

Budget du 27 janvier 2009

Évaluation environnementale

Le gouvernement Harper a laissé tomber les Canadiens et les Canadiennes dans les dossiers environnementaux. Pour que le Canada puisse prétendre un tant soit peu qu'il procède à sa juste part des réductions mondiales des émissions de gaz à effet de serre et qu'il stimule notre économie et crée des emplois, il aurait fallu procéder à des investissements de taille dans les transports en commun, le transport ferroviaire de passagers, le logement à prix abordable, l'économie d'énergie par la rénovation des bâtiments et les énergies renouvelables. Il aurait également fallu que ces investissements soient jumelés à une politique d'achat de biens et services canadiens afin de favoriser la création d'emplois dans le secteur manufacturier et les services et de réduire la distance entre les producteurs et les consommateurs.

Tel n'a pas été le cas. Le budget n'emploie les mots « changement climatique » qu'une fois et c'est dans le contexte de l'expansion du recours à l'énergie nucléaire. Il ne tient pas compte des répercussions sur l'environnement et il constitue littéralement un programme à court terme qui se terminera à la fin de 2010 et qui n'assure pas de continuation au financement des villes et aux investissements environnementaux majeurs.

De plus, les engagements financiers les plus importants sont mal répartis, 300 millions de dollars étant affectés à l'énergie nucléaire et 250 millions à la recherche-développement sur la technologie non éprouvée de capture et stockage de CO₂ (CSC) alors que seulement 250 millions de dollars en 5 ans sont consacrés au développement de véhicules plus économiques.

Fonds pour l'infrastructure verte

Le budget affecte la pathétique et principalement symbolique somme d'un milliard de dollars en cinq années au Fonds pour l'infrastructure verte. La taille de l'investissement total dans l'infrastructure est très modeste et de beaucoup inférieure au montant que les villes et les organisations environnementales avaient espéré. Puisque « l'énergie durable » est mentionnée, il se peut que des fonds soient consacrés aux énergies renouvelables. Ce serait la première fois.

Crédit d'impôt pour rénovation domiciliaire

Le crédit d'impôt pour rénovation domiciliaire de 1 350 \$ par ménage à l'égard de dépenses supérieures à 1 000 \$ et inférieures à 10 000 \$ n'exige nullement que les dépenses accroissent l'efficacité énergétique de l'habitation. Puisque les dépenses doivent être effectuées au préalable, le crédit favorise les Canadiens et les Canadiennes les plus riches, qui sont aussi susceptibles de faire poser des planchers en bois dur ou des comptoirs de granite que d'améliorer l'efficacité

énergétique de leur habitation, et il n'aide nullement les Canadiens et les Canadiennes à faible revenu auxquels la réduction de leurs factures d'énergie serait la plus utile.

De plus, les rénovations améliorant l'efficacité énergétique des habitations sont d'excellentes idées mais les crédits d'impôt n'en sont pas. Il nous faudrait un programme fondé sur les résultats qui récompenserait les investissements rentables dans des mesures d'accroissement de l'efficacité énergétique. Un chèque d'encouragement a plus d'effet qu'un crédit d'impôt d'un montant égal.

Expansion du programme écoÉNERGIE Rénovation

Le programme écoÉNERGIE Rénovation accorde aux propriétaires d'habitations des subventions d'un montant maximal de 5 000 \$ pour compenser le coût des améliorations de l'efficacité énergétique. La somme de 300 millions de dollars en deux ans sera affectée au programme écoÉNERGIE Rénovation. Bien que ce soit un pas dans la bonne direction, cette somme est très insuffisante. Un investissement d'un milliard de dollars en cinq ans aurait été approprié, encore qu'il ne s'appliquerait qu'à 20% des habitations canadiennes.

Fonds pour les énergies propres

Le Fonds pour les énergies propres va censément permettre un investissement maximal de 2,5 milliards de dollars dans la recherche-développement sur les technologies environnementales, y compris la CSC. Cette somme comprend 2 milliards de dollars déjà investis par l'Alberta dans la CSC et une contribution fédérale existante de 200 millions de dollars, ce qui veut dire que la nouvelle contribution fédérale n'est que d'un peu plus de 300 millions de dollars. Pourquoi investir dans la recherche sur la technologie de CSC non éprouvée quand on pourrait affecter des fonds à des moyens éprouvés de réduire les émissions de GES comme les transports en commun, les trains à grande vitesse, l'énergie éolienne et l'énergie solaire?

Biocarburants

Le budget offre 10 millions de dollars pour la recherche sur les biocarburants. C'est une stratégie myope. La production des biocarburants comporte autant d'émissions de GES que la combustion de l'essence dans les moteurs traditionnels et elle contribue aux pénuries de vivres mondiales, à l'augmentation des prix et à la famine.

