



**L'honorable Blaine Higgs, premier ministre du
Nouveau-Brunswick**

**L'honorable Tim Houston, premier ministre de la
Nouvelle-Écosse**

L'honorable Andrew Furey, premier ministre de Terre-Neuve et Labrador

L'honorable Dennis King, premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard

Objet : Le Règlement fédéral sur les combustibles propres améliorera l'abordabilité, la compétitivité ainsi que la santé et la sécurité publiques des Canadiens de l'Atlantique

Date : Jeudi, le 8 juin 2023

Tout d'abord, nous tenons à exprimer notre profonde préoccupation à propos des communautés des provinces de l'Atlantique et du reste du pays qui ont été, et continuent d'être touchées par les feux de forêt et une médiocre qualité de l'air. Ces feux qui font actuellement rage servent à nous rappeler que le changement climatique menace bel et bien notre sécurité et notre qualité de vie, et nous pensons que les provinces atlantiques sont bien placées pour aller de l'avant concernant les mesures liées au climat qui amélioreront l'abordabilité, la compétitivité et la sécurité publique. Ces mesures comprennent l'appui au règlement fédéral visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre, comme le Règlement sur les combustibles propres.

C'est pourquoi votre récent appel au gouvernement fédéral de retarder la mise en œuvre du Règlement sur les combustibles propres, qui a été publié en 2022 et doit entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2023, est extrêmement inquiétant. En effet, constat a été fait, preuves à l'appui, que ces combustibles sont un moyen rentable d'inciter les producteurs et les fournisseurs de gaz et de pétrole à réduire les émissions du cycle de vie de la production des combustibles et d'attirer de nouveaux investissements dans les technologies liées aux combustibles propres nécessaires au système énergétique faible en carbone du Canada. Lorsqu'elle sera intégralement mise en œuvre, cette politique neutre sur le plan technologique devrait, à elle seule, permettre d'abaisser les émissions atmosphériques de 204 Mt de CO₂e d'ici à 2040. Ce règlement aidera les quatre provinces de l'Atlantique à atteindre leurs objectifs en matière de carboneutralité entre 2040 et 2050 tout en soutenant leur économie et en favorisant la création d'emplois. C'est donc le bon moment pour tirer parti d'investissements susceptibles de donner lieu au développement d'infrastructures liées aux combustibles propres dans le Canada atlantique. Au palier fédéral, mentionnons le Fonds pour les combustibles propres de 1,5 milliard de dollars, le Fonds stratégique pour l'innovation - Accélérateur net zéro de huit milliards de dollars et les crédits d'impôt à l'investissement. Ces investissements faciliteront la création de crédit dans le cadre du Règlement sur les combustibles propres.

Nous avons relevé que vos propres [ministres de l'énergie](#) ont avalisé le Règlement sur les combustibles

propres et son calendrier de mise en œuvre en [2020](#). À ce moment-là, une demande a été déposée pour obtenir le report des obligations réglementaires au motif que l'industrie avait besoin de plus de temps pour faire des investissements afin de générer des crédits à des fins de conformité. Comme cette prolongation a été accordée, aucun report supplémentaire n'est aujourd'hui justifiable.

Le Règlement sur les combustibles propres a été élaboré sur une période de sept ans durant lesquelles les provinces, l'industrie et d'autres intervenants ont eu de nombreuses occasions de donner leurs avis dans le cadre de groupes de travail techniques ainsi que de plusieurs périodes d'observations publiques. L'entrée en vigueur du règlement final sur les combustibles propres a été reportée à 2023 (la conformité étant démontrée une année plus tard), et comme le mazout de chauffage ainsi que les combustibles gazeux et solides ont été éliminés du règlement, seuls l'essence et le diesel doivent se conformer. Conçu pour stimuler l'innovation des technologies propres, le Règlement sur les combustibles propres est neutre sur le plan technologique, et étend l'utilisation de combustibles moins polluants à l'ensemble de l'économie. Il fait en sorte qu'il n'y ait pas de répercussion immédiate sur les prix du carburant. Les répercussions sur le prix à l'approche de 2030 devraient être minimales.

Les raffineurs de pétrole ont eu beaucoup de temps pour se préparer et investir afin de générer les crédits nécessaires pour se conformer à moindre coût, surtout si l'on tient compte de la modeste réduction du degré d'émission de carbone requise en 2023 ([3,5](#) g CO₂e/MJ).

Si l'on ajoute les profits record des raffineries et que l'on tient compte du principe du pollueur-payeur, il n'y a, à moyen terme, aucune raison de transmettre le coût aux consommateurs. Nous vous exhortons donc à promouvoir des mesures climatiques efficaces qui protégeront les citoyens des pires effets du changement climatique et feront payer les pollueurs.

