

Mémoire de l'Association canadienne du ciment présenté au Comité permanent des finances de la Chambre des communes dans le cadre des consultations publiques prébudgétaires de 2018

4 août 2017

Comité permanent des finances de la Chambre des communes

131, rue Queen, 6^e étage
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6
Canada

Et présentation par l'intermédiaire du site Web

L'Association canadienne du ciment (ACC) est heureuse de soumettre les commentaires suivants au Comité permanent des finances de la Chambre des communes concernant les consultations publiques pour le budget de 2018.

Cette année, le Comité permanent a sollicité les commentaires des parties prenantes sur des questions spécifiques à examiner pour aborder et améliorer la productivité et la compétitivité du Canada. Rien n'est plus essentiel à la résolution de ces problèmes que le rôle des infrastructures publiques et privées.

Compte tenu de l'importance cruciale des infrastructures de notre pays pour préserver les emplois et promouvoir la croissance économique; et compte tenu de l'importance croissante de la construction durable aujourd'hui et à l'avenir, le ciment et le béton comptent sans doute parmi les matériaux de construction les plus importants et les plus stratégiques du Canada. En fait, le béton est le produit de fabrication humaine le plus utilisé, pas seulement au Canada, mais aussi dans le monde entier.

L'industrie du ciment au Canada

L'ACC est le porte-parole de l'industrie canadienne du ciment, elle compte sept (7) entreprises ayant de grandes installations dans l'ensemble du pays : Ciment Québec Inc., Colacem Canada Inc., Groupe CRH Canada Inc., Lafarge Canada Inc., Lehigh Hanson Canada, St Marys Cement et Federal White Cement Inc. Les producteurs de ciment du Canada sont des participants importants sur le marché national et mondial, et ils fournissent l'approvisionnement stratégique et fiable de ciment requis pour construire des infrastructures de transport, des immeubles et des résidences, des réseaux d'aqueduc et des barrages, et pour réhabiliter des sites contaminés à l'échelle nationale, provinciale et municipale du Canada.

Des installations de ciment, de béton et d'agrégats sont présentes dans plusieurs collectivités du Canada. Collectivement, les contributions de notre industrie sont estimées à des milliards de dollars en retombées économiques directes, indirectes et secondaires pour l'économie canadienne, et bien que les emplois directs dans l'industrie du ciment soient peu nombreux, les

Mémoire de l'Association canadienne du ciment présenté au Comité permanent des finances de la Chambre des communes dans le cadre des consultations publiques prébudgétaires de 2018

emplois indirects dans l'industrie du béton et de la construction connexe sont, pour leur part, très nombreux. Les investissements en infrastructure de toutes sortes, y compris la construction résidentielle et commerciale, sont d'importants moteurs économiques dans toutes les collectivités canadiennes.

Investissements en infrastructure et construction durable

Le ciment et le béton sont des éléments essentiels de l'infrastructure actuelle du Canada et des biens stratégiques dans les investissements pour une infrastructure durable pour l'avenir. Solides, sûrs, durables, efficace sur le plan énergétique et résistant compte tenu du climat varié et changeant du Canada, le ciment et le béton sont utilisés dans des projets très variés, allant des autoroutes et ponts de béton aux immeubles écologiques, aux infrastructures hydrauliques et à une multitude d'autres projets. En relevant les défis de la reprise économique soutenue et en créant des perspectives d'emploi de qualité, il ne fait aucun doute qu'un investissement dans l'infrastructure durable est une partie importante de la solution.

Les gouvernements, qui se procurent plus de la moitié de tous les matériaux de construction utilisés au Canada, commencent également à reconnaître l'importance d'harmoniser l'approvisionnement d'infrastructures publiques avec la nécessité de réduire les GES et de s'adapter aux changements climatiques. Le béton non seulement sert bien cet objectif, il apparaît également comme une occasion en or d'utilisation d'une technologie propre alors que le Canada est bien positionné pour mener la transition vers un environnement bâti à faibles émissions de carbone et résilient face au climat et pour tirer profit de cette transition.

