

# En avant!

Le point sur les politiques climatiques  
pancanadiennes, et ce qui reste à  
accomplir

Erin Flanagan

Dianne Zimmerman, Matt Horne,  
Tom-Pierre Frappé-Sénéclauze

Septembre 2016

## En avant!

### Le point sur les politiques climatiques pancanadiennes, et ce qui reste à accomplir

©2016 Institut Pembina

Tous droits réservés. La reproduction d'une partie ou de la totalité de cette publication est autorisée pour des fins non commerciales, sur mention de la source.

Recommended citation: Flanagan, Erin et Dianne Zimmerman, Matt Horne et Tom-Pierre Frappé-Sénéclausse, *En avant! Le point sur les politiques climatiques pancanadiennes, et ce qui reste à accomplir*, Institut Pembina, 2016.

Des exemplaires supplémentaires de cette publication peuvent être téléchargées du site Web de l'Institut Pembina, au, [www.pembina.org](http://www.pembina.org).

## Remerciements

Nous remercions nos collègues de l'Institut Pembina Institute pour leur recherche et leur collaboration à l'écriture : Eli Angen, Chris Severson-Baker, Simon Dyer, Nicole Flanagan, Sara Hastings-Simon, Maximillian Kniewasser, Kelly O'Connor, et Ed Whittingham.

Nous remercions également pour leur apport et leur expertise régionale nos collègues des ONG : Catherine Abreu, Dale Marshall, Annie Bérubé, Keith Brooks, Steven Guilbeault, Karel Mayrand, Mike Hudema, Stephen Thomas, Patrick Bonin et Dr. Louise Comeau.

Enfin, nous remercions le *Low Carbon Funders Group* du Réseau canadien des subventionneurs en environnement (RCSE) de son généreux soutien à ce projet.



## À propos de l'Institut Pembina

L'Institut Pembina est un cercle de réflexion pancanadien et non partisan qui promeut l'adoption de politiques vigoureuses et efficaces qui appuieront la transition du Canada vers les énergies propres. L'Institut aborde le changement par des approches à volets multiples et collaboratives. Il produit des recherches et analyses fiables et fondées sur des données probantes, consulte directement les entreprises afin de concevoir et instaurer des solutions en matière d'énergies propres, et invite divers groupes de parties prenantes à cerner et entreprendre de mettre en place des solutions collectives.

## Faire un don à l'Institut Pembina

Nous pouvons, tous ensemble, réaliser la transition du Canada vers les énergies propres. Votre don à l'Institut Pembina sera affecté directement aux activités d'éducation en matière d'environnement et de recherche innovatrice qui approfondissent la connaissance et l'action relativement aux grands enjeux énergétiques et environnementaux.

[pembina.org/donate](http://pembina.org/donate)

[pembina.org](http://pembina.org)

 [twitter.com/pembina](https://twitter.com/pembina)

 [facebook.com/pembina.institute](https://facebook.com/pembina.institute)

# En avant!

Le point sur les politiques climatiques pancanadiennes, et ce qui reste à accomplir

## Table des matières

Sommaire .....	4
Introduction.....	6
Une année décisive en matière d'engagements climatiques.....	6
Inventaire national, un état des lieux .....	7
Tendances dans les provinces et les territoires .....	8
Tendances sectorielles .....	9
Le point sur les politiques climatiques actuelles .....	10
Comptes rendus .....	11
Colombie-Britannique .....	12
Alberta .....	14
Saskatchewan .....	16
Manitoba.....	18
Ontario .....	20
Québec .....	22
Nouveau-Brunswick .....	24
Nouvelle-Écosse .....	26
Île du Prince-Édouard.....	28
Terre-Neuve-et-Labrador.....	30
Territoires.....	32
Recommandations .....	34
Planifier pour réussir .....	37
Conclusion .....	39
Annexe A : Méthodologie .....	40
Tarification du carbone .....	41
Transport .....	42
Bâtiment.....	44
Électricité .....	45
Hydrocarbures.....	46
Annexe B : Sommaire des compte-rendus .....	47



Photo : Office of the Prime Minister of Canada

Malgré les défis historiques, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux au Canada ont un nouveau consensus encourageant quant au besoin de décarboniser notre économie – ce qui a été exprimé par l’entremise de la déclaration de Vancouver portant sur la croissance propre et le changement climatique

## Sommaire

L’année 2016 sera décisive en matière de politiques climatiques au Canada. Après la série d’engagements de politiques climatiques annoncés en un court laps de temps avant la conférence de Paris sur le climat et des investissements élevés dans les énergies propres, le Canada navigue maintenant en eaux inconnues. Il lui faut, pour la première fois de son histoire, élaborer un plan climatique pancanadien qui lui permettra d’atteindre, voire de dépasser, sa cible climatique de 2030.

L’année 2016 sera décisive en matière de politiques climatiques au Canada. Après la série d’engagements de politiques climatiques annoncés en un court laps de temps avant la conférence de Paris sur le climat et des investissements élevés dans les énergies propres, le Canada navigue maintenant en eaux inconnues. Il lui faut, pour la première fois de son histoire, élaborer un plan climatique pancanadien qui lui permettra d’atteindre, voire de dépasser, sa cible climatique de 2030.

L’on évoque souvent l’image de la mosaïque lorsqu’il est question de l’approche du Canada aux changements climatiques. De fait, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux se sont dotés d’un mode de tarification du carbone et de règles précises pour réduire les émissions dans certains secteurs d’activité au fil des ans, mais outre que les programmes n’ont pas toujours réussi à réduire la pollution causée par le carbone, jamais ils n’ont été intégrés dans une vision globale menant à dessiner et promouvoir de nouvelles

avenues de développement économique sobre en carbone au Canada. De plus, et malgré les engagements passés à atteindre des cibles climatiques, le Canada ne s'est jamais doté d'un plan national de lutte contre les changements climatiques, et certainement pas de plan assez ambitieux pour réaliser les engagements pris envers la communauté internationale.

En dépit des défis du passé, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux s'entendent enfin maintenant sur le besoin de décarboniser notre économie. Ce consensus s'est exprimé dans la Déclaration de Vancouver sur la croissance propre et les changements climatiques, diffusée lors de la rencontre des premiers ministres en mars 2016.

Selon nous, la collaboration et le consensus doivent réunir toutes les instances gouvernementales au pays, car certaines provinces ont déjà mis en place des moyens efficaces de réduction des émissions qui pourraient être déployés à l'échelle nationale, et nombreux sont les défis que doivent relever certains secteurs d'activité à travers le pays. Toutefois, même en l'absence d'un consensus national fort sur la meilleure voie à suivre pour réduire les émissions de GES, le fait demeure que le gouvernement fédéral doit présenter un plan cohérent pour atteindre, voire dépasser, sa cible de 2013 – que ce soit par la voie de programmes fédéraux ou par l'addition d'engagements par les instances fédérale, provinciales et territoriales, autochtones et municipales.

Ce que doit faire le Canada, maintenant, c'est de prendre les devants en matière d'action climatique. Tous les provinces et les territoires peuvent et doivent faire davantage pour réduire leurs émissions et aligner leurs politiques économiques et environnementales sur les ambitieux engagements énoncés dans l'Accord de Paris. Nous attendons du premier ministre Trudeau qu'il annonce, à l'occasion de la prochaine rencontre des premiers ministres et en collaboration avec eux, de nouvelles ou de plus rigoureuses mesures dans

les secteurs clés – bâtiment, transport, électricité, hydrocarbures – et qu'il jette ainsi les bases d'une action climatique bien concrète et fructueuse à terme. Menée adroitement, une action climatique porteuse – à l'échelle fédérale, provinciale et territoriale – permettra au Canada de réaliser les réductions d'émissions auxquelles il est engagé et appuiera sa transition vers une économie sobre en carbone.

À l'échelle mondiale, le Canada doit renverser les tendances actuelles au chapitre des technologies propres. De fait, les données récentes sont inquiétantes : le Canada perd des parts de marché dans le secteur des technologies propres à l'échelle mondiale, et accuse un recul de 41 % pour la période de 2005 à 2014. Selon Bloomberg New Energy Finance, les combustibles fossiles attireront des investissements de l'ordre de 2,1 mille milliards de dollars vers 2040 mais les énergies renouvelables les dépasseront de loin avec des investissements de 7,8 mille milliards de dollars au cours de la même période. Les données mondiales sont on ne peut plus claires : nous sommes à l'ère de la croissance propre, et les bénéfices économiques associés aux énergies propres et au développement des technologies propres ne feront que croître avec le temps. Dans ce contexte, nos gouvernement doivent prioriser les mesures qui permettront aux provinces et territoires d'être compétitifs dans un marché mondial en croissance.

Pour réaliser ces objectifs économiques, nos divers paliers de gouvernements doivent accélérer l'application et la réalisation de leurs politiques climatiques et investir dans des infrastructures qui favoriseront la décarbonisation à long terme. Nous souhaitons ardemment que la prochaine rencontre des premiers ministres se solde par des engagements audacieux qui mèneront le pays sur la voie d'une économie prospère et sobre en carbone.

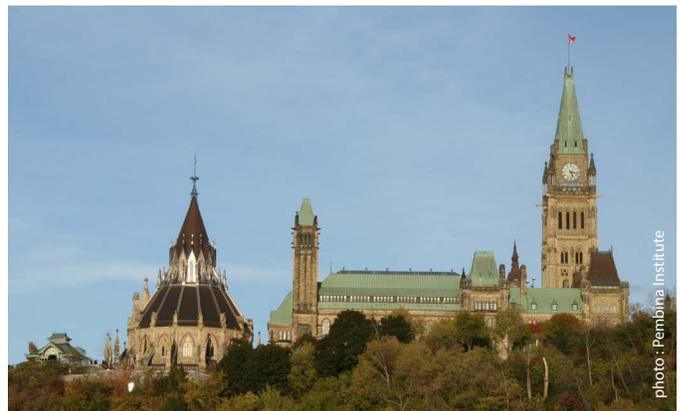
# Introduction

## Une année décisive en matière d'engagements climatiques

L'année 2016 sera vraisemblablement la plus importante pour le Canada en ce qui touche à l'élaboration d'une politique climatique. Dans la foulée du sommet des Nations Unies sur le climat à Paris, le premier ministre Trudeau et les premiers ministres provinciaux et territoriaux se sont rencontrés à Vancouver pour discuter des moyens d'atténuer les changements climatiques et de favoriser l'éclosion d'une économie propre – rencontre qui s'est conclue par la Déclaration de Vancouver sur la croissance propre et les changements climatiques. La Déclaration de Vancouver exprime, pour la première fois, la reconnaissance par l'ensemble de la classe politique canadienne de la nécessité pour le Canada de s'acquitter de ses obligations internationales en matière de climat.

Par la Déclaration de Vancouver, les premiers ministres se sont engagés à « mettre en œuvre des politiques d'atténuation des émissions de GES qui atteignent ou dépassent l'objectif du Canada [...] d'ici 2030, incluant les cibles et les objectifs spécifiques des provinces et territoires » et à « accroître le niveau d'ambition des politiques environnementales au fil du temps [...], conformément à l'Accord de Paris ». <sup>1</sup> Il est important de rappeler que les premiers ministres canadiens ont souligné que de telles politiques représentaient pour le Canada une occasion de bâtir une économie forte et diversifiée, et de promouvoir la croissance à long terme de notre économie. Ces engagements démontrent bien que l'action climatique est au cœur du programme de politiques publiques des gouvernements fédéral et infranationaux.

Plus récemment, le premier ministre Trudeau a signé l'Accord de Paris et annoncé la tenue à l'automne 2016 d'une deuxième réunion des premiers ministres sur le thème du climat. Nous attendons des premiers ministres canadiens qu'ils nous annoncent à cette occasion l'adoption d'un programme national crédible afin d'atteindre ou de dépasser la cible actuelle de réduction des émissions canadienne d'ici 2030. Ce programme prévoira des engagements supplémentaires de la part des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux – l'équilibre précis des mesures relevant du gouvernement central et des gouvernements infranationaux sera sans doute fonction de l'ampleur du consensus établi ou maintenu. Quoi qu'il en soit, il appartiendra au gouvernement fédéral de formuler la



stratégie qui permettra au Canada d'atteindre, voire de dépasser, sa cible de 2030.

Cela étant, où en sont les premiers ministres canadiens au chapitre de l'action climatique? Le présent rapport résume les progrès réalisés au Canada en matière de réduction de la pollution par le carbone au cours des dix dernières années, évalue les tendances relevées dans l'inventaire national des émissions de GES à ce jour, et présente un bilan sommaire des politiques climatiques à l'échelle nationale et dans chaque province et territoire. En outre, nous recourons à une modélisation récente pour estimer la cohérence des engagements de principe des gouvernements par rapport à la volonté d'améliorer la performance climatique du Canada d'ici 2030. Enfin, notre analyse se termine avec des recommandations de politiques clés à l'intention du premier ministre fédéral et des premiers ministres provinciaux et territoriaux en vue de leur prochaine réunion et de leur annonce d'un plan climatique pancanadien.

# Inventaire national, un état des lieux

Le Rapport d'inventaire national du Canada en 2016 révèle que les émissions au Canada ont totalisé 732 Mt en 2014 – tout juste 2 % en deçà des 747 Mt enregistrées en 2005<sup>2</sup>, ce qui représente une hausse de 20 % par rapport aux niveaux de 1990.<sup>3</sup> À l'heure actuelle, le Canada est loin d'être en voie d'atteindre la cible de réduction des émissions de 2020 dont il avait convenu dans le cadre de l'Accord de Copenhague, ni d'ailleurs sa cible climatique de 2030.

Les courbes de pollution par le carbone de 2005 à 2014 soulignent les progrès notables réalisés dans certaines parties du Canada pour réduire les émissions – le Québec, l'Ontario et le Canada atlantique, par exemple – progrès malheureusement sans équivalents dans l'Ouest canadien. En effet, les émissions ont augmenté de 18 % en Alberta, 8 % en Saskatchewan et 4 % au Manitoba. En revanche, elles ont reculé de 8 % au Québec, 22 % au Canada atlantique, 19 % en Ontario et 4 % en Colombie-Britannique. En somme, à l'échelle nationale, les émissions canadiennes n'ont reculé que de 2 % au cours de cette période (voir Figure 2). Soulignons que l'activité économique canadienne a fonctionné au ralenti de 2007 à 2009, ce qui a partiellement contribué au recul des émissions, passées de 758 Mt à 696 Mt pendant cette période. Depuis lors, les émissions nationales progressent de manière soutenue, et la pollution par le carbone s'est accrue de 5 % pendant les cinq années de 2009 à 2014 (voir Figure 1).

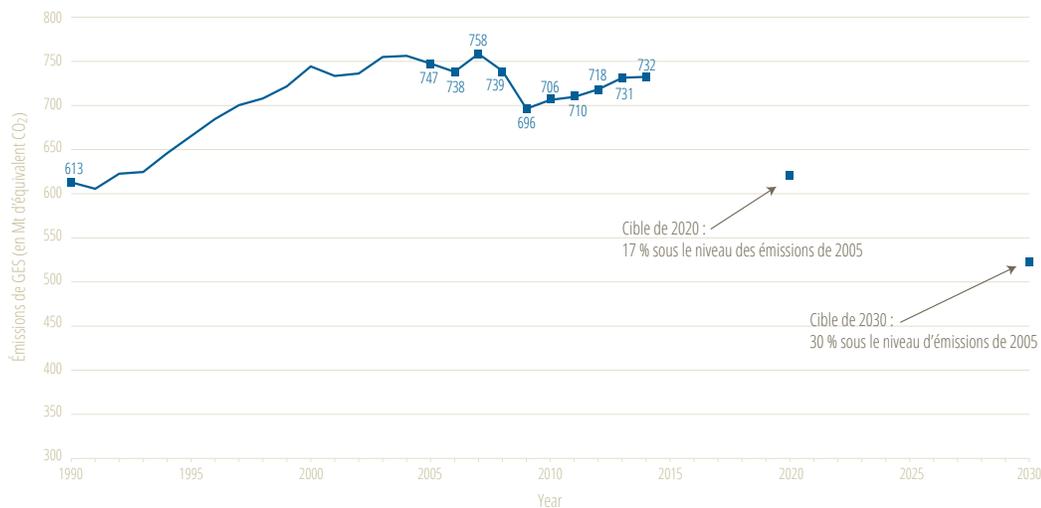


Figure 1 – Courbe des émissions nationales, 1990-2014

Adapted from: Environnement et Changement climatique Canada<sup>4</sup>

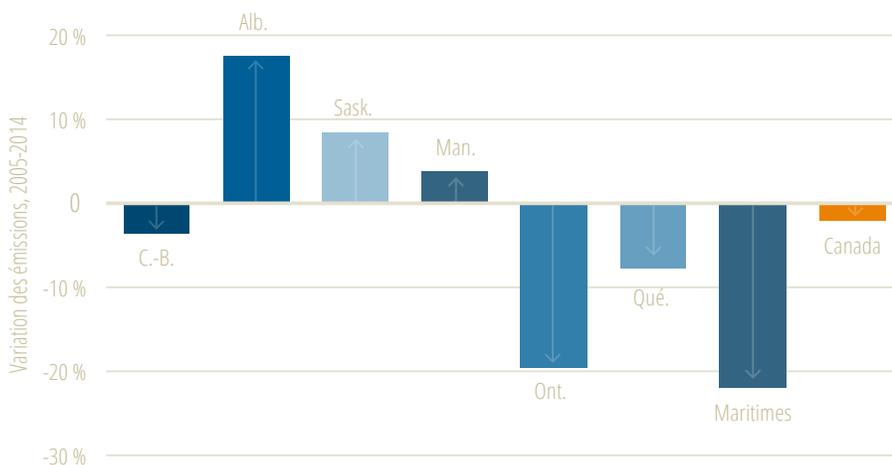


Figure 2: Changement des émissions par province, 2005-2014

Data source: Environment and Climate Change Canada<sup>5</sup>

## Tendances dans les provinces et les territoires

Les provinces et territoires du Canada contribuent de manière diverse aux émissions – l’empreinte en termes d’émissions est fonction de la taille de la population, du profil des ressources naturelles (y compris le réseau électrique), et de la structure de l’économie. Ainsi, en termes absolus l’Alberta est le plus gros émetteur au Canada (274 Mt) et le deuxième émetteur per capita après Saskatchewan (voir Tableau 1 et Figure 3). Au deuxième rang vient l’Ontario, la province la plus peuplée, mais néanmoins la troisième plus bas des provinces au chapitre des émissions per capita (170 Mt).

