même en avance sur le calendrier.

M. Blake Desjarlais: Qu'en est-il des changements climatiques?

M. Bill Matthews: J'y arrive.

En ce qui concerne l'activité et le recours au ministère de la Défense nationale pour répondre aux phénomènes liés aux changements climatiques qui se produisent au pays, nous avons vu la tendance monter en flèche. Quand nous regardons nos plans relatifs aux changements climatiques... Notre plan est plus complet que cela. Il s'agit de nos bâtiments, de leur modernisation. Nous sommes le plus important propriétaire immobilier au Canada. Les véhicules que nous achetons sont maintenant en grande partie électriques ou hybrides.

M. Blake Desjarlais: Mais 2050?

M. Bill Matthews: D'ici 2050.... Nous avons encore du travail à faire, comme je l'ai indiqué. Nous avons mis en place des plans qui, nous en sommes convaincus, nous permettront de réaliser en partie notre objectif. Pour le réaliser pleinement, nous avons encore du travail à faire.

Je pense qu'il sera entre autres intéressant de suivre l'évolution de la consommation de carburant des navires et des avions, et de voir dans quelle mesure ils deviendront plus écologiques. Cela aura certainement une incidence sur l'empreinte écologique de nos activités.

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup, monsieur Matthews.

Mon temps est écoulé.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

C'est parfait.

Passons maintenant à notre deuxième tour. Monsieur Kram, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Michael Kram (Regina—Wascana, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Mes questions s'adresseront surtout aux représentants du ministère de la Défense nationale.

Est-il juste de dire que la cible de la Défense nationale qui est d'atteindre la carboneutralité en 2050 n'est pas réaliste et que nous devrions commencer à discuter, à agir et à planifier en conséquence?

M. Bill Matthews: Non, je ne pense pas du tout qu'il soit juste de dire cela, monsieur le président. Nous sommes en avance sur l'objectif de 40 % fixé pour 2025, ce qui est une bonne indication.

Comme nous l'avons indiqué, nous avons des plans qui, nous en sommes convaincus, nous permettront d'atteindre 63 % d'ici 2050 et, avec des fonds supplémentaires, 83 %. Mais cela laisse un écart. La question est de savoir ce que vous faites pour combler cet écart.

Comme je l'ai mentionné, nous disposons d'un peu de temps, mais comme l'a indiqué le Bureau du vérificateur général, le temps est important dans ce dossier.

Je pense que l'une des questions auxquelles nous devrions revenir à cette table dans les années à venir est la suivante: quels sont vos plans pour atteindre la cible d'ici 2050, et ces plans ont-ils été élaborés? C'est une question qu'il convient de se poser.

M. Michael Kram: À la page 9 du rapport se trouve la pièce 2.2. On peut y lire que pour la Défense nationale, la GRC et la Garde côtière, il n'y a eu qu'une réduction de 0,6 % par rapport à l'année de référence 2005-2006. Je ne comprends pas comment cela peut être réaliste alors que la réduction n'est que de 0,6 %.

M. Bill Matthews: Vous devrez peut-être demander au commissaire de parler du rapport d'abord, puis je pourrai intervenir.

L'avez-vous trouvé?

M. Jerry V. DeMarco: Est-ce que vous parlez des deux premières cellules de la pièce 2.2?

M. Michael Kram: Oui.

M. Jerry V. DeMarco: Si vous revenez au paragraphe 2.7, il s'agit de la différence entre les émissions des ministères et les émissions de la flotte liée à la sûreté et à la sécurité nationales. Ils sont tout à fait sur la bonne voie en ce qui concerne les émissions des ministères. Comme M. Matthews vient de l'indiquer, c'est un défi en ce qui concerne les émissions de la flotte liée à la sûreté et à la sécurité nationales, qui comprend les navires, les avions et ainsi de suite. Ils pourront vous parler de leurs plans à cet égard.

La cellule 1 concerne uniquement les émissions du ministère autres que celles de la flotte liée à la sûreté et à la sécurité nationales.

• (1335)

M. Michael Kram: Approfondissons un peu la question. Selon le Pentagone, les avions de chasse F-35 devraient être utilisés jusqu'en 2070. Que va-t-il se passer en 2050? Allons-nous clouer au sol les avions de chasse F-35? Comment cela peut-il fonctionner?

M. Bill Matthews: Non. Je pense qu'il faut comprendre que les actifs employés à des fins de sécurité nationale ne relèvent pas de ce que j'appellerais les émissions de base des ministères. Comme je l'ai indiqué, il y a beaucoup de discussions avec l'industrie sur ce qu'il faut faire pour rendre ces types de carburants plus efficaces, plus écologiques, mais c'est un travail qui reste à faire.

Du point de vue de la défense, les besoins opérationnels sont l'un des éléments clés à prendre en compte. Les militaires et les forces aériennes ont évidemment besoin d'avions, et je ne vois donc pas l'immobilisation des flottes comme une option à cet égard. C'est plutôt une question qui relève de l'industrie. Qu'est-ce qu'elle peut faire pour rendre ses produits plus écologiques au fil du temps?

M. Michael Kram: D'accord, mais si les avions de chasse F-35 ne peuvent pas atteindre la carboneutralité d'ici 2050, alors nous n'atteindrons pas notre objectif.

C'est juste?

M. Bill Matthews: Voulez-vous...?

M. Saleem Sattar: Lorsque nous avons établi cet objectif avec le Conseil du Trésor pour les émissions liées à la sûreté et à la sécurité nationales, nous nous sommes rendu compte qu'il serait plus difficile d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050 du côté militaire. Le Conseil du Trésor nous a donné une certaine latitude en nous permettant d'utiliser les crédits de carbone, l'élimination du carbone et la technologie de capture du carbone. En 2050, si nous volons toujours avec des combustibles fossiles, nous devons trouver un moyen de compenser ou de capturer ces émissions.

Soyons clairs. Cela ne signifie pas que nous ne faisons rien. Nous allons chercher des carburants plus propres, des plateformes plus propres et des opérations plus propres, mais si nous continuons à brûler du carburant, nous voulons être en mesure de compenser cet écart jusqu'à la carboneutralité.

M. Michael Kram: D'accord.

De même, la marine est en train de se procurer 15 nouvelles frégates. Ces frégates sont censées être opérationnelles jusque dans les années 2080. Encore une fois, est-ce que nous acceptons qu'il ne soit pas réaliste pour les frégates d'atteindre la carboneutralité, et est-ce que nous envisageons d'acheter des crédits de carbone sur le marché libre pour ces frégates également?

M. Bill Matthews: Monsieur le président, je pense que c'est un peu la même réponse, à savoir que nous espérons que l'industrie fera mieux pour rendre la consommation de carburant plus écologique et que nous l'encourageons à le faire. Cela étant dit, si nous continuons à brûler des combustibles fossiles, alors c'est la même réponse: nous avons l'option des crédits.

M. Michael Kram: D'accord.

On dirait bien qu'en 2050, nous allons devoir acheter beaucoup de crédits de carbone. Pouvez-vous expliquer au Comité comment cela fonctionnera? Est-ce que nous avons déjà le marché en place auquel le MDN prévoit de faire le chèque? Comment cela va-t-il fonctionner?

M. Saleem Sattar: Le marché est...

Le président: Malheureusement, le temps est écoulé. J'espère que nous pourrions revenir à cette question. C'est tout pour le moment.

C'est maintenant au tour de M. Fragiskatos.

Vous disposez de cinq minutes.

M. Peter Fragiskatos (London-Centre-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les fonctionnaires de leur présence.

Ma question s'adresse à la Défense nationale et aux Transports.

