



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

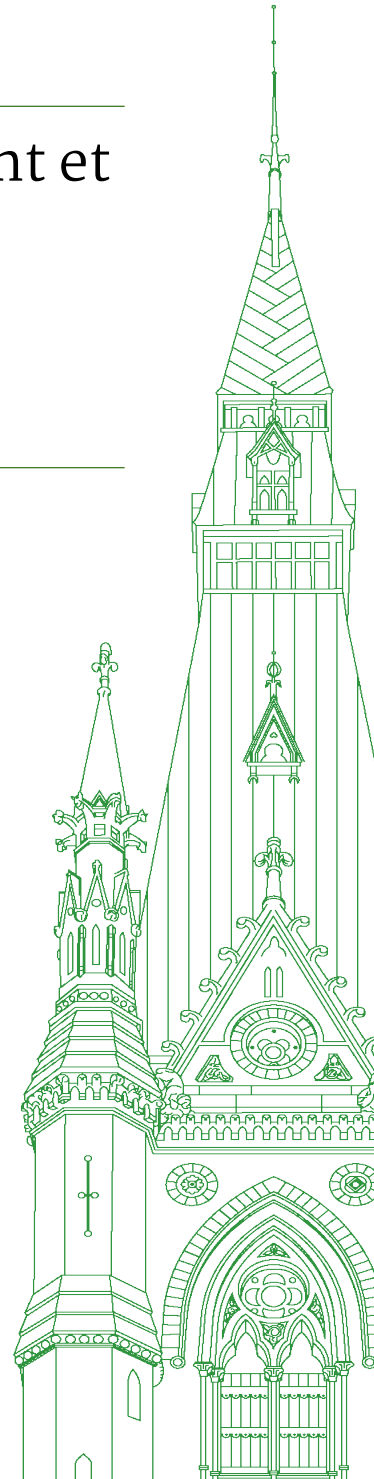
Comité permanent de l'environnement et du développement durable

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 084

Le jeudi 9 novembre 2023

Président : M. Francis Scarpaleggia



Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le jeudi 9 novembre 2023

• (1100)

[Traduction]

M. Dan Mazier (Dauphin—Swan River—Neepawa, PCC): Bonjour à tous. Bienvenue à la 84^e réunion du Comité permanent de l'environnement et du développement durable de la Chambre des communes.

Je suis heureux d'accueillir les représentants des ministères ainsi que le commissaire.

Nous avons un programme très chargé aujourd'hui et beaucoup de questions à poser. Je remarque que vous avez tous fourni des notes d'information. Je vais exercer ma prérogative de président et laisser le commissaire faire son exposé pendant neuf minutes, après quoi nous passerons aux questions, si tout le monde est d'accord.

Je vous en prie, monsieur DeMarco, c'est à vous.

[Français]

M. Jerry V. DeMarco (commissaire à l'environnement et au développement durable, Bureau du vérificateur général): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Nous sommes heureux de comparaître devant votre comité pour parler de cinq rapports, qui ont été déposés à la Chambre des communes mardi.

Je tiens à reconnaître que cette audience se déroule sur le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe.

Je suis accompagné de Kimberley Leach, James McKenzie, Susan Gomez et David Normand, qui sont responsables des audits.

[Français]

Trois de ces rapports abordent les réductions des émissions de gaz à effet de serre qui s'imposent d'urgence pour gérer la crise climatique mondiale.

Les émissions au Canada sont plus élevées aujourd'hui que lorsque le pays et le monde se sont engagés pour la première fois à lutter contre les changements climatiques, il y a de cela plus de 30 ans.

[Traduction]

Des objectifs et des plans ont été établis puis abandonnés, et le Canada tarde encore à parvenir à des résultats. Entretemps, la nécessité de renverser la tendance des émissions de gaz à effet de serre au Canada est devenue de plus en plus pressante. Ce n'est pas la première fois que je lance ce cri d'alarme, et je continuerai à le faire tant que le Canada n'aura pas renversé cette tendance.

Notre premier audit porte sur le Plan de réduction des émissions pour 2030 établi par Environnement et Changement climatique

Canada au titre de la nouvelle Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité. Même si nous n'étions pas tenus de rendre compte de la mise en œuvre de ce plan avant la fin de 2024, étant donné le besoin pressant pour le Canada d'intensifier ses efforts dans la lutte contre les changements climatiques, nous avons décidé de présenter un rapport plus rapidement.

Nous avons constaté que le plan ne suffirait pas pour atteindre l'objectif du Canada de réduire les émissions de 40 % à 45 % par rapport au niveau de 2005 d'ici 2030.

[Français]

Selon ses projections les plus récentes, Environnement et Changement climatique Canada a indiqué que les mesures détaillées dans le plan entraîneraient une réduction des émissions de seulement 34 % par rapport au niveau de 2005.

Les mesures qui s'imposent pour atteindre l'objectif de 2030 n'ont pas obtenu la priorité des ministères ou ont été retardées. Nous avons constaté un manque de fiabilité et de transparence en ce qui concerne la modélisation économique et celle des émissions, ce qui a porté le gouvernement à avancer des hypothèses trop optimistes sur les réductions attendues.

Je suis aussi préoccupé par le fait que la responsabilité de réduire les émissions était répartie entre des organisations fédérales multiples qui ne relèvent pas directement du ministre de l'Environnement et du Changement climatique. Le ministre n'a donc pas le pouvoir d'obliger les autres entités à atteindre l'objectif.

[Traduction]

Sur une note positive, les mesures prévues dans le plan, comme la tarification du carbone et les mesures réglementaires, pourraient entraîner des réductions considérables des émissions, si elles sont assez rigoureuses et appliquées à grande échelle. Le gouvernement fédéral pourrait encore réduire ses émissions et atteindre son objectif pour 2030 en faisant preuve de leadership et en prenant des mesures ciblées et dynamiques. La mise en œuvre de nos recommandations serait un pas dans la bonne direction.

Passons maintenant à notre rapport sur la mise en œuvre des stratégies de développement durable par des ministères et organismes fédéraux. Nous avons évalué les progrès de la Défense nationale, de Parcs Canada, de Pêches et Océans Canada et de l'Agence des services frontaliers du Canada quant à la cible de convertir 80 % du parc automobile du gouvernement fédéral en véhicules à émission zéro d'ici 2030. Collectivement, ces quatre organisations détiennent la plupart des véhicules appartenant au gouvernement fédéral.

Nous avons constaté que le pourcentage de véhicules à émission zéro dans les quatre organisations en 2022 était très faible, soit entre 1 % et 3 %.

• (1105)

[Français]

À ce rythme, seulement 13 % des véhicules fédéraux seront sans émission d'ici 2030, ce qui est très loin de la cible de 80 %. Aucune des organisations n'avait d'approche stratégique pour indiquer comment elle comptait atteindre la cible.

Avec 2030 comme objectif et étant donné que le gouvernement renouvelle habituellement ses véhicules aux sept ans, ces organisations doivent agir rapidement pour élaborer et mettre en œuvre des plans réalistes qui leur permettront d'acquérir des véhicules à zéro émission afin que la flotte du gouvernement puisse contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

[Traduction]

Toujours au sujet des véhicules à émission zéro, notre audit du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro a montré que Ressources naturelles Canada avait contribué, dans l'ensemble, à l'expansion de l'infrastructure de recharge. Le programme est en voie de dépasser l'objectif d'installer 33 500 points de recharge d'ici 2026. En date de juillet 2023, 33 887 points de recharge étaient soit en chantier ou achevés.

Nous avons cependant aussi constaté que, lors du financement des bornes de recharge, le ministère n'avait pas accordé la priorité aux régions mal desservies, comme les collectivités rurales, éloignées, autochtones et à faible revenu. La grande majorité des points de recharge étaient situés en Ontario, au Québec et en Colombie-Britannique.

[Français]

Même si le gouvernement fédéral n'est pas le seul responsable du financement des bornes de recharge pour les véhicules à zéro émission, il peut en faire davantage pour aider à corriger les écarts d'infrastructure qui sont peu susceptibles d'être comblés par le secteur privé. Nous avons constaté que Ressources naturelles Canada n'avait pas recueilli de données pour l'aider à cerner ces lacunes et qu'il n'avait pas établi d'objectifs pour les régions où ces services étaient peu accessibles.

[Traduction]

Il reste un large écart entre le nombre actuel de bornes de recharge et le nombre requis d'ici 2035. Ressources naturelles Canada doit collaborer avec les autres ordres de gouvernement et avec le secteur privé afin de combler les manques qui touchent l'infrastructure de recharge pour faire en sorte que les Canadiennes et les Canadiens se sentent en confiance de passer aux véhicules à émission zéro.

[Français]

Passons maintenant à notre audit de la surveillance des prises de pêche maritime commerciale.

Nous avons constaté que Pêches et Océans Canada n'avait pas réussi à recueillir des données fiables et opportunes sur les prises de poissons. Le ministère n'avait pas une vue d'ensemble de la santé des stocks de poissons du Canada. Nous avons aussi signalé que le ministère devait améliorer sa surveillance des renseignements fournis par de tierces parties.

Nous avons constaté qu'un grand nombre des faiblesses que nous avons signalées il y a sept ans, lors de notre dernier audit de ce secteur, posaient toujours problème. Par exemple, le ministère a

créé une politique de surveillance des pêches en réponse à une recommandation formulée dans notre rapport de 2017, mais nous avons constaté qu'il ne l'avait pas mise en œuvre et que cette politique n'était pas soutenue par des ressources ou un plan d'action.

[Traduction]

Il y a sept ans, nous avons également signalé que les systèmes de gestion de l'information du ministère devaient être modernisés pour appuyer la collecte de données fiables et opportunes. Nous avons constaté que les progrès réalisés dans ce secteur étaient très lents.

Pêches et Océans Canada a dépensé environ 31 millions de dollars pour mettre en œuvre un système qui fournit des données facilement accessibles et qui intègre les renseignements de toutes les régions. Cependant, nous avons constaté que le déploiement de ce nouveau système était incomplet et que le lancement de l'ensemble du système avait été reporté de 10 ans.

Sans données fiables et à jour sur les prises de poissons, Pêches et Océans Canada ne sait pas si les stocks de poissons commerciaux sont surexploités. L'effondrement de la population de morue franche dans les années 1990, avec des conséquences économiques et sociales profondes, a démontré qu'il est beaucoup plus difficile et coûteux de rétablir des stocks épuisés que d'éviter le problème en veillant plutôt à maintenir des niveaux sains.

[Français]

Mardi dernier, nous avons également publié notre rapport annuel sur les pétitions en matière d'environnement. Les pétitions permettent à la population canadienne de soulever ses préoccupations en matière d'environnement et de développement durable et d'obtenir des réponses des ministres responsables.

En conclusion, je souhaite rappeler qu'il sera bientôt trop tard pour éviter les effets catastrophiques des changements climatiques. Les feux de forêt intenses, la fumée dans le ciel, les vagues de chaleur, les orages violents et les inondations sont de plus en plus graves et fréquents, et ce sont les Canadiennes et les Canadiens partout au pays qui en subissent les conséquences.

• (1110)

[Traduction]

Le Canada est le seul pays du G7 qui n'a réalisé aucune réduction des émissions depuis 1990. La prise de mesures concrètes pour réduire les émissions est l'action la plus importante que le Canada puisse prendre pour remédier à l'urgence climatique mondiale.

Des solutions existent, comme le renouvellement de la flotte automobile du gouvernement avec des véhicules à émission zéro ou la mise en œuvre de mesures financières et réglementaires efficaces pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le problème n'est pas que les solutions manquent, mais plutôt qu'elles sont mises en œuvre bien trop lentement. Il faut que cela change maintenant.

Monsieur le président, voilà qui clôt ma déclaration liminaire. Nous serions heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

Merci.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci, monsieur DeMarco.

Nous allons entamer notre première série de questions par M. Deltell.

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président, et félicitations pour votre nomination aujourd'hui.

[Français]

Bonjour, messieurs et mesdames. Bienvenue à votre Chambre des communes.

Monsieur DeMarco, c'est toujours agréable de vous parler.

Monsieur DeMarco, le Canada va-t-il atteindre ses cibles de 2030, oui ou non?

M. Jerry V. DeMarco: C'est possible, mais le gouvernement aura besoin de plus de mesures que celles qui se trouvent dans son plan actuellement.

M. Gérard Deltell: Parlons justement des mesures. Au paragraphe 6.26 de votre rapport sur le Plan de réduction des émissions pour 2030, vous dites constater que 95 % des mesures qu'il contient ne sont pas assorties d'un objectif.

À quoi sert-il de faire plein d'annonces sans avoir d'objectifs?

M. Jerry V. DeMarco: C'est une question abordée dans le rapport 6 et dans le rapport 5, publié au printemps dernier, qui porte sur la réglementation des gaz à effet de serre. Nous recommandons que le gouvernement soit plus transparent quant aux mesures et quant à la réduction des émissions associée à chaque mesure ou à chaque groupe de mesures, s'il y a des interactions entre ces dernières.

M. Gérard Deltell: S'il n'y a pas de cibles, il est difficile de voir de vrais résultats. N'est-ce pas ce qui explique que le Canada soit le seul pays du G7 à ne pas avoir atteint ses objectifs?

M. Jerry V. DeMarco: C'est l'une des raisons. Il y a deux ans, nous avons publié un rapport dans lequel nous avons tiré huit leçons des échecs des 30 dernières années. Ce que vous mentionnez est l'une des raisons, en effet, mais il y en a plus.

M. Gérard Deltell: Donc, cela se perpétue, année après année, depuis huit ans. Aucun objectif n'a été atteint.

M. Jerry V. DeMarco: Comme vous le savez, depuis 1992, c'est-à-dire depuis que le Canada et le monde se sont engagés dans ce grand défi, le Canada est le seul pays du G7 qui n'a pas réussi à diminuer ses émissions totales de gaz à effet de serre. En effet, le problème existe depuis longtemps ici.

M. Gérard Deltell: Le problème s'est perpétué aussi au cours des huit dernières années.

Pour avoir de la transparence, il faut avoir des objectifs clairs et savoir vers quoi on se dirige. Le gouvernement a imposé à ses ministères d'avoir 80 % de véhicules électriques en 2030. Le rapport que vous venez de déposer à ce sujet est cinglant. Dans le meilleur des cas, le pourcentage de véhicules à zéro émission est de 3 %; dans le pire des cas, il est de 1 %.

Comment le gouvernement peut-il convaincre les Canadiens quand il n'est même pas capable de convaincre ses propres ministères?

