

*Budget fédéral 2021*

# Bâtir la résilience de nos collectivités

Mémoire présenté par **Équiterre** dans le cadre des consultations prébudgétaires



**Août 2020**

# Liste de recommandations

## Mobilité

**Recommandation 1** : Que le gouvernement mette en oeuvre une norme pancanadienne sur les **véhicules zéro émission** pour atteindre l'objectif de 100% de vente de véhicules électriques d'ici 2040.

**Recommandation 2** : Que le gouvernement développe et mette en oeuvre une stratégie nationale de **transport de marchandises faible en carbone en milieu urbain** pour réduire les émissions de GES dues au secteur des transports et pour améliorer la qualité de vie en milieu urbain.

## Agriculture

**Recommandation 3** : Que le gouvernement procède à la création et au financement du **programme Agri-Résilience** pour accompagner les agriculteurs dans la transition vers des pratiques agricoles plus sobres en carbone et ainsi réduire le risque climatique croissant dans ce secteur.

**Recommandation 4** : Que le gouvernement adopte et finance une stratégie nationale de **solutions axées sur la nature** dans le secteur agricole, afin de limiter la croissance des émissions de GES du secteur et de protéger la santé de sols.

## Énergie

**Recommandation 5** : Que le gouvernement fédéral publie dans le budget 2021, une feuille de route menant à l'élimination des **subventions inefficaces aux combustibles fossiles d'ici 2025**, afin de respecter l'engagement du Canada envers le G20 à cet effet.

## Approvisionnement

**Recommandation 6** : Que le gouvernement mette en oeuvre une stratégie d'**approvisionnement alimentaire institutionnel de proximité** pour l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux afin d'assurer la vitalité du secteur agricole canadien.

## Mobilité

Dans le contexte de crise économique et climatique mondiale, le Canada a une occasion historique d'orienter les fonds publics vers un plan de relance «vert» qui cible les technologies propres. Le pays s'est donné comme objectif d'atteindre 30% de vente de véhicules zéro émission (VZE) d'ici 2030 et 100% d'ici 2040. Pour y arriver, il est nécessaire de **se doter d'une stratégie structurante et ambitieuse à long terme** qui couvre tous les secteurs du transport routier.

**Recommandation 1 : Mettre en oeuvre une norme pancanadienne sur les véhicules zéro émission.**

À l'heure actuelle, bien que le Canada inclut l'électrification des transports dans sa stratégie de décarbonisation, il est en train de cumuler un retard considérable dans sa transition vers les transports électriques. Alors que le pays est le douzième constructeur automobile le plus important dans le monde - il construit environ 2 millions de véhicules annuellement -, les véhicules électriques ne représentent que 0,4% de cette production, soit 80% sous la moyenne mondiale.

En Ontario, les usines de Chrysler, Ford, General Motors, Honda et Toyota se consacrent en majorité à la construction de véhicules à essence, alors qu'en Chine, en Europe et même aux États-Unis, des milliards de dollars sont investis par ces mêmes entreprises pour produire des véhicules électriques. Sur le marché international, l'industrie automobile canadienne est de moins en moins compétitive. Doublée à la tendance à la hausse des véhicules énergivores dans le parc automobile canadien, cette situation est insoutenable dans une optique de décarbonisation.

**Recommandation : Que le gouvernement fédéral mette en oeuvre une norme pancanadienne sur les véhicules zéro émission** pour atteindre l'objectif de 100% de vente de véhicules électriques d'ici 2040.

Combinée à des incitatifs financiers tels qu'une taxe à l'achat d'un véhicule énergivore et une subvention à l'achat d'un véhicule électrique, l'adoption d'une norme VZE constituerait l'action la plus efficace pour favoriser la construction de VZE au Canada. Ensemble, ces mesures permettraient de **stimuler la demande pour les VZE** et d'**assurer leur offre suffisante**, permettant au Canada de rattraper le retard qu'il a pris.

Avec des politiques plus ambitieuses telles qu'une norme fédérale sur les VZE, le secteur des VZE pourrait atteindre une valeur économique de 152 milliards de dollars, soit plus du triple que ce que les politiques actuelles prévoient, et 1,1 million d'emplois en 2040<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> ICCT, [Stimulating zero emission vehicle adoption and economic impacts in Canada](#), 2020