Les investissements actuels dans l'infrastructure sont le fondement de l'économie de demain et c'est la raison pour laquelle nous devons non seulement réfléchir à la façon de dépenser nos investissements dans l'infrastructure, et à quel rythme, mais aussi savoir dans quelle mesure ces fonds sont bien dépensés. À titre d'exemple, de nombreuses politiques municipales, provinciales et fédérales intègrent maintenant des dispositions ou politiques « écologiques » à l'égard des immeubles neufs ou rénovés, dans un effort pour tirer de ces dépenses publiques un avantage environnemental. C'est un bon point de départ, mais cela ne suffit pas. Il existe maintenant des outils puissants nous permettant d'aller au-delà du « moindre coût » ou même des « effets minimaux sur l'environnement », en matière décisionnelle, et de prendre des décisions plus holistiques et axées sur un « triple bilan », maximisant les avantages économiques, sociaux et environnementaux de notre infrastructure. La devise de cette approche est : « construire une fois, bien construire et construire pour que cela dure ». De cette façon, nous veillerons à ce que les nouveaux projets contribuent à l'atteinte des objectifs de développement durable du Canada : une économie forte, une société sûre, sécuritaire et productive et un environnement sain.

À titre d'acheteur important, directement ou indirectement grâce à des transferts aux provinces et aux municipalités, le gouvernement fédéral doit également orienter ses décisions d'approvisionnement de manière à favoriser des produits à faibles émissions de carbone. Le faire aura trois avantages clés :

Mémoire de l'Association canadienne du ciment présenté au Comité permanent des finances de la Chambre des communes dans le cadre des consultations publiques prébudgétaires de 2018

- permettre de réduire les EGS dans l'ensemble de l'économie;
- stimuler le marché intérieur et l'exportation (plutôt que de prendre du retard) de ces produits et des technologies qui les soutiennent;
- permettre de s'assurer que tous les projets d'infrastructure qui reçoivent des fonds publics sont tenus de rendre compte de tous les impacts économiques *et* sur le cycle de vie carbonique, et cela permettra aux gouvernements d'harmoniser leurs priorités environnementales avec l'objectif d'assurer l'optimisation des investissements.

Afin d'exploiter le troisième avantage clé, le gouvernement devrait instaurer un processus d'approvisionnement fondé sur l'évaluation du cycle de vie (ECV) en intégrant le concept de la durabilité et de l'efficacité par rapport aux coûts. En d'autres mots, les décisions concernant les investissements dans l'infrastructure devraient intégrer les coûts de construction préliminaires, les coûts d'entretien à long terme ainsi que la valeur environnementale et sociétale de ces investissements sur la durée utile des projets d'infrastructure.

En vue d'atteindre cet objectif, l'industrie du ciment et du béton s'est associée à divers chefs de file, entre autres, en matière d'infrastructure, d'environnement et de technologie propre afin de promouvoir une approche décisionnelle axée sur le cycle de vie à « trois volets » pour toutes les décisions du gouvernement touchant l'infrastructure. En effet, notre proposition préconise que les décisions touchant l'infrastructure soient subordonnées à trois critères de planification essentiels :

1. Une évaluation économique exhaustive du coût du cycle de vie plutôt que le cadre de coût initial qui guide la plupart des décisions touchant l'infrastructure aujourd'hui;
2. Une évaluation exhaustive du coût du carbone, y compris des incidences de l'empreinte carbone, de l'empreinte carbone opérationnelle, du carbone à la fin de vie et du carbone séquestré;
3. Une évaluation des « meilleures solutions disponibles » qui permet de déterminer si le besoin associé à un projet d'infrastructure donné peut être satisfait en utilisant de nouvelles approches, technologies ou conceptions qui produisent de meilleures performances en respectant le premier ou les deux premiers critères.