Transport ferroviaire interurbain

Le budget accorde à VIA Rail une augmentation de financement de 407 millions de dollars à consacrer aux services de transport des passagers, y compris à une augmentation de la fréquence des trains et à une réduction de 30 minutes de la

durée du trajet Montréal-Toronto. Bien que cette contribution soit bienvenue, elle est loin de celle qui est nécessaire et elle n'assure pas des trains à grande vitesse (plus de 300 km/heure).

Énergie éolienne

Le budget ne prévoit pas grand-chose pour l'énergie éolienne à part une affectation précise au parc d'éoliennes de Summerside, dans l'Î-P-É, qui aura une capacité de production de 12 MW une fois que les trois phases seront terminées.

« Simplification » des évaluations environnementales

Le budget prévoit la simplification des procédures d'approbation fédérales pour permettre à un plus grand nombre de projets provinciaux, territoriaux et municipaux s'inscrivant dans le cadre du plan Chantiers Canada d'être mis en oeuvre sans hésitation et de commencer à être réalisés au cours de la prochaine période printanière de construction.

Bien que le gouvernement prétende que les procédures d'approbation des projets d'infrastructure ont des éléments qui font double emploi et une administration inefficace et que cela retarde les projets, presque tous les projets d'infrastructure prêts à mettre en chantier sont réalisés sans examen prévu par la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. En fait, bon nombre d'entre eux sont réalisés sans même faire l'objet d'évaluations environnementales provinciales parce que la plupart d'entre eux relèvent de la compétence municipale et que très peu de municipalités ont des règlements exigeant des évaluations environnementales.

Le budget annonce que le gouvernement apportera des modifications au cadre de réglementation fédéral pour que soient prises des mesures législatives, réglementaires et administratives afin de « réaliser des gains d'efficacité dans le cadre de l'évaluation des répercussions environnementales et autres des projets d'infrastructure ». Ces modifications seront apportées par l'amendement de la *Loi sur la protection des eaux navigables* et de la *Loi sur les pêches*. On peut présumer que cela restreindra l'application des évaluations environnementales fédérales. On ne sait pas, au juste, comment le gouvernement prévoit favoriser la collaboration avec les provinces et les territoires mais le budget ne donne aux organismes fédéraux appropriés ni les ressources, ni l'orientation politique nécessaires pour accélérer les évaluations selon la législation en vigueur.

Accélération du nettoyage des sites contaminés fédéraux

L'augmentation des fonds affectés au nettoyage des sites contaminés fédéraux, qui permettra de consacrer 81 millions de dollars en deux ans à des évaluations supplémentaires et à la gestion de programme, est une amélioration bienvenue. Il est prévu que cette augmentation accélérera les travaux tant attendus

d'assainissement environnemental des sites assujettis au Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux dans toutes les régions du Canada.

Conclusion

La plupart des grands pays ont annoncé des mesures de stimulation économique qui comprennent des rénovations à grande échelle favorisant l'efficacité énergétique, des investissements dans l'infrastructure pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, l'affectation de fonds pour aider les fabricants du pays à devenir plus « verts » et plus concurrentiels et une formation professionnelle nécessaire à l'expansion rapide de l'économie verte.

Le Canada accuse déjà un retard en matière de stimulation économique, d'expansion des énergies renouvelables et d'augmentation de l'efficacité énergétique en dépit de l'important ralentissement de son économie et de l'élimination d'un nombre très considérable d'emplois. Actuellement, le Canada n'affecte pas de fonds aux industries de l'énergie éolienne et solaire – le gouvernement fédéral du Canada n'a pas de programme appuyant l'énergie solaire photovoltaïque et il n'a pas renouvelé son aide financière à l'industrie de l'énergie éolienne, même s'il apporte un léger financement d'infrastructure à un parc d'éoliennes relativement petit à Summerside, dans l'Î-P-É.

Les gouvernements fédéraux de la plupart des pays du globe jouent un rôle important dans la promotion des transports en commun. Le Canada est le seul pays membre de l'OCDE qui n'a pas de plan national des transports. Il est également le seul qui n'assure pas un financement considérable et stable aux transports en commun urbains. Puisqu'il n'a annoncé une affectation que de 500 millions de dollars aux transports publics, la situation ne changera pas.

En gros, le budget ne permet pas au Canada de passer aux énergies renouvelables, n'accroît pas l'efficacité énergétique, n'élargit pas l'infrastructure verte et n'assure pas la formation professionnelle nécessaire aux industries de demain. Le gouvernement Harper n'assure pas un avenir propre et vert.