	Émissions de GES (2014, en mégatonnes)	Population (2014)	Émissions de GES per capita (en tonnes)	PIB nominal (en millions de \$)	Émissions de GES par unité de PIB (en tonnes)
C.-B.	62,9	4 638 400	13,6	237 188	265,2
Alb.	273,8	4 120 900	66,4	375 756	728,7
Sask.	75,5	1 122 300	67,3	82 780	912,1
Man.	21,5	1 280 200	16,8	64 077	335,5
Ont.	170,2	13 677 700	12,4	721 970	235,7
Qué.	82,7	8 214 900	10,1	370 064	223,5
N.-B.	14,9	754 600	19,7	32 056	464,8
N.-É.	16,6	942 400	17,6	39 077	424,8
Î.-P.-E.	1,8	146 200	12,3	6 003	299,9
T.-N.	10,6	529 100	20,0	33 514	316,3
YT	0,3	37 000	8,1	2,603	115,3
NT	1,5	44 000	34,1	4,731	317,1
NU	0,3	36 100	8,3	2,487	120,6

Tableau 1. Tableau comparatif des émissions provinciales et territoriales

Source: Environnement et Changement climatique Canada, Statistique Canada<sup>6</sup>

Le Québec (82,7 Mt), la Saskatchewan (75,5 Mt) et la Colombie-Britannique (62,9 Mt) forment le milieu du peloton dans l’inventaire national en termes absolus, et comptent respectivement pour 11 %, 10 % et 9 % des émissions. Si elles forment ce milieu de peloton en termes d’émissions absolues, ces provinces divergent passablement au chapitre des émissions per capita – la Saskatchewan est en tête des émissions per capita au Canada, à 67,3 tonnes par personne, et le Québec, qui affiche 10,1 tonnes par personne, est au dernier rang des émissions per capita au Canada.

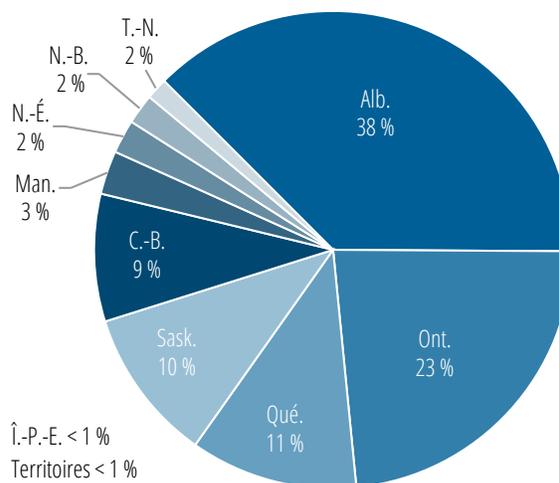


Figure 3 – Contribution des provinces et des territoires à l’inventaire national, 2014

Source : Environnement et Changement climatique Canada<sup>7</sup>

## Tendances sectorielles

La ventilation des données sur une base sectorielle révèle que près de 50 % des émissions au Canada sont issues de deux secteurs d'activité, les hydrocarbures et le transport. À lui seul, le secteur des hydrocarbures représente 26 % des émissions recensées dans l'inventaire national, et un défi de taille pour ce qui est de la réduction des émissions (voir Figure 4). De fait, les émissions de ce secteur se sont accrues de 20 % depuis 2005 alors que les émissions dans l'ensemble de l'économie ont reculé de 2 % pendant cette période.

Le secteur du transport vient au deuxième rang des sources de pollution par le carbone au Canada par secteur économique.<sup>8</sup> Depuis 2005, ce secteur se maintient dans les 22 % à 24 % du total des émissions au Canada selon l'inventaire national; la comparaison des émissions de 2005 et 2014 indique que le volume se maintient à 171 Mt. Le transport est ainsi la première source de pollution par le carbone dans plusieurs provinces au Canada, notamment au Québec, en Ontario, à Terre-Neuve-et-Labrador, au Manitoba et en Colombie-Britannique.<sup>9</sup>

Voyons maintenant les troisième et quatrième secteurs émetteurs. La consommation totale d'énergie des résidences et du bâtiment représente 12 % des émissions de GES à l'échelle nationale.<sup>11</sup> En outre, le secteur du bâtiment demeure stagnant depuis 2005, et ses émissions de 2014 dépassaient de 2 % le niveau de 2005. Enfin, le secteur de l'électricité représente un peu plus de 78 Mt au Canada, soit environ 11 % du total des émissions canadiennes en 2014.<sup>12</sup> Ainsi, bien que le réseau électrique au Canada affiche globalement un taux d'émission plutôt faible, et une réduction marquée des émissions depuis 2005, le secteur de l'électricité demeure au quatrième rang des secteurs émetteurs au pays. Le charbon est responsable à lui seul de 75 % de ces émissions – soit environ 61 Mt – alors qu'il ne produit qu'environ 10 % de notre électricité.<sup>13</sup>

L'étude des tendances sectorielles de 2005 à 2014 (voir Figure 5) révèle deux choses. D'abord, que les progrès sont plutôt faibles dans les secteurs du transport et du bâtiment, dont les émissions n'ont guère bougé au cours de la

période à l'étude (le secteur du bâtiment affiche de fait une hausse de 2 % tandis que le transport est demeuré au même niveau). Ensuite, que la croissance des émissions du secteur des hydrocarbures a été contrebalancée par les réductions opérées dans d'autres secteurs, particulièrement celui de l'électricité (les émissions du secteur des hydrocarbures a augmenté de 33 Mt au cours de la période à l'étude, tandis que celles de l'électricité baissaient de 40 Mt).

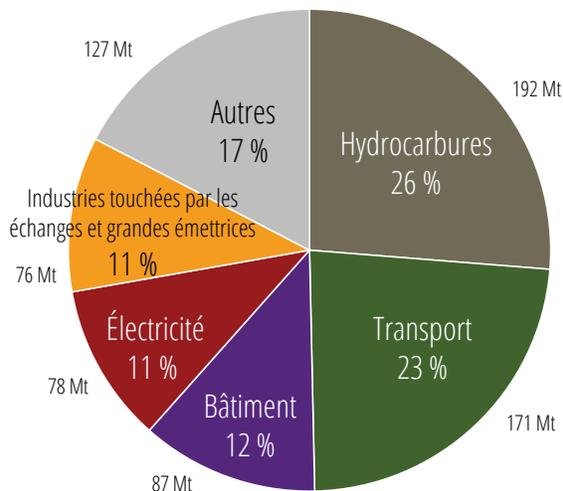


Figure 4 – Émissions au Canada par secteur économique, 2014

Source : Environnement et Changement climatique Canada<sup>10</sup>

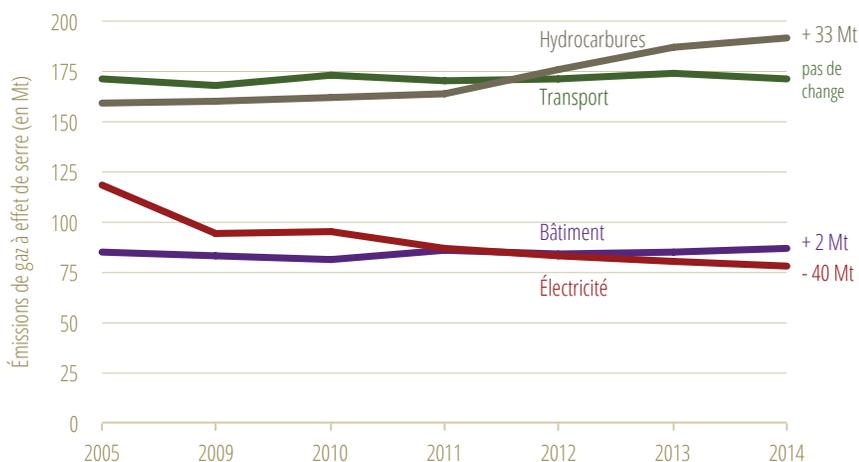


Figure 5 – Évolution des émissions dans les secteurs clés, 2005-2014

Source : Environnement et Changement climatique Canada<sup>14</sup>

## Le point sur les politiques climatiques actuelles

Nous avons, pour évaluer la progression vers la cible de 2030, examiné les données du rapport intitulé *Le fossé diminue: une évaluation des politiques canadiennes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre*, dans le cadre du Projet pour des trajectoires de décarbonisation profonde.<sup>15</sup> Ce rapport présente divers scénarios potentiels d'émission en 2030, en supposant que les provinces respectent totalement leurs engagements climatiques en date d'avril 2016, y compris le plan de lutte contre les changements climatiques de l'Alberta (son *Climate Leadership Plan*), la réglementation de plafonnement et échange adoptée en Ontario, la promesse de la Saskatchewan de se doter d'une capacité d'énergie de 50 % sous forme d'énergies renouvelables, et l'engagement conjoint du Canada et des États-Unis à réglementer les sources actuelles et nouvelles d'émissions de méthane des secteurs des hydrocarbures de chaque côté de la frontière.<sup>16</sup> La modélisation prend également en compte le plan climatique de la Colombie-Britannique adopté en 2008, les normes d'émissions des véhicules utilitaires légers, la réglementation fédérale exigeant un contenu de 5 % de carburant renouvelable dans l'essence et de 2 % dans le diesel et l'huile à chauffage, et les normes fédérales de performance en matière d'émissions de l'électricité produite à partir du charbon mises en place en 2012. Soulignons que la modélisation ne prend pas en compte l'édition mise à jour en 2016 du plan d'action climatique de la Colombie-

Britannique ni le Plan d'action de l'Ontario contre le changement climatique présenté en 2016.

Les résultats présentés dans *Le fossé diminue* ont été utilisés pour estimer la variation en pourcentage des émissions des provinces et territoires canadiens, en supposant la mise en place intégrale des politiques climatiques annoncées par les gouvernements. Dans ce scénario, les émissions baisseront au Québec, en Ontario et en Alberta de 29 %, 37 % et 13 % respectivement, par rapport aux niveaux de 2005. En Colombie-Britannique, en Saskatchewan, au Manitoba et au Canada atlantique, en revanche, les émissions augmenteront de 34 %, 20 %, 63 % et 20 % respectivement. Au cours de cette même période, les émissions à l'échelle nationale devraient baisser de 10 %. L'engagement du Canada dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques prévoit la réduction de 30 % en deçà des niveaux de 2005 des émissions totales d'ici 2030 – on voit bien que toutes les politiques climatiques de ce modèle ne suffiront pas à combler le fossé qui nous sépare de la cible nationale de 2030.

Ces conclusions sont limpides : à tous les efforts réalisés à ce jour à l'échelle nationale et infranationale, le Canada doit ajouter l'adoption et la mise en œuvre de nouvelles politiques climatiques ambitieuses et (ou)

resserrer vigoureusement les programmes existants s'il veut espérer combler le fossé qui nous sépare de la cible de 2030. Le Canada doit, pour aligner son profil d'émissions sur une stratégie pertinente de réduction à long terme des GES, mettre en place des politiques efficaces de réduction des émissions dans tous les secteurs de son économie. Il y a divers moyens d'y arriver – réglementer des secteurs précis, mettre en place des mécanismes rigoureux de tarification du carbone, ou regrouper ces deux approches.

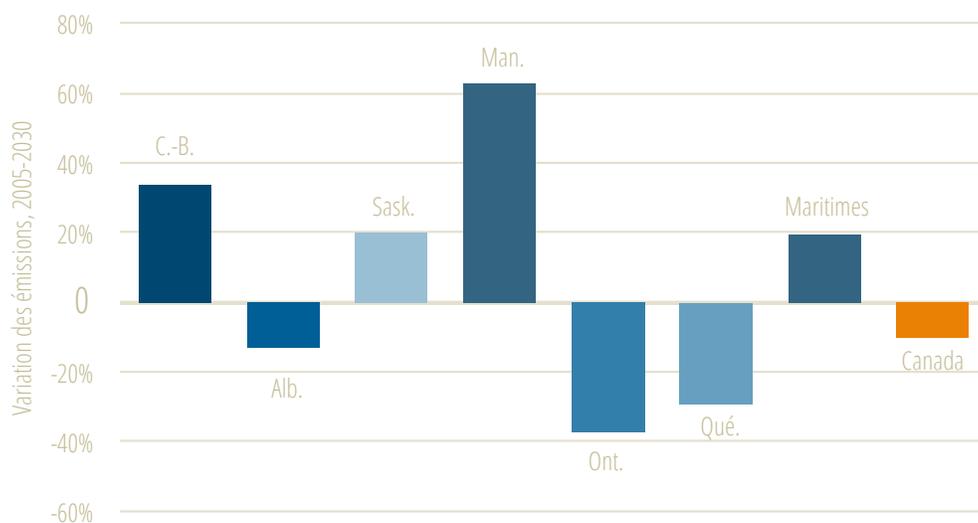


Figure 6 – Variation des émissions par province, 2005-2030, scénario de faible consommation de pétrole

Source : Projet pour des trajectoires de décarbonisation profonde et Environnement et Changement climatique Canada<sup>17</sup>

# Comptes rendus

Au cours des 20 dernières années, les divers paliers de gouvernement au Canada ont progressivement mis en place des politiques climatiques et autres outils fiscaux visant la réduction des émissions dans leurs territoires respectifs. Nous passerons en revue ici la situation de chaque province et territoire en matière d'action climatique. Pour ce faire, nous examinons la performance de chaque juridiction au chapitre des émissions de GES depuis 2005 et proposons une mesure d'amélioration continue. Ces mesures d'amélioration ont été déterminées par recoupement des données des trois secteurs en tête des émissions et des politiques climatiques en place dans chaque juridiction. Dans le cas des provinces n'ayant pas de régime de tarification du carbone ou de réglementation visant des secteurs précis, ces mesures sont présentées comme des éléments clés d'un plan climatique pertinent, indispensables à l'efficacité du processus pancanadien de lutte contre les changements climatiques. Par ailleurs, les domaines où certaines juridictions excellent sont également soulignés. Ces domaines ont été

choisis au regard de notre évaluation du potentiel de la politique en cause à se déployer à l'échelle nationale et, ce faisant, de son potentiel d'impact relativement à la cible de 2030.

Enfin, pour faire le point sur les politiques actuelles et en développement, nous avons évalué la situation actuelle de chaque juridiction au chapitre des politiques climatiques dans les secteurs clés, incluant les bâtiments, le transport, l'électricité et les hydrocarbures. Ces politiques ont été évaluées par rapport aux critères que nous avons établi pour représenter la démarche la plus appropriée pour le secteur donné. Ces évaluations sont présentées sous forme d'une colonne « compte-rendu » pour chaque juridiction. Pour plus de détails sur les critères des politiques pour chaque secteur et la méthode d'évaluation, se reporter à l'Annexe A. Un sommaire des compte-rendus pour chaque province est présenté à l'Annexe B.

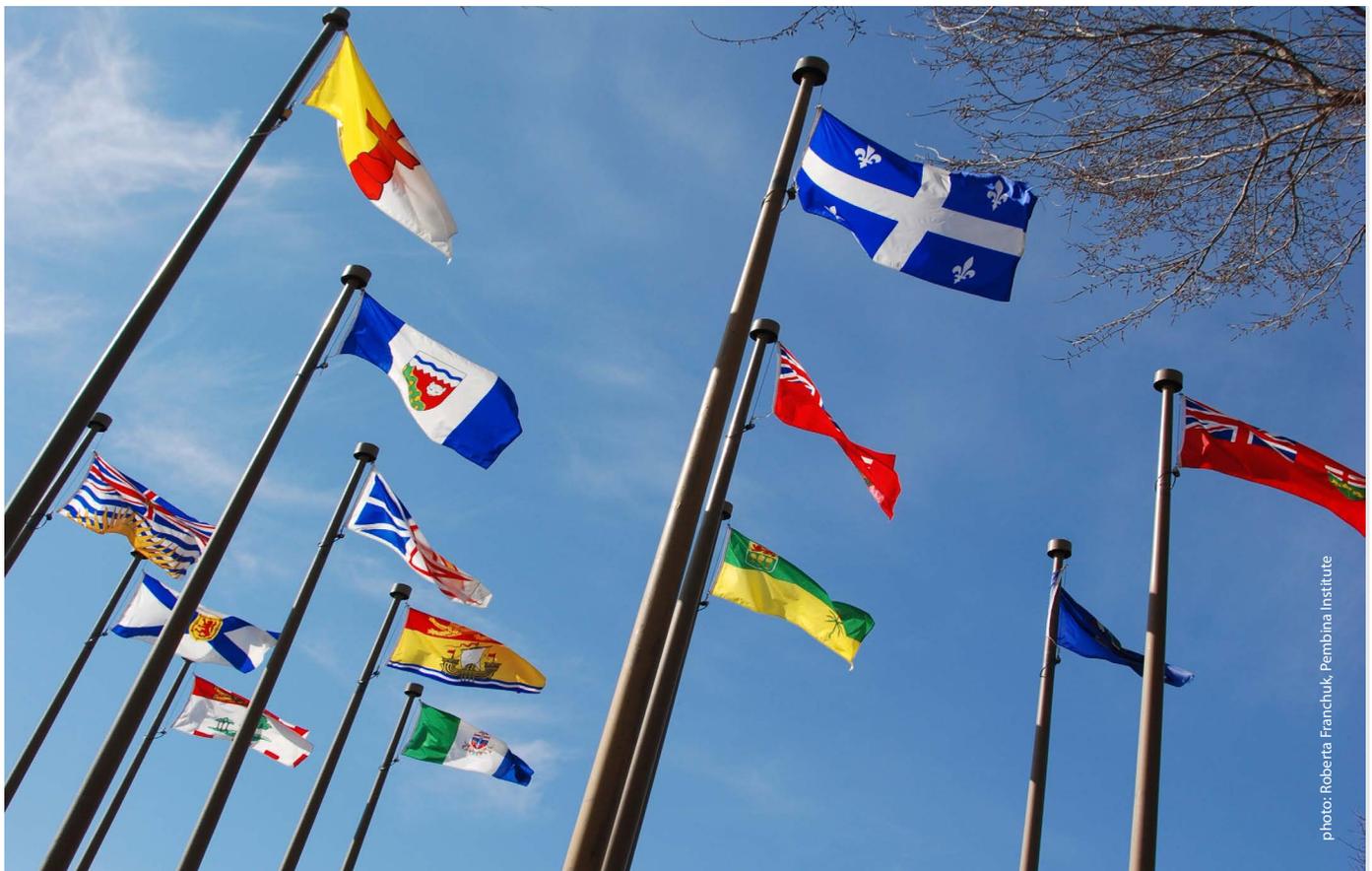


photo: Roberta Franchuk, Pembina Institute



## Colombie-Britannique

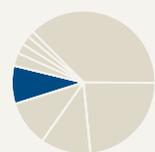
La C.-B. est la cinquième province émettrice au Canada en terme d'émissions absolues. En 2014, ses émissions totalisaient 62,9 Mt et s'établissaient à 13,6 tonnes per capita.