L'attention grandissante portée au déficit en matière d'infrastructure du Canada est une évolution extrêmement positive. Tous les niveaux de gouvernement doivent relever d'énormes défis dans la gestion de la dette publique et dans les investissements touchant l'infrastructure. En utilisant les outils de décision d'investissement, comme l'ECV et cette approche à trois volets, tous les niveaux de gouvernement en bénéficieront en ayant davantage d'argent disponible pour d'autres priorités en matière d'infrastructure et en ayant de meilleurs projets de qualité achevés. Comme les besoins en infrastructure ont une incidence sur l'ensemble des Canadiens, notre proposition aurait des retombées positives pour tous les Canadiens qui utilisent cette infrastructure et permettrait également de créer davantage d'emplois dans l'industrie de la construction et d'éviter plus d'émissions de GES.

Mémoire de l'Association canadienne du ciment présenté au Comité permanent des finances de la Chambre des communes dans le cadre des consultations publiques prébudgétaires de 2018

Productivité et réduction des émissions dans le secteur des transports

La superficie vaste et étendue du Canada nécessite un réseau bien développé de routes et de grandes routes pour relier les collectivités et faciliter le commerce. Le secteur des transports est celui qui produit le plus d'émissions de GES au Canada. La majorité d'entre elles proviennent du transport routier. Bien utilisés, les revêtements de béton offrent la possibilité d'investir dans une infrastructure durable et viable, tout en permettant de réaliser l'objectif supplémentaire d'accroître la durabilité.

Traditionnellement, les gouvernements ont utilisé l'approche du « coût initial le plus bas » à l'égard des projets d'infrastructure, particulièrement en ce qui a trait aux routes. De plus, de nombreux ministères des transports procèdent à l'asphaltage de leurs routes simplement parce que cela a toujours été fait de cette façon. Or, des recherches et des données réelles montrent qu'un processus d'approvisionnement qui encourage la soumission concurrentielle entre des matériaux de pavage fait baisser les prix, stimule l'innovation et améliore la qualité. Une étude effectuée récemment montre que les gouvernements peuvent paver 15 % plus de routes avec le même budget en introduisant les soumissions de conception de chaussée en béton et en asphalte concurrentielles. Aujourd'hui, l'incidence d'une concurrence accrue entre les industries de pavage représente la meilleure occasion pour les organismes qui cherchent à élargir le pouvoir d'achat de leurs projets d'infrastructure.

Dans la construction ou la réparation d'autoroutes, chaque fois qu'on choisira de construire en béton, cela se traduira par des avantages dans tous les secteurs où ces choix peuvent être faits. Il n'y aura ni perte ni gain d'emplois, et les investissements routiers seront encore consentis. Le secteur des transports en sera le principal bénéficiaire par une baisse de la consommation de carburant et par des routes qui exigent moins d'entretien, qui durent des années de plus et se traduisent par une plus grande productivité. Les routes en béton représentent une solution d'infrastructure durable pour le débat sur les émissions de GES des transports. Les routes en béton sont à la fois efficaces et écologiques, et elles devraient constituer le premier choix pour les investissements publics dans le réseau routier.

Compétitivité renforcée et industries à forte intensité énergétique et exposés aux échanges commerciaux

Dans le contexte actuel des négociations avec nos homologues de l'Accord de libre-échange nord-américain (« ALENA ») aux États-Unis et au Mexique, il est extrêmement important que le gouvernement réfléchisse sur l'ensemble des mesures qui ont des répercussions sur le coût des activités commerciales au Canada, ce qui englobe le contexte réglementaire en plus des coûts comme ceux liés à la fiscalité, à la main-d'œuvre et à l'énergie.