## Recommandation 2 : Transport des marchandises en milieu urbain

Alors que la société entière est mobilisée pour lutter contre la pandémie de COVID-19, la fermeture temporaire de la majorité des magasins a incité les entreprises à se tourner vers le commerce en ligne. Ce faisant, les services de livraison en milieu urbain entraînent de plus en plus d'externalités négatives telles que les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Même avec la réouverture des commerces en personne, les consommateurs et les consommatrices risquent de conserver leurs nouvelles habitudes d'achat en ligne. À titre d'exemple, dans la région de Montréal, 80% des livraisons de marchandises sont présentement assurées par des camions. Si la livraison liée aux achats en ligne continue sur une pente ascendante et sans décarbonisation des modes de livraison, les émissions liées au transport risquent de fortement augmenter et d'accentuer les problèmes de santé publique liés à la pollution.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral **développe et mette en oeuvre une stratégie nationale de transport de marchandises faible en carbone en milieu urbain** pour réduire les émissions de GES dues au secteur des transports et pour améliorer la qualité de vie en milieu urbain.

Équiterre recommande donc au gouvernement fédéral de travailler en collaboration avec les municipalités canadiennes afin de développer et de **mettre en oeuvre une stratégie nationale de réduction de l'empreinte environnementale engendrée par le transport des marchandises** lors du dernier kilomètre parcouru dans les régions urbaines du pays. À ce jour, plusieurs solutions adaptables aux différentes réalités canadiennes sont explorées. Sans être exhaustive, cette liste présente quelques-uns des champs d'intervention possibles en matière de transport de marchandises en milieu urbain :

- L'urbanisme (ex. mise en place de zone à faibles émissions) ;
- La réduction à la source (ex. déploiement de campagnes d'information sur la consommation responsable) ;
- La logistique des milieux urbains (ex. installation de casiers accessibles à toutes les compagnies de livraison); et
- Les modes de transport adoptés en matière de livraison (ex. vélos cargos, camions électriques, etc..)

## Agriculture

Les recommandations d'Équiterre en matière d'agriculture permettront aux acteurs et aux actrices de ce secteur de s'adapter aux défis du XXI<sup>e</sup> siècle, d'accroître leur résilience, d'assurer la sécurité alimentaire de la population et de contribuer aux efforts de lutte aux changements climatiques du gouvernement fédéral. Les solutions les plus prometteuses sont celles axées sur la nature, qui minimisent l'utilisation des engrais chimiques et qui misent davantage sur la régénération de la santé des sols.

### Recommandation 3 : Création et financement du nouveau programme Agri-Résilience

Les producteur.trice.s agricoles sont parmi les premier.ère.s à éprouver les impacts de plus en plus marqués des changements climatiques. Les pertes de récoltes attribuables à ceux-ci, en plus d'être croissants, ont des répercussions sur le PIB, la rentabilité, la viabilité des communautés rurales, la santé mentale des fermier.ère.s ainsi que sur les programmes d'assurance gouvernementaux, dont les dépenses vont vraisemblablement croître.

Recommandation : Quel le gouvernement fédéral procède à la **création et au financement du programme Agri-Résilience** pour accompagner les agriculteurs dans la transition vers des pratiques agricoles plus sobres en carbone et ainsi réduire le risque climatique croissant dans ce secteur.

Un programme du type Agri-Résilience récompenserait l'innovation et l'adoption de nouvelles pratiques agricoles plus résilientes et contribuerait à réduire le risque climatique<sup>2</sup>. Ce programme vise donc l'atteinte de deux objectifs :

- L'adaptation du secteur agricole à un climat en plein bouleversement, et
- La lutte aux changements climatiques.

S'adressant tant aux producteurs biologiques que conventionnels, Agri-Résilience encourage l'adoption de pratiques visant à favoriser la santé des sols. La recherche et les expériences terrain montrent que les services-conseils non liés à l'industrie de la vente d'intrants (pesticides, engrais) influencent positivement l'adoption de pratiques agricoles favorables à l'environnement. Le programme Agri-résilience doit par conséquent comprendre un accompagnement par des services-conseils non liés.

### Recommandation 4 : Adoption et financement d'une stratégie nationale pour la mise en oeuvre de solutions axées sur la nature

---

<sup>2</sup> Équiterre, [Vers la création d'un programme Agri-résilience](#), 2020

La qualité des sols dans l'Est du Canada se dégrade à un rythme important, une dégradation à laquelle les pratiques agricoles contribuent.<sup>3</sup> De par le monde, les scientifiques s'accordent pour dire que les sols en santé permettent de faire face aux impacts des changements climatiques et de les atténuer. Des terres dégradées sont moins productives. Elles absorbent moins efficacement le carbone, ce qui aggrave les changements climatiques qui eux-mêmes vont exacerber cette dégradation des sols en augmentant notamment l'intensité des précipitations, les inondations, la fréquence et l'intensité de la sécheresse, le stress thermique et les vents.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral **adopte et finance une stratégie nationale pour la mise en oeuvre de solutions axées sur la nature** dans le secteur agricole afin de limiter la croissance des émissions de GES du secteur et de protéger la santé des sols.