Les trois secteurs en tête des émissions sont le transport (20,8 Mt), les hydrocarbures (14,4 Mt) et les « déchets et autres » (10,7 Mt) – une catégorie regroupant les déchets, la production de charbon, l'industrie légère, la construction et la foresterie. Ces trois secteurs représentent respectivement 33 %, 22 % et 17 % des émissions de la province. Globalement, les émissions de la C.-B. ont reculé de 4 % entre 2005 et 2014.

En 2007, la province a commencé à mettre en œuvre une série de politiques visant la réduction de la pollution par le carbone. Elle a ainsi annulé deux projets de centrales alimentées au charbon et a par la suite annoncé des engagements supplémentaires en matière d'économie d'énergie et de développement des énergies renouvelables.<sup>18,19</sup>

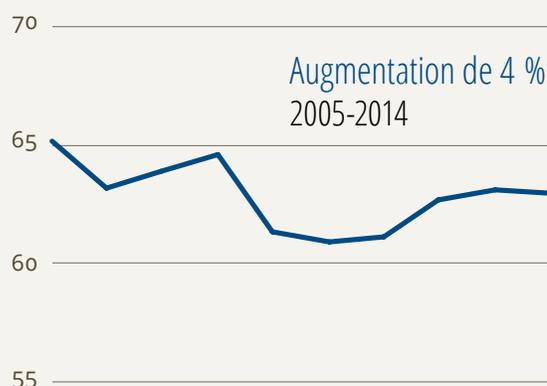
En 2008, la C.-B. a instauré une taxe carbone – à l'échelle de l'économie – de 10 \$ la tonne d'émissions. Cette taxe a été haussée progressivement pour passer à 30 \$ la tonne en 2012 – elle est actuellement « gelée » à ce montant.<sup>20</sup> La taxe s'applique à la quasi-totalité des combustibles fossiles consommés dans la province (charbon, essence, gaz naturel, etc.). Outre cette taxe carbone, la C.-B. a instauré une série de mesures complémentaires, notamment le règlement intitulé *Renewable and Low Carbon Fuel Requirement Regulation*,<sup>21</sup> des incitatifs à l'efficacité énergétique et aux véhicules à faibles émissions de carbone, des exigences en matière de production d'électricité de source renouvelable et l'engagement à rendre le secteur public carboneutre.<sup>22</sup>

En mai 2015, la première ministre Christy Clark invitait un groupe d'experts à faire des recommandations en vue de mettre la Colombie-Britannique sur la voie d'atteindre ses cibles, imposées par la loi, de réduction des émissions tout en maintenant la vigueur économique. Le groupe *Climate Leadership Team (CLT)* a



La part provinciale des émissions de GES 2014  
9 %

Émissions, Mt



soumis ses recommandations en octobre 2015.<sup>23</sup>

En août 2016, la C.-B. déposait son nouveau plan climatique. Ce plan ne contient pas la plupart des recommandations du CLT et ne prévoit pas de réduction notable des émissions de carbone de la province avant 2030. Selon ce plan, les émissions de la C.-B. pourraient se stabiliser au cours des 15 prochaines années; l'inventaire provincial ne changerait guère alors entre aujourd'hui et 2030. Autrement dit, les cibles de 2020 et 2050 demeurent des vœux pieux.

La C.-B. devra, pour modifier son parcours et réaliser ses cibles formelles de réduction des émissions, hausser sa taxe carbone, en étendre l'application, et instaurer des règlements complémentaires plus stricts dans les secteurs du bâtiment, du transport et des hydrocarbures.<sup>24</sup>

Catégorie de politique		BC Colombie-Britannique
Plan d'action climatique		
Date de publication	2016	
Cible(s) de réduction des émissions ?	✓	
Tendances énergétiques		
Émissions depuis 2005	↓	
Émissions projetées en 2030*	↑	
Tarification du carbone**		
Prévision de la tarification marginale du carbone en	●	
Prévision de la couverture du régime de tarification du	●	
Bâtiments		
Nouveaux bâtiments	●	
Bâtiments existants	●	
Transport		
Voitures particulières et véhicules utilitaires légers	●	
Circulation des biens et véhicules utilitaires lourds	●	
Transport public et transport actif	●	
Électricité		
Décarbonisation de la production d'électricité	●	
Hydrocarbures		
Ventilation, torchage et émissions fugitives de	●	

Légende	
●	Nombre important de politiques en place
●	Quelques politiques en place
●	Peu ou pas de politiques en place

\*, \*\*, \*\* Voir Appendix B

## Domaine d'excellence

La norme en matière d'énergies renouvelables et de carburants à faible teneur en carbone a été instaurée en 2010. Cette norme visait une réduction de 10 % de la pollution par le carbone par litre de carburant d'ici 2020, et a permis de réduire de 0,9 Mt les émissions de 2012. Le plan climatique annoncé en 2016 prévoit faire passer la norme à 15 % d'ici 2030, ce qui se traduirait par une réduction supplémentaire de 1,4 Mt des émissions.<sup>25</sup> Compte tenu de l'importance de la décarbonisation à terme du transport à travers le Canada, l'adoption de cette norme par la C.-B. mérite d'être saluée.

## Domaines d'amélioration

La C.-B. a reçu bien des félicitations pour sa taxe carbone, mais l'efficacité de la mesure pour que la province atteigne ses cibles climatiques a été remise en question dernièrement. La C.-B. a de fait gelé le programme à 30 \$ la tonne, ce qui fait qu'en termes réels, le prix est en train de chuter. Or le prix du carbone doit augmenter pour être efficace. Nous encourageons la Colombie-Britannique à aller de l'avant à cet égard.



## Alberta

La plus grande province émettrice au Canada, l'Alberta affiche 274 Mt, soit plus de 37% du total des émissions au pays. En outre, ses émissions per capita s'élèvent à 66,1 tonnes, ce qui la place au deuxième rang au Canada à ce chapitre.

Ses trois principaux secteurs en termes d'émissions sont les hydrocarbures (132 Mt), l'électricité (44,3 Mt) et le transport (32,7 Mt), soient respectivement 48 %, 16 % et 11 % du total des émissions provinciales.

Depuis 2005, les émissions ont augmenté de 18 % en Alberta, et cette variation en pourcentage est la plus marquée à l'échelle canadienne pour cette période. Plus particulièrement, les émissions du secteur d'hydrocarbures d'Alberta a augmenté de 34 % entre 2005 et 2014. Le réseau électrique de l'Alberta est le plus grand émetteur de toutes les provinces au Canada, à 790 grammes de CO<sub>2</sub> par kWh.

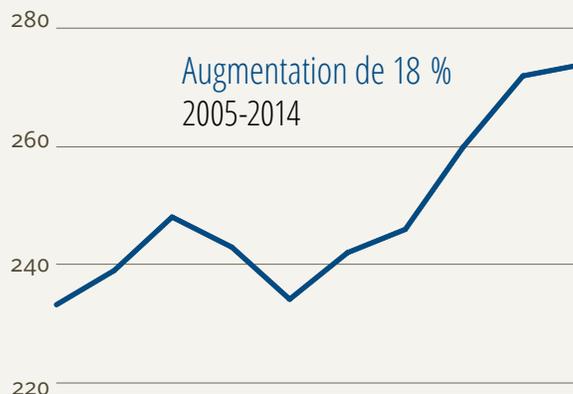
Au cours des dix dernières années, l'Alberta a réalisé des progrès modestes sur le plan des politiques de réduction effective des émissions. Cependant, en novembre 2015 le gouvernement a annoncé un plan de réduction des émissions dans la province. Les éléments de base du Climate Leadership Plan sont les suivants :

- Fermeture progressive accélérée des centrales électriques alimentées au charbon d'ici 2030
- Cible de production électrique de sources renouvelables visant le remplacement de 30 % des sources d'énergie d'ici 2030
- Tarif carbone sur tous les carburants émetteurs utilisés dans le secteur du transport et du chauffage – prix de base de 20 \$ la tonne en 2017 et passant à 30 \$ la tonne en 2018. En outre, un régime d'allocation fondée sur les extrants visant les grandes industries émettrices sera mis sur pied pour récompenser la performance de premier quartile dans les secteurs visés.
- La taxe carbone devrait générer 9,6 G\$ au cours des cinq premières années, dont 6,2 G\$ seront réinvestis dans les énergies renouvelables, l'efficacité énergétique et les infrastructures vertes, et 3,4 G\$



La part provinciale des émissions de GES 2014  
38 %

Émissions, Mt



seront affectés à accorder des remises aux ménages, entreprises et collectivités

- Règlements visant la réduction de 45 % des émissions de méthane d'ici 2025
- Plafond d'émissions des sables bitumineux de 100 Mt annuellement

Par la tarification du carbone et le projet de réglementation sur les émissions de méthane, les politiques annoncées par l'Alberta couvrent les principaux secteurs émetteurs de la province.

En dépit de l'annonce de nouveaux programmes, le plan climatique de l'Alberta pourrait promouvoir davantage l'électrification des bâtiments et du transport. De fait l'Alberta traîne de la patte par rapport aux autres provinces en ce qui touche à l'adoption d'un code du bâtiment et d'une stratégie de modernisation, à l'électrification du transport individuel et à la promotion du transport collectif. Dans le cadre de sa démarche d'implantation et de déploiement de ses récents engagements sur le plan climatique, l'Alberta devrait élaborer une stratégie climatique couvrant l'ensemble de son économie et fixant des cibles précises de réduction des GES pour 2030 et au-delà.

Catégorie de politique	AB Alberta
Plan d'action climatique	
Date de publication	2016
Cible(s) de réduction des émissions ?	✘
Tendances énergétiques	
Émissions depuis 2005	↑
Émissions projetées en 2030*	↓
Tarification du carbone**	
Prévision de la tarification marginale du carbone en	●
Prévision de la couverture du régime de tarification du	●
Bâtiments	
Nouveaux bâtiments	●
Bâtiments existants	●
Transport	
Voitures particulières et véhicules utilitaires légers	●
Circulation des biens et véhicules utilitaires lourds	●
Transport public et transport actif	●
Électricité	
Décarbonisation de la production d'électricité	●
Hydrocarbures	
Ventilation, torchage et émissions fugitives de	●

Légende	
●	Nombre important de politiques en place
●	Quelques politiques en place
●	Peu ou pas de politiques en place

\*, \*\*, \*\* Voir Appendix B

## Domaine d'excellence

Grâce à son programme de fermeture accélérée des centrales alimentées au charbon, l'Alberta affiche une réduction d'environ 30 Mt de ses émissions. La combustion de charbon pour produire de l'électricité produit des GES et de la pollution atmosphérique, aussi les politiques albertaines réduiront la pollution par le carbone et amélioreront la qualité de l'air et le bilan santé des Albertains. D'autres provinces (Saskatchewan, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Écosse) pourraient s'inspirer des engagements de l'Alberta et procéder elles aussi à la décarbonisation de leur électricité.

## Domaines d'amélioration

Le transport constitue une source notable et croissante des émissions en Alberta, comme l'indique sa croissance de plus de 30 % depuis 2005. L'Alberta devrait emboîter le pas aux provinces qui ont déjà mis au point une stratégie de transport à faibles émissions de carbone pour les véhicules personnels et la circulation des marchandises. Plus précisément, cette stratégie pourrait comprendre l'adoption d'une norme de carburants à faible teneur en carbone et l'adoption d'une stratégie de transport des marchandises afin de réduire les émissions de GES de ce secteur.



## Saskatchewan

La Saskatchewan se situe au quatrième rang en termes d'émissions absolues (75,5 Mt en 2014) et au premier rang per capita, avec 67,2 tonnes par personne.

Près des trois quarts des émissions de la province proviennent de trois secteurs, les hydrocarbures (25,3 Mt), l'agriculture (16,7 Mt), et l'électricité (14,3 Mt).

Ces trois secteurs comptent respectivement pour 34 %, 22 % et 19 % des émissions de la province. Depuis 2005, les émissions ont augmenté de 8 % en Saskatchewan. Le réseau électrique de la Saskatchewan demeure le deuxième plus grand émetteur de carbone au Canada, à 780 g de CO<sub>2</sub> par kWh.

Au cours des dix dernières années, la Saskatchewan a réalisé des progrès modestes de réduction des émissions et de fait, les émissions ont augmenté de 8 % depuis 2005. En 2009, la province a adopté le projet de loi intitulé *The Management and Reduction of Greenhouse Gases and Adaptation to Climate Change Act*.<sup>26</sup> Cette loi énonçait les règles de divulgation des gaz à effet de serre, prévoyait un fonds pour les technologies et une structure entourant une cible de réduction des émissions. Cependant, la loi elle-même ne stipulait pas d'année de référence en matière d'émissions ni d'obligation de réduction des émissions. De plus, la loi n'a jamais été promulguée par le gouvernement.

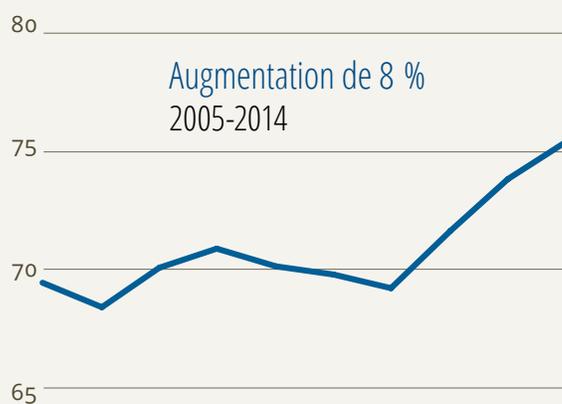
La Saskatchewan promeut la capture et le stockage de carbone. En octobre 2014, SaskPower mettait en service une unité de capture et stockage de carbone dans sa centrale de Boundary Dam (Unit 3). Le projet consistait à moderniser une unité de production d'électricité alimentée au charbon, et capte environ 1 Mt annuellement.<sup>27</sup> Le coût ultime du projet s'est élevé à 1,5 G\$, et le gouvernement du Canada y a contribué 240 M\$.

En novembre 2015, SaskPower annonçait son intention de produire 50 % de l'électricité de la province à partir de sources renouvelable d'ici 2030.<sup>28</sup> Cette cible devait doubler la production électrique de source renouvelable au-delà des niveaux actuels. Outre cette



La part provinciale des émissions de GES 2014  
10 %

Émissions, Mt



cible d'électricité propre, la Saskatchewan s'est dotée d'une réglementation sur les carburants renouvelables exigeant l'apport de 7,5 % d'éthanol dans l'essence. SaskPower a également établi un objectif d'économie d'énergie de 100 MW d'ici 2017 – grâce à un programme de maîtrise de la demande d'électricité, la société a déjà atteint 90 MW.<sup>29</sup> Bien que cela soit notable, rappelons que cet objectif d'économie d'énergie a été établi après que la province ait révisé à la baisse son objectif de 300 MW d'ici 2017 qu'elle avait adopté en 2007.

La Saskatchewan devra déployer des efforts supplémentaires pour réduire ses émissions à court terme. La province devrait envisager la tarification du carbone dans l'ensemble de l'économie et l'abandon accéléré de l'électricité produite à partir du charbon, en plus de son objectif d'énergies renouvelables, et travailler avec le gouvernement fédéral à la mise en œuvre de son engagement récent de réduire les émissions de méthane de 40 % à 45 % en deçà des niveaux de 2012 d'ici 2025. Par ailleurs, la Saskatchewan devrait élaborer une stratégie climatique à implanter dans son économie, avec des cibles précises de réduction des émissions de GES et des stratégies sectorielles pour 2030 et au-delà.