M. Jerry V. DeMarco: C'est une question de leadership.

Il est très important que le Canada soit un modèle, parce que tous les Canadiens et toutes les Canadiennes font partie de la solution. Si le fédéral n'exerce pas un leadership, cela va porter les Canadiens et les Canadiennes à se demander si le gouvernement assume sa part

des responsabilités pour atteindre l'objectif. Il est donc très important de montrer du leadership.

L'important, ce n'est pas seulement la réduction des émissions, mais c'est aussi le fait de signaler aux Canadiens et aux Canadiennes que le fédéral contribue de manière efficace à réduire les émissions dans ses propres activités, y compris les émissions de son parc de véhicules.

M. Gérard Deltell: Il y a donc eu un manque de leadership.

Dans certains ministères, on explique la situation par le fait que l'offre n'était pas assez grande pour avoir assez de voitures électriques, que certains des besoins n'étaient pas comblés par de telles voitures ou qu'il n'y avait pas d'accès pour la recharge de ces voitures. Bref, ce sont exactement les mêmes problèmes auxquels font face les citoyens qui veulent avoir une voiture électrique.

Je vous pose à nouveau la question. Pourquoi le gouvernement veut-il imposer certaines mesures relatives aux véhicules électriques pour 2035 alors qu'il n'est même pas capable de les imposer à ses propres ministères, puisque, après avoir fixé une cible précise de 80 % en 2030, on n'a même pas atteint 3 % au moment où on se parle?

• (1115)

M. Jerry V. DeMarco: Effectivement, il y a de réels obstacles.

Prenons l'exemple du manque d'infrastructures de recharge pour les véhicules des ministères dans les régions rurales. C'est le fédéral, avec la province et le secteur privé, qui peut surmonter cet obstacle et faciliter l'utilisation des véhicules à zéro émission dans les régions rurales.

C'est donc un écosystème de mesures qui doit être géré pour qu'on puisse réaliser la transition vers ces véhicules.

M. Gérard Deltell: Prenons un exemple concret bien connu des gens ici. Derrière l'édifice de la Confédération, il y a quatre bornes de recharge qui y sont depuis longtemps et qui fonctionnent bien. Par contre, il y en a douze nouvelles qui ne fonctionnent pas. À quoi sert-il de faire des grandes annonces et d'avoir de grandes cibles ambitieuses si on n'obtient pas de résultats concrets et, surtout, si on n'a pas la fiabilité nécessaire?

M. Jerry V. DeMarco: Nous avons une recommandation sur cet aspect précis, soit la fiabilité de l'infrastructure. Celle-ci est nécessaire pour convaincre les Canadiens et les Canadiennes de passer aux véhicules à zéro émission.

M. Gérard Deltell: Combien de temps de parole me reste-t-il?

[Traduction]

Le vice-président (M. Dan Mazier): Il vous reste 30 secondes.

[Français]

M. Gérard Deltell: En ce qui concerne Pêches et Océans Canada, dans votre allocution d'ouverture, vous avez mentionné que le ministère avait créé une politique de surveillance des pêches en réponse à une recommandation formulée dans votre rapport de 2017, mais que vous aviez constaté une absence de mise en œuvre de cette politique et une absence de ressources ou de plan d'action pour la soutenir.

Pourquoi le ministère n'a-t-il rien fait pendant sept ans?

M. Jerry V. DeMarco: Le Bureau du vérificateur général du Canada avait publié un rapport sur le même sujet il y a sept ans. J'étais déçu de constater que nous devions recommander une deuxième fois plusieurs choses déjà recommandées à l'époque.

Nous avons besoin de bien plus qu'une simple réponse favorable aux recommandations de nos rapports; nous voulons voir des progrès.

[Traduction]

Le vice-président (M. Dan Mazier): Je suis désolé de vous interrompre.

Ça va? D'accord.

Allez-y, monsieur van Koeverden.

M. Adam van Koeverden (Milton, Lib.): Merci, monsieur le président. Bienvenue au poste de président pour la journée.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci.

M. Adam van Koeverden: Merci beaucoup, monsieur DeMarco, de comparaître de nouveau devant le Comité. Heureux de vous revoir.

Merci à tous les témoins et experts. Nous avons beaucoup de monde aujourd'hui et nous nous réjouissons à l'idée de pouvoir poser de bonnes questions.

Monsieur DeMarco, vous avez beaucoup parlé d'ambition dans votre rapport, ce que je comprends. Je crois fermement que nous devons être plus ambitieux en ce qui concerne l'atteinte de nos objectifs climatiques et la décarbonation. Je crois aussi fermement à la tarification du carbone et à l'incidence qu'elle peut avoir en tant qu'instrument axé sur le marché pour réduire nos émissions. C'est un sujet de conversation assez fréquent à la Chambre des communes et dans les médias. Il semble que la conversation que nous avons à la Chambre des communes ne porte pas tant sur la façon dont nous luttons contre les changements climatiques que sur la question de savoir si nous luttons effectivement contre les changements climatiques.

Je suis d'accord avec une grande partie de votre rapport, et je l'apprécie. J'ai l'impression de pouvoir en déduire que toute l'architecture nécessaire est en place pour poursuivre nos mesures de lutte contre les changements climatiques et renforcer notre plan de réduction des émissions — pour infléchir davantage nos émissions —, mais nous devons agir plus rapidement. Nous devons établir des cibles plus élevées, plus ambitieuses.

Êtes-vous d'accord avec ma description et pourriez-vous également souligner l'importance et la valeur d'un instrument axé sur le marché comme la tarification du carbone et sa contribution à ces objectifs de réduction des émissions?

M. Jerry V. DeMarco: Il y en avait beaucoup. Je ne suis pas sûr d'être d'accord avec tout ce que vous avez dit, mais je vais commencer par la fin et parler de votre dernier point.

Comme nous l'avons indiqué dans notre rapport, ce plan comporte des éléments essentiels relatifs à la tarification du carbone et à la réglementation en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Ces outils pourraient nous permettre de réduire considérablement les émissions. Le plan énonce 80 mesures dont un certain nombre sont importantes, si l'on peut dire.

Il est très important que le Canada dispose d'un plan logique et articulé. Dans ce cas-ci, tout n'est pas encore sur papier. Cependant,

si Environnement et Changement climatique Canada et ses ministères partenaires ajoutent au portefeuille de mesure suffisamment fortes et efficaces, nous aurons encore une chance de parvenir à nos cibles.

Je ne sais pas si j'ai couvert tous les aspects de cette remarque et de votre question, mais je vais m'arrêter ici. Dites-moi si vous souhaitez que j'ajoute quelque chose.

• (1120)

M. Adam van Koeverden: Merci, monsieur DeMarco. Je vous remercie de cette réponse.

Ma prochaine question s'adresse à M. Ngan ou à M. Hermanutz.

En ce qui concerne la tarification du carbone, il est difficile de quantifier le nombre de réductions que nous avons constatées depuis 2005... Nous sommes certes parvenus à mesurer les réductions d'émissions depuis 1990 ou 2005, et j'ai vu tous les graphiques du G7. Il est cependant difficile de savoir à quel moment exactement on doit commencer à mesurer ces réductions. Dans le cas du Canada, nous avons constaté une baisse de 6 % des émissions depuis 2005. Depuis 2019, elles ont considérablement diminué. C'est aussi — et ce n'est pas une coïncidence, à mon avis — à peu près au même moment où nous avons commencé à tarifier les émissions de carbone et la pollution au Canada par le biais d'une taxe fédérale sur le carbone.

Je sais qu'il est difficile de dire combien de ces réductions d'émissions sont attribuables à la tarification du carbone. Avez-vous une estimation ou une idée de ce dont on parle à cet égard?

Quiconque a un point de vue à ce sujet est invité à répondre.

M. Derek Hermanutz (directeur général, Direction de l'analyse économique, ministère de l'Environnement): Vous avez raison. Il est très difficile, à partir d'un ensemble de 80 mesures, d'attribuer un nombre de mégatonnes à telle ou telle mesure, même si nous savons que la tarification du carbone contribue grandement aux réductions recherchées. Je pense que le rapport du commissaire confirme cette façon de voir.

Nous pourrions probablement dire a priori que jusqu'à un tiers des réductions d'émissions prévues pour 2030 proviendront de la tarification du carbone.

M. Adam van Koeverden: Est-ce le tiers de la réduction de 6 % que nous avons observée depuis 2019?

M. Derek Hermanutz: Je parle de 2005 à 2030.

M. Adam van Koeverden: Merci beaucoup.

J'ai recueilli beaucoup de renseignements de la province de la Colombie-Britannique, dont on peut dire qu'elle a été la première à tarifier le carbone. Elle s'est posée en un modèle à suivre pour le reste du monde quant à la façon de réduire les émissions grâce à des instruments de marché efficaces.

La Colombie-Britannique est-elle à l'avant-garde à cet égard?

M. Vincent Ngan (sous-ministre adjoint, Direction générale des changements climatiques, ministère de l'Environnement): Tout d'abord, M. Hermanutz et moi ne sommes pas les principaux responsables du système de tarification du carbone. Cela dit, depuis l'adoption du système d'établissement des prix, nous avons tiré de nombreux enseignements. De plus, comme nous le savons, la tarification du carbone est un instrument reconnu à l'échelle mondiale pour réduire efficacement les émissions de gaz à effet de serre.

Et puis, l'établissement des prix offre des incitatifs grâce à un système neutre sur le plan des coûts qui consiste à faire profiter les ménages et les PME de ce que rapporte ce genre d'opération. C'est donc un système très efficace. Cela, nous le savons.

Toutefois, je regrette de ne pas travailler à ce dossier aussi étroitement que d'autres collègues; c'est donc tout ce que je peux vous dire au sujet de cet instrument.

M. Adam van Koeverden: Merci, monsieur Ngan.

Ma dernière question s'adresse à M. DeMarco.

Si nous mettions fin à la tarification du carbone dans toutes les provinces et tous les territoires du Canada, si nous éliminions la tarification de la pollution, cela nous rapprocherait-il ou nous éloignerait-il davantage de notre objectif de réduction des émissions de 40 à 45 % d'ici 2030?

M. Jerry V. DeMarco: Voulez-vous dire: si nous éliminions la tarification carbone sans la remplacer par un autre mécanisme tout aussi puissant?

M. Adam van Koeverden: Il pourrait s'agir d'un autre instrument axé sur le marché, mais oui, si nous éliminions la taxe sur le carbone...

M. Jerry V. DeMarco: Si vous l'éliminez sans la remplacer de quelque façon que ce soit, on parle alors de ce qui, selon Environnement et Changement climatique Canada, a permis de réduire d'un tiers...

Le vice-président (M. Dan Mazier): Vous pourriez aussi nous répondre par écrit.

M. Adam van Koeverden: Il était au milieu de sa phrase, monsieur le président.

Le vice-président (M. Dan Mazier): D'accord, mais nous avons dépassé de 30 secondes.

M. Jerry V. DeMarco: Si vous l'éliminez sans la remplacer par une autre disposition aussi efficace, il y aura un écart évident qu'Environnement Canada estime à un tiers.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci.

Madame Pauzé, vous avez six minutes. Je vous en prie.

[Français]

Mme Monique Pauzé (Repentigny, BQ): Merci, monsieur le président.

Je remercie tout le monde d'être présent.

Merci, monsieur DeMarco. J'ai beaucoup aimé vous entendre dire que vous allez continuer à sonner l'alarme tant que le Canada n'aura pas renversé cette tendance. Pour moi, cela révèle un grand professionnalisme que je veux souligner.

Mes questions s'adresseront toutefois au sous-ministre adjoint M. Ngan.

Le rapport 6 du commissaire à l'environnement et au développement durable révèle ce que nous savions déjà, finalement: le gouvernement libéral échoue à respecter ses engagements en matière de lutte contre les changements climatiques, et le Canada va une fois de plus rater sa cible de réduction des émissions.

Pour savoir s'il va réussir à atteindre son objectif de réduction des émissions, le gouvernement doit chiffrer ses projections d'émissions pour un certain nombre d'années, et le rapport du commissaire

à l'environnement nous apprend que les calculs du gouvernement ne sont pas bons. Je le cite: « La modélisation est un outil important pour évaluer l'efficacité potentielle des mesures d'atténuation contenues dans un plan et pour aider à déterminer si des ajustements sont nécessaires. » Ensuite, on dit essentiellement que la modélisation doit être de grande qualité et fiable, parce que le Canada ne réalise aucune réduction soutenue depuis au moins 2005. Beaucoup de gouvernements se sont succédé depuis.

Il me semble que, si les calculs ne sont pas bons, ce n'est pas surprenant que le Canada n'atteigne pas ses objectifs. Cela fait 10 plans de suite qui échouent.

Alors, pourquoi les calculs ne sont-ils pas bons? Le commissaire nous apprend que c'est parce que les hypothèses du gouvernement sont trop optimistes. En d'autres mots, le gouvernement est jovialiste. D'après moi, il pense que tout va bien juste parce que c'est lui qui est au pouvoir. J'ai même le goût d'ajouter qu'il pense que la magie libérale est à l'œuvre.

Je cite encore une fois le rapport du commissaire: « Les modèles supposaient qu'il n'y aurait pas de retard dans la conception et la mise en œuvre des mesures d'atténuation. » Le gouvernement n'avait pas prévu ses propres retards. Alors, cela a été surestimé. Pourtant, le règlement sur le plafonnement des émissions, une promesse libérale, est en retard de deux ans. Le règlement sur l'électricité propre, une promesse libérale, est aussi en retard. Selon le commissaire, ce sont ces retards qui expliquent que le Canada n'atteindra pas sa cible de réduction des émissions. C'est comme si le gouvernement n'avait pas évalué sa propre capacité à échouer.

Alors, monsieur Ngan, comment expliquez-vous que le gouvernement réussisse à faire des promesses et à produire des hypothèses trop optimistes, mais qu'il ne réussisse pas à mettre en œuvre des mesures réelles qui permettraient de lutter contre les changements climatiques?

• (1125)

[Traduction]

M. Vincent Ngan: Vaste question. Je vais y répondre en deux parties.

La première partie porte sur la façon dont le plan de réduction des émissions a permis d'abaisser les émissions depuis sa création. La deuxième concerne la modélisation, et je vais céder la parole à mon collègue, M. Hermanutz.