L'analyse du directeur parlementaire du budget (DPB), que vous citez, présente le [pire des scénarios](#) concernant la façon dont les coûts de l'essence et du diesel seraient influencés par le règlement au lieu d'évaluer le [cas central](#) plus probable. De plus, cette analyse ne rend pas correctement compte des coûts du changement climatique ni des débouchés économiques liés à l'adoption de sources d'énergies propres.

Comme vous l'avez mentionné, l'abordabilité fait partie des préoccupations des personnes qui vivent au Canada. Comme les Canadiens sont aussi très préoccupés par le changement climatique, nos élus ont la responsabilité de veiller à ce que des mesures efficaces soit mises en place à cet égard pour protéger les citoyens aujourd'hui et à l'avenir. Nos élus ne doivent pas exploiter les craintes liées à l'abordabilité pour saper les mesures en faveur du climat, surtout lorsque la dépendance vis-à-vis des combustibles fossiles est l'une des [principales causes](#) de la crise liée à l'abordabilité. L'un des moyens les plus efficaces de protéger les ménages au milieu de cette crise de l'abordabilité est d'accélérer la transition vers des énergies propres plus abordables, de favoriser le transport public, de passer aux véhicules électriques (VE) et de redoubler d'efforts pour améliorer l'efficacité énergétique du parc de logements. Bien que les mesures climatiques soient prioritaires, nous désirons aussi ardemment travailler avec vous et d'autres paliers de gouvernement pour favoriser l'instauration d'une [approche globale](#) visant à remédier au problème de longue date de la pauvreté énergétique.

Le Règlement sur les combustibles propres offre une souplesse de conformité considérable et établit un marché d'échange des crédits de carbone. Il y a de nombreuses possibilités d'innover, notamment par des investissements dans l'hybridation, l'exploitation et les stations d'essence comme le chargement des VE. Sur le plan national, les occasions de mélange de carburants sont maintenant aussi rehaussées par des investissements dans l'ancienne [raffinerie de Come by Chance](#) afin de produire des biocombustibles. Le Règlement sur les combustibles propres constitue pour les raffineries une occasion à saisir pour prendre part

à la transition énergétique. L'interruption ou l'abandon de ce règlement rendrait l'industrie canadienne moins concurrentielle dans l'économie mondiale faible en carbone en plein essors.

Parallèlement à la tarification du carbone et à d'autres règlements sur le climat (le règlement sur l'électricité propre, le plafonnement des émissions gazières et pétrolières, la norme sur les véhicules carboneutres, le règlement sur le méthane), le Règlement sur les combustibles propres joue un rôle essentiel dans la capacité du Canada d'inverser la trajectoire de ses émissions de gaz à effet de serre. Les quatre provinces de l'Atlantique disent être déterminées à réduire leurs émissions et à instaurer une économie carboneutre entre 2040 et 2050. Or, il faut savoir que pour abaisser les émissions sans plus tarder, il est nécessaire de prendre des mesures radicales.

Il est contreproductif d'effrayer les personnes qui vivent au Canada concernant les efforts de réduction des émissions. En effet, à cet égard, les dirigeants politiques ont une responsabilité vis-à-vis de l'avenir : ils doivent, entre autres, prendre les moyens nécessaires pour assurer la décarbonisation et expliquer pourquoi certaines mesures, comme le Règlement sur les combustibles propres, sont nécessaires à leur mise en œuvre.

En vous remerciant de votre attention, nous vous prions d'agréer, Messieurs les premiers ministres, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Maggy Burns, directrice exécutive, Ecology Action Centre

Louise Comeau, Ph.D., co-directrice exécutive, Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick

Caroline Brouillette, directrice exécutive, Réseau action climat Canada - Climate Action Network

Tim Gray, directeur exécutif, Environmental Defense

Severn Cullis-Suzuki, directrice exécutive, Fondation David Suzuki

Colleen Thorpe, directrice exécutive, Équiterre

Chris Severson-Baker, directeur exécutif, Pembina Institute

Cc :

L'honorable Stephen Guilbeault, ministre d'Environnement et Changement climatique
Canada

Yves Giroux, directeur parlementaire du budget

L'honorable Tory Rushton, ministre des Ressources naturelles et des Énergies renouvelables, Nouvelle-Écosse

L'honorable Andrew Parsons, K.C., ministre de l'Industrie, de l'Énergie et de la Technologie, Terre-Neuve et
Labrador

L'honorable Michael Holland, ministre des Ressources naturelles et du Développement de l'énergie,
Nouveau-Brunswick