Catégorie de politique	SK Saskatchewan
Plan d'action climatique	
Date de publication	N/A
Cible(s) de réduction des émissions ?	✘
Tendances énergétiques	
Émissions depuis 2005	↑
Émissions projetées en 2030*	↑
Tarification du carbone**	
Prévision de la tarification marginale du carbone en	●
Prévision de la couverture du régime de tarification du	●
Bâtiments	
Nouveaux bâtiments	●
Bâtiments existants	●
Transport	
Voitures particulières et véhicules utilitaires légers	●
Circulation des biens et véhicules utilitaires lourds	●
Transport public et transport actif	●
Électricité	
Décarbonisation de la production d'électricité	●
Hydrocarbures	
Ventilation, torchage et émissions fugitives de	●

Légende	
●	Nombre important de politiques en place
●	Quelques politiques en place
●	Peu ou pas de politiques en place

\*, \*\*, \*\* voir Appendix B

## Domaines d'amélioration

Du point de vue climatique, le réseau d'électricité de la Saskatchewan est l'un des moins performants au Canada – 780 g de CO<sub>2</sub> par kWh. Compte tenu de l'importance de l'électrification pour la réalisation des objectifs climatiques du Canada, la Saskatchewan devrait ajouter à son objectif de 50 % d'électricité produite à partir d'énergies renouvelables un calendrier de fermeture de ses centrales alimentées au charbon semblable à celui que l'Alberta est en train de mettre au point.



## Manitoba

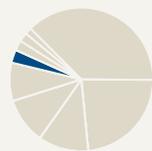
La province du Manitoba est l'un des plus faibles émetteurs au Canada en termes absolus (21,5 Mt) et se situe en milieu de peloton des émissions per capita (16,8 tonnes par personne).

Les secteurs du transport, de l'agriculture et du bâtiment sont les trois principaux émetteurs – 7,8 Mt, 6,6 Mt et 3 Mt respectivement, soit 36 %, 31 % et 14 % du total des émissions. Globalement, les émissions du Manitoba ont augmenté de 4 % entre 2005 et 2014.

En décembre 2015, le Manitoba annonçait son plan intitulé *Green Economy Action Plan*, prévoyant trois cibles de réduction des émissions : 33 % sous les niveaux de 2005 en 2030, 50 % sous les niveaux de 2005 en 2050, et la carboneutralité d'ici 2080.<sup>30</sup>

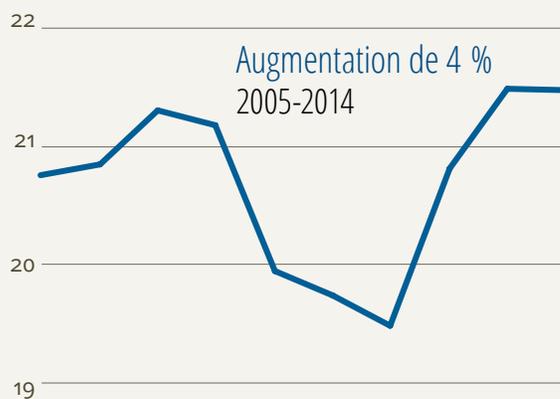
Depuis 2009, l'essence vendue au Manitoba doit contenir au moins 8,5 % d'éthanol et le diesel doit contenir un minimum de 2 % de biodiesel. Dans le dossier de l'électricité, le Manitoba a réalisé plusieurs projets. Ainsi en 2012, la province a imposé une taxe de 10 \$ la tonne sur le charbon, dont le montant est réinvesti dans le programme provincial de soutien à la bioénergie. Une interdiction visant le charbon et le coke de pétrole pour le chauffage domestique entrera en vigueur en 2017. En outre, le programme Power Smart de maîtrise de la demande d'électricité mis en place par Manitoba Power<sup>31</sup> a produit de bons résultats au chapitre de l'économie d'énergie dans la province. Selon les données du gouvernement, Power Smart s'est traduit par une économie cumulative de 820 MW d'électricité et 114 millions de mètres cubes de gaz naturel.<sup>32</sup>

Dans le domaine du bâtiment, le Manitoba s'est engagé à ce que tous les projets de construction financés par le gouvernement se conforment minimalement à la norme argent du système d'évaluation des bâtiments écologiques LEED.<sup>33</sup> Toutefois, pour ce qui est des bâtiments commerciaux et résidentiels, la province a été moins ambitieuse. De fait, le Manitoba s'est engagé à mettre en place de nouvelles normes de rendement énergétique pour les immeubles commerciaux, mais cela reste encore à faire.



La part provinciale des émissions de GES 2014  
3 %

Émissions, Mt



Augmentation de 4 %  
2005-2014

Le Manitoba devra, pour réduire ses émissions d'ici 2030, mettre sur pied des programmes visant à réduire la dépendance envers les combustibles fossiles de son secteur du transport. La province pourrait aller de l'avant avec son projet de régime de plafonnement et échange, qui pourra être relié à ceux de l'Ontario, du Québec, de la Californie – et bientôt du Mexique –, ou alors imposer une taxe carbone dans l'ensemble de son économie. Le Manitoba devrait par ailleurs envisager des mesures supplémentaires d'électrification des transports et promouvoir autant que possible le délaissement des véhicules individuels au profit des transports collectifs et du transport actif.

Catégorie de politique	MB Manitoba
Plan d'action climatique	
Date de publication	2015
Cible(s) de réduction des émissions ?	✓
Tendances énergétiques	
Émissions depuis 2005	↑
Émissions projetées en 2030*	↑
Tarification du carbone**	
Prévision de la tarification marginale du carbone en	●
Prévision de la couverture du régime de tarification du	●
Bâtiments	
Nouveaux bâtiments	●
Bâtiments existants	●
Transport	
Voitures particulières et véhicules utilitaires légers	●
Circulation des biens et véhicules utilitaires lourds	●
Transport public et transport actif	●
Électricité	
Décarbonisation de la production d'électricité	●
Hydrocarbures	
Ventilation, torchage et émissions fugitives de	●

Légende	
●	Nombre important de politiques en place
●	Quelques politiques en place
●	Peu ou pas de politiques en place

\*, \*\*, \*\* Voir Appendix B

## Domaines d'amélioration

Le Manitoba est l'une des dernières provinces du Canada qui n'ait encore mis en place un régime de tarification du carbone, bien qu'elle ait annoncé à plusieurs reprises son intention d'instaurer un régime de plafonnement et échange. Ce faisant, le Manitoba se joindrait aux autres provinces pour mettre sur pied un régime de tarification du carbone qui l'aiderait à atteindre ses cibles de réduction des émissions.



## Ontario

L'Ontario affichait 170 Mt en 2014, ce qui plaçait la province au deuxième rang au Canada au chapitre des émissions absolues. En revanche, elle est la troisième plus faible province en matière des émissions per capita, à 12,4 tonnes par personne.

En 2014, les secteurs du transport, du bâtiment et des industries touchées par les échanges et grandes émettrices – particulièrement le fer, l'acier, les produits chimiques et les engrais – figuraient aux premiers rangs des émetteurs, à respectivement 33 %, 22 % et 18 % du total des émissions. Globalement, les émissions de l'Ontario ont reculé de 19 % entre 2005 et 2014.

En 2009, l'Ontario a adopté la Loi sur énergie verte et l'économie verte – une mesure législative largement reconnue par un éventail de parties prenantes pour avoir jeté les bases d'un développement économique sobre en carbone en Ontario. Un élément clé de la loi est un tarif de rachat garanti (TRG), conçu pour offrir une certitude à l'égard des prix pour les promoteurs des projets d'énergie renouvelables et pour encourager un approvisionnement en énergie plus propre dans la province.

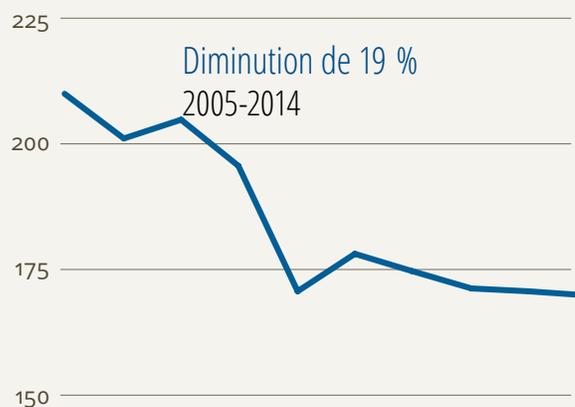
En 2014, l'Ontario était la première juridiction au Canada à mettre fin aux centrales de production d'électricité alimentées au charbon. Dans les périodes de pointe de consommation, le quart de la production d'électricité en Ontario provenait des centrales au charbon. La province a mis à peine plus de dix ans à opérer sa transition et à abandonner le charbon. Ainsi depuis 2005, les émissions issues du secteur de l'électricité ont chuté de 86 % en Ontario, et l'on attribue à la fermeture progressive des centrales au charbon environ 34 Mt de cette réduction.<sup>34</sup>

Fort de ces réussites, la province a annoncé en 2015 son intention d'imposer une tarification du carbone en participant à un marché international du carbone appelé Western Climate Initiative (WCI). Dans le cadre de ce programme, un plafond est imposé aux émissions d'une province et ce plafond est réduit en fonction des objectifs de la province en matière de lutte contre les changements climatiques. L'Ontario s'est fixé trois



La part provinciale des émissions de GES 2014  
23 %

Émissions, Mt



cibles de réduction des émissions, inscrites en droit en 2016 : 15 % sous les niveaux de 1990 d'ici 2020, 37 % sous les niveaux de 1990 en 2030, et 80 % sous les niveaux de 1990 en 2050.

Outre ses programmes de tarification du carbone, l'Ontario s'est engagée à réinvestir les revenus de cette tarification afin de réduire davantage ses émissions, et à mettre en œuvre une série de mesures complémentaires. Son Plan d'action contre le changement climatique prévoit 8,3 G\$ de dépenses en mesures incitatives et en infrastructures entre 2016 et 2020, notamment des incitatifs à l'achat de véhicules électriques, aux rénovations éconergétiques et une expansion marquée des infrastructures de transport public.<sup>35</sup> Le plan énonce également en détail 28 mesures clés visant la réalisation des objectifs de lutte contre le changement climatique, notamment des modifications au code du bâtiment, des cibles de ventes de véhicules électriques et à l'hydrogène, une réglementation sur les carburants renouvelables, et le soutien à la planification énergétique communautaire.

Catégorie de politique	ON Ontario
Plan d'action climatique	
Date de publication	2016
Cible(s) de réduction des émissions ?	✓
Tendances énergétiques	
Émissions depuis 2005	↓
Émissions projetées en 2030*	↓
Tarification du carbone**	
Prévision de la tarification marginale du carbone en	●
Prévision de la couverture du régime de tarification du	●
Bâtiments	
Nouveaux bâtiments	●
Bâtiments existants	●
Transport	
Voitures particulières et véhicules utilitaires légers	●
Circulation des biens et véhicules utilitaires lourds	●
Transport public et transport actif	●
Électricité	
Décarbonisation de la production d'électricité	●
Hydrocarbures	
Ventilation, torchage et émissions fugitives de	●

Légende	
●	Nombre important de politiques en place
●	Quelques politiques en place
●	Peu ou pas de politiques en place

\*, \*\*, \*\* Voir Appendix B

## Domaines d'excellence

Dans le cadre de son plan d'action contre le changement climatique, l'Ontario a pris des engagements importants en matière de réduction des émissions des immeubles commerciaux et résidentiels. Le plan d'action prévoit des cibles d'efficacité énergétique à long terme pour les nouveaux bâtiments, du financement à faible taux pour l'efficacité énergétique, des incitatifs aux rénovations du logement social, l'étiquetage énergétique et l'analyse comparative, et un soutien à la formation et à l'expansion de la main-d'œuvre dans le secteur de la construction de bâtiments à faibles émissions de carbone. Cela représente tout un ensemble de mesures de réduction des émissions des bâtiments existants et nouveaux – un secteur représentant 22 % des émissions de la province à l'heure actuelle. Il faudrait mettre en place une politique du bâtiment de cette ampleur à travers le Canada pour arriver à décarboniser et transformer l'environnement bâti, et tirer les nombreux avantages – sur le plan économique et de l'emploi – associés à l'action climatique dans ce secteur.

## Domaines d'amélioration

En 2014, 10 % des émissions en Ontario provenaient du transport des marchandises. Le plan d'action de l'Ontario contre le changement climatique contient des mesures initiales de réduction des émissions dans ce secteur – notamment une norme couvrant les carburants renouvelables afin de réduire l'intensité carbone des carburants utilisés dans le secteur du transport. Cependant, compte tenu de l'ampleur et de la croissance des émissions issues du transport des marchandises, et du défi que cela représente au regard des ambitions climatiques de l'Ontario, la province devrait proposer une stratégie indépendante en ce qui touche à l'avenir du secteur de la circulation des biens.



## Québec

Bien que le Québec se situe au troisième rang au Canada pour ce qui est des émissions absolues (82,7 Mt), la province affichait le plus faible taux d'émissions per capita parmi les provinces, à 10,1 tonnes par personne en 2014.

Les trois grands secteurs émetteurs au Québec sont le transport (30,9 Mt), les industries touchées par les échanges et rejetant de grandes quantités d'émissions – fer, acier, cimenteries – (18 Mt) et les « déchets et autres » – une catégorie regroupant les déchets, l'industrie légère, la construction et la foresterie – (10,8 Mt). Ces trois secteurs réunis représentent à eux seuls plus de 70 % des émissions au Québec, soit respectivement 37 %, 21 % et 13 %. Globalement, les émissions au Québec ont reculé de 8 % entre 2005 et 2014.

Le gouvernement du Québec a trois cibles en matière de lutte contre les changements climatiques les plus ambitieuses au Canada : 20 % sous les niveaux de 1990 d'ici 2020, 37,5 % sous les niveaux de 1990 en 2030, et de 80 à 95 % sous les niveaux de 1990 en 2050. Les deux premières cibles sont inscrites dans la loi. En 2012, le Québec avait atteint la cible d'émissions de 6 % sous les niveaux de 1990 liée au Protocole de Kyoto.

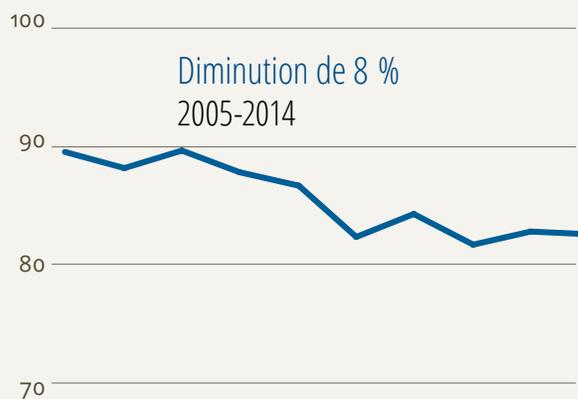
Au cours des dix dernières années, le gouvernement du Québec a adopté de nouvelles et importantes politiques climatiques. En 2009, le Québec instaurait une réglementation d'efficacité énergétique des véhicules à essence couvrant les années 2010 à 2016, alignée sur les réglementations mises au point en Californie. En 2011, le gouvernement amendait cette réglementation pour l'harmoniser avec les nouveaux engagements à l'échelle nord-américaine. Au cours de cette période, le Québec a également procédé à des investissements notables dans les infrastructures pour véhicules électriques : en 2012 était inauguré le Circuit électrique, un programme visant à accroître le nombre de postes de recharge de 240 et 400 volts à travers le Québec et, maintenant, l'Ontario.

Puis, le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques entré en vigueur en janvier 2013, qui créait le premier marché du carbone au Canada, relié au régime de plafonnement et échange de la Californie dans le cadre de l'accord bilatéral de la *Western Climate Initiative*. La création du Fonds vert<sup>56</sup>



La part provinciale des émissions de GES 2014  
11 %

Émissions, Mt



a été un élément clé de l'approche du Québec à la lutte contre les changements climatiques; ce fonds prévoit le réinvestissement des sommes recueillies par l'intermédiaire de la WCI dans divers programmes visant une réduction supplémentaire des émissions. Par exemple, les deux tiers des revenus de son marché du carbone sont affectés aux transports durables – électrification, changement de mode de transport et réduction des émissions issues du transport des marchandises.

Malgré ses multiples engagements envers le climat, le Québec avance lentement dans le domaine des transports – particulièrement sur le plan du transport en commun. En conséquence, les niveaux d'achalandage du transport en commun voient une décroissance qui a commencé dans l'année 2015. La prise d'action dans les éléments clés du secteur des transports demeure alors essentielle afin de permettre au Québec de réaliser des objectifs à long terme sur le plan climatique. À cette fin, la province doit investir dans les transports en commun et accélérer les mesures additionnelles en transport. Par exemple, la province pourrait adopter un cible plus ambitieux dans sa loi proposée par rapport au nombre de véhicules automobiles zéro émission vendus, afin que 50 % des ventes soient des voitures électriques d'ici l'année 2030.

Catégorie de politique	QC Quebec
Plan d'action climatique	
Date de publication	2016
Cible(s) de réduction des émissions ?	✓
Tendances énergétiques	
Émissions depuis 2005	↓
Émissions projetées en 2030*	↓
Tarification du carbone**	
Prévision de la tarification marginale du carbone en	●
Prévision de la couverture du régime de tarification du	●
Bâtiments	
Nouveaux bâtiments	●
Bâtiments existants	●
Transport	
Voitures particulières et véhicules utilitaires légers	●
Circulation des biens et véhicules utilitaires lourds	●
Transport public et transport actif	●
Électricité	
Décarbonisation de la production d'électricité	●
Hydrocarbures	
Ventilation, torçage et émissions fugitives de	●

Légende	
●	Nombre important de politiques en place
●	Quelques politiques en place
●	Peu ou pas de politiques en place

\*, \*\*, \*\* Voir Appendix B

## Domaine d'excellence

En 2015, le Québec a annoncé son Plan d'action en électrification des transports 2015-2020. Ce plan prévoit l'engagement à mettre en place un cadre législatif pour l'électrification des transports, et à promouvoir l'électrification des transports en commun et des véhicules personnels. Plus récemment, le Québec a adopté un règlement visant l'établissement de cibles pour la vente de VEZ. L'objectif du gouvernement québécois est de faire en sorte que 15,5 % des véhicules vendus soient non polluants ou électriques d'ici 2025.<sup>37</sup> Compte tenu que le secteur du transport demeure le plus deuxième émetteur en termes absolus au Canada, des stratégies et politiques comme celles du Québec seront des éléments importants de toute démarche de décarbonisation à l'échelle nationale.