Tout d'abord, j'approuve tout à fait les conclusions et les recommandations du commissaire. Il reste encore du travail à faire pour atteindre l'ambitieux objectif de réduction des émissions d'au moins 40 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005. Cela dit, il est également honnête de montrer que le Canada a réalisé des réductions significatives des émissions. Nous sommes déjà en train d'infléchir considérablement la courbe des émissions au Canada, ce qui revient à inverser la trajectoire des émissions qui, autrement, auraient augmenté sans contraintes à l'avenir, sans aucune limite, et à les orienter nettement à la baisse.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Monsieur Ngan, cela répond surtout à la question que M. van Koeverden a posée un peu plus tôt. Moi, je parle plutôt de la modélisation qui n'a pas été faite et des hypothèses trop optimistes. J'aimerais qu'on parle davantage de cela. Vous avez dit que vous alliez lancer la balle à M. Hermanutz, alors je suis prête à l'entendre.

[Traduction]

M. Derek Hermanutz: Nous ne sommes pas d'accord pour dire que les projections sont exagérément optimistes. Par plusieurs moyens, nous veillons à ce qu'elles soient réalistes. Nous suivons les lignes directrices de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, la CCNUCC, pour la préparation des projections. Ces cinq dernières années, nous avons présenté cinq rapports semestriels pour respecter la CCNUCC, et ces rapports font tous l'objet d'un examen externe par des experts agréés par la CCNUCC. Nous nous fions beaucoup aux renseignements fournis par des tiers. Nos projections sont fondées sur des données historiques publiées dans le rapport d'inventaire national et sur des données de Statistique Canada. Nos prévisions en matière d'énergie proviennent de la Régie canadienne de l'énergie.

• (1130)

[Français]

Mme Monique Pauzé: Cela revient peut-être à une réponse qu'a donnée le commissaire tantôt.

Les propos que j'entends, on appelle cela, dans le domaine de l'éducation, la transversalité des dossiers. Ce sont des dossiers qui touchent tous les ministères ou plusieurs d'entre eux, mais personne ne communique. J'espère qu'il ne faudra pas créer un autre organisme pour que le monde s'assoie à la table et se parle.

J'ai lu en entier le Plan de réduction des émissions pour 2023, et il mise sur des mesures qui n'existent pas. En outre, il n'y a pas de modélisation. On présente des promesses et des engagements comme si c'étaient des mesures réelles. On associe la réduction des émissions à des choses qui ne sont pas de vraies mesures. Je pense en particulier aux autobus électriques.

Selon vous, est-ce que le gouvernement a pris ses rêves pour des réalités? Sinon, comment expliquez-vous cette critique du commissaire?

[Traduction]

M. Derek Hermanutz: Je dirais que dans la modélisation, nous suivons les lignes directrices de la CCNUCC, qui établissent un scénario de référence des politiques qui sont définies par voie législative, financées ou mises en œuvre, ainsi que des mesures annoncées par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci, madame Pauzé.

Nous passons maintenant à M. Bachrach pour six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens tout d'abord à remercier M. DeMarco de son travail et de sa détermination à faire en sorte que, grâce à ce processus de reddition de comptes, le gouvernement se remette sur les rails. C'est une volonté que partagent bon nombre d'entre nous autour de cette table. Ce n'est pas une occasion de dénigrer le gouvernement. Nous avons grandement besoin qu'il honore les engagements qu'il a pris sur l'enjeu le plus important de notre époque.

Je tiens à vous remercier, monsieur DeMarco, de votre contribution.

Je m'inquiète un peu de ce qui semble être un désaccord entre M. Hermanutz et vous-même au sujet du caractère optimiste des projections. Notre dispositif de responsabilisation fait intervenir le travail du commissaire à l'environnement. Selon lui, les projections

sont trop optimistes et nous n'atteindrons pas l'objectif. J'espère qu'Environnement et Changement climatique Canada prendra cette information très au sérieux et qu'il respectera les recommandations et l'orientation ferme préconisées par le commissaire.

J'essaie de voir par où commencer. Les questions sont tellement nombreuses.

L'une d'entre elles, c'est que, lorsque nous avons étudié la Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité, nous nous sommes battus très fort au sujet de l'objectif de réduction des émissions de 2026. Nous estimions que 2030, c'était trop loin et que le gouvernement allait trainer les pieds et, à la dernière minute, baisser les bras en avouant son impuissance. Ou peut-être qu'à ce moment-là, nous aurions un autre gouvernement qui ne se soucie aucunement de la question de toute façon.

Il était important d'avoir une cible ou un objectif à court terme.

Monsieur DeMarco, tenez-vous compte de cet objectif? Pourriez-vous nous dire si nous sommes sur la bonne voie pour l'atteindre en quelques années seulement?

M. Jerry V. DeMarco: La cible de 20 % en 2026 est appelée un objectif dans la loi et c'est un ajout important parce que, habituellement, les cibles sont tellement lointaines que, lorsque nous approchons de la dernière année, il y a déjà une nouvelle cible et un nouveau plan qui les remplacent, et on s'intéresse plus au nouveau plan sans boucler la boucle, sans voir comment nous avons appliqué le plan qui précédait.

Vu la litanie des échecs accumulés au fil des ans, il est important de faire les choses différemment plutôt que de répéter ce que nous avons fait par le passé dans l'espoir d'obtenir des résultats différents. Je suis heureux qu'il y ait un objectif pour 2026. Le graphique actuel des émissions ne montre pas que la tendance va dans la bonne direction si nous voulons atteindre l'objectif de 2026, mais nous n'avons pas suffisamment de transparence pour pouvoir nous prononcer avec certitude dans un sens ou dans l'autre.

Si le gouvernement ajoutait un certain nombre de mesures rapidement, il est concevable qu'il puisse y arriver. Vu les mesures prévues dans le plan actuel, il admet déjà qu'il n'en a pas assez pour atteindre les objectifs. Cela reste à voir, mais l'imposition de mesures supplémentaires augmenterait les chances d'atteindre cet objectif provisoire en 2026.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur DeMarco.

Lorsque nous examinons tous les secteurs de l'économie canadienne qui contribuent à notre profil d'émissions, nous constatons que les progrès réalisés dans leur réduction n'ont pas été symétriques dans tous ces différents secteurs, qu'il s'agisse de la construction, de l'électricité ou des transports, ou encore du secteur pétrolier et gazier.

Si vous deviez mettre en évidence un secteur où les progrès ont été les moins marqués, quel serait-il?

• (1135)

M. Jerry V. DeMarco: Il y a des secteurs qui n'ont pas progressé. C'est même un progrès négatif pour certains. Vous préféreriez sans doute savoir quels secteurs sont les pires par l'absence de réduction.

Les émissions du secteur pétrolier et gazier ont augmenté de 80 à 90 % entre 1990 et aujourd'hui. Ce serait...

M. Taylor Bachrach: Désolé. Depuis quelle année les émissions de ce secteur ont-elles augmenté de 80 à 90 % ?

M. Jerry V. DeMarco: Depuis 1990. C'est l'année de référence de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et l'année de référence du GIEC.

Les émissions du secteur pétrolier et gazier ont augmenté d'environ 88 %. Celles du secteur de l'électricité ont diminué de 45 %, mais parce que le secteur pétrolier et gazier pèse tellement lourd — en fait, c'est le secteur dont les émissions sont les plus importantes —, il oblitère les progrès réalisés dans d'autres secteurs.

M. Taylor Bachrach: Deux politiques clés n'ont pas encore été mises en œuvre pour le secteur pétrolier et gazier. Le plafonnement des émissions est la plus importante.

À propos du plafonnement des émissions du secteur pétrolier et gazier, craignez-vous qu'on ne manque de rigueur? Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

M. Jerry V. DeMarco: Oui. C'est pourquoi nous signalons dans le rapport que si les mesures sont appliquées à grande échelle et suffisamment rigoureuses, elles pourraient permettre d'atteindre la cible. Nous savons seulement qu'il y a une notion de plafond, mais nous n'en connaissons pas les détails. Impossible donc de prédire si cela comblera ou non l'écart entre l'estimation actuelle, 34 %, et 40 %.

Cependant, le secteur visé est celui qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre au Canada et où les émissions ont augmenté le plus depuis 1990.

M. Taylor Bachrach: Si nous vous demandions de revenir nous parler du plafond des émissions et de nous dire si la politique est efficace, quels sont les principaux critères de rigueur et d'efficacité que vous examinerez?

Le corollaire est le suivant: quelles sont les échappatoires qui pourraient nuire à l'efficacité de cette politique?

M. Jerry V. DeMarco: L'une des leçons tirées des antécédents du Canada, c'est qu'il peut réaliser des progrès en matière d'efficacité.

Par rapport au PIB et par habitant, les émissions ont diminué au Canada au cours des 30 dernières années, mais c'est le total qui constitue la cible du Canada. Ce sont les émissions nettes totales dans le monde qui, au bout du compte, influent sur les températures moyennes mondiales. L'élément clé serait donc que toute mesure tienne compte de l'ensemble et non seulement de l'efficacité avec laquelle nous polluons.

M. Taylor Bachrach: Merci.

Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

Le vice-président (M. Dan Mazier): Il vous reste 10 secondes... Ou plutôt non. Vous avez dépassé votre temps de parole. Je suis désolé. C'est l'inverse.

M. Taylor Bachrach: J'ai dépassé ma cible.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Voilà.

Nous allons commencer le deuxième tour avec M. Kram. Cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Michael Kram (Regina—Wascana, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à tous les témoins d'être là.

Monsieur DeMarco, je voudrais faire un résumé très rapide du rapport 7, à propos des véhicules zéro émission, si vous me le permettez.

L'objectif du gouvernement était que 80 % des véhicules de son parc soient à zéro émission d'ici la fin de la décennie. Nous en sommes actuellement à 3 %, et vous estimez que nous devrions arriver à environ 13 % à la fin de la décennie. C'est bien en deçà de l'objectif de 80 %.

Est-ce un résumé exact?

M. Jerry V. DeMarco: Oui. Si la tendance actuelle en matière d'acquisition se maintenait au même rythme, nous n'atteindrions que 13 % au lieu de 80 %.

J'espère que la tendance actuelle n'est pas seulement un fait accompli et qu'il est possible de la modifier, mais il faudra une approche stratégique pour y parvenir.

M. Michael Kram: Commençons par cette question. Où le gouvernement fédéral se procure-t-il ses véhicules? Les achète-t-il chez des concessionnaires ordinaires un peu partout au Canada, de la même façon que les autres consommateurs?

M. Jerry V. DeMarco: Je vais demander au ministère de vous parler de ce qui se passe à l'interne. Nous nous sommes concentrés sur les résultats du programme, plutôt que sur les exigences opérationnelles.

M. Vincent Ngan: Mon collègue, Nick Xenos, directeur exécutif du Secrétariat du Conseil du Trésor, responsable de l'écologisation des opérations gouvernementales, se joindra à nous.

M. Nick Xenos (directeur exécutif, Centre pour un gouvernement vert, Secrétariat du Conseil du Trésor): Nous avons une offre à commandes à SPAC, Services publics et Approvisionnement Canada. C'est donc ce ministère qui achète les véhicules aux fabricants.

M. Michael Kram: Très bien.

J'ai consulté le site Web de Statistique Canada, et j'ai constaté que le taux d'adoption des véhicules zéro émission par l'ensemble de la population était d'environ 1 % à la fin de 2021. On en est donc à peu près au même point que le gouvernement fédéral.

Voici un bref extrait de la page 14 du rapport:

Les besoins opérationnels des quatre organisations fédérales sélectionnées ne pouvaient pas tous être satisfaits par les véhicules à émission zéro sur le marché au cours de la période visée par l'audit. Parmi ces besoins, il faut citer les camions requis pour tirer des charges pendant de longues périodes [...] et les véhicules pouvant fonctionner dans des conditions climatiques difficiles.

Si l'adoption des véhicules électriques au sein de la population atteint à peu près le même niveau qu'au gouvernement fédéral, serait-il raisonnable de conclure que les Canadiens et les entreprises canadiennes qui tentent de faire la transition vers les véhicules électriques font face aux mêmes difficultés, ce qui explique des résultats semblables?

• (1140)

M. Jerry V. DeMarco: Cela nous ramène à une question précédente sur la nécessité de prêcher par l'exemple.

Étant donné que le Canada exige que tous les Canadiens n'achètent que des véhicules zéro émission d'ici 2035, nous nous attendons à ce que le gouvernement fédéral prenne les devants et donne l'exemple en écologisant son parc automobile.

Si les Canadiens ne voient pas le gouvernement fédéral joindre le geste à la parole, ils seront moins enclins à faire leur part, surtout dans un cas comme celui-ci, où il ne s'agit pas seulement d'un changement de comportement souhaité, mais d'une exigence concrète voulant que, d'ici 2035, tous les véhicules légers vendus soient électriques.

M. Michael Kram: Une autre raison pour laquelle les Canadiens pourraient vouloir passer aux véhicules électriques, c'est pour éviter de payer la taxe sur le carbone. Lorsque la taxe sur le carbone a été instaurée, en 2019, elle était de 4 ¢ le litre. Elle est maintenant de 14 ¢ le litre et devrait passer à 37 ¢ le litre d'ici la fin de la décennie.

Je voudrais lire une citation tirée de la période des questions d'hier. Le premier ministre a décrit la taxe sur le carbone comme « l'une des mesures les plus efficaces que le Canada a jamais prises pour lutter contre les changements climatiques ».

Monsieur DeMarco, dans vos vérifications, avez-vous trouvé de quoi étayer cette affirmation?

M. Jerry V. DeMarco: La théorie de la redevance sur le carbone, qui consiste à utiliser une redevance pour internaliser partiellement ce qui était auparavant une externalité est bien reconnue en économie comme une approche judicieuse.

Nous avons effectué notre audit de la tarification du carbone très tôt, principalement pour examiner la conception, le champ d'application, l'équité et tous les aspects dont nous discutons encore aujourd'hui. Nous n'avons pas fait un autre suivi pour voir au juste dans quelle mesure nous en avons pour notre argent avec la tarification du carbone, mais la théorie économique est solide, dans la mesure où la tarification est largement applicable et où le prix est suffisamment élevé pour entraîner le changement de comportement souhaité.

Le vice-président (M. Dan Mazier): C'est la fin des cinq minutes.

M. Longfield est en ligne.

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci à M. DeMarco et aux fonctionnaires d'être là.

Je ne veux pas passer beaucoup de temps là-dessus, parce que j'en ai peu, mais à propos des véhicules zéro émission, le Comité a réalisé une étude qui a montré que les programmes provinciaux et fédéraux combinés donnent des résultats. Elle conclut que nous en sommes maintenant à 7 % à l'échelle nationale, mais à 21 % en Colombie-Britannique et à 18 % au Québec, où il y a aussi des programmes provinciaux pour inciter les consommateurs à opter pour des véhicules zéro émission.