L'honorable Steven Myers, ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de l'Action climatique, Île-du-Prince-
Édouard

ANNEXE : [Analyse](#) du directeur parlementaire du budget

Le scénario de référence du DPB utilisé dans l'analyse est problématique, car il part du principe que le Canada ne prendra pas les mesures nécessaires pour réduire les émissions issues du transport à un degré similaire à ce que le Règlement sur les combustibles propres permettrait d'atteindre, ce qui entraînerait d'autres émissions, qui accroîtraient la probabilité que la cible de 2030 du Canada ne sera pas atteinte et, de ce fait, que les objectifs de l'Accord de Paris ne le soient pas non plus, haussant ainsi les risques de phénomènes météorologiques extrêmes. Pire : l'analyse du DPB suppose, aux fins de ses objectifs, le transfert intégral des coûts de l'industrie aux consommateurs. Or, il n'y a aucune raison que cette hypothèse s'applique.

Il serait plus utile de comparer la conformité au coût du carbone. En 2023, chaque tonne de CO₂ coûte à la société 261 \$, et ce chiffre devrait passer à 294 \$ en 2030, ce à quoi il faut ajouter une tonne de dégâts climatiques. On s'attend à ce que le Règlement sur les combustibles propres permette d'abaisser les émissions du secteur des transports de 204 Mt de CO₂e entre 2022 et 2040, soit l'équivalent des émissions totales de Terre-Neuve et Labrador sur 20 ans.

Premièrement, même le DPB admet que son analyse dépeint le pire des scénarios, car elle est fondée sur la limite supérieure du prix du carburant d'Environnement et Changement climatique Canada.

Deuxièmement, le DPB part du principe que l'ensemble des coûts sont transmis aux ménages, concédant à nouveau qu'il faut considérer les estimations des coûts des ménages comme des estimations de la limite supérieure. Mais ce n'est pas ce que les économistes attendent de ce concept politique, car il suit le principe du pollueur-payeur. Si les entreprises pétrolières et gazières enregistrent des profits record, elles n'ont, en revanche, pratiquement rien fait pour réduire leurs émissions. Ce règlement les incitera à innover et à investir. Et leurs investissements permettront de créer des emplois dans les domaines du chargement des véhicules électriques, des biocombustibles, de la production d'hydrogène et de l'installation et de l'exploitation d'équipements visant à réduire les émissions.

Troisièmement, le DPB ignore l'évolution technologique que le Règlement sur les combustibles propres et la redevance fédérale sur les combustibles ont pour but de susciter. Comme le règlement créera un marché plus concurrentiel pour les solutions énergétiques propres, les coûts iront à la baisse. On ne ressentira pas les effets du Règlement sur les combustibles propres pendant un certain nombre d'années, durant lesquelles davantage de personnes vivant dans le Canada atlantique auront adopté un véhicule et des solutions énergétiques plus éconergétiques. Leur besoin en combustibles couverts par le règlement diminuera au fil du temps, mais le DPB ne tient pas compte de ce facteur dans son analyse.

Un compte rendu plus exact des coûts et des avantages aurait aussi au moins mentionné le fait que le Règlement sur les combustibles propres sert à réduire la contribution du Canada au changement climatique. Les habitants du Canada paient déjà le prix d'un monde qui refuse d'assumer cette responsabilité. Les personnes qui vivent dans votre communauté sont bien conscientes des coûts réels et croissants que le manque de mesures visant à contrer le changement climatique a sous la forme d'une virulence et d'un nombre accrus de feux de forêts, de tornades qui menacent les communautés côtières et de sécheresses qui portent préjudice aux cultures agricoles, entre autres. [L'Institut climatique du Canada estime](#) que les effets du changement climatique et la réponse à des phénomènes météorologiques plus extrêmes et plus fréquents coûtent annuellement environ 720 \$ par année. D'ici à 2050, ces coûts doivent passer à 1 900 \$, voire à 2 300 \$ par personne.

De plus, les règlements sur le climat comme ceux-ci font en sorte que le Canada est équipé pour être concurrentiel dans l'économie mondiale verte en pleine croissance, car ils lui permettent de tirer parti d'avantages tangibles issus de nouveaux investissements, comme nous l'avons vu avec l'accélération de l'investissement dans la fabrication de véhicules électriques en Ontario, les milliards consentis par le secteur privé dans l'énergie éolienne en mer dans le Canada atlantique et les nouveaux projets d'énergies éolienne et solaire qui doivent servir à rapporter des millions de dollars sous forme de taxes et des milliards en investissements et à faire économiser aux contribuables des centaines de millions de dollars par année.