La recommandation 2.88 dit que ces deux entités devraient « définir une stratégie de gestion des risques qui cible les risques importants et décrit des mesures d'atténuation connexes ». Je vois que la recommandation a été acceptée.

J'aimerais que les gens de la Défense nationale et des Transports nous disent où en sont les progrès dans ce domaine. Nous pouvons peut-être commencer par M. Matthews.

M. Bill Matthews: Certainement. Monsieur le président, le travail se fait. De toute évidence, si vous vous occupez de quoi que ce soit concernant les cibles, vous voulez avoir une idée du degré de réalisme de vos plans et des mesures d'atténuation des risques au cas où ils ne fonctionneraient pas comme prévu. Nous avons une feuille de route en préparation qui comprend une évaluation des risques. Nous visons décembre 2023 pour la finalisation de cette évaluation des risques.

M. Sattar pourrait vous donner plus de détails.

M. Saleem Sattar: C'est exact. Nous examinons les risques, les possibilités et les coûts pour arriver à 2050. D'ici un an environ, nous aurons des plans de décarbonation à la fois pour le portefeuille immobilier et pour la flotte liée à la sûreté et à la sécurité nationales. Cela nous donnera ce que nous appelons une feuille de route pour 2050.

M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports): Monsieur le président, à Transports Canada, comme nos collègues du MDN, nous travaillons à la rédaction de notre feuille de route pour la carboneutralité, qui présente nos plans jusqu'en 2050, et de la stratégie de gestion des risques.

Bien que l'empreinte carbone soit beaucoup plus faible, c'est un peu la même situation pour Transports Canada que pour le MDN. Nous sommes uniques, au sein du gouvernement, car pour la plupart des ministères, l'empreinte carbone provient des bâtiments. Au ministère des Transports, elle provient en grande partie de la flotte de transport. En fait, elle est surtout attribuable aux traversiers.

Pour atteindre les objectifs, l'une des principales stratégies consiste à passer à des carburants à faible teneur en carbone. Il y a des développements très prometteurs dans l'industrie au sens large en ce qui concerne le développement de carburants à faible teneur en carbone, mais cela représente aussi un risque. C'est l'un des principaux risques.

Deuxièmement, en ce qui concerne notre plus grande source d'émissions, l'acquisition de nouveaux traversiers en cours dont la construction est assurée par le chantier naval Davie va permettre d'améliorer progressivement l'efficacité énergétique et créer des possibilités. Ils conçoivent des hybrides diesel, ce qui implique une certaine propulsion électrique. Les inévitables problèmes de construction et le respect du calendrier de construction des nouveaux traversiers seront les principaux problèmes et les principaux risques que nous gérons pour améliorer la façon dont nous respectons la feuille de route en matière de carbone.

• (1340)

M. Peter Fragiskatos: Merci beaucoup.

Toujours à propos de la recommandation 2.88, on peut lire qu'un effort doit être fait pour « déterminer de façon continue les activités qui contribueront de façon considérable à la réduction de leurs émissions et les placer par ordre de priorité en fonction du risque ». Je voudrais passer à la deuxième partie de cette phrase: les placer par ordre de priorité en fonction du risque.

Quelle méthodologie utilisez-vous pour procéder à cette définition de l'ordre de priorité?

Je vais demander à la Défense de répondre d'abord, puis aux Transports.

M. Bill Matthews: Monsieur le président, le concept de base serait de déterminer la probabilité de réussite d'une initiative et le rendement que vous obtiendriez si elle était réalisée. Vous pouvez essentiellement tracer un tableau qui dit que si l'initiative réussit, voici le rendement que vous obtenez pour votre argent et le degré de risque que cela représente. Lorsque vous élaborez vos plans et votre feuille de route, ils comprennent une évaluation des risques qui indique quelles initiatives ont le plus de chances de réussir ou de respecter le calendrier. Vous établissez ensuite un ordre de priorité pour vos investissements, car il n'y aura que des investissements.

Monsieur Sattar, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Peter Fragiskatos: Il reste 50 secondes environ.

M. Saleem Sattar: Non. Je n'ajouterai rien.

M. Peter Fragiskatos: Je vais donc demander aux Transports de répondre.

M. Michael Keenan: C'est très similaire, monsieur le président. La stratégie est calibrée en fonction du risque. Le risque est un déterminant clé, mais ce n'est pas le seul.

Par exemple, si nous avons le choix entre deux investissements qui permettront de réduire les émissions de la même manière ou de nous rapprocher de la carboneutralité, mais que l'un d'entre eux est plus risqué que l'autre, la méthodologie nous permettra de choisir le moins risqué.

Cependant, il y aura des moments où le cadre de mesure du risque nous permettra de prendre plus de risques pour essayer de nouvelles technologies et de nouvelles procédures parce que la perspective de réduction des émissions en vaut la peine. Il nous permet de mieux calibrer le rapport entre le risque et la récompense dans cette transition. Nous devons prendre des risques et essayer de nouvelles technologies afin d'atteindre l'objectif de carboneutralité que nous nous efforçons d'atteindre.

M. Peter Fragiskatos: Merci, monsieur Keenan.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

Madame Sinclair-Desgagné, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Merci beaucoup, monsieur le président.

Mes questions s'adressent aux représentants du Secrétariat du Conseil du Trésor. J'aimerais savoir pourquoi la plupart des émissions du champ d'application 3 n'ont pas été produites. J'aimerais aussi poser des questions plus générales sur la Stratégie.

À la lecture du rapport proposé par M. le commissaire, on constate l'omission de sources quand même importantes de GES ainsi que l'absence d'examen indépendants. Plusieurs ministères n'ont même pas publié de résultats. Même lorsque des résultats sont publiés, les données sur lesquelles reposent ces résultats sont douteuses. Franchement, je dois dire que la Stratégie elle-même semble douteuse.

J'aurais aimé poser plusieurs questions, mais je vais me concentrer sur le fait que les sociétés d'État n'ont pas été incluses dans

l'analyse. Pourtant, elles sont d'importantes émettrices de GES et constituent, comme on le sait, une partie gigantesque de l'organe fédéral.

Nous savons tous que les sociétés d'État sont indépendantes, et ainsi de suite. Ce n'est pas ce que j'ai envie d'entendre. Je veux savoir pourquoi les données relatives aux émissions de GES des sociétés d'État n'ont pas été incluses dans la Stratégie.

M. Graham Flack: Comme vous l'avez mentionné, le Parlement a créé des sociétés d'État qui ont un statut différent et parfois un conseil d'administration différent. Typiquement, les règles du Conseil du Trésor ne s'appliquent pas aux sociétés d'État.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: N'est-ce pas en soi un problème, monsieur Flack?

M. Graham Flack: Dans la plupart des cas, c'est le modèle utilisé. Ce modèle découle de la décision du Parlement de créer des sociétés d'État qui sont indépendantes et qui, en ce sens, ressemblent davantage à ce que l'on voit dans le secteur privé.

Cependant, dans le cadre du budget de 2020-2021, la ministre des Finances a indiqué que les sociétés d'État devraient suivre le modèle recommandé par le Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques. C'est le modèle que M. Carney propose en ce qui concerne la façon dont toutes les sociétés privées devraient considérer leur impact environnemental et en faire rapport. Ces règles vont donc s'appliquer aux sociétés d'État du Canada.

Cela dit, M. Edwards a créé une pratique d'intérêt avec les sociétés d'État afin de les aider à utiliser les outils que nous avons. Comme nous l'avons indiqué au commissaire, nous allons tenir des consultations avec des sociétés d'État. Étant donné leur indépendance, nous devons nous assurer que ce sera fait comme il faut. Comme vous le savez, certains...

• (1345)

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: C'est parfait.

Le président: Merci beaucoup, madame Sinclair-Desgagné. Votre temps de parole est écoulé.