## Domaines d'amélioration

Malgré les progrès réalisés au plan de l'électrification, le Québec n'a pas mis de l'avant de politiques complémentaires couvrant les carburants utilisés dans le secteur du transport – par exemple une norme de contenu en carburant renouvelable ou une norme de carburant à faible teneur en carbone. Le transport des personnes et des marchandises comptent ensemble pour le tiers de toutes les émissions du Québec. Dans la foulée de sa démarche d'élargissement des options en matière d'électrification, le Québec devrait voir à la décarbonisation des carburants utilisés dans le secteur du transport et adopter une norme sur les carburants à faible teneur en carbone et (ou) les carburants renouvelables semblable à celle qu'a mis en place la Colombie-Britannique.



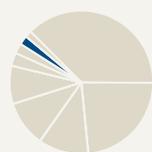
## Nouveau-Brunswick

En 2014, le Nouveau-Brunswick a généré 14,9 Mt d'émissions de sa consommation d'énergie, et de ses pratiques d'agriculture, de foresterie et de gestion des déchets.

En dépit de sa petite taille, la province s'est élevée parmi les cinq plus grands émetteurs per capita au Canada en 2014, à 19,7 tonnes par personne. Les secteurs de l'électricité, du transport et des hydrocarbures sont les trois principaux émetteurs – respectivement 4,7 Mt, 3,9 Mt et 2,8 Mt, soit 31 %, 26 % et 19 % des émissions de la province. Dans ces catégories, le Nouveau-Brunswick compte un petit nombre de sources ponctuelles d'émissions : 31 % des émissions issues de l'électricité proviennent de la combustion de charbon, de pétrole et de gaz naturel pour produire l'électricité à Belledune et Coleson Cove, et des centrales fournissant l'électricité via des accords d'achat d'énergie.<sup>38</sup> Les émissions issues des hydrocarbures proviennent essentiellement de la raffinerie Irving à Saint-Jean.

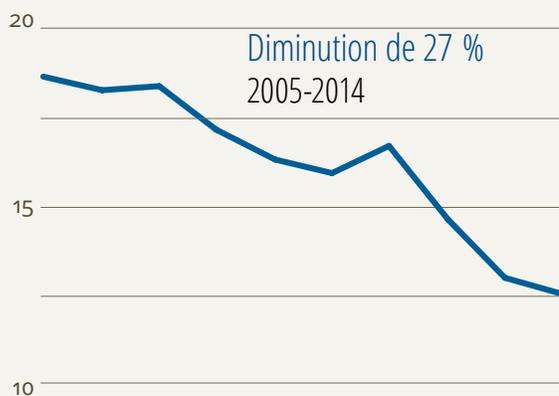
Globalement, les émissions du Nouveau-Brunswick ont reculé de 27 % entre 2005 et 2014. La province s'est engagée à réduire ses émissions de GES de 10 pour cent en deçà des niveaux de 1990 d'ici 2020, et de 75 % à 85 % sous les niveaux de 2001 en 2050. Le Nouveau-Brunswick a également approuvé une cible régionale de réduction des émissions de 35 % à 45 % sous les niveaux de 1990 d'ici 2030, de concert avec les autres provinces atlantiques et les états de la Nouvelle-Angleterre. Cette cible suppose que le Nouveau-Brunswick devrait viser une réduction de ses émissions de l'ordre de 9 à 11 Mt s'ici 2030. En 2011, la province annonçait son programme Energy Vision, et en 2013 sa Loi sur l'électricité, s'engageant ainsi à appliquer une norme en matière d'offre d'énergies renouvelables selon laquelle 40 % de l'électricité vendue devra être de source renouvelable d'ici 2020. En 2014, la province a mis à jour son plan d'action sur les changements climatiques (2014-2020).<sup>39</sup>

NB Power fait également des progrès au chapitre de son engagement à acheter 80 MW d'énergie issue de projets communautaires de production d'électricité de



La part provinciale des émissions de GES 2014  
2 %

Émissions, Mt



source renouvelable, auprès des Premières Nations et autres communautés, dans le cadre de l'effort à réaliser pour respecter la norme en matière d'offre d'énergies renouvelables. La société de service public a mis en place un programme de facturation nette et compte transférer les charges de périodes de pointe aux heures creuses par voie technologique et par la gestion des installations de type « smart grid ».

La province doit moderniser son programme d'efficacité énergétique et le faire passer des niveaux actuels plutôt modestes (environ la moitié des ventes au détail par année, contre 1 % à 3 % des ventes au détail dans les programmes mis en place dans les états du nord-est des États-Unis) et planifier une démarche accélérée de fermeture des centrales électriques alimentées au charbon. Le Nouveau-Brunswick doit également réaliser des progrès notables dans le secteur des transports, le deuxième émetteur en importance. La province devrait être proactive dans sa planification d'une électrification des transports et élaborer un plan visant les véhicules électriques inspiré de ce qui se fait dans les provinces, comme le Québec, qui ont pris les devants à cet égard.

Après une longue inaction de la province en matière de politiques climatiques, le Nouveau-Brunswick a

Catégorie de politique	NB Nouveau-Brunswick
Plan d'action climatique	
Date de publication	2014
Cible(s) de réduction des émissions ?	✓
Tendances énergétiques	
Émissions depuis 2005	↓
Émissions projetées en 2030*	↑
Tarification du carbone**	
Prévision de la tarification marginale du carbone en	●
Prévision de la couverture du régime de tarification du	●
Bâtiments	
Nouveaux bâtiments	●
Bâtiments existants	●
Transport	
Voitures particulières et véhicules utilitaires légers	●
Circulation des biens et véhicules utilitaires lourds	●
Transport public et transport actif	●
Électricité	
Décarbonisation de la production d'électricité	●
Hydrocarbures	
Ventilation, torchage et émissions fugitives de	●

Légende	
●	Nombre important de politiques en place
●	Quelques politiques en place
●	Peu ou pas de politiques en place

\*, \*\*, \*\* Voir Appendix B

entrepris un virage en ce sens. Au début de 2016, le gouvernement a créé un comité multipartite de l'Assemblée législative, le Comité spécial sur les changements climatiques, chargé d'élaborer une réponse plus probante de la province face au changement climatique. Les recommandations de ce comité pourront servir de base aux négociations provinciales avec le gouvernement fédéral et poser les jalons d'une création d'emplois durables à long terme.

Cependant, le Nouveau-Brunswick doit déployer davantage d'efforts pour réduire ses émissions à court terme. La province devrait envisager l'application d'une tarification du carbone à l'échelle de l'économie et la fermeture accélérée des centrales électriques alimentées au charbon.

## Domaines d'amélioration

Le Nouveau-Brunswick est l'une des dernières provinces au Canada qui brûle encore du charbon pour produire de l'électricité. Compte tenu de l'importance de l'électrification dans la démarche climatique du Canada, le Nouveau-Brunswick devrait élever sa cible de production d'électricité de source renouvelable et dresser un calendrier de fermeture de ses centrales alimentées au charbon semblable à celui que l'Alberta est en train de mettre au point. Par ailleurs, pour créer de l'emploi, la province devra augmenter ses investissements en efficacité énergétique et instaurer un régime de tarification du carbone qui contribuera à la réduction des émissions de GES à l'échelle de son économie.

La Nouvelle-Écosse est le plus grand émetteur au Canada atlantique, et affichait 16,6 Mt en 2014, soit 2,3 % du total des émissions au Canada.

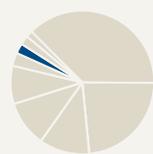
Les trois principaux secteurs émetteurs sont l'électricité (7,3 Mt), le transport (4,3 Mt) et le bâtiment (2,2 Mt), qui comptent collectivement pour plus de 80 % des émissions de la province. Globalement les émissions de la Nouvelle-Écosse ont reculé de 29 % entre 2005 et 2014, la plus forte baisse enregistrée à l'échelle provinciale pendant cette période.

La province compte quatre centrales électriques alimentées au charbon, et huit unités de production au total, ce qui représente 60 % de la production d'électricité de la province et 37,4 % du total de ses émissions en 2014. Le réseau d'électricité de la Nouvelle-Écosse est au troisième rang au Canada en intensité carbonique, à 700 grammes de CO<sub>2</sub> par kWh.

La province n'est pas restée inactive en matière d'action climatique au cours des dix dernières années. En 2007, elle a fixé un plafond dégressif sur ses émissions du secteur de l'électricité, une première en Amérique du Nord. Ce plafond est de 7,5 Mt pour 2020 et de 4,5 Mt pour 2030. Toujours en 2007, la Nouvelle-Écosse se dotait d'une stratégie d'électricité de source renouvelable et d'une cible de 25 % d'électricité renouvelable en 2015 et 40 % en 2020. En 2015, la province adoptait – de concert avec les autres provinces atlantiques et les gouverneurs des états de la Nouvelle-Angleterre – des cibles régionales de 10 % sous les niveaux de 1990 en 2020, et de 35 % à 44 % sous les niveaux de 1990 d'ici 2030.

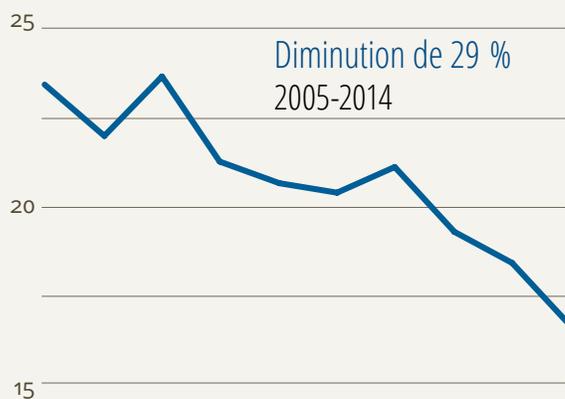
La Nouvelle-Écosse est un chef de file reconnu à l'échelle mondiale en ce qui touche aux programmes d'efficacité énergétique, une position que lui a valu la mise sur pied d'Efficiency Nova Scotia, la première société indépendante de services publics dans le domaine de l'efficacité énergétique. Le plan d'action climatique adopté en 2009 affirme l'engagement de la province à accroître d'ici 2020 son efficacité énergétique globale de 20 % par rapport aux niveaux de 2008.<sup>40</sup>

Cependant, des tendances inquiétantes se dessinent.



La part provinciale des émissions de GES 2014  
2,3 %

Émissions, Mt



En effet la position de leadership de la Nouvelle-Écosse est menacée par des mesures de récupération liées à des programmes climatiques en cours. Par exemple, en 2011-2-12, la province a mis en place un programme de tarif de rachat garanti pour les projets énergétiques communautaires (COMFIT) des Premières Nations, municipalités, universités, OSBL et coopératives, une première au Canada. Le programme a connu un succès notable, et couvert des projets représentant plus de 200 MW. Cependant, le programme a été brutalement interrompu en août 2015. Nous encourageons la Nouvelle-Écosse à continuer de retirer les avantages d'une transition vers une économie sobre en carbone et, pour ce faire, à élaborer et mettre en place des politiques climatiques qui lui permettront de réduire les émissions dans les secteurs du transport et de l'électricité. Plus précisément, la province devrait envisager l'instauration d'un régime de tarification du carbone à l'échelle de l'économie, et l'accélération de la fermeture des centrales alimentées au charbon à 2030 ou un 40 années fin de vie. De plus, la Nouvelle Écosse peut miser sur ces réussites précédentes en poursuivant la mise à jour de ces objectifs en matière du climat et de l'énergie renouvelable afin d'assurer que ces politiques demeurent en alignement avec la décarbonisation à long terme.

Catégorie de politique	NS Nouvelle-Écosse
Plan d'action climatique	
Date de publication	2009
Cible(s) de réduction des émissions ?	✓
Tendances énergétiques	
Émissions depuis 2005	↓
Émissions projetées en 2030*	↑
Tarification du carbone**	
Prévision de la tarification marginale du carbone en	●
Prévision de la couverture du régime de tarification du	●
Bâtiments	
Nouveaux bâtiments	●
Bâtiments existants	●
Transport	
Voitures particulières et véhicules utilitaires légers	●
Circulation des biens et véhicules utilitaires lourds	●
Transport public et transport actif	●
Électricité	
Décarbonisation de la production d'électricité	●
Hydrocarbures	
Ventilation, torchage et émissions fugitives de	●

Légende	
●	Nombre important de politiques en place
●	Quelques politiques en place
●	Peu ou pas de politiques en place

\*, \*\*, \*\* Voir Appendix B

## Domaine d'excellence

Efficiency Nova Scotia a été créé en 2009 avec le mandat de promouvoir une meilleure utilisation de l'énergie en Nouvelle-Écosse. La société est indépendante du gouvernement provincial et de la société de service public Nova Scotia Power. À ce jour, Efficiency NS a réalisé son mandat avec succès; selon les données du gouvernement, les projets d'efficacité énergétique menés entre 2008 et 2013 ont permis de réduire la charge annuelle d'électricité de la Nouvelle-Écosse de 604 GWh, soit un peu plus de 5 %. L'efficacité énergétique est essentielle dans le cadre de toute action climatique au Canada et le modèle unique d'Efficiency NS mérite d'être reconnu à plus grande échelle.

## Domaines d'amélioration

La Nouvelle-Écosse est l'une des dernières provinces au Canada qui n'ait encore instauré de tarification du carbone. Elle devra, pour continuer de réduire ses émissions – particulièrement dans les secteurs en croissance comme le transport – se joindre aux autres provinces et adopter une politique de tarification du carbone à l'échelle de son économie et d'un calendrier de hausse progressive prévisible.



## Île du Prince-Édouard

L'Île du Prince-Édouard est la province qui affiche le plus faible taux d'émissions en termes absolus, à tout juste 1,8 Mt en 2014, ce qui ne l'empêche pas de produire un volume d'émissions per capita semblable à celui de l'Ontario, à 12,3 tonnes par personne.

Le secteur du transport est la principale source d'émissions, à 0,8 Mt, soit plus de 40 % du total des émissions de la province. De ces émissions issues du transport, plus de 60 % sont attribuables aux véhicules personnels, et 25 % au transport de marchandises par camions. Le bâtiment et l'agriculture sont les deuxième et troisième secteurs en termes d'émissions, chacun comptant pour 0,4 Mt, soit 22 % du total des émissions.

À l'instar des autres provinces atlantiques, l'Î.-P.-É. est partie à la résolution adoptée par les premiers ministres de la région et les gouverneurs des états de la Nouvelle-Angleterre et aux cibles climatiques établies dans cet accord. Ces cibles sont de 10 % sous les niveaux de 1990 d'ici 2020, 35 % - 45 % sous les niveaux de 1990 en 2030, et 75%-85 % sous les niveaux de 2001 en 2050.

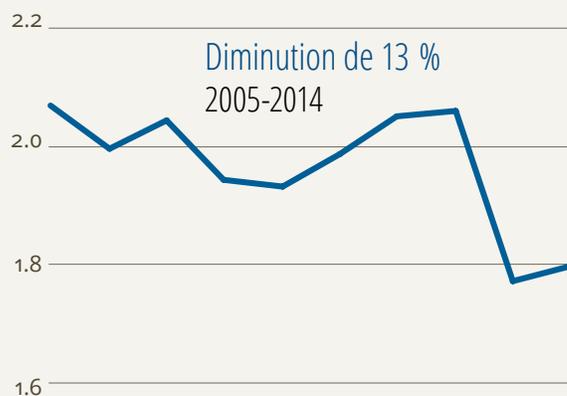
En 2008, l'Î.-P.-É. a annoncé sa stratégie provinciale de lutte contre les changements climatiques, affirmant la nécessité d'améliorations dans le secteur du bâtiment, en efficacité énergétique, en énergies renouvelables et dans sa politique sur le transport.<sup>41</sup> Malgré cela, la province a mis du temps à mettre en œuvre des politiques dans plusieurs de ses secteurs grands émetteurs.

En ce qui touche au déploiement des énergies renouvelables, en revanche, la province a réalisé des progrès notables. Elle est également en tête au Canada dans le développement de l'énergie éolienne — au



La part provinciale des émissions de GES 2014  
< 1 %

Émissions, Mt



Diminution de 13 %  
2005-2014

vu de son potentiel stratégique en énergie éolienne, elle a d'ailleurs présenté sa stratégie intitulée *Island Wind Energy Strategy* en 2008. En 2015, l'Île du Prince-Édouard affichait une charge de pointe de plus de 240 MW, et les sept parcs éoliens de l'île, une capacité de production globale de 203 MW.<sup>42</sup> En dépit de cette capacité de production de source renouvelable, l'Île du Prince-Édouard dépend encore largement de l'électricité importée de source nucléaire ou de centrales alimentées au pétrole et de l'électricité produite au Nouveau-Brunswick.

Catégorie de politique	PE Prince Edward Island
Plan d'action climatique	
Date de publication	2008
Cible(s) de réduction des émissions ?	✓
Tendances énergétiques	
Émissions depuis 2005	↓
Émissions projetées en 2030*	↑
Tarification du carbone**	
Prévision de la tarification marginale du carbone en	●
Prévision de la couverture du régime de tarification du	●
Bâtiments	
Nouveaux bâtiments	●
Bâtiments existants	●
Transport	
Voitures particulières et véhicules utilitaires légers	●
Circulation des biens et véhicules utilitaires lourds	●
Transport public et transport actif	●
Électricité	
Décarbonisation de la production d'électricité	●
Hydrocarbures	
Ventilation, torchage et émissions fugitives de	—

Légende	
●	Nombre important de politiques en place
●	Quelques politiques en place
●	Peu ou pas de politiques en place

\*, \*\*, \*\* Voir Appendix B

## Domaines d'amélioration

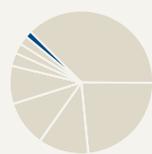
L'Île du Prince-Édouard est l'une des dernières provinces au Canada qui n'ait encore instauré un régime de tarification du carbone. Elle devra, pour réduire ses émissions dans les secteurs clés – notamment le transport et le bâtiment – emboîter le pas aux provinces qui ont instauré un prix carbone à l'échelle de leur économie et adopté une grille tarifaire progressive prévisible.