Les pratiques de l'agriculture régénératrice (fondée sur la régénération des sols) ont de nombreux co-bénéfices, en plus de réduire les émissions de GES. Non seulement elles améliorent la fertilité du sol et donc le rendement, elles augmentent aussi la qualité nutritionnelle des aliments, la capacité d'absorption et de filtration de l'eau, ainsi que la biodiversité. Enfin, les fermes qui mettent en place ces pratiques augmentent considérablement leur résilience aux impacts des changements climatiques, ce qui a un effet positif sur l'ensemble des agrosystèmes.

---

<sup>3</sup> Gouvernement du Canada, [Indicateur de la matière organique des sols](#), 2020

## Énergie

Alors que la planète s'est déjà réchauffée d'un degré par rapport aux niveaux pré-industriels, l'urgence de limiter le réchauffement climatique sous la barre du 1,5 degré, tel que visé par l'Accord de Paris, est évidente. Or, depuis 2015, les émissions de GES du Canada ne cessent d'augmenter, et le pays risque de manquer sa cible de 2030, qui implique de réduire ses émissions de GES de 30 % comparativement aux niveaux de 2005.<sup>4</sup> D'ailleurs, il n'a réussi à atteindre aucune des cibles qu'il s'est fixés par le passé. De plus, l'apport important du secteur de l'exploitation pétrolière et gazière est à souligner. En 2018, ce secteur représentait 26% des émissions de GES du Canada.

### Recommandation 5 : Cesser les subventions aux énergies fossiles

Renflouer les coffres de l'industrie pétrolière canadienne n'apparaît pas comme une solution durable : l'expansion continue de la production pétrolière et gazière n'est pas compatible avec les engagements du gouvernement en matière de réduction des émissions de GES. Le gouvernement fédéral doit plutôt travailler avec ses partenaires provinciaux et territoriaux pour renforcer les secteurs de la production et de la distribution d'énergies propres et renouvelables.

D'ailleurs, un nombre croissant d'investisseurs et de compagnies choisissent de ne plus contribuer à l'expansion des sables bitumineux et des infrastructures dédiées aux énergies fossiles. Les gestionnaires d'actifs sont de plus en plus réticent.e.s aux risques associés au secteur de l'exploitation des énergies fossiles canadiennes, comme en témoignent les décisions de Total, de Teck et de Berkshire Hathaway<sup>5 6 7</sup>.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral publie dans le budget 2021, une feuille de route menant à **l'élimination des subventions inefficaces aux combustibles fossiles d'ici 2025**, afin de respecter l'engagement du Canada envers le G20 à cet effet.

---

<sup>4</sup> Gouvernement du Canada, Progrès vers la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Canada, 2020

<sup>5</sup> Total, [Révision de prix court terme et ambition climat](#), 2020

<sup>6</sup> Teck, [Teck Withdraws Regulatory Application for Frontier Project](#), 2020

<sup>7</sup> Radio-Canada, [Projet de GNL Québec : un investisseur majeur abandonne le navire](#), 2020

## Approvisionnement

### Recommandation 6 : Miser sur l'approvisionnement alimentaire de proximité

Avec la COVID-19, les enjeux de sécurité alimentaire et des achats de proximité sont sur toutes les lèvres. Le gouvernement fédéral a d'ailleurs débloqué des aides d'urgence pour aider les agriculteurs canadiens à passer au travers de la crise. Mais au-delà de l'aide ponctuelle accordée aux agriculteurs, il faut aider nos producteurs à bâtir et renforcer la résilience du secteur agricole canadien et la viabilité des fermes canadiennes.

Nous croyons que le gouvernement fédéral peut appuyer les agriculteur.trice.s en adoptant une stratégie d'approvisionnement alimentaire de proximité pour tous les ministères et organismes gouvernementaux.

Selon l'analyse d'Équiterre, les enveloppes budgétaires liées à l'approvisionnement alimentaire du gouvernement fédéral représentent environ 150 millions de dollars.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral bonifie substantiellement les enveloppes disponibles et ajuste les critères afin de **privilégier l'approvisionnement alimentaire institutionnel de proximité** plutôt que l'approvisionnement alimentaire du plus bas soumissionnaire.

Un virage pour soutenir un approvisionnement alimentaire de proximité aurait pour bénéfice de dynamiser les économies locales en appuyant les fermes maraîchères. La mise en place de circuits courts pour l'approvisionnement alimentaire de proximité entraîne également des co-bénéfices en matière de réduction des GES du secteur des transports.