Les progrès s'accroissent, mais la question sous-entend évidemment que la chaîne d'approvisionnement ne suit peut-être pas la demande sur le marché, même si nous constatons des améliorations.

Je voudrais revenir à la loi sur la responsabilité. Nous n'avons pas de Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité, et certains membres du Comité — M. Bachrach et Mme Pausé — ont beaucoup fait pour que nous en arrivions à des résultats. Bien sûr, les libéraux... J'étais également présent. Je suis très heureux que nous ayons le rapport d'audit sous les yeux. Je croyais que nous devrions l'attendre encore quelques années.

Monsieur DeMarco, pourriez-vous nous parler de la démarche? Nous essayons d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050 et nous

avons des objectifs pour 2030. Si nous avons fait cet audit, c'est pour nous aider à atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

En quoi cette loi nous aide-t-elle à cet égard?

• (1145)

M. Jerry V. DeMarco: Pour revenir à ma comparution devant le Comité il y a quelques années au sujet des leçons à tirer du bilan du Canada en matière de changements climatiques, nous avons exprimé un certain optimisme à l'égard des lois récentes sur le climat. Il y en a deux: une qui porte sur la tarification du carbone et l'autre sur la carboneutralité. C'est beaucoup mieux que rien. Si les initiatives climatiques sont simplement énoncées dans des politiques non contraignantes qui peuvent aller et venir, c'est un bien pire scénario que d'avoir certains éléments établis dans la loi. Il n'y a aucune conséquence prévue dans la loi pour le non-respect d'une cible, ce qui a suscité des critiques.

Cependant, il est certainement préférable d'avoir des objectifs et des cibles provisoires qui sont suffisamment proches pour susciter le changement, plutôt que des objectifs trop lointains pour inquiéter les gens, et il est aussi préférable qu'il y ait des mécanismes de reddition de comptes, comme le rôle du vérificateur. Le minimum prévu dans la loi était que nous fassions rapport au plus tard à la fin de 2024 et de nouveau en 2029, mais compte tenu du bilan du Canada, j'ai dit que je voudrais commencer tôt, puisqu'il semblait y avoir des problèmes au sujet du premier plan élaboré en vertu de la loi. Nous avons décidé d'agir plus tôt et nous allons continuer de faire rapport jusqu'à ce que, comme je l'ai dit tout à l'heure, la marée commence à redescendre.

M. Lloyd Longfield: Merci.

Nous envisageons des intervalles de cinq ans. Je crois que nous avons commencé par 2025, 2030, 2035 et 2040. Sommes-nous toujours à une fréquence de cinq ans, ou pensez-vous que les rapports devraient être plus rapprochés?

M. Jerry V. DeMarco: Les plans sont prévus aux cinq ans, et il y aura bientôt une nouvelle cible pour 2035. J'espère que nous n'oublierons pas d'atteindre la cible de 2030 parce que la cible de 2035 mobilise l'attention. Nous devons tous les atteindre, y compris l'objectif de 2026, celui de 2030 et le suivant, celui de 2035.

Notre bureau fera rapport plus souvent que ne l'exige la loi. Nous allons donner l'exemple en publiant ce rapport 13 mois à l'avance et le prochain bien avant 2029. Essentiellement, le bilan du Canada n'inspire pas confiance. Nous continuerons donc de réclamer des comptes, ce qui est notre rôle, plus souvent jusqu'à ce que nous voyions des résultats plus encourageants se concrétiser.

M. Lloyd Longfield: Merci.

Entre 1990 et il y a quelques années à peine, nous n'avons pas de loi en place et ni de responsabilisation. Nous avons fait des promesses, mais le gouvernement fédéral — surtout le gouvernement fédéral conservateur, bien sûr — n'y a pas donné suite. De toute façon, tout gouvernement doit rendre des comptes.

Monsieur Ngan, pourriez-vous nous dire en quoi cela aide le ministère à rendre des comptes?

M. Vincent Ngan: La Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité a reçu la sanction royale en juin 2021. Elle prévoit un cycle de reddition de comptes que nous devons continuellement établir pour atteindre des cibles de plus en plus exigeantes de réduction des émissions. La prochaine échéance est 2035. Les deux suivantes sont 2040 et 2045. La cible doit être établie 10 ans à l'avance, appuyée par un plan de lutte contre les changements climatiques qui propose des mesures pour tracer une voie critique vers les cibles. De plus, il y aura...

Le vice-président (M. Dan Mazier): Il n'y aura pas de « de plus ». C'est terminé.

M. Lloyd Longfield: Si vous pouviez donner une réponse par écrit, ce serait formidable. Merci.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci, monsieur Longfield.

Nous passons maintenant à Mme Pauzé pour deux minutes et demie.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Merci beaucoup, monsieur le président.

Tantôt, j'ai parlé du jovialisme du gouvernement libéral. Ensuite, j'ai parlé du fait qu'il misait sur des mesures qui n'existaient pas encore. Maintenant, j'ai le goût de vous parler du fait qu'il mise sur des technologies qui n'existent pas.

Dans le rapport 6, on peut lire ceci: « Selon les modèles, certaines des technologies nécessaires pour réduire les émissions seraient disponibles sous peu. Par exemple, les résultats de la modélisation semblaient indiquer que des installations de captage et de stockage du carbone seraient construites, grâce auxquelles 27 [mégatonnes d'équivalent] CO₂ d'émissions seraient évitées par année d'ici 2030. » J'aimerais qu'on retienne cette information.

Les experts ont dit au gouvernement que les technologies de captage et de stockage du carbone n'étaient pas au point et qu'en conséquence, il ne fallait pas s'y fier. Elles sont dispendieuses et inefficaces. Elles seront peut-être plus efficaces dans 10 ou 15 ans, mais ce n'est pas le cas à l'heure actuelle. Ces experts sont venus en parler à notre comité parlementaire. Les constatations des experts ont été reprises dans des journaux. Des dizaines de scientifiques ont écrit au ministre concerné et au bureau du premier ministre. Le Bloc québécois le répète au gouvernement depuis deux ans. Le gouvernement a quand même décidé de donner des milliards de dollars aux pétrolières pour qu'elles mettent au point ces technologies, au lieu d'investir dans des énergies renouvelables. Un total de 83 milliards de dollars sera donné aux pétrolières d'ici 2035, mais l'objectif climatique est 2030. Nous voyons que ça ne va pas du tout.

Monsieur Ngan ou madame O'Brien, pourriez-vous nous dire comment le gouvernement a pu comptabiliser de telles réductions dans le Plan de réduction des émissions pour 2030, malgré tous les avertissements des scientifiques? Non seulement les technologies en sont au stade de balbutiement, mais elles sont actuellement inefficaces et dispendieuses. Même si elles existaient, les installations ne pourraient jamais être mises en service de façon à atteindre les projections de 2030.

Comment le gouvernement a-t-il pu faire cela?

• (1150)

[Traduction]

Mme Erin O'Brien (sous-ministre adjointe, Secteur des carburants, ministère des Ressources naturelles): À propos des technologies et des questions sur la réduction des émissions dans le secteur pétrolier et gazier, il est vrai que ce secteur est le plus important émetteur au Canada. Les émissions absolues ont augmenté, mais je dirais aussi que l'intensité des émissions de ce secteur a diminué au fil des ans. Cela est également attribuable en grande partie à l'adoption de technologies...

Le vice-président (M. Dan Mazier): Le témoin m'excusera. Nous devons nous en tenir strictement aux contraintes de temps, sinon nous allons déborder. Si vous voulez déposer de la documentation à ce sujet, vous pouvez le faire.

Ce serait acceptable, madame Pauzé?

[Français]

Mme Monique Pauzé: J'allais justement demander que l'information soit transmise au Comité, monsieur le président.

Merci.

[Traduction]

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci, madame O'Brien.

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

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

L'un des éléments du rapport du commissaire à l'environnement sur lequel j'ai insisté était l'énoncé concernant les mesures fragmentées prises par des organismes qui ne sont pas directement responsables devant le ministre de l'Environnement. Cela met vraiment en évidence un problème systémique qui doit être réglé si nous voulons nous remettre sur les rails.

En Colombie-Britannique, vers 2008, le gouvernement de Gordon Campbell, lorsqu'il a engagé la province à prendre de vastes mesures pour lutter contre les changements climatiques, a créé un secrétariat de l'action climatique au Cabinet du premier ministre qui était chargé de superviser et de diriger les actions climatiques dans tous les ministères provinciaux.

Monsieur DeMarco, ce genre de changement de gouvernance ou de dispositif administratif pourrait-il nous aider à obtenir l'accélération dont vous parlez dans votre rapport et dont nous avons besoin pour atteindre la cible de 2030.

M. Jerry V. DeMarco: Je vais vous répondre avec plaisir.

Nous en parlons dans le rapport, et c'est aussi l'une des leçons tirées de notre rapport de 2021 au sujet de la nécessité d'une meilleure coordination et d'un meilleur leadership. Il ne nous appartient pas de prescrire une solution précise à ce problème, mais nous pouvons souligner qu'après 30 ans d'une approche fragmentée qui n'a pas donné les résultats espérés, il incombe au gouvernement du Canada d'envisager une sorte de modèle qui centralise la reddition de comptes, la coordonne mieux et accroît les pouvoirs d'un ministre responsable. Il y a un certain nombre d'approches différentes, mais depuis 30 ans, l'approche décentralisée et fragmentée se révèle inefficace. Nous devons donc essayer quelque chose de nouveau, parce que nous ne pouvons pas simplement nous attendre à des résultats différents si nous nous en tenons à la même vieille approche.

M. Taylor Bachrach: Pour être clair, l'approche fragmentée que vous venez de décrire est l'approche actuelle. C'est là qu'en est le gouvernement fédéral en matière de lutte contre les changements climatiques.

M. Jerry V. DeMarco: En grande partie, effectivement. Le Conseil du Trésor pourrait peut-être nous aider à répondre à cette question. Il y a maintenant une meilleure coordination qu'auparavant, mais elle demeure très limitée.

M. Taylor Bachrach: Merci.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à M. Leslie. Cinq minutes.

M. Branden Leslie (Portage—Lisgar, PCC): Merci à vous, monsieur le président, à monsieur le commissaire et à ses collaborateurs.

Je voudrais revenir au fait que le tiers des réductions d'émissions d'ici 2030 est censé être assuré par la taxe sur le carbone.

Monsieur Hermanutz, lorsque vous avez dit cela, vous ne sembleriez pas très confiant.

Monsieur le commissaire, vous avez pris connaissance de la modélisation économique du ministère. Vous vous en êtes remis à lui sur la question de l'évaluation prévue des réductions attribuables à la taxe sur le carbone. Le ministère vous a-t-il communiqué tous les documents de modélisation?

• (1155)

M. Jerry V. DeMarco: Certains documents nous ont été transmis, mais nous n'aurions pas recommandé une plus grande transparence si nous estimions en recevoir suffisamment. Ce plan est certainement meilleur que les précédents, en ce sens qu'il contient plus de renseignements sur les hypothèses, plus de détails et plus d'objectifs sectoriels. C'est donc mieux qu'avant.

Malgré tout, ce n'est pas suffisant, étant donné le niveau de transparence que notre bureau et les Canadiens souhaitent, d'autant plus que les résultats ne sont pas encore au rendez-vous. Si les objectifs étaient toujours atteints et si les réussites s'enchaînaient, nous n'aurions peut-être pas besoin d'autant d'information, mais, étant donné que le bilan est si mauvais, faire la lumière sur l'information qui sous-tend ces projections ne peut que favoriser un meilleur examen et une amélioration des projections et leur modification, au besoin, avant qu'il ne soit trop tard. Par conséquent, nous recommandons une plus grande transparence dans la modélisation et les hypothèses.

M. Branden Leslie: Je comprends que vous disiez avoir constaté un manque de fiabilité et de transparence dans la modélisation économique et la modélisation des émissions.

Par conséquent, je me demande — et cela s'adresse au ministère — pourquoi il y a une incapacité ou un manque de volonté de communiquer ces renseignements au commissaire. Seriez-vous disposé à déposer tous les modèles économiques et de réduction des émissions qui ont été utilisés jusqu'à maintenant pour le régime de taxe sur le carbone afin que nous puissions les examiner et peut-être les communiquer au commissaire pour son prochain rapport?

M. Derek Hermanutz: Dans ma réponse, je parlais simplement de l'incertitude et de la difficulté de dissocier les effets de la tarification du carbone de ceux des autres mesures. C'est tout. Nous

avons une estimation, mais nous ne savons pas exactement comment les différentes mesures interagissent.

M. Branden Leslie: Étant donné qu'il est difficile de mesurer ces éléments intangibles, il me semble inquiétant qu'une politique phare du gouvernement ne puisse dire avec confiance ce que seront les réductions d'émissions par rapport à nos objectifs globaux. N'est-il pas inquiétant que nous n'ayons pas une idée claire de ce que nous allons accomplir en nous fondant sur une pratique théorique solide, compte tenu de la façon dont elle a été appliquée, particulièrement dans les régions rurales et du mécontentement que cela a suscité chez beaucoup de Canadiens qui ont actuellement tant de mal à se loger, à se chauffer et à s'alimenter? N'est-il pas inquiétant pour le commissaire que nous n'ayons pas cette transparence et ce niveau de responsabilité?

M. Jerry V. DeMarco: C'est préoccupant. C'est pourquoi la recommandation 84 vise à rendre publics des renseignements importants, non seulement pour notre bureau, mais aussi pour le grand public. Tout à l'heure, M. Bachrach, je crois, a posé une question au sujet des secteurs qui sont responsables de la plus grande augmentation des émissions depuis 1990. Le secteur pétrolier et gazier est du nombre. Ce plan dit que les émissions de ce secteur vont diminuer de 31 %, même si elles ont augmenté de 80 à 90 % depuis 1990. Il s'agit d'un élément d'information essentiel dans le plan, qui prévoit une baisse importante et une inversion de la tendance.

Nous voudrions savoir exactement comment on en est arrivé là. Je suis sûr que les membres du Comité voudraient savoir comment on a calculé ces 31 %. Si on ne peut montrer comment le secteur qui a les plus grandes émissions y arrivera, le plan cessera d'inspirer confiance aux Canadiens. C'est pourquoi je pense qu'une plus grande transparence permettra non seulement de rendre le processus plus rigoureux, mais aussi d'aider le ministère à convaincre les Canadiens qu'il y a là une valeur ajoutée et qu'ils en ont pour leur argent. Ces mesures coûtent de l'argent aux consommateurs, à l'industrie et au gouvernement. Voyons voir. Montrez votre travail portant sur...

M. Branden Leslie: Je suis d'accord. Merci, monsieur le commissaire.

Je cède le temps qu'il me reste à mon collègue Gérard Deltell.