Terre-Neuve-et-Labrador représente 2 % du total de émissions au Canada, soit 10,6 Mt en 2014, ce qui la place à l'avant-dernier rang en termes d'émissions absolues, mais néanmoins au troisième province rang national au chapitre des émissions per capita.

Le transport (3,5 Mt), les hydrocarbures (2,7 Mt) et l'électricité (1,2 Mt) sont les trois principales sources d'émissions – respectivement 33 %, 25 % et 11 % du total des émissions. Globalement, les émissions de la province ont augmenté de 4 % entre 2005 et 2014.

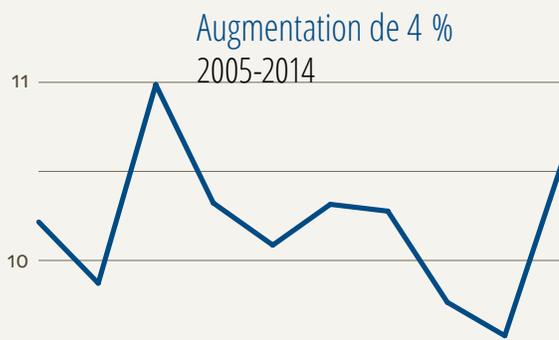
À l'instar des autres provinces atlantiques, Terre-Neuve-et-Labrador est partie à la résolution adoptée par les premiers ministres de la région et les gouverneurs des états de la Nouvelle-Angleterre et aux cibles climatiques établies dans cet accord. Ces cibles sont de 10 % sous les niveaux de 1990 d'ici 2020, 35 % - 45 % sous les niveaux de 1990 en 2030, et 75%-85 % sous les niveaux de 2001 en 2050.

En 2005, la province a annoncé son premier plan d'action pour lutter contre les changements climatiques. Ce plan portait sur la recherche, la sensibilisation et la mobilisation en vue d'atténuer les impacts du changement climatique et de s'y adapter, mais s'est soldé par des progrès modestes au chapitre des politiques publiques. Le gouvernement a procédé à une mise à jour de ce plan en 2011, et avait souligné alors des mesures précises à mettre en œuvre dans les domaines de l'efficacité énergétique résidentielle, l'approvisionnement public et les grande industries émettrices. Par exemple, le plan de 2011 promettait l'établissement d'une cible climatique pour le secteur des industries touchées par les échanges et grandes émettrices de la province. En juin 2016, le gouvernement a déposé le projet de loi 43 intitulé *An Act to Regulate Greenhouse Gas Emissions From Industrial Facilities* – un cadre législatif exigeant la surveillance des émissions dans l'ensemble du secteur et créant un fonds de réduction des GES pour le réinvestissement dans des projets de développement de technologies propres. Malgré l'engagement de 2012 en ce sens, la législation n'a fixé aucune cible de réduction



La part provinciale des émissions de GES 2014  
2 %

Émissions, Mt



des émissions pour la grande industrie.

Dans d'autres secteurs, tels l'électricité et le bâtiment, Terre-Neuve-et-Labrador a cependant réalisé des progrès. Le plan d'efficacité énergétique adopté en 2011 a établi une cible d'économie d'énergie de 20 % sous les niveaux usuels d'ici 2020. À l'appui de cette cible, le budget provincial a alloué 12 M\$ sur trois ans pour soutenir son programme d'efficacité énergétique résidentielle. Puis, en 2015, les sociétés de services publics Newfoundland and Labrador Hydro et Newfoundland Power ont mis en œuvre un programme de facturation nette qui permet aux particuliers de produire de l'électricité de source renouvelable pour leur propre usage.

Sur la base de son plan d'action climatique de 2011, la province a récemment annoncé son intention de présenter une nouvelle stratégie. Les consultations menées sur cette stratégie ont pris fin en septembre 2016; reste donc à attendre l'annonce d'information supplémentaire à ce sujet.

Catégorie de politique		NL Terre-Neuve-et-Labrador
Plan d'action climatique		
Date de publication	2011	
Cible(s) de réduction des émissions ?		
Tendances énergétiques		
Émissions depuis 2005		
Émissions projetées en 2030*		
Tarification du carbone**		
Prévision de la tarification marginale du carbone en		
Prévision de la couverture du régime de tarification du		
Bâtiments		
Nouveaux bâtiments		
Bâtiments existants		
Transport		
Voitures particulières et véhicules utilitaires légers		
Circulation des biens et véhicules utilitaires lourds		
Transport public et transport actif		
Électricité		
Décarbonisation de la production d'électricité		
Hydrocarbures		
Ventilation, torchage et émissions fugitives de		

Légende	
	Nombre important de politiques en place
	Quelques politiques en place
	Peu ou pas de politiques en place

\*, \*\*, \*\* voir Appendix B

## Domaines d'amélioration

Terre-Neuve-et-Labrador est l'une des dernières provinces au Canada qui n'ait encore instauré un régime de tarification du carbone. Elle devra, pour réduire ses émissions dans les secteurs clés – notamment la grande industrie et le transport – emboîter le pas aux provinces qui ont instauré un prix carbone à l'échelle de leur économie et adopté une grille tarifaire progressive prévisible.



## Territoires

### Yukon, Nunavut, Territoires du Nord-Ouest

Les trois territoires du Canada sont dans une position unique par rapport au reste du Canada. En effet, les impacts du changement climatique se font déjà sentir dans le Nord, et l'adaptation et la résilience face au changement climatique fait déjà grandement partie de leur planification.

En outre, les territoires affichent un profil d'émissions relativement moins élevées que les provinces. C'est pour cette raison que les gouvernements territoriaux se concentrent sur les mesures d'adaptation, concurremment aux efforts d'atténuation des impacts.<sup>43</sup>

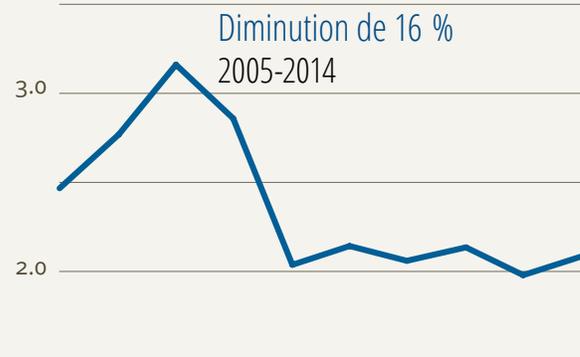
En 2011, les gouvernements du Nunavut, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest ont annoncé une stratégie panterritoriale d'adaptation énonçant des stratégies pour faire face aux effets des changements climatiques, notamment le dégel du permafrost et les menaces à la sécurité alimentaire.<sup>44</sup> Toujours en 2011, ces gouvernements ont publié un inventaire des énergies renouvelables, reconnaissant la nécessité de réduire leur dépendance aux combustibles fossiles et d'accroître l'attention portée à l'efficacité énergétique et aux investissements dans les énergies renouvelables.<sup>45</sup> C'est dans cet esprit que les gouvernements des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon participent à un groupe de travail pancanadien, annoncé en juillet 2015, visant la réduction de l'utilisation du diesel dans les communautés éloignées.<sup>46</sup>

Les territoires ont également adopté individuellement des stratégies climatiques ou des cibles d'émissions. Par exemple, le gouvernement du Yukon fait un suivi des progrès en matière de réduction des émissions issues du carbone noir et du méthane, du transport et des mesures de décarbonisation du gouvernement.<sup>47</sup> Quant au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest,



La part territoires des  
émissions de GES 2014  
< 1 %

Émissions, Mt



il a instauré un programme de remises rattachées aux rénovations éconergétiques,<sup>48</sup> et mène des programmes d'efficacité énergétique avec l'Arctic Energy Alliance auprès des entreprises et des résidences.<sup>49</sup>

Comme l'avait souligné l'Institut Pembina dans son mémoire aux groupes de travail de la Déclaration de Vancouver, l'élimination progressive de l'usage du diesel dans les communautés éloignées devrait être prioritaire pour les premiers ministres. Des 292 communautés éloignées que compte le Canada, 257 ne sont reliées à aucun réseau provincial ou territorial de distribution d'électricité et doivent compter sur un microréseau local (généralement alimenté par de grosses génératrices fonctionnant au diesel).<sup>50</sup> Ces communautés consomment collectivement plus de 90 millions de litres de diesel annuellement. L'élimination progressive de cette dépendance au diesel pour la production d'électricité offre la possibilité d'accroître la résilience de ces communautés sur le plan énergétique, notamment d'éviter de nouvelles restrictions au chapitre de la charge et de la consommation.

## Domaines d'amélioration

Il faut poursuivre le travail pour accroître le recours aux énergies renouvelables dans les communautés éloignées. Une étude récente de l'université de Waterloo a démontré la faisabilité et les avantages économiques de projets d'énergie solaire et éolienne pour les communautés du Nord, avec l'appui des administrations municipales au Nunavut, et leur avantages sur les combustibles fossiles.<sup>51</sup> Le gouvernement fédéral devrait, dans le cadre de son plan d'action climatique, accroître ses investissements dans des projets d'énergies renouvelables dans le Nord afin de favoriser la démarche de réduction de la dépendance aux combustibles fossiles pour la production d'électricité.

# Recommandations

Ce que doit faire le Canada, maintenant, c'est de prendre les devants en matière d'action climatique. Les provinces et les territoires peuvent et doivent faire davantage pour réduire leurs émissions et aligner leurs politiques économiques et environnementales sur les ambitieux engagements énoncés dans l'Accord de Paris. Les premiers ministres canadiens devront, pour que le Canada atteigne ou dépasse sa cible de réduction des émissions d'ici 2030, combler les lacunes qu'accusent les politiques actuelles et chercher à tabler sur les programmes et politiques efficaces déjà mis en place par diverses instances – fédérales, provinciales et territoriales, autochtones et municipales. À cette fin, certaines politiques et stratégies, présentées ci-après ainsi que dans la présentation de l'Institut sur le portail du gouvernement fédéral consacré aux changements climatiques, permettraient de tabler sur les mesures éprouvées et dont l'implantation à plus grande échelle mériterait d'être envisagée.

## 1. Accélération du calendrier d'élimination progressive des centrales électriques alimentées au charbon d'ici 2030

Le Canada ne pourra matérialiser les progrès réels de réduction des émissions que procurera l'électrification progressive de l'économie – notamment dans le bâtiment, le transport et l'industrie – s'il ne commence par éliminer de son réseau de production d'électricité les centrales alimentées au charbon. À cette fin, nous recommandons au gouvernement fédéral qu'il exige que la production d'électricité affiche un taux d'émission zéro d'ici 2050, et impose un calendrier de réduction de la proportion des sources d'électricité émettrices à compter de maintenant et jusqu'en 2050. En outre, le gouvernement fédéral devrait emboîter le pas aux provinces – pensons à l'Ontario et à l'Alberta – et proposer un calendrier de fermeture progressive de toutes les centrales électriques au charbon restantes au Canada, notamment en Saskatchewan, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. Plus particulièrement, le gouvernement central devrait augmenter le taux de récupération à la fin de vie utile des centrales au charbon de manière mesurée et la ramener à 40 ans, et fixer la limite à 2030 pour la production au charbon. Ce calendrier devrait tenir compte de l'offre d'électricité à l'échelle régionale. Compte tenu des avancées notables des technologies entourant les énergies renouvelables et le stockage d'énergie, de l'adoption d'une tarification à la hausse progressive du carbone et du déploiement des investissements pour l'intégration des réseaux d'électricité, le Canada doit pouvoir remplacer effectivement la production au charbon par une

production d'électricité sans émissions. À notre avis, cela devrait représenter la pierre angulaire d'un plan climatique fédéral.

## 2. Soutien accru des politiques publiques au développement des énergies

En 2014, cinq provinces s'étaient fixé des cibles et des normes en matière d'énergies renouvelables, d'énergies propres ou d'offre d'énergie.<sup>52</sup> En 2015, l'Alberta et la Saskatchewan ont fait de même, et fixé l'objectif d'augmenter la part des énergies renouvelables dans la production d'électricité pour la faire passer respectivement à 30 % et 50 % d'ici 2030. Des progrès notables de déploiement des énergies renouvelables sont réalisés à travers le Canada, mais il faudra faire davantage pour que l'électrification graduelle de son économie – bâtiment, transport, industrie – se traduise en réductions notables des émissions. Nous croyons que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer en ce sens, et qu'il pourrait faciliter la création et l'application d'une stratégie pancanadienne d'électrification. Une telle stratégie devra tirer parti des efforts fructueux réalisés dans diverses provinces pour transformer leur système; elle pourra ainsi mener à la mise en place de systèmes d'électricité résilients, alimentés par des énergies renouvelables, qui permettront de réduire drastiquement la pollution par le carbone issue du transport, du bâtiment et des procédés industriels, et réduiront également les risques liés aux installations polluantes pour les Canadiens. Mise en œuvre correctement, cette stratégie d'électrification comporterait par ailleurs un fort potentiel de création d'emploi et contribuerait à une meilleure santé et une résilience accrue des communautés à travers le pays.

### 3. Décarbonisation des combustibles et expansion de l'offre de transport à faibles émissions

La réduction de la pollution par le carbone issue du secteur du transport doit être au cœur de tout plan pancanadien pertinent de lutte contre le changement climatique. Nous recommandons aux premiers ministres canadiens d'adopter une approche en deux volets : s'attaquer d'une part aux émissions directes des véhicules personnels, et poser d'autre part les jalons d'une baisse globale de la demande de modes de transport liés aux énergies fossiles.

En premier lieu, le gouvernement fédéral devrait imposer une norme nationale d'énergies renouvelables et de carburants à faible teneur en carbone couvrant tous les carburants utilisés dans le secteur du transport et vendus au Canada. Selon des données publiées récemment par Clean Energy Canada, les normes actuelles en matière de carburants renouvelables et de carburants à faible teneur en carbone ont fait reculer de 4,3 Mt annuelles la pollution par le carbone – ce qui équivaut à retirer un million de voitures des routes du Canada.<sup>53</sup> Le gouvernement fédéral pourrait tabler sur ces données et resserrer davantage les normes LCFS afin que le message envoyé aux producteurs de carburants et fabricants de véhicules soit bien clair en ce qui touche à l'orientation à donner à leurs investissements et au développement de technologies, et il favoriserait ainsi une réduction supplémentaire des émissions dans ce secteur. À cette fin, les LCFS devraient s'inscrire dans un cadre visant une réduction de 10 % de l'intensité carbonique par rapport aux niveaux de 2010 d'ici 2020, et une baisse de 20 % d'ici 2030. D'autres LCFS nationales devraient être adoptées en fonction d'évaluations étroitement définies de l'impact environnemental du cycle de vie et couvrant toutes les étapes de la production jusqu'à la consommation finale.

Ensuite, le gouvernement fédéral devrait instaurer une réglementation de zéro-émission afin d'augmenter la pénétration des VEZ dans le marché du transport privé. À partir des modèles fabriqués au Canada en 2018, la réglementation fédérale pourrait exiger qu'un certain pourcentage des véhicules vendus par les grands

fabricants de véhicules affichent zéro ou quasiment zéro émission – par exemple, 10 % des ventes d'ici 2020, 22,5 % en 2025, et 30 % en 2030.<sup>54</sup> La progression de la cible devra être régulière et prévisible, afin d'assurer une stabilité à long terme à l'industrie automobile.

### 4. Transformation du secteur du bâtiment au Canada

Il faudra réduire considérablement les émissions des bâtiments existants et veiller à ce que les nouveaux bâtiments soient extrêmement faibles en émissions pour que le Canada atteigne sa cible climatique de 2030 et ses objectifs de décarbonisation à plus long terme. Un plan national en ce sens devra dresser la table pour que soient réalisées de profondes transformations sur le plan énergétique (réductions de 25 % à 50 % de la consommation) de 30 % des bâtiments d'ici 2030, et exiger que toute nouvelle construction affiche une consommation nette d'énergie de près de zéro d'ici les 10 à 15 prochaines années. À notre avis, l'adoption d'une stratégie nationale d'efficacité énergétique du bâtiment est l'occasion pour le Canada de pousser à la baisse ses émissions dans le secteur du bâtiment tout en soutenant la croissance économique. Une stratégie nationale bien conçue favorisera la collaboration entre l'industrie et l'administration publique, récompensera les participants de la première heure et attirera les capitaux privés nécessaires à la transformation du secteur. Nous recommandons, pour que se matérialisent ces avantages pour le climat et la création d'emploi, que le gouvernement fédéral aille de l'avant avec les trois actions réglementaires suivantes : amélioration des normes d'efficacité énergétique pour les bâtiments existants et nouveaux, améliorer l'efficacité énergétique des appareils et de l'équipement utilisés dans les bâtiments, et établissement de cibles à moyen et à long terme pour guider les investissements privés et publics en formation et en R&D.

Pour s'assurer que le marché soit prêt à livrer ses composantes et services de haute performance, le gouvernement fédéral doit éliminer les barrières à l'investissement privé en s'assurant que l'information sur l'efficacité énergétique soit disponible en exigeant l'étiquetage énergétique et l'analyse comparative, et par le biais des mécanismes de financement nouveaux qui peuvent débloquer les investissements à long terme

dans l'efficacité énergétique des bâtiments. De plus, puisque les provinces ont la juridiction pour adopter les codes du bâtiment, les premiers ministres devraient s'engager à publier une feuille de route en matière des codes du bâtiment et une stratégie de rénovation. L'accès aux incitatifs et financement fédéral pourrait être conditionnel aux engagements des gouvernements sur ces feuilles de route.