L'industrie du ciment est extrêmement fière que nous ayons été à l'avant-plan de l'élaboration de politiques dans tout le pays relativement aux mesures d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ceux-ci. Nous avons participé aux pourparlers qui ont eu lieu avec les provinces relativement à l'élaboration des régimes de tarification du carbone et au soutien

Mémoire de l'Association canadienne du ciment présenté au Comité permanent des finances de la Chambre des communes dans le cadre des consultations publiques prébudgétaires de 2018

des objectifs du gouvernement exposés dans le *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques*.

Comme de nombreuses entreprises au Canada, nous comprenons la nécessité de lutter contre les changements climatiques, mais tout en prêtant attention aux effets cumulatifs des coûts pour maintenir les investissements au Canada. Jusqu'à maintenant, toutes les politiques climatiques provinciales en place reconnaissent également que fixer un prix pour le carbone a des conséquences négatives sur la compétitivité pour les industries à forte intensité énergétique et exposées aux échanges commerciaux, comme celle du ciment. En résumé, comme les fabricants nationaux font face à un coût supplémentaire pour les émissions de carbone auquel les fabricants de produits importés au Canada ne font pas face, les entreprises canadiennes sont désavantagées, ce qui entraîne non seulement des occasions et des ventes perdues, mais également une relocalisation de la production vers d'autres pays qui permettent de plus grandes émissions de carbone (soit une « fuite de carbone » de la production). Il faut absolument que les représentants du gouvernement tiennent compte des incidences de la politique en matière de carbone sur le *Cadre pancanadien* et qu'ils veillent à ce que des mesures soient en place afin de contrer l'effet négatif des industries à forte intensité énergétique et exposées aux échanges commerciaux qui sont prêtes à déménager.

Nous espérons que l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE), un des accords parallèles signés conjointement avec l'ALENA, est susceptible d'être considéré lors des renégociations de l'ALENA. Des politiques climatiques ont été mises en place dans les trois pays signataires de l'ALENA ainsi que dans des instances infranationales, et les politiques de réduction des émissions de CO₂ sont désormais considérées comme des outils politiques légitimes. La façon d'envisager l'adoption d'ajustements de nivellement du commerce aux frontières doit être considérée comme faisant partie du cadre global du commerce dans l'ALENA renouvelé ou les accords parallèles. Nous comprenons qu'il s'agit d'un sujet très délicat sur le plan politique, et nous exhortons les négociateurs du Canada à Affaires mondiales Canada de faire participer notre industrie et d'autres secteurs à forte intensité énergétique et exposés aux échanges commerciaux lors des discussions sur ces questions.

En ce qui concerne les négociations de l'ALENA, nous estimons que les efforts pour moderniser l'accord ne devraient en aucun cas compromettre les avantages existants dont bénéficient à l'heure actuelle les industries de part et d'autre de la frontière, y compris la circulation hors taxes du ciment et du clinker à la frontière entre le Canada et les États-Unis. Les avantages pour le commerce tirés de l'accord existant plus les milliards de dollars d'investissements de capitaux ne peuvent pas être compromis par l'instauration de nouveaux obstacles au commerce pour les industries qui n'y ont pas été soumises.

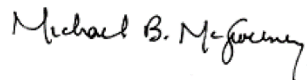
Mémoire de l'Association canadienne du ciment présenté au Comité permanent des finances de la Chambre des communes dans le cadre des consultations publiques prébudgétaires de 2018

Conclusion

L'industrie du ciment et du béton partage la responsabilité d'établir des collectivités prospères, à faibles émissions de carbone et résilientes aux changements climatiques. Nous faisons partie de la solution, nous sommes présents dans presque toutes les collectivités du Canada et nous sommes activement associés à tous les niveaux de gouvernement pour construire un avenir meilleur.

Nous sommes enthousiastes à l'idée de poursuivre la discussion en cours avec le Comité permanent sur des solutions de collaboration efficace afin d'atteindre nos objectifs communs.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués,



Michael McSweeney

Président-directeur général
Association canadienne du ciment