[Français]

M. Gérard Deltell: Merci beaucoup, monsieur le président.

Comme le permet le Règlement, je dépose la motion suivante:

Étant donné que l'exemption temporaire et limitée de la taxe sur le carbone sur le mazout de chauffage annoncée par le premier ministre ne s'applique pas à 97 % des Canadiens, que cette annonce fait ressortir les principales incohérences de la politique fédérale relative à la taxe sur le carbone, que le gouvernement libéral a voté contre une motion conservatrice visant à appliquer la même exemption pour toutes les formes de chauffage résidentiel au Canada et que les premiers ministres du Canada ont publié une déclaration conjointe dans laquelle ils affirment qu'ils « sont préoccupés par le fait que les mesures fédérales relatives à la taxe sur le carbone réservent un traitement différent aux Canadiens et s'attendent à ce que le gouvernement fédéral soutienne tous les Canadiens de façon équitable »; et compte tenu de la déclaration de la ministre du Développement économique rural, qui a semé la discorde en déclarant, en réponse à une question posée lors d'une entrevue télévisée, à savoir si les libéraux envisageaient d'alléger la taxe sur le carbone pour les Canadiens vivant à l'extérieur du Canada atlantique, qu'« il faudrait peut-être élire plus de libéraux dans les Prairies pour que nous puissions aussi avoir cette conversation »,

Que le Comité :

a) entreprenne un examen en dix réunions de la politique relative à la taxe sur le carbone au Canada, au vu de l'exemption limitée de la taxe sur le carbone accordée par le premier ministre et des appels des provinces et des Canadiens aux prises avec la crise de l'abordabilité en faveur de la suppression totale de la taxe fédérale sur le carbone; entende le ministre de l'Environnement et du Changement climatique pendant deux heures, la ministre des Finances pendant deux heures, le ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie pendant deux heures, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire pendant deux heures et tous les autres témoins qu'il jugera utiles; prolonge les heures de réunion d'une heure afin d'accorder la priorité à la taxe fédérale sur le carbone; rende compte de ses constatations à la Chambre;

b) demande à la ministre du Développement économique rural de comparaître pendant deux heures le 21 novembre 2023 pour expliquer ses propos.

Cette motion que nous déposons aujourd'hui vise à aller au fond des choses. Les rapports qui ont été déposés récemment nous permettent de constater que la politique relative à la taxe sur le carbone est le fer de lance de ce gouvernement, mais qu'il n'atteint pas ses objectifs et manque toujours ses cibles. Malgré tout ce qui peut se dire, il faut aller au fond des choses et comprendre pourquoi cette approche fiscale ne permet pas d'atteindre les objectifs environnementaux que le gouvernement s'est fixés.

Si nous voulons faire un travail sérieux et rigoureux sur la question de la tarification du carbone, nous devons le faire ici, à ce comité.

• (1200)

[Traduction]

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci.

M. Kram est le prochain sur la liste. Il sera suivi de M. Leslie, de M. van Koeverden et de Mme Roy.

M. Michael Kram: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie mon collègue M. Deltell d'avoir présenté cette motion très importante.

Le gouvernement du Canada est censé veiller aux intérêts de tous les Canadiens, peu importe où ils vivent. C'est vrai en matière environnementale aussi. C'est vrai en fiscalité. C'est vrai pour toute autre question.

Lorsqu'une ministre dit publiquement à la télévision qu'elle n'écouterait pas les gens d'une région donnée parce qu'ils ont voté pour un autre parti que le sien aux élections précédentes, c'est très inquiétant. Cela soulève la question...

M. Adam van Koeverden: J'invoque le Règlement, monsieur le président. M. Kram interprète ces propos sans tenir compte de leur contexte. Étant donné la motion, je m'interroge sur la pertinence de cette intervention.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Le député a la parole.

Poursuivez.

M. Michael Kram: Merci, monsieur le président. Ce n'était pas vraiment un rappel au Règlement.

Les observations de la ministre sont certainement préoccupantes. Elles nous forcent à nous demander quelles autres politiques gouvernementales sont adoptées uniquement en fonction des choix électoraux d'une région donnée aux élections précédentes.

Il est très raisonnable d'inviter la ministre Hutchings à venir s'expliquer devant le Comité.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Monsieur Leslie, vous avez la parole.

M. Brandon Leslie: Merci, monsieur le président.

La motion arrive au bon moment, compte tenu du témoignage du commissaire que nous venons d'entendre au sujet de...

Mme Leah Taylor Roy (Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, Lib.): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je regardais l'ordre où les mains se sont levées et...

Le vice-président (M. Dan Mazier): Cela fait partie du débat. J'ai annoncé l'ordre que nous allons suivre. J'ai vu tout le monde...

Mme Leah Taylor Roy: Je ne le conteste pas.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Vous aurez votre tour.

Mme Leah Taylor Roy: Je conteste l'ordre des interventions. J'ai vu M. van Koeverden lever la main en même temps que M. Kram.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Nous avons les indications ici. Nous avons deux listes, et les deux correspondent.

Mme Leah Taylor Roy: Peut-être que vous vous tourniez vers ce côté-là et non vers ce côté-ci.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Je ne vais pas remettre en question le travail de la greffière. Nous sommes tous les deux présents. C'est pourquoi nous sommes deux. Nous pouvons voir tous les participants.

À vous, monsieur Leslie.

M. Brandon Leslie: Merci, monsieur le président.

Comme je le disais, la motion arrive à point nommé. Pas plus tard que la semaine dernière, le gouverneur de la Banque du Canada a admis que la taxe sur le carbone est responsable de 16 % de l'inflation alimentaire totale au Canada. Comme mon collègue...

M. Adam van Koeverden: J'invoque le Règlement, monsieur le président. C'est 0,6 %.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Ce n'est pas un rappel au Règlement.

Une voix: Peu importe.

Le vice-président (M. Dan Mazier): En fait, c'est très important. Les rappels au Règlement sont censés être des rappels au Règlement, et non des participations au débat. Ils sont donc très importants.

Allez-y, monsieur Leslie.

M. Branden Leslie: Comme je le disais, et comme mon collègue vient de le faire remarquer, il n'arrive pas souvent que les premiers ministres des provinces et des territoires soient tous sur la même longueur d'onde, mais c'est le cas en ce moment. Ils dénoncent la décision du gouvernement fédéral qui a choisi d'accorder une suspension de la taxe sur le carbone aux consommateurs de certaines régions pour des raisons politiques. Quand la ministre a le culot de dire que si les habitants des Prairies veulent qu'on envisage de leur accorder la même chose, ils auraient peut-être dû élire plus de libéraux, c'est exaspérant. Elle est restée terriblement silencieuse depuis.

C'est l'occasion idéale de la faire comparaître, elle et plusieurs autres ministres, devant le Comité pour discuter de l'ensemble de la politique, surtout compte tenu du témoignage du commissaire à l'environnement concernant le manque de fiabilité et de transparence de la modélisation économique et de la modélisation des émissions.

Il est temps d'obliger les décideurs à rendre des comptes et de faire comparaître devant le Comité ceux qui divisent les Canadiens à répétition. J'espère que tous les députés adopteront la motion aujourd'hui.

Merci, monsieur le président.

• (1205)

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci, monsieur Leslie.

Monsieur van Koeverden, vous avez la parole.

M. Adam van Koeverden: Merci, monsieur le président.

Je propose l'ajournement du débat sur la motion.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Nous allons voter immédiatement.

(La motion est adoptée.)

Le vice-président (M. Dan Mazier): Monsieur Leslie, il vous reste 15 secondes. Je suppose que vous les avez cédées à M. Deltell.

Monsieur Deltell, il vous reste 15 secondes, si vous les voulez.

[Français]

M. Gérard Deltell: Je vais plutôt en profiter pour faire une déclaration d'intérêt. J'ai posé beaucoup de questions sur les voitures électriques. Je suis très fier d'affirmer que je suis moi-même propriétaire d'une voiture électrique à 100 %, que j'ai achetée d'occasion, et j'en suis fort heureux.

[Traduction]

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci.

Nous passons maintenant à Mme Chatel.

[Français]

Mme Sophie Chatel (Pontiac, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je ne voulais pas entrer dans ce débat, mais je vais le faire. Les Canadiens auront à faire un choix assez clair, le moment venu: soit nous continuons de lutter contre les changements climatiques, soit nous retournons à l'âge de pierre, nous nous retirons de l'Accord de Paris et nous nous retrouvons isolés sur le plan économique.

Je veux parler des retombées économiques et de la réduction des gaz à effet de serre qui découlent de la tarification du carbone.

L'Organisation de coopération et de développement économiques, soit l'OCDE, parle beaucoup de ces retombées. Les grandes économies du monde, comme la Californie, le Canada, le Royaume-Uni et des pays de l'Union européenne, ont choisi les bourses du carbone ou la tarification du carbone comme levier économique. Elles ont choisi d'aller de l'avant.

Vous disiez tout à l'heure qu'un tiers de la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Canada était attribuable à la tarification du carbone. Un rapport de l'OCDE sur les tarifs effectifs du carbone mentionne que la tarification du carbone a mené à une réduction de 73 % des émissions du secteur de l'électricité au Royaume-Uni. Voilà une donnée qui risque d'intéresser mes collègues. Des données, il y en a. De ce côté-là de la Chambre, on n'est pas très érudit en la matière, parce qu'on veut tout simplement abolir l'outil le plus important permettant de faire la transition vers une économie plus verte.

Monsieur DeMarco, au bénéfice des Canadiens qui ne connaissent peut-être pas très bien les mécanismes de la tarification du carbone, est-ce que vous pouvez dire de façon claire et simple comment on utilise ces leviers économiques?

• (1210)

M. Jerry V. DeMarco: Je peux commencer à répondre à cette question, mais ce n'est pas à moi de défendre la décision de choisir une politique ou une autre. C'est au ministère de le faire.

Comme je l'ai dit précédemment, la théorie de la tarification fondée sur l'internalisation des externalités est bien comprise par les économistes, par les experts, et même par la Cour suprême du Canada. Il est nécessaire que la tarification atteigne un niveau suffisamment élevé et qu'elle soit appliquée partout au Canada pour qu'elle ait un effet sur les Canadiens et les Canadiennes.

Les représentants du ministère pourraient vous donner plus d'explications.

Mme Sophie Chatel: Mon temps est assez court, alors je vais vous poser une autre question très importante.

Vous avez comparé le Canada aux autres pays du G7. J'aime bien les comparaisons internationales. Toutefois, je m'interroge un peu sur le choix d'établir l'année 1990 comme début de la période de comparaison, parce qu'on a vraiment commencé l'action climatique en 2015. Quoi qu'il en soit, depuis les deux dernières années, le Canada affiche la plus importante réduction d'émissions de tous les pays du G7.

À quels facteurs attribuez-vous cette réduction très forte des émissions au Canada, comparativement aux autres pays du G7?

M. Jerry V. DeMarco: C'est évident que, depuis 1990 ou depuis 2005, le Canada traîne en arrière par rapport aux six autres pays du G7. Un graphique dans notre rapport 6 illustre bien la situation. On peut voir qu'il est possible de réduire les émissions. Les autres pays qui y parviennent ne sont pas identiques au Canada, mais ce sont des pays démocratiques et développés comme le Canada. C'est donc possible.

Pourquoi considère-t-on ces deux années de référence? Je sais que 2005 est une année très importante pour...

Mme Sophie Chatel: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur DeMarco, mais je n'ai pas beaucoup de temps. Je parlais plutôt des deux dernières années.

[Traduction]

Le vice-président (M. Dan Mazier): Il vous reste 10 secondes.

[Français]

M. Jerry V. DeMarco: Excusez-moi. Vous parliez donc des deux dernières années.

Je suis plus confiant lorsque je regarde la courbe sur une plus longue période. Si on regarde seulement les deux dernières années, compte tenu de la pandémie de COVID-19, c'est très difficile de cerner quel a été l'impact des mesures et quel a été l'impact de l'économie sur cela. La courbe qui s'étend sur 10, 15 ou 30 ans, ce n'est pas la même chose.

Mme Sophie Chatel: Autrement dit, on progresse bien, n'est-ce pas?

[Traduction]

Le vice-président (M. Dan Mazier): Vous avez largement dépassé votre temps de parole, soit de 45 secondes.

Merci. S'il y a quoi que ce soit qui peut être déposé...

Madame Chatel, voulez-vous que des renseignements soient communiqués au Comité?

[Français]

Mme Sophie Chatel: Si possible, j'aimerais qu'on nous explique par écrit les facteurs de progression au cours des deux dernières années.

[Traduction]

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci.

[Français]

M. Jerry V. DeMarco: J'aimerais simplement dire que je ne suis pas en mesure de vous expliquer cela, parce qu'il n'y a pas suffisamment de transparence dans les données du ministère.

Si quelqu'un pouvait vous donner des explications à ce sujet, ce serait le ministère, et non notre bureau.

[Traduction]

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci de cette précision.

Nous allons passer à la prochaine série de questions.

Monsieur Deltell, vous avez cinq minutes.

M. Gérard Deltell: Merci beaucoup, monsieur le président.

C'est toujours un plaisir de vous parler de nouveau, monsieur DeMarco.

[Français]

Ce qui ressort le plus du rapport, évidemment, c'est qu'en 2030, encore une fois, le Canada n'atteindra pas ses cibles.

Vous employez des qualificatifs assez sévères pour en venir à cette réalité. Je vais en citer quelques-uns. Vous parlez d'hypothèses trop optimistes, d'une analyse limitée des incertitudes, d'une absence d'examen, de renseignements manquants, de renseignements incohérents, de retards, d'un manque de fiabilité. Voilà donc une preuve qu'on ne peut malheureusement pas dire que le gouverne-

ment s'est distingué par sa rigueur au cours des huit dernières années.

Comment peut-on expliquer qu'après huit ans, on ne soit pas capable d'avoir des sources vraiment fiables quand vient le temps de faire des analyses sérieuses comme le prétendent les députés ministériels?

• (1215)

M. Jerry V. DeMarco: Il m'est impossible d'expliquer pourquoi le ministère a choisi de ne pas publier plus d'informations sur l'efficacité de ces mesures.

Je peux toutefois dire que, bien avant ma nomination, notre bureau a publié une série de rapports qui demandaient plus de transparence et plus d'informations sur les hypothèses et sur les résultats des mesures. C'est la raison pour laquelle nous avons fait ces recommandations.