## 5. Mise en place de stratégies nationales efficaces de tarification du carbone

La tarification du carbone peut servir à stimuler l'innovation et à réduire les émissions dans tous les secteurs de l'activité économique. Plus précisément, nous estimons que les provinces et les territoires devraient tous adopter un régime de tarification du carbone couvrant toutes les sources de pollution par le carbone qu'il est possible de mesurer avec précision, et prévoir un calendrier de hausse des taux, et/ou de réduction des émissions, sur une période de 10 ans. À notre avis, ce calendrier devrait être mis en application au plus tard en 2018. En outre, nous recommandons un programme ambitieux afin d'accroître la probabilité que le Canada atteigne ses cibles, et qu'elle permette des réductions supplémentaires des émissions au moyen d'autres mesures complémentaires.

# Planifier pour réussir

## L'importance des infrastructures dans un plan climatique pancanadien

Par l'intermédiaire de son Fonds pour une économie à faibles émissions de carbone et son programme de dépenses en infrastructures vertes, le gouvernement fédéral peut débloquer de nouvelles occasions de réduction des émissions dans les provinces et territoires en investissant dans des infrastructures menant à la décarbonisation. Rappelons que le budget fédéral de 2016 énonçait le mandat suivant confié au Fonds auquel un budget de 2 milliards de dollars a été accordé :

Ce fonds soutiendra des mesures provinciales et territoriales visant à réduire de façon concrète les émissions de gaz à effet de serre, qui s'ajoutent aux plans actuels et permettent de réaliser des réductions considérables au cours de la période visée par la cible canadienne déterminée à l'échelle nationale. Des ressources seront affectées aux projets qui offrent les réductions des émissions de gaz à effet de serre les plus grandes, en termes absolus, au plus bas coût par tonne.<sup>55</sup>

À notre avis, les investissements du gouvernement fédéral devront s'aligner sur la vision des municipalités et y apporter appui en matière d'électrification des transports, de construction et de procédés industriels, et de réduction de la demande globale de combustibles fossiles. Dans un rapport publié récemment sur le système de l'électricité au Canada,<sup>56</sup> nous suggérons au gouvernement fédéral de fixer des critères de financement couvrant les principes suivants :

- Intégration des décisions de financement dans les ententes fédérales-provinciales visant l'électrification à faibles émissions à long terme;

- Appui aux projets maximisant le recours aux énergies renouvelables;
- Incorporation d'une évaluation environnementale et économique du cycle de vie dans les décisions d'investissement en infrastructures;
- Prise en compte du coût complet du carbone au moyen d'un « test climatique » intégré dans l'examen des investissements en infrastructures;
- Mesures assurant que les gouvernement approuvent les meilleures solutions technologiques disponibles afin de soutenir la démarche de décarbonisation au Canada.
- Investissements dans des projets favorisant la résilience climatique et les cibles d'adaptation des juridictions.

Dans son budget de 2016, le gouvernement fédéral a présenté deux phases d'investissements en infrastructures : la Phase 1, en appui aux investissements à court terme (3,4 G\$ au Fonds pour l'infrastructure de transport en commun et 518 M\$ affectés à la réduction des effets des changements climatiques et aux infrastructures d'adaptation). Ensuite, les investissements prévus à la Phase 2 « iront de pair avec la transition vers une économie à faibles émissions de carbone », et seront de nature stratégique et visionnaire.<sup>57</sup> Si nous soutenons théoriquement cette approche, nous recommandons néanmoins au gouvernement fédéral d'intégrer ces investissements dans une stratégie plus vaste de décarbonisation, et ce, afin d'assurer l'optimisation de ces investissements dans plusieurs secteurs et juridictions. Nous souhaitons que le gouvernement fédéral annonce des critères et détails supplémentaires relativement à ces investissements avant le dépôt du budget 2017.

## Mise sur pied de structures de reddition de comptes sur le long terme pour évaluer les progrès réalisés sur le plan climatique

La communauté internationale a reconnu, en signant l'Accord de Paris, que les plans d'action climatique actuels ne suffiront pas pour atteindre les plafonds de température énoncés dans l'Accord.<sup>58</sup> Au Canada comme à l'étranger, l'action climatique doit pour être fructueuse être accompagnée d'études, d'évaluations et d'améliorations continues. Aussi pressons-nous les premiers ministres canadiens de concevoir et instaurer une méthode de suivi et de comptes rendus liée au plan climatique pancanadien, ce qui permettra que les engagements pris cette année soient resserrés et bonifiés avec le temps. En outre, nous pressons les

premiers ministres de relier le processus climatique pancanadien directement à la stratégie à long terme de réduction des émissions de GES. L'Accord de Paris appelant à la carboneutralité d'ici le milieu du siècle, les premiers ministres canadiens doivent veiller à ce que les négociations fédérales-provinciales-territoriales s'alignent sur l'élaboration d'une stratégie collective menant à cet objectif. Dans le cadre de cette démarche, le Canada devrait s'engager à faire preuve de plus d'ambition sur le plan climatique et à viser davantage que sa cible de 2030, conformément aux exigences de l'Accord de Paris à l'endroit des pays développés.

# Conclusion

L'Accord de Paris, que le Canada affirme être fier d'appuyer, appelle des politiques ambitieuses et immédiates de réduction des émissions de la part de pays développés comme le nôtre. Aussi, si le Canada veut être crédible sur le sujet des changements climatiques – ici et sur la scène internationale – il devra élaborer un cadre stratégique cohérent qui assurera que le pays atteindra tout au moins sa cible de 2030. Il faudra vraisemblablement pour ce faire que toutes les provinces et territoires adoptent une tarification du

---

**À notre avis, le gouvernement fédéral ainsi que les provinces et les territoires ont une occasion sans précédent de travailler de façon concertée à la mise sur pied des politiques et des programmes qui permettront au pays d'atteindre, voire de dépasser sa cible climatique actuelle, et de jeter les bases de réductions plus ambitieuses des émissions d'ici 2050.**

---

carbone, et que le gouvernement fédéral veille par voie réglementaire à ce que les secteurs clés de l'économie améliorent leur performance sur le plan climatique.

À notre avis, le gouvernement fédéral ainsi que les provinces et les territoires ont une occasion sans précédent de travailler de façon concertée à la mise sur pied des politiques et des programmes qui permettront au pays d'atteindre, voire de dépasser sa cible climatique actuelle, et de jeter les bases de réductions plus ambitieuses des émissions d'ici 2050. Cependant, même

en l'absence de consensus quant à la voie à suivre pour réduire les émissions dans l'économie globale, il reste que le gouvernement fédéral doit présenter un plan cohérent pour atteindre ou dépasser sa cible de 2030, que ce soit par le biais de nouvelles mesures fédérales ou une combinaison de mesures fédérales, provinciales et territoriales.

Nous attendons du premier ministre Trudeau qu'il annonce, à l'occasion de la prochaine rencontre des premiers ministres et en collaboration avec eux, de nouvelles ou de plus rigoureuses mesures dans les secteurs clés – bâtiment, transport, électricité, hydrocarbures – et qu'il jette ainsi les bases d'une action climatique bien concrète et fructueuse à terme. Menée adroitement, une action climatique porteuse – à l'échelle fédérale, provinciale et territoriale – permettra au Canada de réaliser les réductions d'émissions auxquelles il est engagé et appuiera sa transition vers une économie sobre en carbone. Les données mondiales sont on ne peut plus claires : nous sommes à l'ère de la croissance propre, et les bénéfices économiques associés aux énergies propres et au développement des technologies propres ne feront que croître avec le temps. La lutte contre les changements climatiques offre au Canada l'occasion de réorienter son économie et d'assurer sa position concurrentielle à terme. Pour réaliser ces objectifs économiques, les gouvernements du Canada doivent accélérer l'application et la réalisation de leurs politiques climatiques et investir dans des infrastructures qui mèneront à la décarbonisation à long terme. Nous souhaitons ardemment que la prochaine rencontre des premiers ministres se solde par des engagements audacieux pour mener le pays sur la voie d'un avenir prospère et sobre en carbone.

# Annexe A : Méthodologie

## Notes sur la méthodologie et les hypothèses de travail

### Sommaire

**Domaines d'excellence** – Les domaines d'excellence ont été déterminés en fonction du potentiel de déploiement à l'échelle nationale de chaque politique et donc de son potentiel d'impact sur la démarche du Canada vers sa cible de 2030.

**Domaines d'amélioration** – Les domaines d'amélioration ont été déterminés en mettant en correspondance les trois principaux secteurs émetteurs d'une province ou d'un territoire et les politiques climatiques en vigueur. Les provinces ou territoires ne disposant pas de régime de tarification du carbone ou de politiques climatiques visant à réduire l'impact environnemental de ces trois secteurs émetteurs se sont vu recommander de prendre des mesures en ce sens.

**Méthode d'évaluation** – Nous fixons pour chaque secteur des critères, y compris des politiques, investissements et stratégies qui, une fois regroupés, constitueraient la démarche la plus appropriée pour ce secteur donné. Nous évaluons ensuite les progrès réalisés par une juridiction dans ce secteur en mesurant le degré de conformité aux divers critères établis.

Les évaluations présentées dans ce document représentent notre estimation des politiques provinciales en place ou en développement en date du mois de septembre 2016. Les auteurs assument toute responsabilité pour des erreurs ou omissions éventuelles.

Les données présentées dans cette annexe sont tirées du Rapport d'inventaire national de 2016, Annexe 12 : Tableaux des émissions de gaz à effet de serre des provinces et territoires du Canada par secteur d'activité économique, 1990-2014.

Nous nous intéresserons de nouveau à ce document l'an prochain lorsque nous mesurerons les progrès réalisés dans le domaine des politiques nationales et infranationales issues du cadre d'action climatique pancanadien, et comptons mettre au point une méthodologie plus pointue à cette occasion.

# Tarification du carbone

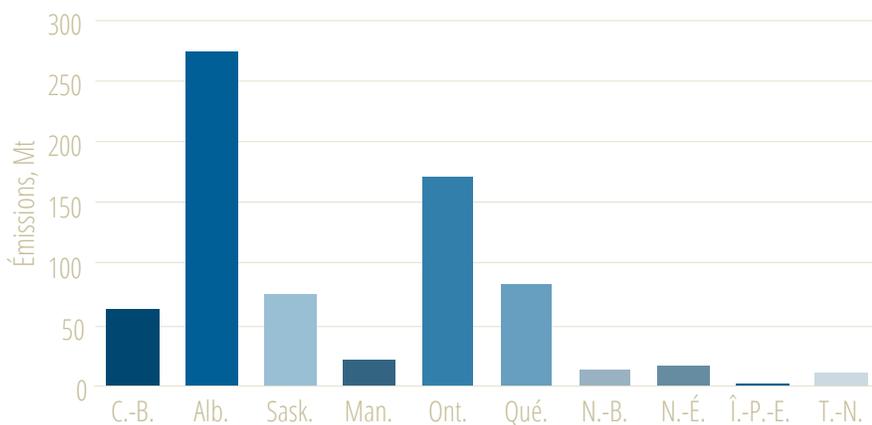


Figure 7 – Total des émissions par province en 2014

## Champ de l'évaluation :

### Prix carbone marginal

- Prédiction de la tarification marginale du carbone en 2020

- prix supérieur à 50 \$ CA
- prix entre 15 \$ et 49 \$ CA
- prix inférieur à 15 \$ CA ou aucun système en place

### Couverture d'un régime de tarification du carbone

- Prédiction de la couverture du régime de tarification du carbone en 2020

- couverture de plus de 75 %
- couverture de 50 % à 75%
- couverture inférieure à 50 % ou aucun régime en place

# Transport

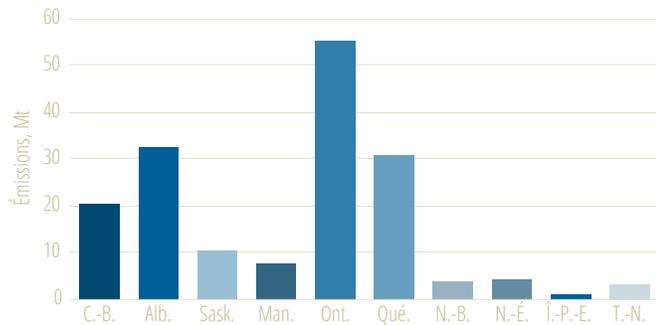


Figure 8 – Émissions du secteur du transport par province en 2014

## Champ de l'évaluation

### Transport public et transport actif

- Province ayant une stratégie de transport public régional ★
- Province ayant une stratégie de transport actif régional<sup>59</sup>
- Province ayant réservé des fonds (y compris des outils non traditionnels de production de revenus ou taxes) pour des projets précis d'expansion des transports collectifs
- Financement adéquat pour l'exploitation et la maintenance requises pour assurer la fiabilité et l'efficacité des transports collectifs
- Province ayant mis sur pied ou proposant des outils de planification de l'utilisation du territoire qui permettent aux municipalités de promouvoir une densité justifiant le transport public et une intensification de cette densité
- Province ayant engagé du financement pour des infrastructures en appui au transport actif

### Voitures particulières et véhicules utilitaires légers

- Province ayant une norme de carburant à faible teneur en carbone (LCFS) afin de réduire la pollution issue des voitures particulières et véhicules utilitaires légers ★
- ou ayant un engagement de véhicules à émission zéro (VEZ) (ou autre politique équivalente d'encouragement à l'achat de VEZ) ou membre de l'Alliance VEZ ★
- Province ayant engagé des fonds pour les infrastructures de recharge
- Province ayant adopté ou se proposant d'adopter des modifications au code du bâtiment couvrant les résidences et les espaces commerciaux afin d'exiger l'installation de postes de recharge
- Incitatifs en place pour l'achat de véhicules électriques (rabais, programmes de recyclage ou de mise à la casse, etc.)
- Le parc de véhicules du gouvernement est composé de véhicules électriques ou à consommation de carburants à faible teneur en carbone

## Circulation des biens et véhicules utilitaires lourds (VUL)

- Province ayant mise en place ou se proposant d'instaurer une LCFS (note : applicable aux carburants destinés aux voitures particulières, véhicules utilitaires légers, moyens et lourds) ★
- Province ayant mis en place une stratégie pour la circulation des biens non basée sur les GES
- Province ayant mis en place une stratégie pour la circulation des biens ou une stratégie de transport à faibles émissions de carbone afin de réduire les émissions de GES issues du secteur du transport de marchandises
- Province ayant engagé des fonds pour des infrastructures ou de la recherche en appui aux postes de distribution de carburants à faible teneur en carbone
- Province ayant mis en place des incitatifs à la transition des parcs de véhicules commerciaux vers les véhicules à faibles émissions de carbone (programme de recyclage ou de mise à la casse pour les vieux VUL, rabais pour nouveaux VUL, etc.)
- Province ayant des incitatifs à l'adoption de technologies d'efficacité énergétique ou des programmes de sensibilisation aux réductions de coûts qui y sont associés, dans le milieu du camionnage - installation de jupes latérales ou de queue, anti-ralenti, et pneus à faible coefficient de roulement ou formation des chauffeurs.

- tout ce qui précède est en place ou en développement
- au moins 50 % des critères sont comblés
- aucun élément étoilé et moins de 50 % des critères sont comblés

# Bâtiment

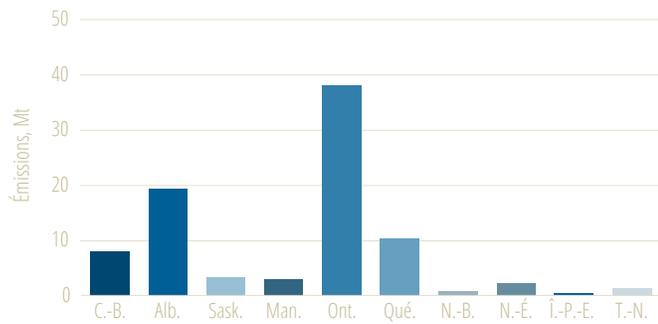


Figure 9 – Émissions du secteur du bâtiment par province en 2014

## Champ de l'évaluation

### Nouveaux bâtiments

- Province ayant adopté les plus récentes normes du Code national de l'énergie pour les bâtiments / Code national du bâtiment ou mieux<sup>60</sup> ★
- Province ayant une politique servant d'exemple couvrant les nouveaux bâtiments publics ★
- Province ayant une cible bien établie de performance énergétique pour les nouveaux bâtiments et des cibles intermédiaires
- Province ayant en place des incitatifs et (ou) des programmes de formation afin de favoriser l'accélération de la transformation du marché vers de nouvelles constructions à haute performance

- tout ce qui précède est en place ou en développement
- au moins les éléments étoilés
- un ou les deux éléments étoilés manquants

### Bâtiments existants

- Province ayant en place un programme incitatif public pour les travaux de rénovations éconergétiques dans les immeubles résidentiels et commerciaux
- Province chef de file en matière de programmes de rénovations pour bâtiments publics existants
- Province ayant une stratégie de modernisation à laquelle sont associées des cibles mesurables
- Province ayant en place ou en développement des mécanismes de financement pour appuyer la rénovation éconergétique
- Province ayant en place ou en développement un régime d'évaluation comparative et de déclaration sur une base annuelle, dans la perspective d'un régime de déclaration publique de la performance sur le plan énergétique
- Province ayant en place ou en développement une politique de cote d'efficacité énergétique résidentielle au moment de la vente ou de rénovations

- tout ce qui précède est en place ou en développement
- au moins 50 % des critères sont comblés
- moins de 50 % des critères sont comblés