[Traduction]

Monsieur Desjarlais, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais m'adresser également au Conseil du Trésor en ce qui concerne les émissions de portée 3.

Je pense qu'il est important pour moi et pour les Canadiens de vous entendre expliquer ce que sont les émissions de portée 3. Comment les surveille-t-on à ce jour? Quels sont les plans pour continuer à les surveiller?

M. Graham Flack: Je vais passer la parole à M. Edwards dans une minute, car c'est lui l'expert. Il est l'ingénieur.

Les émissions de portée 3 sont plus difficiles que les autres émissions parce que vous devez souvent développer des méthodologies pour pouvoir les évaluer. Pour nous, les émissions liées aux déplacements sont les plus faciles à évaluer, et nous en rendons compte depuis 2018, je crois.

L'élément suivant était plus délicat. M. Edwards pourra décrire le groupe international d'experts que nous avons réuni pour nous aider. Il s'agit de l'approvisionnement. Nous publions les résultats à cet égard depuis février.

Le troisième aspect auquel nous nous attaquons est le coût des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Il s'agit d'une étude menée en collaboration avec l'Université d'Ottawa et d'autres organismes. C'est un domaine où il faut des méthodologies solides.

Monsieur Edwards, pouvez-vous nous dire où nous en sommes dans ce domaine et ce qui nous attend?

M. Malcolm Edwards: Bien sûr.

Pour définir les émissions de portée 3, il est probablement plus facile de dire ce que ces émissions ne sont pas. Les émissions de portée 1 proviennent de la combustion de carburant, donc de l'essence, du gaz naturel, etc. Les émissions de portée 2 proviennent de l'énergie que nous utilisons indirectement: l'électricité. Nous avons un certain contrôle sur ces émissions, car nous pouvons décider de la quantité d'essence et d'électricité que nous utilisons. Les émissions de portée 3 proviennent de diverses sources indirectes: si nous prenons l'avion pour aller quelque part, si nous utilisons un service. D'autres entreprises créent ces émissions. Comme elles sont indirectes et créées par quelqu'un d'autre, il est plus difficile de les mesurer.

Nous faisons le suivi de ces émissions et nous avons travaillé avec une école affiliée à l'Université de Montréal, Polytechnique, et deux universités suisses. Ils ont examiné nos achats sur trois ans et nous ont aidés à établir les émissions liées aux achats. Il est vrai que nous ne les avons pas publiées, mais elles sont maintenant accessibles sur le Web.

Comme le secrétaire l'a mentionné, nous nous penchons également sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, car dans l'environnement hybride, les gens travaillent à domicile et au bureau, ce qui est plus complexe. Nous devons comprendre les émissions globales, et déterminer la quantité d'émissions produites par le travail à domicile par rapport au travail au bureau.

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup.

Rapidement, monsieur DeMarco, dans votre examen des émissions de portée 3, pensez-vous qu'il est nécessaire d'avoir un cadre normalisé pour les mesurer, ou êtes-vous satisfait du travail qui est fait avec le partenaire de Montréal?

Le président: Répondez très brièvement, je vous prie.

M. Jerry V. DeMarco: Nous sommes également favorables à l'adoption de normes internationales.

Les émissions de portée 3 du gouvernement sont souvent les émissions de portée 1 de l'industrie aérienne, de la construction de bâtiments, et ainsi de suite, ce qui fait qu'elles sont traçables. Il s'agit simplement d'avoir un cadre cohérent.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Genuis.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Merci, monsieur le président.

Le premier ministre parle beaucoup d'encourager les autres à réduire les émissions. Je cherchais de l'information sur ses propres

émissions, dont celles qui sont attribuables à ses déplacements, par exemple.

D'après ce que j'ai compris, même s'il se déplace souvent avec le MDN, ce qui laisse penser que les émissions correspondantes devraient être classées dans la catégorie des émissions de portée 1, du moins d'après ma compréhension, cette information n'est pas disponible. Est-ce qu'il existe de l'information concrète sur les émissions associées au travail du premier ministre et sur l'augmentation ou la diminution de ces émissions?

M. Graham Flack: Je vais laisser M. Edwards répondre. Je pense que nous faisons rapport des émissions totales, liées aux vols. Je ne pense pas que nous les ventilons par vol individuel et par personne.

Monsieur Edwards, pouvez-vous répondre?

M. Malcolm Edwards: Bien sûr.

Nous faisons le suivi par ministère. Nous n'allons donc pas dans les détails. Nous obtenons essentiellement les données agrégées de chaque ministère sur ses déplacements chaque année.

M. Garnett Genuis: D'accord. Donc, avons-nous les données relatives au Cabinet du premier ministre, ou bien est-ce que les données couvrent plus que son cabinet?

• (1350)

M. Malcolm Edwards: Nous ne surveillons essentiellement que la fonction publique, alors nous ne suivons pas les déplacements des ministres ou des députés. Nous ne suivons que les déplacements des ministères et des agences.

M. Garnett Genuis: D'accord. Je suppose que ma question est la suivante: sous quel ministère suivez-vous les déplacements du premier ministre ou des différents ministres? Serait-ce sous l'égide de leur ministère ou, dans le cas du premier ministre, du BCP?

M. Malcolm Edwards: S'il volait dans un avion de la Défense, cela ferait partie, comme vous l'avez dit, des émissions de portée 1 de cet avion. Les émissions liées à la sécurité nationale sur lesquelles la Défense nationale nous fait rapport ne seraient pas détaillées.

M. Garnett Genuis: Bon, il n'y a actuellement aucun moyen d'extraire les données sur le niveau des émissions générées par des personnalités publiques particulières ou de savoir si elles augmentent ou diminuent. Ces données ne sont pas disponibles.

M. Malcolm Edwards: Non, et nous faisons également attention aux renseignements que nous communiquons et à la manière dont nous ventilons pour des raisons de sécurité. Nous devons être agréés à un certain niveau juste pour protéger...

M. Garnett Genuis: Exact. L'itinéraire du premier ministre est extrêmement public cependant. Il peut y avoir de rares exceptions, mais la protection des renseignements personnels ou la sécurité ne constitueraient pas l'obstacle pour savoir le niveau d'émissions produites par son déplacement, étant donné que l'itinéraire est publié, n'est-ce pas?

M. Malcolm Edwards: Oui, à [Inaudible], nous ne ventilons pas les frais de déplacement dans cette mesure.

M. Garnett Genuis: D'accord. J'imagine que c'est un point intéressant à peut-être envisager car je pense que le public veut voir des politiciens qui parlent de ces enjeux révéler également s'ils montrent l'exemple ou non. Il y a certainement eu beaucoup de discussions à ce sujet.

Je voudrais également poser une question sur les projections actuelles du ministère de la Défense jusqu'en 2050, sur les discussions concernant le fait que vos projections actuelles indiquent un écart et que, sur la voie actuelle, vous n'attendrez pas la carboneutralité d'ici 2050. Par conséquent, la proposition est de compenser cela par l'achat de compensations de carbone en 2050.

Avez une projection du montant que le gouvernement dépenserait dans le cadre de notre budget de défense en 2050 pour acheter des compensations si nous continuons sur la trajectoire actuelle?

M. Bill Matthews: C'est une réponse un peu compliquée, monsieur le président.

Je pense que lorsque j'ai parlé tout à l'heure des cibles pour lesquelles nous avons besoin de mesures additionnelles pour les atteindre, c'est pour les activités ministérielles. Mettons de côté un instant les navires et les avions, les types d'actifs liés à la sécurité nationale. Des 63 % que nous sommes sur la voie d'atteindre avec les mesures existantes, c'est pour les opérations. Ce sont les bâtiments, les véhicules... pas les types de biens liés à la sécurité nationale.