Il y a des réponses qui pointent dans la bonne direction. Si les actions du ministère correspondent aux réponses qu'il nous donne, on verra certainement plus de transparence que ce qu'on a vu jusqu'à maintenant. J'espère que ce sera le cas.

M. Gérard Deltell: Il y a deux semaines, le premier ministre a fait une annonce qui a mécontenté tous les premiers ministres provinciaux et beaucoup de groupes écologistes, en plus de semer la discorde parmi bien d'autres gens.

Quelle a été votre réaction à la suite de cette annonce?

M. Jerry V. DeMarco: Cette annonce est arrivée après la conclusion de notre audit, alors nous n'avons pas reçu d'analyses à propos de cette annonce. Nous ne savons pas quels en seraient les effets sur l'atteinte de la cible, à savoir si cela diminuerait les chances de l'atteindre. Nous ne savons pas s'il y a eu une analyse en matière d'équité en ce qui concerne le Canada. Nous ne savons pas si une analyse a été faite pour déterminer quel signal cette annonce a pu envoyer au secteur privé et si cela a pu avoir une influence sur la confiance des gens envers la tarification du carbone.

J'aimerais voir de telles analyses en vue de la publication de notre rapport l'année prochaine. Nous n'en avons cependant pas vu jusqu'à maintenant, puisque cette annonce a été faite très récemment, après la conclusion de notre audit.

M. Gérard Deltell: C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous avons déposé une motion afin d'aller au fond des choses. Malheureusement, nous étions les seuls à vouloir aller au fond des choses à propos de cette question.

Monsieur le commissaire, vous avez dit que Pêches et Océans Canada n'avait pas réussi à recueillir des données fiables et opportunes sur les prises de poissons et que le ministère n'avait pas une vue d'ensemble sur la santé des stocks de poissons au Canada. De plus, vous avez signalé que le ministère devait améliorer sa surveillance des renseignements fournis par de tierces parties.

Que je sache, on pratique la pêche au Canada depuis que le Canada existe, et même avant; c'est une réalité depuis toujours. Comment se fait-il qu'après huit ans, ce gouvernement ne soit pas capable d'avoir des informations de base pour le ministère des Pêches et des Océans?

M. Jerry V. DeMarco: Nous sommes très déçus d'avoir eu à présenter de nouveau pratiquement les mêmes recommandations que lors du dernier audit.

En effet, le Canada gère les pêches depuis la Confédération. Il y a beaucoup d'années d'histoire derrière cela. Il y a aussi beaucoup d'effets répertoriés. Le cas de la morue franche est un exemple qu'on connaît bien, mais d'autres espèces sont maintenant disparues au Canada. C'est le cas pour plus de 10 espèces ou populations de poissons, selon la définition d'« espèces » que donne le COSEPAC, soit le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada.

Le ministère des Pêches et des Océans a effectivement besoin d'une modernisation. On ne peut pas simplement continuer de faire la même chose que ce qu'on a fait antérieurement.

M. Gérard Deltell: Là encore, cette situation n'est pas nouvelle. On ne parle pas de nouvelles technologies. On parle de déterminer le nombre de poissons qui sont pêchés et d'identifier les espèces qui sont là. Cela va de soi. C'est le travail principal du ministère des Pêches et des Océans. Comment se fait-il qu'il ne le fasse pas?

M. Jerry V. DeMarco: Je ne peux pas vous l'expliquer non plus. C'est d'ailleurs ce que nous avons signalé dans la conclusion de notre rapport. Le ministère a besoin de faire ce travail et nous avons recommandé qu'il améliore son système. Pourquoi ne l'a-t-il pas fait jusqu'à maintenant, d'autant plus qu'un audit a été fait pratiquement sur la même question il y a sept ans? C'est une question à poser au ministère des Pêches et des Océans.

[Traduction]

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci, monsieur le commissaire.

Nous allons passer à M. Weiler, qui est en ligne.

M. Patrick Weiler (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier le commissaire DeMarco de son travail et surtout, je le remercie d'avoir déposé son rapport si tôt, compte tenu de l'urgence d'agir dans le dossier des changements climatiques.

M. Longfield a donné tout à l'heure des chiffres sur l'adoption des véhicules électriques au Canada, avec près de 21 % en Colombie-Britannique et près de 18,5 % au Québec.

Alors que sept provinces au Canada offrent des incitatifs à l'achat de véhicules électriques, la Colombie-Britannique impose l'adoption de véhicules zéro émission, tout comme le Québec. C'est l'une des raisons pour lesquelles M. Deltell et moi avons pu acquérir des véhicules électriques.

Monsieur le commissaire DeMarco, j'espérais que vous puissiez expliquer au Comité l'impact qu'aurait une obligation d'opter pour des véhicules zéro émission au Canada sur la réduction des émissions de notre deuxième source en importance, c'est-à-dire les transports.

• (1220)

M. Jerry V. DeMarco: Comme nous le précisons dans notre rapport 8, le secteur pétrolier et gazier et les transports représentent ensemble 50 % des émissions anthropiques au Canada. C'est 28 % pour le pétrole et le gaz et 22 % pour les transports. Sur ces 22 %, 51 % proviennent de véhicules légers.

C'est une grosse partie des émissions qu'il est possible de réduire par une seule mesure ou une série de mesures relatives aux véhicules zéro émission. Il s'agit de mesures très importantes à prendre pour réduire les émissions dans le secteur des transports, qui est le deuxième en importance.

L'effet des incitatifs est illustré par la pièce 8.4 du rapport 8. On constate que le Québec a déjà un parc de plus de 100 000 véhicules zéro émission. Quarante-cinq pour cent de tout le parc du Canada est au Québec, même si la population de la province n'est que de 22 %, comme on peut le voir.

De même, en Colombie-Britannique, le nombre de véhicules zéro émission est très élevé par rapport à sa population.

Le leadership qui se manifeste dans ces provinces porte ses fruits avec la transition des véhicules traditionnels vers les véhicules zéro émission.

M. Patrick Weiler: Merci.

Plus tôt cette année, la Cour suprême du Canada s'est prononcée sur la constitutionnalité de la Loi sur l'évaluation d'impact.

Monsieur le commissaire DeMarco, croyez-vous que cette décision nuira à l'approche du gouvernement en matière d'évaluation d'impact? Aura-t-elle des répercussions sur la construction de l'infrastructure nécessaire pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions?

M. Jerry V. DeMarco: L'incidence de la décision sur l'atteinte des objectifs de réduction des émissions? Je vais faire semblant de reprendre mon ancien rôle d'arbitre environnemental aux niveaux fédéral et provincial, plutôt que celui que j'ai bureau d'audit.

Il ne fait aucun doute que la tarification du carbone, qui est l'un des éléments distinctifs, est constitutionnelle en vertu de la doctrine de l'intérêt national. La Cour suprême s'est prononcée récemment à ce sujet.

Cela ne fait pas de doute, la réglementation de la pollution est valide en vertu du pouvoir en matière de droit pénal en ce qui concerne les règlements relatifs aux contaminants relevant de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Cela découle de l'affaire Hydro-Québec tranchée en 1997, je crois. Quelqu'un pourra vérifier plus tard pour s'assurer que c'est exact.

Les éléments distinctifs — la tarification du carbone et les règlements d'application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement — sont déjà confirmés par la Cour suprême. La décision récente concernant la Loi sur l'évaluation d'impact n'aurait aucune incidence sur ces deux éléments, qui sont les plus importants.

La décision aura-t-elle un effet sur l'évaluation d'impact? Oui. C'est là-dessus qu'elle portait.

Le rôle du gouvernement fédéral dans l'évaluation d'impact devra respecter la délimitation des compétences établie dans la récente décision de la Cour suprême.

M. Patrick Weiler: Merci. Vous écrivez dans votre rapport que vous avez constaté que le ministère prévoyait mettre à jour sa méthode de calcul des données historiques sur les émissions pour le prochain rapport d'inventaire en 2024. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet et sur les types de changement que vous jugez nécessaires?

M. Dan Mazier: Veuillez répondre très brièvement. Vous voudrez peut-être plutôt donner une réponse par écrit.

M. Jerry V. DeMarco: Nous recommandons d'accélérer l'accès à l'information sur les émissions. S'il s'agit d'une priorité, comme les questions économiques le sont, nous pouvons obtenir des renseignements plus rapidement. Nous donnons des exemples de pays d'Europe qui peuvent produire des données à ce sujet.

Il y aura toujours de l'incertitude. Le Canada continue de corriger les données des années précédentes, parce que ce n'est pas comme compter des trucs et des bidules. Les émissions sont un peu plus difficiles à cerner. Nous recommandons toutefois qu'on y travaille plus rapidement et, en particulier, qu'on améliore les données sur le méthane, les changements d'affectation des terres et l'exploitation forestière.

• (1225)

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci.

M. Gérard Deltell: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Oui, monsieur.

[Français]

M. Gérard Deltell: Monsieur le président, puisque M. Weiler s'est servi de mon exemple pour son argumentaire, j'aimerais apporter certaines précisions sur ce que j'ai dit tout à l'heure. Je suis effectivement propriétaire d'une voiture entièrement électrique et j'en suis fort heureux. Je ne sais pas si le député m'a entendu le dire, mais c'est une voiture que j'ai achetée d'occasion. Si j'ai tenu à le dire plus tôt, c'était pour démontrer que je n'avais reçu aucune forme de subvention ou d'avantage fiscal. Puisqu'il en était question dans son argumentaire, je tenais à faire le point sur la question.

[Traduction]

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci, monsieur Deltell.

Monsieur Garon, vous avez deux minutes et demie.

[Français]

M. Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Je vais m'adresser à M. Ngan.

Le commissaire nous dit, de façon polie, que le Plan de réduction des émissions pour 2030 est basé sur de la science-fiction. Cette science-fiction, ce sont les technologies de captage du carbone. Des dizaines de scientifiques venus témoigner en comité nous ont dit que ces technologies ne seraient pas prêtes pour 2030 et ne nous permettraient jamais d'éliminer annuellement plus de 27 mégatonnes d'équivalent CO₂ en 2030.

Ce qui est inquiétant dans tout cela, c'est que votre plan repose sur ces technologies et que, si les scientifiques disent vrai, vous êtes à peu près certains d'échouer pour 2030.

Alors, qui dit vrai: les scientifiques qui ont comparu devant le Comité ou la science qui s'est faite derrière les portes closes de votre ministère?

[Traduction]

M. Vincent Ngan: D'abord, je pense que M. Hermanutz a dit que le plan de réduction des émissions comporte une combinaison robuste d'instruments de politique. Différentes technologies seront stimulées, accélérées et mobilisées afin de nous aider à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le plan de réduction des émissions cible différents secteurs pour aider à faire avancer les choses. Dans le secteur de la construction, nous essayons d'aider à accroître l'abordabilité tout en incitant les ménages à adopter plus rapidement des équipements plus éconémiques...

[Français]

M. Jean-Denis Garon: Je me permets de vous interrompre, car le temps se fait rare.

Vous avez fort probablement lu les rapports des scientifiques qui ont comparu devant le Comité et qui nous ont dit que ces technologies ne rempliraient pas leurs promesses pour 2030.

Ces gens ont-ils raison ou ont-ils tort? Ce n'est pas très long de répondre à cela.

[Traduction]

M. Vincent Ngan: Tout d'abord, comme nous l'avons dit au sujet de la modélisation, il est tenu compte de l'incertitude et des facteurs en interaction. De plus, l'investissement dans une technologie ne représente pas l'ensemble du plan climatique.

Cela dit, M. Hermanutz voudrait peut-être ajouter quelque chose.

M. Derek Hermanutz: Je peux vous en parler du point de vue de la modélisation. Nous examinons les études universitaires sur la modélisation de l'énergie et de l'économie environnementale. Nous consultons les provinces, les territoires et d'autres ministères fédéraux pour établir les hypothèses que nous utilisons dans la modélisation.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci.

Nous passons à M. Bachrach pour deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur DeMarco, lorsque nous discutons de la contribution du secteur pétrolier et gazier au plan global de réduction des émissions, nous avez dit quelque chose qui concernait l'incapacité du ministère d'expliquer comment il fait son travail et arrive à établir la contribution de ce secteur à 30 %.

Pourriez-vous nous parler très brièvement des renseignements qui manquaient? Il semble qu'on peut adopter une approche ascendante à l'égard de ce genre de cibles sectorielles, et il y a une approche descendante qui correspond plus à des aspirations. On dit essentiellement que pour que le reste du calcul fonctionne, le secteur pétrolier et gazier doit apporter une contribution d'au moins 30 %. On établit donc ce chiffre de 30 % en espérant que nous pourrions trouver des moyens d'y arriver.

Laquelle de ces approches le ministère semble-t-il avoir adoptée?

M. Jerry V. DeMarco: Je vais inviter la directrice principale, Kim Leach, à répondre. Il s'agit d'un domaine technique où il faut procéder à des analyses ascendantes, à des analyses rétrospectives et ainsi de suite.

Mme Kimberley Leach (directrice principale, Bureau du vérificateur général): Dans le plan de réduction des émissions, le gouvernement parle d'une approche hybride en matière de modélisation. Il a utilisé les analyses rétrospectives, d'où vient le chiffre de 31 %.

M. Taylor Bachrach: Je ne suis pas sûr de comprendre ce qu'est une analyse rétrospective. A-t-il examiné les réductions que l'industrie a réussi à obtenir par le passé et conclu que les 30 % sont un objectif facile à atteindre? Est-ce bien sa démarche?

• (1230)

Mme Kimberley Leach: Notre mandat est d'examiner les mesures du plan. Nous avons examiné la modélisation des mesures. L'analyse rétrospective vise à établir un point dans l'avenir, en 2030, puis à examiner les chemins qu'il est possible d'emprunter pour y arriver. Ce sont deux aspects importants, mais les 31 %, le chiffre dont nous avons parlé dans notre travail ici, correspondent à la contribution que le secteur pétrolier et gazier doit apporter aux réductions d'émissions que ce secteur réalisera d'ici 2030. C'est un chiffre très important, et nous n'avons pas pu savoir d'où il venait. Nous n'avons trouvé aucune analyse.

M. Taylor Bachrach: C'est là que je voulais en venir. C'est la démarche qui n'est pas expliquée.

Monsieur Hermanutz, je me demande si ces calculs existent et si vous pouvez les communiquer au Comité afin que nous puissions mieux comprendre cette contribution de 31 % de l'industrie pétrolière et gazière à la réduction globale des émissions.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Pouvez-vous déposer cette information?

M. Vincent Ngan: L'audit est une façon de fournir tous les renseignements que le commissaire et son bureau ont demandés. Cela dit, une grande partie de l'information concerne les délibérations du Cabinet; par conséquent, nous avons respecté la Loi sur la preuve au Canada...