# Électricité

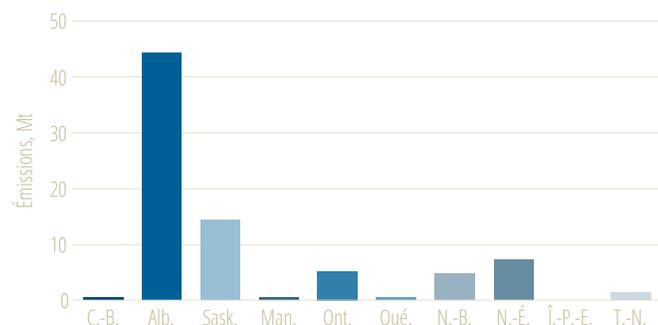


Figure 10 – Émissions du secteur de l'électricité par province en 2014

## Champ de l'évaluation

### Décarbonisation de la production d'électricité

- Province ayant interdit la production d'électricité dans des centrales alimentées au charbon, et accéléré la fermeture progressive de telles centrales par rapport aux normes de performance fédérales en vigueur, ou n'ayant aucune installation alimentée au charbon actuelle ou prévue ★
- Province ayant une cible au chapitre des énergies renouvelables, des normes en matière d'offre d'énergies renouvelables, incitatifs de prix pour la production d'énergies renouvelables et (ou) un approvisionnement préexistant en électricité décarbonisée

- tout ce qui précède est en place ou en développement
- au moins un élément étoilé
- aucun élément étoilé

# Hydrocarbures

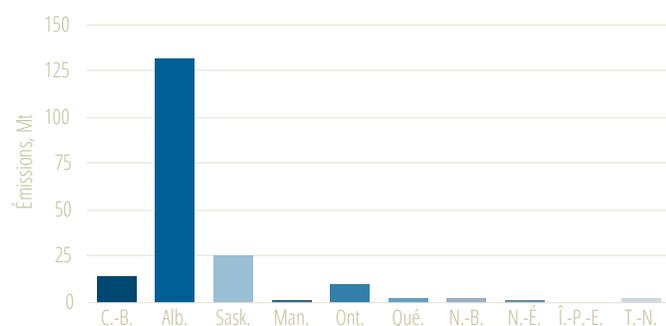


Figure 11 – Émissions du secteur des hydrocarbures par province en 2014

## Champ de l'évaluation

### Ventilation, torchage et émissions fugitives de méthane

- Province ayant pris l'engagement de réduire de 45 % ses émissions d'ici 2025 en ce qui touche aux sources existantes et nouvelles d'émissions ★
- Province ayant une réglementation en place ou en développement à cet égard ★
- Province ayant des incitatifs et (ou) des programmes de remplacement accéléré de l'équipement existant
- Province ayant affecté des ressources à de meilleures méthodes de mesure des émissions de méthane issues des hydrocarbures

- tout ce qui précède est en place ou en développement
- les éléments étoilés ont tout au moins été réalisés ★
- un ou plusieurs éléments étoilés manquants

# Annexe B : Sommaire des compte-rendus

Catégorie de politique	BC Colombie-Britannique	AB Alberta	SK Saskatchewan	MB Manitoba	ON Ontario	QC Quebec	NB Nouveau-Brunswick	PE Île du Prince-Édouard	NS Nouvelle-Écosse	NL Terre-Neuve-et-Labrador
Plan d'action climatique										
Date de publication	2016	2016	N/A	2015	2016	2016	2014	2008	2009	2011
Cible(s) de réduction des émissions ?	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Tendances énergétiques										
Émissions depuis 2005	↓	↑	↑	↑	↓	↓	↓	↓	↓	↑
Émissions projetées en 2030*	↑	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↑	↑	↑
Tarification du carbone**										
Prévision de la tarification marginale du carbone en	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Prévision de la couverture du régime de tarification du	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Bâtiments										
Nouveaux bâtiments	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Bâtiments existants	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Transport										
Voitures particulières et véhicules utilitaires légers	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Circulation des biens et véhicules utilitaires lourds	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Transport public et transport actif	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Électricité										
Décarbonisation de la production d'électricité	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Hydrocarbures										
Ventilation, torchage et émissions fugitives de	●	●	●	●	●	●	●	—	●	●

\* Dave Sawyer et Chris Bataille, « Le fossé diminue: une évaluation des politiques canadiennes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre » (Projet pour des trajectoires de décarbonisation profonde, 2016). <http://climateactionnetwork-28bo.kxcdn.com/wp-content/uploads/2016/04/Still-Minding-the-Gap-V10-FR-Final-2.pdf>

+ Sawyer et Bataille (2016) regroupent les données sur les émissions du Canada atlantique. Selon cette source, les émissions du Canada atlantique augmenteront sur cette période. Cependant, cette tendance agrégée ne reflète pas nécessairement les tendances dans les provinces individuelles

\*\* Commission de l'écofiscalité du Canada, « Rigueur comparée des politiques de tarification du carbone » (2016). <https://ecofiscal.ca/wp-content/uploads/2016/09/Commission-Ecofiscalite-Rigueur-Comparee-Politiques-Tarification-Carbone-juillet-2016.pdf>

Légende ● Nombre important de politiques en place ● Quelques politiques en place ● Peu ou pas de politiques en place

# Endnotes

1. Canadian Intergovernmental Conference Secretariat, “Vancouver Declaration on clean growth and climate change,” March 3, 2016. <http://www.scics.gc.ca/english/conferences.asp?a=viewdocument&id=2401>
2. 2005 is used throughout the document as a base year against which emissions are measured to provide comparability with the government’s 2030 target.
3. Environment and Climate Change Canada, *National Inventory Report 1990-2014: Greenhouse Gas Sources and Sinks in Canada* (2016) Part 1. [http://unfccc.int/national\\_reports/annex\\_i\\_ghg\\_inventories/national\\_inventories\\_submissions/items/9492.php](http://unfccc.int/national_reports/annex_i_ghg_inventories/national_inventories_submissions/items/9492.php)
4. *2016 NIR*, Part 1, Figure 2-1, 39.
5. *2016 NIR*, Part 3, Annex 11, 1990–2014 GHG emission summaries by province.
6. GHG emissions: *2016 NIR*, Part 3, Annex 12, 1990–2014 GHG emission tables by economic sector. Population: CANSIM table 051-0001. GDP: CANSIM table 384-0038.
7. *2016 NIR*, Part 3, Annex 11, 1990–2014 GHG emission summaries by province.
8. *2016 NIR*, Part 3, Table A10-1. The transportation sector category includes domestic aviation, road transportation, railways, marine and off-road transportation.
9. *2016 NIR*, Part 3, Annex 12, Summaries of provincial GHG emissions by economic sector.
10. *2016 NIR*, Part 1, Table S-3, 23. Emissions-intensive trade exposed (EITE) sector excludes oil, gas and coal activities. Other includes agriculture, waste, construction, forestry, coal production and light manufacturing.
11. Office of Energy Efficiency, *Energy Efficiency Trends in Canada 1990-2010* (2013). <http://www.nrcan.gc.ca/energy/efficiency/buildings/4261>
12. *NIR 2016*, Part 3, Table A13-1.
13. Ibid.
14. *2016 NIR*, Part 1, Table S-3, 23.
15. Dave Sawyer and Chris Bataille, *Still Minding the Gap: An Assessment of Canada’s Greenhouse Gas Reduction Obligations* (Deep Decarbonization Pathways Project, 2016). <http://climateactionnetwork-28b0.kxcdn.com/wp-content/uploads/2016/04/Still-Minding-the-Gap-V10.1-1.pdf>
16. Ibid., 4.
17. Change in emissions from 2005 to 2030 from *Still Minding the Gap*, Figure 9. Ontario’s Climate Action Plan and B.C.’s updated Climate Leadership Plan are not included in modelling results. 2005 emissions from *2016 NIR*, Part 3, Annex 11, 1990–2014 GHG emission summaries by province.
18. Matt Horne, “How B.C. does climate policy right. Lima to Paris: Part 2”, December 11, 2014. <https://www.pembina.org/op-ed/how-bc-does-climate-policy-right>
19. Government of British Columbia, *The BC Energy Plan: A Vision for Clean Energy Leadership* (2007). [http://www2.gov.bc.ca/assets/gov/farming-natural-resources-and-industry/electricity-alternative-energy/bc\\_energy\\_plan\\_2007.pdf](http://www2.gov.bc.ca/assets/gov/farming-natural-resources-and-industry/electricity-alternative-energy/bc_energy_plan_2007.pdf)
20. Pembina Institute, *The B.C. Carbon Tax: Backgrounder* (2014). <http://www.pembina.org/pub/the-bc-carbon-tax>
21. Navius Research, *The Renewable and Low Carbon Fuel Requirement Regulation: Current Impacts and Future potential of British Columbia’s Transportation Fuel Regulation* (2014). [http://www.naviusresearch.com/wp-content/uploads/2016/06/BC\\_RLCFRR\\_Communication\\_Brief.pdf](http://www.naviusresearch.com/wp-content/uploads/2016/06/BC_RLCFRR_Communication_Brief.pdf)
22. Government of British Columbia, *Climate Action Plan* (2008). [http://www.gov.bc.ca/premier/attachments/climate\\_action\\_plan.pdf](http://www.gov.bc.ca/premier/attachments/climate_action_plan.pdf)
23. Government of British Columbia, *Climate Leadership Team Recommendations Report* (2015). <https://engage.gov.bc.ca/climateleadership/cltrecommendations/>
24. *Climate Leadership Team Recommendations Report*.
25. Maximilian Kniewasser, Pembina Institute, personal communication with Jeremy Moorhouse and the Government of British Columbia, August 2016.
26. Government of Saskatchewan, *Bill 95: The Management and Reduction of Greenhouse Gases and Adaptation to Climate Change Act* (2009). <http://www.qp.gov.sk.ca/documents/english/FirstRead/2009/Bill-95.pdf>
27. Duncan Kenyon, Binu Jeyakumar, “Carbon capture leadership in Canada,” Pembina Institute, November 4, 2015. <https://www.pembina.org/blog/carbon-capture-leadership-in-canada>
28. SaskPower, “SaskPower to develop wind, solar and geothermal power to meet up to 50% renewable target,” media release, November 23, 2015. <http://www.saskpower.com/about-us/media-information/saskpower-targets-up-to-50-renewable-power-by-2030/>
29. SaskPower, *Investing for our Power Future: SaskPower 2014 Annual Report*, 23. <http://www.saskpower.com/wp-content/uploads/2014-SaskPower-Annual-Report.pdf>
30. Government of Manitoba, *Manitoba’s Climate Change and Green Economy Action Plan* (2015). <https://www.gov.mb.ca/conservation/climate/pdf/mb-climate-change-green-economy-action-plan.pdf>
31. Manitoba Hydro, *2016/17 Demand Side Management Plan* (2016). [https://www.hydro.mb.ca/corporate/pdfs/demand\\_side\\_management\\_plan.pdf](https://www.hydro.mb.ca/corporate/pdfs/demand_side_management_plan.pdf)
32. Manitoba Hydro, “Demand side management (DSM).” [https://www.hydro.mb.ca/corporate/dsm\\_power\\_smart.shtml](https://www.hydro.mb.ca/corporate/dsm_power_smart.shtml)
33. Government of Manitoba, “Manitoba Green Building Policy.” <http://www.gov.mb.ca/greenbuilding/>
34. Melissa Harris, Marisa Beck and Ivetta Gerasimchuk, *The End of Coal: Ontario’s coal phase-out* (International Institute for Sustainable Development, 2015). <https://www.iisd.org/sites/>

- default/files/publications/end-of-coal-ontario-coal-phase-out.pdf
35. Government of Ontario, *Ontario's Five Year Climate Change Action Plan, 2016-2020* (2016). [http://www.applications.ene.gov.on.ca/ccap/products/CCAP\\_ENGLISH.pdf](http://www.applications.ene.gov.on.ca/ccap/products/CCAP_ENGLISH.pdf)
  36. Quebec Sustainable Development, Environment and the Fight against Climate Change, "Fonds Vert." <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/ministere/fonds-vert/index-en.htm>
  37. Government of Quebec, *Bill n°104: An Act to increase the number of zero-emission motor vehicles in Québec in order to reduce greenhouse gas and other pollutant emissions*. <http://www.assnat.qc.ca/en/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-104-41-1.html>
  38. Louise Comeau, "A climate action plan for NB is a clean energy plan," Conservation Council of New Brunswick, September 2, 2016. <http://www.conservationcouncil.ca/a-climate-action-plan-for-nb-is-a-clean-energy-plan/>
  39. Government of New Brunswick, *New Brunswick Climate Change Action Plan, 2014-2020* (2014). <http://www2.gnb.ca/content/dam/gnb/Departments/env/pdf/Climate-Climatiques/ClimateChangeActionPlan2014-2020.pdf>
  40. Government of Nova Scotia, *Toward a Greener Future: Nova Scotia's Climate Change Action Plan* (2009). <https://climatechange.novascotia.ca/sites/default/files/uploads/ccap.pdf>
  41. Government of Prince Edward Island, *Prince Edward Island Energy Strategy, Securing our Future: PEI Environment and Energy Policy Series, Volume 2* (2008). [www.gov.pe.ca/photos/original/env\\_snergyst.pdf](http://www.gov.pe.ca/photos/original/env_snergyst.pdf)
  42. Prince Edward Island Transportation, Infrastructure and Energy, "Prince Edward Island: World Leader in Wind Power Development." <http://www.gov.pe.ca/energy/js/chart.php>
  43. Government of the Northwest Territories, Government of Yukon and Government of Nunavut, *Pan-Territorial Adaptation Strategy: Moving forward on climate change adaptation in Canada's North* (2011), 5. <http://www.anorthernvision.ca/documents/Pan-TerritorialAdaptationStrategyEN.pdf>
  44. *Pan-Territorial Adaptation Strategy*, 19.
  45. Government of the Northwest Territories, Government of Yukon and Government of Nunavut, *Paths to a Renewable North: A Pan-Territorial Renewable Energy Inventory*. <http://www.anorthernvision.ca/documents/RenewableEnergyInventoryEN.pdf>
  46. Province of Ontario, "Provincial & Territorial Ministers Working Together to Reduce Use of Diesel for Electricity in Remote Communities," media release, July 21, 2015. <https://news.ontario.ca/mei/en/2015/07/provincial-territorial-ministers-working-together-to-reduce-use-of-diesel-for-electricity-in-remote.html>
  47. Government of Yukon, *Climate Change Action Plan* (2015), 25. [http://www.env.gov.yk.ca/air-water-waste/documents/CCAP\\_progressreport\\_eng\\_2015.pdf](http://www.env.gov.yk.ca/air-water-waste/documents/CCAP_progressreport_eng_2015.pdf)
  48. Government of the Northwest Territories, *A Greenhouse Gas Strategy for the Northwest Territories 2011-2015*, 15. [http://www.enr.gov.nt.ca/sites/default/files/strategies/ghg\\_strategy\\_2011-2015.pdf](http://www.enr.gov.nt.ca/sites/default/files/strategies/ghg_strategy_2011-2015.pdf)
  49. Government of the Northwest Territories, *Northwest Territories Greenhouse Gas Emission Summary Report 2015*, 7. [http://www.enr.gov.nt.ca/sites/default/files/final\\_4-nwt\\_greenhouse\\_gas\\_summary\\_report\\_2015.pdf](http://www.enr.gov.nt.ca/sites/default/files/final_4-nwt_greenhouse_gas_summary_report_2015.pdf)
  50. Government of Canada, *Status of Remote / Off-grid Communities in Canada*, (2011). [https://www.nrcan.gc.ca/sites/www.nrcan.gc.ca/files/canmetenergy/files/pubs/2013-118\\_en.pdf](https://www.nrcan.gc.ca/sites/www.nrcan.gc.ca/files/canmetenergy/files/pubs/2013-118_en.pdf)
  51. CBC News, "Wind, solar energy real options in Canada's remote Arctic communities," September 17, 2015. <http://www.cbc.ca/news/canada/north/wind-solar-energy-arctic-1.3766381>
  52. Clean Energy Canada, *Tracking the Energy Revolution* (2014). <http://cleanenergycanada.org/wp-content/uploads/2014/09/CEC-Tracking-the-Energy-Revolution-Canada-2014.pdf>
  53. Jeremy Moorhouse and Michael Wolinetz, *Biofuels in Canada: Tracking progress in tackling greenhouse gas emissions from transportation fuels* (Clean Energy Canada, 2016). <http://cleanenergycanada.org/wp-content/uploads/2016/03/FINAL-Report-Biofuel-Policy-Review-March-2016.pdf>
  54. *Climate Leadership Team Recommendations Report*, 17.
  55. Government of Canada, Budget 2016, Chapter 4: Addressing Climate Change and Air Pollution, <http://www.budget.gc.ca/2016/docs/plan/toc-tdm-en.html>
  56. Pembina Institute et al., *Modernizing Canada's Electricity Systems: A pan-Canadian electrification strategy to cut carbon pollution* (2016). <http://www.pembina.org/pub/modernizing-canada-s-electricity-systems>
  57. Budget 2016, Chapter 2: Growth for the Middle Class.
  58. European Commission Climate Action, *Questions and answers on the Paris Agreement* (2015). [http://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris/docs/qa\\_paris\\_agreement\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris/docs/qa_paris_agreement_en.pdf)
  59. Policies to support active transportation for city-level assessment of five cities across Canada can be found in *Cycle Cities: Supporting cycling in Canadian cities* (Pembina Institute, 2015). <http://www.pembina.org/pub/cycle-cities>
  60. For homes: NBC Revision 2012 (Part 9.36); for buildings: NECB 2011. See National Research Council Canada, "Model code adoption across Canada." [http://www.nrc-cnrc.gc.ca/eng/solutions/advisory/codes\\_centre/code\\_adoption.html](http://www.nrc-cnrc.gc.ca/eng/solutions/advisory/codes_centre/code_adoption.html)

pembina.org

---

 [pembina.org/subscription](mailto:pembina.org/subscription)  
email updates

 [twitter.com/pembina](https://twitter.com/pembina)

 [facebook.com/pembina.institute](https://facebook.com/pembina.institute)