Je pense que l'industrie a encore du travail à faire pour établir les améliorations qu'elle peut apporter en matière de combustibles fossiles, qu'il s'agisse de ceux utilisés pour faire voler un F-35 ou de ceux utilisés pour ravitailler en carburant un navire. Comme on l'a mentionné, dans la mesure où ces émissions ne sont pas réduites — et il m'est difficile de spéculer aussi loin —, il y a la possibilité d'acheter des crédits de carbone. Je n'ai aucune idée à ce stade-ci de ce que pourrait être le coût de ce marché.

M. Garnett Genuis: Bien, mais seulement pour fournir une précision, le plan du gouvernement semble être — outre les technologies spéculatives qui n'ont pas encore été élaborées — d'acheter des compensations de carbone.

J'aimerais savoir — et si vous n'avez pas cette réponse, je vous serais reconnaissant que vous la communiquiez au Comité — combien d'argent le gouvernement du Canada prévoit dépenser en compensations de carbone en 2050, car cet argent provient de notre budget consacré à la défense. Il provient des fonds qui pourraient autrement être dépensés pour assurer la sécurité des Canadiens. Je ne m'attends pas à ce que la Russie, la Chine ou l'Iran consacrent leurs budgets consacrés à la défense à des compensations de carbone, et il serait bon de savoir où iront ces compensations de carbone. Je vous serais reconnaissant de faire un suivi par écrit pour fournir certains de ces renseignements.

Merci.

Le président: Entendu. C'est noté. Merci.

Madame Atwin, je suis ravi de vous recevoir ici aujourd'hui. La parole est à vous pour cinq minutes.

Mme Jenica Atwin (Fredericton, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis contente de voir un concitoyen néo-brunswickois présider le Comité aujourd'hui.

Je me joins à vous du territoire non cédé de Wolastoqey à Fredericton, au Nouveau-Brunswick.

C'est certainement un honneur de faire partie de cette conversation aujourd'hui, et je remercie tous les témoins des déclarations importantes qu'ils ont faites.

Je crois qu'il conviendrait mieux que je pose ma première question au commissaire DeMarco.

Plusieurs autres pays — la France, le Royaume-Uni et les États-Unis — ont mis sur pied leurs propres usines pour réduire les émissions de gaz à effet de serre par leurs gouvernements nationaux. Y a-t-il un travail de collaboration ou des pratiques exemplaires communes pour travailler à réduire les émissions?

M. Jerry V. DeMarco: Des collègues du Conseil du Trésor seront en mesure de fournir plus de détails, mais le Canada fait partie d'un groupe de pays qui s'efforcent de donner l'exemple dans l'écologisation du gouvernement. Nous en avons énuméré quelques-uns au paragraphe 2.5 de notre rapport, mais il y en a plusieurs d'autres.

Le Conseil du Trésor pourrait nous en dire plus à ce sujet.

• (1355)

M. Malcolm Edwards: Oui. Nous avons essentiellement établi un partenariat avec nos collègues aux États-Unis. Notre homologue américain est convoqué au Conseil sur la qualité de l'environnement. Il est établi à la Maison-Blanche.

Au printemps de cette année, nous avons annoncé une mesure intitulée l'Initiative d'écologisation du gouvernement. C'est une collaboration entre, si je ne m'abuse, jusqu'à 50 pays à l'heure actuelle, où nous échangeons des pratiques exemplaires, des directives, etc. À la dernière réunion que nous avons eue en septembre, la présidente du Conseil du Trésor a ouvert la séance. Elle portait sur les activités liées au parc de véhicules. Le Canada, la Norvège et, je crois, Israël ont fait des exposés sur la façon dont ils s'y prennent pour décarboniser leurs parcs conventionnels.

Mme Jenica Atwin: C'est excellent. Merci beaucoup.

Il faudra tous faire notre part, je pense, dans le cadre de ce grand projet que nous entreprenons.

J'aimerais adresser ma prochaine question à M. Flack.

Auriez-vous des recommandations, des conseils ou des réflexions sur ce que la Chambre des communes pourrait faire pour écologiser ses opérations en prenant nos propres responsabilités dans ce dossier?

M. Graham Flack: J'hésite à donner des conseils à la Chambre des communes.

Je peux dire qu'il y a un projet qui pourrait vous intéresser en ce qui concerne la façon dont la Chambre des communes est chauffée et climatisée: la modernisation de l'installation de chauffage située près de la Cour suprême du Canada. Cette installation est en train d'être convertie en une installation qui sera presque exclusivement alimentée par l'énergie hydroélectrique du Québec. Il y a aussi une amélioration importante des tuyaux pour accroître leur efficacité énergétique. Ce sera un grand pas en avant dans l'écologisation du chauffage et de la climatisation de la Chambre. C'est un exemple de projet auquel les autres installations du gouvernement peuvent contribuer.

Je pense que ce que j'ai appris de personnes comme vous, monsieur Edwards, c'est qu'il faut adopter une approche systémique au niveau structurel lorsqu'on a l'occasion d'apporter le changement, comme vous l'avez fait en élaborant cet immeuble à l'édifice de l'Ouest. Il est très difficile d'obtenir des efficacités significatives lorsque vous rénovez. C'est lorsque vous apportez un changement structurel majeur au bâtiment que vous voulez vraiment aller au maximum pour que vous puissiez bénéficier de ces économies pendant 40 ans.

C'est pourquoi je pense qu'il est essentiel, si le gouvernement du Canada veut atteindre ses objectifs en matière d'émissions — et les immeubles en sont évidemment une partie importante —, de profiter au maximum de l'occasion d'investir dans la capacité de carboneutralité lors du renouvellement du cycle de vie de chaque immeuble, car cette occasion ne se présente pas très souvent.

Mme Jenica Atwin: Excellent. Merci beaucoup.

Enfin, monsieur le commissaire DeMarco, à quels défis vous êtes-vous heurtés dans la mise en oeuvre de la Stratégie d'écologisation du gouvernement qui pourraient être résolus par le Parlement, tels que les règlements qui pourraient devoir être modifiés?

M. Jerry V. DeMarco: Ce sont des décisions que le Parlement doit prendre, mais un exemple, qui découle d'une question posée il y a quelques minutes, concerne les sociétés d'État. Évidemment, le Canada est un actionnaire des sociétés d'État. Il a choisi ce véhicule pour ces secteurs d'activité. En tant qu'actionnaire et législateur, les Canadiens et le Parlement peuvent évidemment exiger que les sociétés d'État soient assujetties à la Stratégie pour un gouvernement vert. Le SCT ne peut qu'encourager le Parlement, ou le pouvoir exécutif pourrait servir d'exemple pour exiger que quelque chose soit fait au lieu de simplement l'encourager.

Ce serait un exemple.

Le président: Le temps de parole est écoulé. Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à notre dernière série de questions. Ce sera probablement notre dernier tour avant que le temps soit écoulé.

Monsieur McCauley, la parole est à vous pour cinq minutes, je vous prie.

M. Kelly McCauley: Excellent.

Monsieur Flack, je veux revenir sur les observations à propos des sociétés d'État. Les investissements massifs de l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada, l'OIRPC, dans les pays en développement ne sont pas particulièrement réputés de se soucier de l'environnement. Surveillons-nous ces investissements? Devraient-ils faire partie de ce suivi?

M. Graham Flack: L'une des raisons pour lesquelles nous devons mener des consultations sur les sociétés d'État est que, comme vous l'avez fait savoir, avec les véhicules d'investissement du gouvernement, y compris l'OIRPC, il y a des questions sur la façon dont ils devraient mesurer les émissions, ou les émissions des sociétés...