Le vice-président (M. Dan Mazier): C'est une question assez simple. Pouvez-vous fournir l'information ou non?

M. Taylor Bachrach: Je pense que la réponse est qu'il ne peut pas, parce que le gouvernement garde l'information secrète. Nous demanderons donc au gouvernement de fournir cette information secrète afin que nous puissions mieux comprendre comment il en est arrivé à ces chiffres ambitieux qui ne reposent sur rien.

Je remercie M. Ngan de sa réponse.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci, monsieur Bachrach.

Monsieur Kram, vous avez cinq minutes.

M. Michael Kram: Merci beaucoup, monsieur le président, et merci encore à tous les témoins d'être là.

Monsieur DeMarco, je voudrais revenir sur certaines des questions que j'ai posées au premier tour.

Nous avons établi que le gouvernement fédéral a pour objectif d'avoir 80 % de ses véhicules à zéro émission d'ici la fin de la décennie, et nous avons établi qu'à l'heure actuelle, nous sommes encore dans les 10 %, tout comme l'ensemble de la population générale du Canada. J'ai posé une question au sujet de la taxe sur le carbone, et vous avez répondu que la théorie de cette taxe est solide.

Je voudrais aller un peu plus loin sur le plan pratique. Pourriez-vous nous aider à comprendre à combien la taxe sur le carbone doit s'établir avant que le gouvernement ne commence à atteindre certains de ses objectifs? Faut-il en arriver à 1 \$ le litre, 2 \$ le litre ou de 3 \$ le litre avant de commencer à atteindre certains de ces objectifs?

M. Jerry V. DeMarco: Je ne peux pas vous dire au juste quand les consommateurs jugeront qu'il vaut la peine de changer de type de véhicule. La redevance sur le carbone augmente de 15 \$ par année jusqu'en 2030. L'effet ne sera pas le même sur tout le monde. Si quelqu'un se dit que cela vaut la peine parce qu'il ne fait que de

courts déplacements et n'a pas à parcourir de longues distances, il en arrivera peut-être à prendre une décision plus tôt, surtout s'il existe un programme incitatif provincial.

Je ne peux pas vous dire quel doit être le chiffre à atteindre pour que tout le monde change de type de véhicule. Cela variera d'une province et d'une personne à l'autre, mais il faut que la taxe soit assez élevée pour que les calculs permettent de conclure qu'il est logique de changer, que l'utilisation de la voiture à combustion interne coûte plus cher que celle d'un véhicule électrique. Quel est le montant au juste? C'est trop difficile à dire, d'autant plus que la taxe augmente chaque année. Environnement Canada a peut-être des modèles pour chacune des années. Il doit y avoir une grande différence entre la Colombie-Britannique et l'Ontario, entre le Québec et l'Ontario, mais j'ignore si le ministère a ces données.

M. Michael Kram: Oui. Je serais heureux d'entendre les représentants du ministère, s'il vous plaît.

M. Derek Hermanutz: Vous voulez parler des véhicules zéro émission?

M. Michael Kram: Commençons par cela. Pour atteindre ces 80 % de véhicules zéro émission dans le parc du gouvernement fédéral et celui de la population en général, jusqu'où doit aller la taxe sur le carbone?

M. Derek Hermanutz: Comme mon collègue l'a dit, nous ne sommes pas les responsables de la tarification du carbone au sein du ministère. Nous pouvons faire un suivi.

Je serais également heureux de déposer l'analyse coûts-avantages du Résumé de l'étude d'impact de la réglementation pour la vente de véhicules zéro émission.

Quant aux cibles du gouvernement fédéral, je vais céder la parole à ma collègue, Erin O'Brien.

• (1235)

M. Michael Kram: Je reviendrai peut-être à M. DeMarco au sujet du problème soulevé à la page 14. Les « véhicules à émission zéro » comprennent « les camions requis pour tirer des charges pendant de longues périodes » et les « véhicules pouvant fonctionner dans des conditions climatiques difficiles ». Je ne peux pas imaginer une augmentation de la taxe sur le carbone qui favoriserait ces technologies qui n'existent pas encore.

Le montant de la taxe sur le carbone importe-t-il vraiment? Si le ministère ne peut pas passer à des véhicules électriques capables de remorquer certaines charges ou à des véhicules électriques capables de fonctionner dans des conditions météorologiques difficiles, à quoi bon la taxe sur le carbone?

M. Jerry V. DeMarco: Il y a des impacts sur le choix des véhicules par les consommateurs, mais il y en a aussi sur le marché et les fabricants. S'il y a certitude que le prix du carbone augmentera, il y aura une accélération — selon la théorie économique — de la recherche et du développement et de la mise en marché de nouveaux produits, comme des camions de trois quarts de tonne ou d'une tonne que nous n'avons pas à l'heure actuelle.

Il ne s'agit pas seulement d'encourager le changement de comportement chez le consommateur; il faut aussi d'encourager le changement de comportement sur le marché.

Pour atteindre l'objectif pour le parc, sachant que ces véhicules spécialisés ne sont pas encore disponibles, il est d'autant plus important de passer maintenant aux véhicules légers. Autrement, il faudra attendre plus tard dans le cycle de sept ans pour voir si la technologie permet de fabriquer les gros camions.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci, monsieur Kram.

Nous passons maintenant à Mme Taylor Roy.

Mme Leah Taylor Roy: Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aux témoins d'être venus et au commissaire d'avoir préparé ce rapport plus tôt que nécessaire. Nous prenons tous cela très au sérieux.

Je suis réconfortée de voir tout ce que nous faisons. Je sais que nous n'atteignons pas nos objectifs, mais nous avons fait beaucoup de progrès.

J'ai aimé la discussion sur le mécanisme de tarification de la pollution. Je voudrais savoir s'il y a une sorte de guide sur cette tarification que vous pourriez également présenter au Comité, parce qu'il semble y avoir une grande compréhension du fonctionnement de ce mécanisme et des répercussions qu'il peut avoir. Cela ne fonctionne pas en vase clos, mais en interaction avec de nombreux autres facteurs.

En parlant des facteurs, nous discutons de la délimitation des compétences. Si on compare le Canada aux autres pays du G7 et constate le pourcentage de notre économie qui dépend du pétrole et du gaz, on s'aperçoit que la seule raison, je crois, pour laquelle le Canada ne s'en tire pas aussi bien que d'autres, c'est parce que le secteur pétrolier et gazier représente une grande partie de notre économie et que ce secteur n'a pas réduit ses émissions.

À propos des technologies comme le captage, l'utilisation et le stockage du carbone, le CUSC, et d'autres programmes, nous entendons souvent les représentants du secteur pétrolier et gazier dire qu'ils travaillent à des plans de décarbonisation, qu'ils vont réduire leurs émissions et qu'il n'est pas nécessaire de réduire la production.

Pouvez-vous nous en parler, et nous parler aussi de la Pathways Alliance en particulier? J'ai entendu bien des choses à son sujet. Elle a des publicités partout à Ottawa.

Avez-vous vu des plans particuliers de la Pathways Alliance sur ce qu'elle fait ou a fait pour réduire les émissions dans l'industrie pétrolière et gazière?

M. Jerry V. DeMarco: Nous faisons des audits dans l'appareil fédéral, pas dans le secteur privé. Il incombe au gouvernement fédéral de s'assurer que les chiffres sont bons pour ce qui est de l'atteinte de l'objectif de 2030 par tous les secteurs. Cela n'a pas été le cas dans les plans précédents. Les cibles n'ont pas été atteintes, même si — comme on l'a souligné aujourd'hui — l'efficacité, ou l'intensité en carbone, s'est améliorée considérablement au fil des ans.

Le Canada doit maîtriser la situation. Au moment de la signature de la Convention de Rio, le Canada n'était pas le seul pays du G7 où l'extraction des combustibles fossiles laisse une grande empreinte. C'était aussi le cas de l'Allemagne, du Royaume-Uni et des États-Unis, autant de pays qui avaient également d'importantes industries d'extraction d'énergie fossile. Partout, les émissions ont diminué, mais le contraire s'est produit au Canada. C'est une question de choix.

Mme Leah Taylor Roy: Merci beaucoup.

Je voudrais revenir sur la délimitation des compétences.

Nous avons discuté des évaluations d'impact et du fait que nous n'avons peut-être pas la capacité d'en faire autant qu'auparavant.

Lorsque les provinces ne travaillent pas dans la même direction que le gouvernement fédéral... Prenons la grande préoccupation des conservateurs au sujet des véhicules électriques. En Ontario, lorsque j'ai acheté mon premier véhicule électrique, il y avait un incitatif provincial à l'achat. Pensez au gouvernement libéral de Kathleen Wynne. Bien sûr, cela, en plus d'autres choses, encourageait les consommateurs à changer leur comportement.

Danielle Smith vient de bloquer les projets éoliens et solaires en Alberta.

À votre avis, dans quelle mesure la volonté des provinces de s'aligner sur les objectifs climatiques a-t-elle une incidence sur notre capacité d'atteindre nos cibles?

• (1240)

M. Jerry V. DeMarco: Le juge en chef — et je pense que c'est le dernier paragraphe de la décision sur l'évaluation d'impact rendue récemment — parle de fédéralisme coopératif, et je pense que c'est là où vous voulez en venir. Il parle aussi, dans le premier paragraphe, de la valeur fondamentale de l'environnement et du droit des Canadiens à un environnement sûr.

Au Canada, il s'agit d'une compétence partagée. Il faut donc travailler dans les sphères de compétence fédérale, provinciale et municipale et aussi avec les communautés autochtones également.

La tarification du carbone et la réglementation de la pollution par les gaz à effet de serre relèvent clairement de la compétence fédérale. Le gouvernement fédéral n'a pas à s'inquiéter des conséquences de la décision sur la Loi sur l'évaluation d'impact pour ses mesures d'atténuation des changements climatiques.

Mme Leah Taylor Roy: Merci.

Considérez-vous la tarification de la pollution comme l'un des éléments distinctifs de notre plateforme et de notre programme?

M. Jerry V. DeMarco: Oui. Je dirais que c'est l'un des éléments importants, avec la réglementation. Comme vous l'avez dit, il y en a d'autres, comme les incitatifs ou les subventions. Je crois que le ministre estime que la tarification de la pollution apportera environ le tiers des réductions qu'il souhaite.

Mme Leah Taylor Roy: Merci beaucoup.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci.

Pour que tout le monde le sache, nous entamons la prochaine série de questions. Il se peut que nous dépassions un peu le temps prévu, mais au lieu de réduire le temps de parole de chacun, si tous sont d'accord, nous allons simplement nous en tenir aux durées d'intervention habituelles.

Ce sera M. Leslie, M. van Koeverden, M. Garon et M. Bachrach.

Mme Leah Taylor Roy: Pourrions-nous réduire le temps de parole, comme nous le faisons habituellement lorsque nous entamons le dernier tour?

Le vice-président (M. Dan Mazier): C'est beaucoup plus facile. Tout le monde est là, alors nous allons continuer d'appliquer les durées d'intervention habituelles. Quel serait l'avantage de...

Une voix: Allons-nous faire un autre tour avec des interventions de la durée normale?

Le vice-président (M. Dan Mazier): Ce seront les durées normales. Merci.

Allez-y, monsieur Leslie.

M. Branden Leslie: Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord. Je pense qu'il est important que les provinces et le gouvernement fédéral travaillent ensemble. C'est pourquoi il me semble très intéressant que toutes les provinces aient exprimé leurs préoccupations au sujet de la décision du gouvernement fédéral de modifier le régime de taxation du carbone.

J'aimerais passer aux questions. Si je comprends bien, vous ne représentez pas la direction de la taxe sur le carbone. Je suis toujours aussi perplexe et je crois que la plupart des gens de ce côté-ci de la table aimeraient comprendre pourquoi diable cette modélisation de l'économie et de la réduction des émissions se dissimule sous le secret des documents du Cabinet. Ce privilège a généralement servi à camoufler les scandales de SNC-Lavalin ou d'Arrive-CAN — des scandales.

J'aimerais donc savoir pourquoi le ministère est si réticent à fournir une information qui ne semble intéresser aucun de nos concurrents. On ne voit pas bien pourquoi le commissaire ne pourrait pas avoir accès à l'ensemble des données pour mieux comprendre comment nous allons arriver à une réduction de 40 % d'ici 2030 et nous faire une idée complète de la modélisation économique.

Ma question au représentant du ministère est la suivante: pourriez-vous demander à vos collègues pourquoi il en est ainsi et envoyer une lettre ou ce qui, je suppose, sera une quantité assez importante d'information à notre comité pour que nous puissions l'examiner?

Je pense, comme le commissaire l'a souligné dans sa recommandation, que la transparence et la fiabilité de ces données sont très importantes. Le fait que lui-même et son bureau ne soient pas en mesure de l'obtenir est, à mon avis, une source de préoccupation pour tous les membres du Comité, et tous les Canadiens devraient savoir pourquoi il en est ainsi.

M. Vincent Ngan: Quelques précisions pour commencer.

D'abord, je peux demander à M. Hermanutz de vous parler de la disponibilité de l'information. Comme vous le savez, il y a une mise à jour annuelle des projections d'émissions de gaz à effet de serre. De plus, nous soumettons tous les deux à la CCNUCC un rapport sur l'évolution de la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Canada. Cela comprend des projections soumises à un examen par les pairs.

Troisièmement, nous avons fourni tous les renseignements demandés par le Commissariat, dont une référence précise à un élément d'information qu'il voulait obtenir. À cet égard, ce ne sont pas toutes les données, mais un élément précis, qui est assujéti au secret des documents confidentiels du Cabinet, conformément à l'article 29 de la Loi sur la preuve au Canada.

• (1245)

M. Branden Leslie: Est-ce juste, monsieur le commissaire?

M. Jerry V. DeMarco: Nous ne recevons que les renseignements qu'ils divulguent. Ce n'est pas comme un tribunal, qui reçoit l'information à titre confidentiel et évalue si le caviardage de certains renseignements se justifie. Nous n'avons aucune raison de croire que des renseignements qui se trouvaient ailleurs et pas seulement dans un document confidentiel du Cabinet auraient été

indûment dissimulés. Nous croyons sur parole ceux qui affirment que ces renseignements se trouvaient dans des documents confidentiels du Cabinet.

Cependant, c'est un choix du gouvernement que de conserver l'information uniquement dans ces documents. Ce que nous disons, c'est que, dans un esprit de transparence, il faut rendre plus d'information accessible au public et, surtout, revoir le choix de l'endroit où se trouve l'information importante pour les Canadiens du point de vue de la reddition de comptes.