• (1400)

M. Kelly McCauley: Mais nous n'assurons aucune surveillance.

M. Graham Flack: À l'heure actuelle, cela n'a pas fait l'objet de surveillance. À la lumière de la recommandation du commissaire, nous nous sommes engagés à revenir et à mener des consultations. Je dirais que pour tous ces véhicules d'investissement, cela fait partie du travail du groupe de travail international...

M. Kelly McCauley: Je vais vous interrompre, car j'ai quelques questions rapides à vous poser.

Je sais que les comptes publics viennent de sortir. J'ai regardé et je n'ai pas pu les trouver, mais je n'ai pas regardé soigneusement. Avons-nous ventilé le montant que nous payons par année pour les compensations de carbone? Avons-nous prévu ce qu'il faudra payer en compensation de carbone pour atteindre nos objectifs?

M. Graham Flack: Le point de projection, comme M. Matthews l'a dit, dépendra de la façon dont les technologies évolueront. Par exemple, en ce qui concerne les bâtiments...

M. Kelly McCauley: Sont-ils dissociés des comptes publics, ou pouvez-vous fournir à ce comité ce que nous avons payé l'année dernière pour ces services?

M. Malcolm Edwards: Merci de la question...

M. Kelly McCauley: Répondez par oui ou non. Les avons-nous?

M. Malcolm Edwards: Nous n'utilisons pas actuellement de compensations de carbone, si bien qu'elles ne figureraient pas dans les comptes publics.

M. Kelly McCauley: D'accord. Donc, nous n'achetons rien à l'heure actuelle. C'est un plan pour l'avenir.

Seriez-vous en mesure de fournir au Comité, pour les escadrons 412 et 437 qui assurent les vols de dignitaires, depuis les 10 dernières années, quelles sont les émissions générées par ces vols?

M. Malcolm Edwards: Ce serait une question qu'il faudrait poser aux fonctionnaires du ministère de la Défense nationale, et il faudrait leur demander s'ils peuvent ventiler ces données par vol.

M. Kelly McCauley: Monsieur Matthews...?

M. Bill Matthews: Nous allons devoir prendre cette question en délibéré, monsieur le président, pour vérifier si nous pouvons obtenir les données.

M. Kelly McCauley: D'accord.

J'ai une question rapide pour vous. Le MDN a-t-il réalisé une étude ou a-t-il examiné s'il y a eu une dégradation de la capacité de nos forces de mener leurs opérations tandis que nous nous penchons sur la carboneutralité? Mettons-nous nos hommes et nos femmes en danger en disant que nous allons utiliser ce carburant pour les T26 ou les F-35?

M. Bill Matthews: À ce stade-ci, monsieur le président, la capacité opérationnelle est toujours primordiale à la Défense. Il n'y a eu aucune décision ou évaluation qui mettrait les forces en danger. Jusqu'à présent, les investissements ont tous porté sur des éléments comme l'écologisation des immeubles et l'achat de véhicules électriques. Il n'y a donc aucune incidence sur le plan opérationnel.

M. Kelly McCauley: Je sais que le MDN est le plus grand propriétaire de bâtiments pour ce qui est de la superficie. Pouvez-vous me donner un chiffre approximatif? Quelle est la part des opérations de nos bâtiments au Canada et quelle est la part pour les opérations de sécurité nationale à l'étranger?

M. Bill Matthews: Monsieur Sattar, pouvez-vous répondre à cette question? Sinon, nous devons vous fournir une réponse ultérieurement.

M. Saleem Sattar: Nous ne ventilons pas les données par opérations de déploiement par rapport aux opérations nationales. Nous devons examiner cela.

M. Kelly McCauley: On ne devrait pas faire cela? Comment allons-nous atteindre une réduction nette de 50 si nous ne pouvons pas...

M. Saleem Sattar: Le défi est de savoir où vous achetez votre carburant. Si vous êtes en opération de déploiement et que vous achetez le carburant dans le cadre d'une mission conjointe, nous ne pourrions pas comptabiliser cette consommation ou ces émissions.

M. Kelly McCauley: Vous semblez dire que si le carburant pour faire fonctionner une frégate n'est pas acheté ici, il n'y a pas d'émissions.

M. Saleem Sattar: Oui, c'est une portée 1 pour le pays qui nous l'a vendu, par opposition à celui qui le brûle. Nous devons examiner si nous pouvons désagréger ces données en fonction de l'endroit où nous achetons le carburant.

M. Kelly McCauley: D'accord.

En ce qui concerne le transport, très rapidement, quelle part de votre plan pour atteindre la carboneutralité dépendra de l'innovation, sans en être complètement tributaire? Quelle proportion de vos véhicules, de vos camions, etc.? Quelle proportion dépendra des innovations futures?

M. Michael Keenan: C'est une excellente question, monsieur le président.

M. Kelly McCauley: Ce n'est pas une critique. C'est une réalité de votre ministère.

M. Michael Keenan: Une partie de la solution consiste simplement à changer les pratiques de gestion. Une autre partie consiste à adopter différents types d'équipement. C'est une combinaison. Je vais vous donner deux exemples rapidement.

Dans le cadre de notre Programme national de surveillance aérienne, nous avons une série de Dash 7 et de Dash 8 qui volent pour trouver et poursuivre les pollueurs en mer et aussi pour protéger les baleines. Nous commençons à transférer certaines de ces missions d'un Dash 8 à un drone. Nous ne pouvons pas transférer toutes les missions, mais nous en transférons certaines. Nous obtenons les mêmes renseignements dans le même but et...

M. Kelly McCauley: Puis-je vous interrompre rapidement? Quelle proportion va reposer sur l'innovation future et sur la modernisation, peut-être, des flottes comme vous venez de le mentionner?

M. Michael Keenan: C'est un excellent...

Le président: Monsieur McCauley, je regrette, mais votre temps de parole est à nouveau écoulé.

Je vais céder la parole à Mme Valdez.

Bienvenue au Comité. La parole est à vous pour cinq minutes.

Mme Rechie Valdez (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier tous les ministères et les témoins de se joindre à nous pour cette étude.

Je vais commencer par adresser mes questions au ministère de la Défense nationale.

Monsieur le sous-ministre Matthews, vous avez mentionné dans votre déclaration liminaire l'ampleur et la portée des travaux d'infrastructure nécessaires pour réduire les émissions dans les vieux bâtiments, bases et escadres.

Quels facteurs de risque devez-vous prendre en considération pour réduire les émissions de gaz à effet de serre?

• (1405)

M. Bill Matthews: En ce qui concerne les bases, les escadres et les infrastructures, il s'agit essentiellement d'investir dans la rénovation des systèmes d'énergie. Dans certains cas, il faut démolir de vieux bâtiments et les remplacer par de nouveaux. Jusqu'à présent, monsieur le président, nous avons investi environ 145 millions de

dollars dans les logements militaires pour des modernisations écologiques et environ 50 millions de dollars dans le rendement énergétique. Nous avons démolé de vieux bâtiments, comme je l'ai mentionné.

L'autre chose que je voudrais signaler, c'est que dans chaque base et escadre, nous avons nommé un gestionnaire de l'énergie. Il est responsable de cerner les possibilités d'économies sur les bases. Certains d'entre eux couvrent plusieurs bases, mais elles en ont toutes un.

Un dernier point que j'aurais dû mentionner plus tôt est que nous avons maintenant un exemple de notre premier bâtiment à consommation énergétique nette zéro. Il se trouve à Gagetown, au Nouveau-Brunswick. Nous avons mentionné le Nouveau-Brunswick à quelques reprises aujourd'hui.

C'est le genre de choses que nous examinons. Il n'y a aucun risque pour les opérations. C'est juste une question de temps et d'argent pour améliorer ou remplacer les bâtiments inefficaces que nous avons sur une base ou une escadre.

Mme Rechie Valdez: Vous avez en quelque sorte répondu à ma deuxième question.

Pour approfondir un peu la question, pouvez-vous nous dire quelles sont les priorités les plus importantes et les plus urgentes? Je crois que vous avez mentionné dans votre déclaration liminaire qu'il y a 20 000 bâtiments. C'est beaucoup. Comment établissez-vous l'ordre de priorités des bâtiments ou des infrastructures?

M. Bill Matthews: L'établissement des priorités est fondé sur le rendement et sur la capacité de vraiment faire réellement le travail. Bien franchement, certains bâtiments sont très difficiles à moderniser.

L'autre priorité que j'aimerais souligner est l'achat d'énergie verte. Certains de nos engagements... Évidemment, nous ne produisons pas notre propre électricité, de sorte que nous dépendons du marché. Il va sans dire que conclure des ententes d'achat d'électricité verte dans toutes les provinces est également une priorité.

Monsieur Sattar, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Saleem Sattar: Non, je n'ai rien à ajouter à cela.

Mme Rechie Valdez: Merci beaucoup.

Les prochaines questions s'adressent au ministère des Transports.

Monsieur Keenan, pouvez-vous décrire quels sont les plans de Transports Canada pour diminuer les émissions de GES de votre parc automobile, d'où proviennent 80 % des émissions?

M. Michael Keenan: Je répondrai avec plaisir, monsieur le président. C'est une excellente question, car c'est précisément le défi auquel nous sommes confrontés.

Chaque parc a sa propre stratégie. Du côté des véhicules routiers, nous faisons la transition vers les véhicules zéro émission, et je crois que nous sommes rendus à 30 % de notre parc de véhicules routiers. Je pense que nous nous classons au premier rang dans l'appareil gouvernemental canadien. Les gens du Conseil du Trésor peuvent me corriger si je me trompe.

Les traversiers sont la plus importante source d'émissions, et l'acquisition de deux nouveaux traversiers pour le service de traversiers de l'Est est un élément clé de la stratégie. Ces traversiers sont actuellement à l'étape de la conception et nous travaillons avec le chantier naval pour optimiser la conception, dans le but de réduire la consommation de carburant et les émissions de carbone.

Ce sont là deux exemples de changements importants, tant au niveau de l'équipement que des pratiques.

En fait, j'aimerais compléter cet exemple en parlant du Programme national de surveillance aérienne. Nous exploitons une flotte de surveillance aérienne à des fins environnementales. Là où c'est possible, nous avons commencé à remplacer les Dash 8 par des drones pour mener les missions.

Par exemple, pour certaines activités de surveillance des baleines au large du Nouveau-Brunswick — le Nouveau-Brunswick est un thème récurrent ici aujourd'hui —, nous avons constaté qu'il est possible de mener certaines de ces missions à l'aide de drones, ce qui est tout aussi efficace que le Dash 8, ou même plus. Pour chaque heure de mission, l'utilisation de drones représente une réduction de 96 % des émissions de carbone liées à la consommation de carburant par rapport à l'utilisation d'un Dash 8.

Modifier la mission, lorsque possible, est un excellent exemple d'une pratique de gestion qui permet d'obtenir une réduction assez significative de nos émissions de carbone.

Mme Rechie Valdez: Merci, tout cela est très intéressant.

Dans le même ordre d'idées, pouvez-vous aussi nous dire quels types de facteurs de risque doivent être pris en compte dans notre transition vers un avenir plus écologique?

M. Michael Keenan: Notre défi est semblable à celui du MDN, étant donné l'important pourcentage de nos émissions provenant de nos parcs de véhicules de transport respectifs, bien que le nôtre soit de nature différente. Un des principaux facteurs de risque, par exemple, pour certains de nos avions, est la transition vers... On peut modifier la mission ou réduire les heures, mais le facteur clé est la transition vers un carburant d'aviation durable.

C'est une question intéressante, car nous constatons que les perspectives d'une transition raisonnablement économique vers un carburant d'aviation durable s'améliorent d'année en année. Il y a beaucoup de risques...

Le président: Merci. Je suis d'accord avec vous pour dire que c'est intéressant. J'espère que quelqu'un vous posera d'autres questions à ce sujet. Vous avez certainement piqué notre curiosité.

[Français]

Je cède maintenant la parole à Mme Sinclair-Desgagné pour deux minutes et demie.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Merci, monsieur le président.

J'aimerais obtenir des réponses brèves à mes questions.

Nous avons dit qu'il était important que les sociétés d'État soient visées par la Stratégie pour un gouvernement vert. Ma question est très simple, monsieur Flack: considérez-vous qu'il serait normal de demander aux sociétés d'État de se doter elles aussi de stratégies et qu'elles soient incluses dans la Stratégie pour un gouvernement vert?

• (1410)

M. Graham Flack: Il est normal que le gouvernement demande à ses sociétés d'État de produire des stratégies par l'entremise des mécanismes que j'ai décrits. Si cela devait se faire par l'entremise de notre propre rapport, il faudrait alors mener des consultations, comme nous avons promis de le faire.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: J'aimerais poser la même question à M. DeMarco.

En tant que commissaire à l'environnement et au développement durable, êtes-vous d'avis que la Stratégie devrait être commune et viser tant les ministères que les sociétés d'État?

M. Jerry V. DeMarco: Oui, bien sûr. Comme je l'ai déjà dit, c'est le système d'organisation que le gouvernement a choisi, mais c'est une approche pangouvernementale. Pour que la Stratégie pour un gouvernement vert fonctionne, nous avons besoin d'un système cohérent dans tous les aspects du gouvernement fédéral.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Je vais finir sur un petit mot, que je trouve quand même important de mentionner. J'ai entendu dire à quelques reprises aujourd'hui que l'on avait du temps d'ici 2050, et je trouve cela dommage. Il faut penser au fait qu'en 2050, nos enfants seront des grands-parents ou des parents âgés, selon leur santé. Si nous n'agissons pas plus vite, il sera déjà trop tard.

Une stratégie aussi importante et aussi exigeante en matière de développement durable se construit au quotidien, commence dès maintenant et exige différents échéanciers échelonnés jusqu'en 2050. J'espère à la fois que la collecte des données sera meilleure et que la Stratégie sera mise en place grâce à des mesures concrètes, parce que c'est vraiment important.

Voici un exemple de mesure concrète: le gouvernement du Québec s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre et à électrifier 100 % de ses véhicules légers et 25 % de ses camionnettes. C'est un engagement clair, net et précis de la part du gouvernement du Québec.

Le gouvernement du Canada va-t-il en faire autant? Malheureusement, je ne pense pas que nous aurons la réponse à cette question aujourd'hui, mais j'espère l'obtenir prochainement.

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Monsieur Desjarlais, la parole est maintenant à vous, pour deux minutes et demie.

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci encore aux témoins. Je pense que c'est notre dernier tour. Merci de votre présence pour cette importante discussion.

J'aimerais d'abord poursuivre dans la veine des propos de mon honorable collègue du Bloc sur l'importance de cette stratégie pour le leadership du gouvernement.

Je pense que toute approche pangouvernementale doit vraiment tenir compte des circonstances dans lesquelles l'ensemble du gouvernement se trouve. Il y a notamment le défi de l'innovation, bien sûr, dont beaucoup de représentants de ministères ont souligné l'omniprésence aujourd'hui. Par conséquent, lorsque nous pensons ou essayons d'imaginer à quoi ressembleront les années 2025, 2030 ou 2050, je crains que notre système ne soit pas assez solide ou robuste pour reconnaître le rôle des Canadiens quant à la stabilité de ce plan. Je veux simplement que cela demeure très présent à notre esprit, surtout par rapport au ministère de la Défense nationale.