Nous ne disons pas que le caviardage était injustifié ni quoi que ce soit du genre. Ce que nous disons, c'est que le choix qui a été fait de conserver ces renseignements uniquement dans des documents confidentiels du Cabinet et nulle part ailleurs amoindrit la transparence et la reddition de comptes. C'est la raison d'être de la recommandation 6.84; et elle a été adoptée.

M. Branden Leslie: Merci, monsieur le commissaire.

Je pense que, s'agissant d'un gouvernement qui s'est engagé à la transparence par principe, on constate une tendance inverse ici. J'estime que votre suggestion est tout à fait raisonnable.

Je vais passer au rapport d'audit numéro 9 sur les pêches concernant les données sur les prises qui ne seraient pas fiables et ne seraient pas fournies en temps opportun selon le commissaire. Compte tenu de cette réalité et de certaines difficultés entre le ministère des Pêches et des Océans, d'une part, et les communautés de pêcheurs et les pêcheurs eux-mêmes, d'autre part, est-ce qu'on s'inquiète du fait que, de façon générale, nos stocks de poisson ne sont pas bien gérés en raison de ce manque de données au ministère?

M. Jerry V. DeMarco: Il y a un risque pour la durabilité de la gestion. Nous espérons pouvoir examiner à la fois la qualité de la base d'information — c'est-à-dire les données de surveillance — et la façon dont elle sert effectivement à garantir la durabilité des pêches, mais, comme nous avons constaté un nombre important de problèmes semblables à il y a sept ans, le rapport vise principalement à mettre de l'ordre dans la base d'information afin que les données disponibles soient fiables et opportunes et qu'elles contribuent à assurer la durabilité des stocks. Il faudra combler les lacunes dans les bases d'information avant de pouvoir déterminer avec certitude si les stocks sont gérés de façon durable ou non.

Nous n'avons pas vu de problèmes du côté de l'utilisation de l'information disponible. Quelles que soient les lacunes, l'information ne servait pas à fixer des quotas trop élevés, que l'information disponible soit utilisée de façon appropriée ou non. Le problème que nous avons signalé dans le rapport est la qualité de cette information et non son utilisation.

M. Branden Leslie: Merci, monsieur le président.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci, monsieur Leslie.

C'est au tour de M. van Koeverden, pour cinq minutes.

M. Adam van Koeverden: Merci, monsieur le président. Je vais partager un peu de mon temps avec Mme Chatel vers la fin, si vous voulez bien me faire savoir quand j'en serai à environ trois minutes.

J'aimerais parler un peu des compétences provinciales. Comme il en a été question à quelques reprises, je conduis, moi aussi, une voiture électrique. Comme je vis en Ontario, j'ai reçu une subvention fédérale, mais pas de subvention provinciale. J'ai dû attendre longtemps avant d'obtenir ma voiture. Il n'existe pas de marché des véhicules électriques usagés en Ontario, parce que nous avons très peu de VE, et c'est directement lié à l'élimination de la subvention provinciale pour les VE et les véhicules non polluants. Je suis heureux que M. Deltell ait pu se procurer un véhicule d'occasion dans sa province, mais il l'a pu parce qu'il y a un marché de véhicules électriques usagés au Québec en raison du grand nombre de véhicules subventionnés.

J'aimerais savoir si quelqu'un a des réflexions à faire au sujet des compétences provinciales. Dans un autre univers où les provinces seraient plus ambitieuses... Le Canada est une fédération, et nous partageons des compétences dans de nombreux domaines. Je précise également qu'il ne s'agit pas de doubler ou de tripler nos efforts pour atteindre 40 %; l'objectif est d'environ 34 %. Il faut élargir nos ambitions, aller plus vite et avec plus de détermination. Il ne s'agit pas de doubler ou de tripler quoi que ce soit.

Quel rôle les provinces et les territoires jouent-ils, par exemple, dans les subventions aux véhicules électriques? C'est une mesure facile, mais que pourraient-ils faire d'autre pour nous aider à atteindre ces objectifs ensemble?

M. Jerry V. DeMarco: Ayant, moi aussi, effectué un audit à l'échelle provinciale dans le cadre de mes travaux antérieurs, je peux en dire un mot.

La lutte contre les changements climatiques est une question qui touche l'ensemble de la société, tout comme la crise connexe de la biodiversité. Ce sont des crises globales, qu'il faut affronter. Non seulement tous les paliers de gouvernement, mais aussi les particuliers du secteur privé doivent faire leur part pour s'attaquer à ces problèmes si on veut vraiment réussir à ne pas seulement atteindre un objectif, qui a son importance, mais surtout éviter les pires effets des changements climatiques et de la perte de biodiversité.

Les provinces peuvent faire beaucoup dans le domaine du climat et de la biodiversité, étant donné la répartition des pouvoirs en vertu de la Constitution, mais les municipalités locales peuvent aussi jouer un rôle.

Quand les enjeux sont d'ordre national ou international, comme c'est le cas de la crise climatique et de la crise de la biodiversité, c'est au gouvernement fédéral qu'il incombe de prendre l'initiative. Cela ne fait aucun doute.

• (1250)

M. Adam van Koeverden: Merci, monsieur DeMarco.

Très rapidement, j'ai rencontré, hier, des représentants de Nature Canada, et j'aimerais souligner que notre gouvernement a conclu un accord de protection de la nature de 1 milliard de dollars avec la province de la Colombie-Britannique et diverses Premières Nations de la province.

En quoi est-il important de protéger la nature et d'atteindre nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi de concrétiser nos ambitions en matière de changements climatiques? Veuillez répondre très brièvement pour que je puisse céder la parole à Mme Chatel.

M. Jerry V. DeMarco: On se rend compte de mieux en mieux de l'interaction entre la crise climatique et la crise de la biodiversité,

aussi bien du côté des effets négatifs du climat sur la biodiversité que des solutions naturelles aux problèmes climatiques, de sorte qu'il y a réciprocity dans ce cycle. La protection et la restauration de l'habitat naturel sont l'une des principales mesures visant non seulement à stocker le carbone... Il ne s'agit pas seulement de stocker le carbone, mais aussi de protéger la faune et d'améliorer...

M. Adam van Koeverden: Merci beaucoup.

Le vice-président (M. Dan Mazier): Allez-y, madame Chatel.

[Français]

Mme Sophie Chatel: Merci beaucoup, monsieur le président.

Les grandes économies font des efforts pour devenir vertes, à coups d'investissements et de politiques. Elles sont aussi inquiètes de la compétitivité. On parle de plus en plus d'une tarification du carbone et d'un ajustement du prix du carbone à la frontière, sous forme de tarifs, pour les pays qui n'auraient pas une telle tarification, par exemple.

Ma question s'adresse aux représentants d'Environnement et Changement climatique Canada. On pourrait aussi y répondre par écrit.

L'Union européenne vient d'instaurer une tarification du carbone pour certains secteurs, dont celui du ciment. Où se situe le Canada dans cette discussion?

Il vous reste une minute pour répondre.

[Traduction]

M. Derek Hermanutz: Parlez-vous des ajustements à la frontière pour le carbone? D'accord. Il faudrait que nous vous fassions parvenir de l'information. Je ne peux pas vous répondre directement.

[Français]

Mme Sophie Chatel: C'est parfait. Ce serait très bien.

On parle aussi de la compétitivité entre les provinces. En effet, le Québec a été un précurseur en instaurant sa bourse du carbone.

Selon vous, si la tarification fédérale du carbone était éliminée, qu'arriverait-il sur le plan de la compétitivité entre les provinces, entre celles qui font des efforts et celles qui n'en font pas?

[Traduction]

M. Derek Hermanutz: Là encore, nous pouvons vous fournir plus de renseignements, mais il me semble juste de dire qu'il serait plus efficace d'avoir un marché commun national plutôt que différents programmes provinciaux.

[Français]

Mme Sophie Chatel: Je suis entièrement d'accord avec vous.

Je vous remercie.

[Traduction]

Le vice-président (M. Dan Mazier): C'est tout. Merci, madame Chatel.

Allez-y, monsieur Garon.

[Français]

M. Jean-Denis Garon: Merci, monsieur le président.

Monsieur le commissaire, le gouvernement fédéral s'est fixé des cibles pour électrifier son parc de véhicules. À la lecture de votre rapport, on se rend compte que cela s'en va tout droit vers l'échec.

Selon les dires du gouvernement, celui-ci a besoin de véhicules tellement particuliers que ce ne serait pas possible. Or, personne ne demande à l'armée canadienne d'avoir des chars d'assaut électriques. On comprend que 96 % du parc de véhicules du gouvernement pourrait être électrifié, mais on est surpris de constater que le gouvernement fédéral n'est même pas capable de cueillir la pomme la plus basse de l'arbre.

Concrètement, en matière de politiques d'approvisionnement et de planification de l'approvisionnement, que peuvent faire les ministères et les organismes fédéraux dès maintenant pour se diriger vers un plus grand succès, ce qui ne sera pas très difficile? Doivent-ils s'inspirer de Parcs Canada ou de l'Agence des services frontaliers du Canada, par exemple, qui semblent avoir fait un peu mieux que les autres ministères et organismes?

M. Jerry V. DeMarco: Nous avons publié nos rapports sur la carboneutralité, soit celui-ci et le précédent, bien avant l'année cible de 2030 pour donner aux ministères et aux organismes le temps de réviser leur approche et la possibilité d'atteindre la cible au lieu d'échouer de nouveau. Il leur reste donc encore assez de temps pour atteindre la cible, mais ils ont besoin d'être stratégiques et d'agir immédiatement, parce que les véhicules ont une durée de vie de sept ans.

• (1255)

M. Jean-Denis Garon: Que peuvent-ils faire, par exemple?

M. Jerry V. DeMarco: Ils peuvent acquérir dès maintenant des véhicules légers électriques. Il y aura un temps d'attente, parce que le marché est assez restreint, mais ils doivent commencer immédiatement par cela. Pour ce qui est des camions lourds, il va falloir attendre quelques années, le temps que la technologie soit assez avancée. Cela dit, ils peuvent agir dès maintenant.

M. Jean-Denis Garon: Est-ce que c'est ce qu'a fait l'agence Parcs Canada, par exemple? Si elle commence à avoir davantage de véhicules électriques, est-ce que c'est parce qu'elle a commencé sa planification plus longtemps d'avance et s'est montrée plus prévoyante en s'inscrivant sur des listes d'attente?

M. Jerry V. DeMarco: C'est notre recommandation relativement à une approche stratégique. Puisque les véhicules légers électriques sont disponibles maintenant, il faut accélérer l'acquisition de ceux-ci. Il faudra cependant attendre quelques années pour voir si les camions électriques seront disponibles. Il faut fixer des cibles et procéder par étapes.

Bref, c'est possible d'y arriver. J'espère que notre rapport va encourager les ministères et les organismes à accélérer leurs efforts d'une manière stratégique.

[Traduction]

Le vice-président (M. Dan Mazier): Merci, monsieur Garon.

Notre dernier intervenant est M. Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Tout à l'heure, mon collègue M. Deltell a dit qu'il avait acheté un véhicule non polluant d'occasion au Québec. Je m'en voudrais de ne pas souligner que sa province, le Québec, et ma province, la Colombie-Britannique, sont les deux seules qui offrent des incitatifs pour les véhicules non polluants usagés. Nous avons, dans deux

lettres de mandat, demandé au gouvernement fédéral d'instaurer une mesure incitative pour les véhicules d'occasion, mais rien n'a été fait. Il me semble que ce serait une chose à faire.

Concernant le parc automobile du gouvernement, à chaque fois que je me trouve dans la capitale, je marche de mon bureau, situé dans l'édifice de la Confédération, jusqu'à l'édifice de l'Ouest en passant par la petite colline. Et il m'est arrivé, bien souvent, de passer devant une longue file de VUS noirs mis à la disposition des ministres pour aller dans divers endroits de la ville. Je me trompe peut-être, mais, durant mes quatre années ici, je n'ai vu qu'un seul véhicule non polluant transportant un ministre de ce gouvernement. Il s'agit de la Chevrolet Bolt noire qui transporte le ministre de l'Environnement.

Ce serait, me semble-t-il, pour un gouvernement qui semble parfois préférer l'apparence à la substance, non seulement une mesure facile, mais la mesure la plus facile. C'est à portée de la main, sans le moindre effort à faire.

Des voix: Oh, oh!

M. Taylor Bachrach: Nous parlons d'une perspective pangouvernementale... Je ne sais même pas à qui je vais poser cette question, monsieur le président, parce que c'est, en fait, plutôt un commentaire.

M. DeMarco fait, entre autres, remarquer dans son rapport qu'il manque une perspective pangouvernementale. Il me semble que ce symbole — le fait qu'il n'y ait qu'un seul véhicule non polluant parmi ceux qui transportent les ministres à Ottawa — est un exemple vraiment flagrant de l'absence de perspective pangouvernementale.

Ma question, qui mettra fin à notre réunion d'aujourd'hui, s'adresse à M. DeMarco: êtes-vous d'accord?

M. Jerry V. DeMarco: En quelques secondes...

Je ne sais pas si la solution est si facile que cela, et je me demande s'il ne faudrait pas faire une analogie avec Tantale. Reste à voir s'il est si facile de changer.

Je crois savoir qu'il existe une obligation pour les cadres — pour les ministres et les sous-ministres... Notre collègue du Conseil du Trésor pourrait peut-être nous éclairer. Il ne devrait pas y en avoir un ou deux. Le parc de véhicules de fonction est censé être écologique.

M. Nick Xenos: En effet, les voitures de fonction doivent être électriques. À l'heure actuelle, il y a 84 voitures de fonction, dont seulement quatre ont des moteurs à combustion interne. Les autres sont hybrides, hybrides rechargeables ou électriques.

M. Taylor Bachrach: Un véhicule hybride est-il considéré comme un véhicule non polluant?

M. Nick Xenos: Ce n'est pas un véhicule non polluant, mais les véhicules doivent être hybrides ou électriques, avec une priorité pour les véhicules électriques. Il y a 19 hybrides rechargeables, quatre électriques et, au moment de leur remplacement, il faut...

Le vice-président (M. Dan Mazier): Très bien. Merci beaucoup. Merci à tous. Merci aux témoins d'être venus nous voir.

Monsieur le commissaire, je vous remercie de mener cette étude. Comme vous pouvez le constater, il y a encore beaucoup de questions et d'information intéressantes que nous pouvons en tirer pour approfondir ce sujet important.

Merci à tous ceux qui ont apporté leur contribution au Comité aujourd'hui. La séance est levée.

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>