Ce n'est pas contre les plans du ministère, mais cela se rapporte en particulier à la situation à laquelle le ministère est confronté. On vous demande constamment — et de plus en plus fréquemment — de déployer vos effectifs au service des Canadiens dans l'ensemble du pays, en particulier pour intervenir en cas d'urgence climatique. Il incombe donc au gouvernement, je pense, et aux députés de l'opposition de chercher à savoir quelle pourrait être la forme de cette stratégie à l'horizon de 2050 et si le ministère convient qu'il est temps de préserver le mandat du ministère de la Défense, qui est d'assurer la sécurité nationale, au lieu de compter aussi souvent sur le déploiement de vos services au pays.

Je pense que cela aura pour effet de modifier votre façon d'élaborer des stratégies écologiques, notamment en ce qui concerne le carburant. Certains carburants sont plus dangereux à déployer à l'étranger qu'au pays, par exemple, tandis que d'autres seront plus difficiles à obtenir à l'étranger qu'au pays. Je vois là une lacune, ou une préoccupation croissante quant à l'incidence de l'écologisation de la stratégie gouvernementale — qui est importante — sur le mandat du ministère de la Défense nationale.

À mon avis, il est essentiel que le gouvernement comprenne cet élément très important, car je pense que cela mène à la question suivante — une question d'intérêt pour les parlementaires, je dirais —, qui concerne la création d'un nouveau type de force ayant une réelle capacité d'intervention au pays en cas de catastrophes liées aux changements climatiques. C'est un enjeu dont le ministère de la Défense nationale est au courant, j'espère.

Monsieur Matthews, selon votre propre description, cela menace-t-il votre plan?

• (1415)

M. Bill Matthews: Je vous remercie de la question.

Je pense à deux choses.

Premièrement, le ministère a effectivement remarqué une augmentation du nombre et de la fréquence des interventions aux événements à l'échelle nationale. Nous tenons compte de ce facteur dans nos opérations, tant au pays qu'à l'étranger.

Monsieur le président, cela ne répondra pas entièrement à la question du député, je pense, mais il vaudrait la peine que ma collègue Nancy Tremblay prenne deux minutes pour parler des plans de décarbonisation initiaux de la Marine et de la Force aérienne. Je pense que cela en vaudrait la peine.

Le président: Je ne peux le permettre, tout simplement parce que le temps de parole du député est écoulé. Un autre membre du Comité pourrait revenir sur le sujet avec vous, ou nous pourrions vous demander de fournir une réponse écrite. Nous pourrions le faire, mais je crains de ne pas en avoir le temps.

Je vais maintenant donner la parole à...

M. Blake Desjarlais: Monsieur le président, pourrions-nous obtenir cela par écrit? Avez-vous dit que nous pourrions l'obtenir par écrit? Oui? Ce serait parfait.

Le président: Si vous pouviez fournir quelques renseignements de base au Comité, ce serait très, très utile.

Je vais maintenant donner la parole à M. Kram.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Michael Kram: Merci, monsieur le président.

J'aimerais continuer avec les témoins de la Défense nationale.

Disons que nous sommes en 2050. Nos chasseurs F-35 et nos frégates sont toujours en service, mais nous n'avons aucun moyen de les décarboniser entièrement. À quoi ressemble le marché de compensation carbone pour ces biens militaires?

M. Bill Matthews: Monsieur le président, je pense qu'il est trop tôt pour spéculer sur la forme de ce marché en 2050. Si c'est pertinent, je pense que nous pouvons demander à Mme Tremblay de parler des plans de décarbonisation, mais il est trop tôt pour se prononcer sur la nature du marché.

M. Michael Kram: En tout respect, j'aimerais m'en tenir au marché de compensation carbone.

Je veux m'assurer d'avoir bien compris la réponse à la question de M. McCauley, plus tôt, sur l'endroit où nous achetons le carburant pour les frégates.

J'ai cru comprendre que si le carburant est acheté au Canada, il est comptabilisé dans les émissions canadiennes, mais que s'il est acheté dans un autre pays, il est comptabilisé dans les émissions de cet autre pays. Est-ce exact?

M. Saleem Sattar: Je précise que nous faisons uniquement un suivi pour le carburant acheté par le MDN et les Forces armées canadiennes.

M. Michael Kram: Très bien. Est-ce seulement ce qui provient du Canada ou cela inclut-il ce qui vient d'autres pays aussi?

M. Saleem Sattar: Je n'ai pas cette information pour le moment.

M. Michael Kram: D'accord. Si vous pouviez nous répondre par écrit, ce serait très utile. Merci.

M. Saleem Sattar: Bien sûr. Oui.

M. Michael Kram: Réfléchissons-y un instant. Imaginons que nous sommes en 2050, que nous devons atteindre nos cibles de carboneutralité, qu'une guerre éclate et que nous devons bombarder une raffinerie de pétrole ennemie ou quelque chose du genre. Comment cela fonctionne-t-il? Devrons-nous planter un certain nombre d'arbres en fonction du nombre de raffineries de pétrole ennemies bombardées? Comment cela pourrait-il fonctionner?

M. Bill Matthews: Monsieur le président, je pense que la méthodologie dont nous parlons aujourd'hui est liée à l'impact des opérations. Je ne peux spéculer sur la comptabilisation pour des événements de ce genre. Je ne suis pas certain que la méthodologie ait évolué à ce point, mais nous sommes déterminés à faire un suivi rigoureux de nos propres émissions provenant de nos opérations. Comme je l'ai indiqué, il nous reste du travail à faire à cet égard.

M. Michael Kram: Très bien. J'ai hâte de voir comment ce plan prendra forme.

Si nous revenons à la page 23 du rapport, au paragraphe 2.78, on lit ce qui suit:

Nous avons constaté que le plan sur le carbone de la Défense nationale cadrerait avec les objectifs de réduction des émissions décrits dans la Stratégie de 2017, mais que les mesures prévues par le plan n'étaient pas suffisamment détaillées pour expliquer comment le Ministère comptait atteindre la carboneutralité d'ici à 2050.

Je vous donne maintenant l'occasion d'en dire davantage, outre que nous attendons de nouvelles technologies et que nous irons sur le marché de compensation carbone si nécessaire.

M. Bill Matthews: J'ai un peu plus de détails à cet égard. Je pense que ce qu'il faut retenir, c'est qu'il reste du travail de planification afin de cerner les mesures supplémentaires à prendre pour y arriver. Je pense que le rapport est exact, en ce sens qu'il nous reste des plans à présenter pour expliquer comment nous comptons atteindre l'objectif de 2050.

Je pense que la réussite est davantage liée à la modernisation des systèmes d'énergie des bâtiments et aux autres aspects dont nous avons déjà parlé aujourd'hui. Au cours de la prochaine année, la feuille de route, les risques et toutes les choses dont nous avons parlé aujourd'hui seront définis pour montrer comment nous comptons atteindre l'objectif.

M. Michael Kram: Merci beaucoup.

Dans le temps qu'il me reste, j'aimerais me tourner vers les représentants du Conseil du Trésor.

Pourriez-vous parler des coûts annuels projetés du plan de carboneutralité?

• (1420)

M. Malcolm Edwards: Nous avons demandé aux ministères de préparer des plans de décarbonisation pour leurs biens immobiliers. Nous avons fait appel à un expert pour les regrouper. Les coûts supplémentaires de la décarbonisation s'élèvent à 3 milliards de dollars sur une période de 30 ans se terminant en 2050. Cela représente environ un pour cent des dépenses habituelles pour les biens immobiliers, sans mesures de décarbonisation, sur une période comparable.

M. Michael Kram: Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Vous avez environ 40 secondes.

M. Michael Kram: Je cède la parole à mon collègue, M. Garnett Genuis.

M. Garnett Genuis: Merci, monsieur Kram, de votre générosité.

J'aimerais revenir sur mes questions précédentes concernant les déplacements de dignitaires.

Pourriez-vous fournir au Comité des données sur les émissions associées aux déplacements de dignitaires, avec ventilation des données liées aux déplacements du premier ministre et des ministres, et avec comparaisons dans le temps, disons les cinq dernières années?

Peut-on nous fournir ces informations?

M. Bill Matthews: Monsieur le président, nous allons vérifier et voir ce que nous pouvons fournir, selon nos dossiers.

M. Garnett Genuis: Merci.

Le président: Merci. Le temps est écoulé.

Nous passons maintenant à Mme Yip.

La parole est à vous pour cinq minutes; ce sera la dernière intervention.

Mme Jean Yip: Je suis ravie de revenir sur la Stratégie pour un gouvernement vert.

Cette question s'adresse à M. Flack.

Aucune date n'a été fixée pour la publication des plans de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de carboneutralité de certains ministères mentionnés dans le rapport. Pourquoi? Que fera le Conseil du Trésor pour veiller à ce que ces plans soient publiés?

M. Graham Flack: M. Edwards peut en parler davantage, mais nous avons adopté une approche par étapes.

Pour les plans sur les biens immobiliers — qui sont les plans auxquels vous faites référence —, nous avons commencé par les ministères responsables de la grande majorité des émissions, soit 81 % des émissions. On parle de huit ministères. Ces plans sont terminés. Il était prévu que les plans des 19 autres ministères soient inclus dans la troisième version de la Stratégie pour un gouvernement vert, qui sera mise en œuvre l'année prochaine.

Étant donné que les méthodologies devaient être élaborées et approuvées, nous avons décidé de procéder progressivement, en commençant par les ministères qui produisent le plus d'émissions, pour ensuite passer aux autres qui ont cette possibilité.

Monsieur Edwards, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Malcolm Edwards: Je pense que votre réponse est assez claire. En outre, nous avons pris un engagement à l'égard des plans d'action de gestion. Il s'agit d'établir, dans la prochaine Stratégie pour un gouvernement vert, un calendrier précis pour la mise en place de ces plans.

Mme Jean Yip: Merci.

Y a-t-il un travail de collaboration ou une mise en commun de pratiques exemplaires avec d'autres pays en vue de réduire les émissions?

Monsieur Flack, avez-vous un commentaire?

M. Graham Flack: Oui. De fait, je remercie M. Edwards et toute l'équipe pour un gouvernement vert. Je tiens à souligner qu'il s'agit d'une petite équipe regroupant seulement une dizaine de membres. Elle a mis sur pied et elle copréside, avec les États-Unis, un groupe international d'écologisation des gouvernements favorisant ce type d'échanges entre plus de 50 pays.

L'une des raisons pour lesquelles ce processus prend du temps, c'est que dans de nombreux cas, nous créons de nouvelles méthodes et nous tenons à ce qu'elles soient conformes aux pratiques internationales. Tous les gouvernements ne connaissent pas nécessairement ces pratiques. C'est pourquoi nous avons opté pour une coalition internationale: afin d'agir rapidement et d'apprendre les uns des autres, et aussi, franchement, pour aider les autres pays à avancer. C'est une des raisons pour lesquelles une des activités secondaires de M. Edwards consiste à répondre aux questions d'autres gouvernements — provinciaux ou étrangers — sur les pratiques exemplaires que nous avons adoptées, ainsi qu'à tirer des leçons des mesures prises par ces gouvernements.

C'est pourquoi, entre autres, il faut suivre les trois stratégies de façon progressive. Tous les éléments n'étaient pas bien compris, notamment la manière de quantifier efficacement les émissions de portée 3. Si différents gouvernements les mesurent de diverses façons, ce sera très difficile de faire des comparaisons et de savoir dans quelle direction nous allons.

Voilà l'approche que nous avons prise pour apprendre, et je pense que nous réalisons des progrès. Je comprends tout à fait que le temps presse, tout comme le commissaire. Nous essayons d'avancer le plus rapidement possible, mais pour accélérer le travail, il faut, entre autres, avoir recours aux pratiques internationales.

Mme Jean Yip: Pouvez-vous me donner un exemple d'une pratique exemplaire provenant d'un autre pays que nous avons adoptée?

M. Malcolm Edwards: Nous avons des discussions avec d'autres pays sur le carbone intrinsèque, c'est-à-dire le carbone lié aux matériaux de construction. Il faut extraire les matériaux, les transformer, puis les utiliser dans nos bâtiments. Ce processus a une empreinte carbone.

Nous collaborons avec le Council on Environmental Quality et la General Services Administration, aux États-Unis. Nous étudions leur équivalent de la Stratégie pour un gouvernement vert, leur décret et les plans et processus qu'ils mettent en place. Nous cherchons particulièrement à nous associer aux États-Unis parce qu'une grande partie de nos marchés sont nord-américains.

• (1425)

Mme Jean Yip: Merci.

Monsieur Keenan, d'après vous, l'objectif de carboneutralité d'ici à 2050 est-il réaliste ou réalisable, compte tenu de vos plans actuels?

M. Michael Keenan: Monsieur le président, d'après moi, le plan pour atteindre la carboneutralité d'ici à 2050 est ambitieux et il nécessitera beaucoup d'efforts et d'idées novatrices. Cela dit, étant donné le rythme de l'innovation dans le secteur des technologies à faibles émissions de carbone et de l'évolution de ce secteur, nous croyons qu'il y a moyen d'y arriver. Nous n'avons pas encore trouvé toutes les solutions, mais nous nous rapprochons du but d'une année à l'autre.

Mme Jean Yip: Diriez-vous que nous respectons les échéances?

M. Michael Keenan: Comme le MDN, je dirais que nous n'avons pas encore trouvé tous les changements à apporter pour atteindre la carboneutralité d'ici à 2050, mais le rythme auquel nous avançons et nous évoluons par rapport à la feuille de route pour la carboneutralité me porte à croire que nous y arriverons.

Le président: Merci beaucoup. Je vous suis reconnaissant d'avoir respecté vos temps de parole aujourd'hui. Certains membres se sont même servis de leur propre minuterie, ce qui est toujours utile.

Je remercie tous les témoins de s'être joints à nous aujourd'hui. Je pense que tous ont participé à la réunion en personne. C'est formidable. C'est un autre signe que nous revenons à la normale.

J'ai quelques affaires à traiter avant de lever la séance.

Je vais d'abord donner congé aux témoins.

Je vous remercie encore de vous être joints à nous une deuxième fois.

Pour les députés qui participent à la réunion en mode virtuel, comme moi, nous allons fermer la session, puis la rouvrir. Vous avez quelques minutes pour ce faire, mais je vous prie de ne pas tarder parce que nous devons nous arrêter à l'heure pile.

Monsieur le greffier, pouvez-vous demander aux techniciens de me chercher? Mon matériel de TI... Je ne suis pas dans mon bureau et je n'utilise pas mes propres appareils. Il se peut que je me joigne encore à la séance à titre d'invité; il faudra donc peut-être modifier mon rôle encore une fois. Vous ne me verrez peut-être pas, mais j'ai les renseignements de connexion pour la séance à huis clos. Je vais m'en servir, mais il se peut que mon nom n'apparaisse pas. Les techniciens pourront faire les changements qui s'imposent, mais ils devront d'abord me trouver.

Nous reprendrons dans quelques minutes.

[La séance se poursuit à huis clos.]

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>