

Conseil d'action sur l'abordabilité

JOINDRE LES DEUX BOUTS

Une nouvelle approche pour améliorer l'abordabilité



MESSAGE DU CONSEIL

Alors que la pandémie de COVID-19 commençait à montrer des signes de recul au début de l'année 2022, les Canadiens envisageaient l'avenir avec un regain d'espoir. Les gouvernements ont d'abord parlé de « reconstruire en mieux » après les ravages de la pandémie, en souhaitant s'attaquer aux inégalités sociales et rendre les systèmes du pays plus résistants.

Mais pour beaucoup, cet espoir de progrès a vite été tempéré par la flambée des prix des denrées alimentaires, des loyers et des carburants, ainsi que par les conséquences d'une saison record de feux de forêt, d'inondations, de tempêtes et d'autres événements causés par les changements climatiques qui ont touché pratiquement tous les coins du pays.

C'est dans le contexte de ces deux crises que le Conseil d'action sur l'abordabilité, une collaboration non partisane de divers experts en politiques publiques et de dirigeants communautaires de tout le pays, s'est réuni pour élaborer une série de mesures politiques visant à lutter simultanément contre ceux d'une inflation élevée et des changements climatiques. Le Conseil a rassemblé des experts, commandé des recherches et organisé des discussions afin de fournir au gouvernement fédéral des recommandations politiques fondées sur des données probantes. Ce rapport est l'aboutissement de notre travail.

Le Conseil a été guidé par une nouvelle approche de l'élaboration des politiques : une approche qui renonce aux mesures politiques fragmentaires en faveur d'une vision holistique prenant en compte tous les besoins de base à la fois. En effet, personne ne devrait être obligé de renoncer à acheter de la nourriture pour payer son loyer ou renoncer à chauffer ou à climatiser son logement pour s'abonner aux transports en commun et se rendre au travail. Et rien de tout cela ne devrait se faire au détriment de la lutte contre les changements climatiques.

Nous entendons trop souvent des arguments selon lesquels les efforts visant à accélérer la transition vers une économie carboneutre rendront la vie encore plus inabordable. Nous croyons qu'en mettant en œuvre les bonnes politiques, il est possible d'atténuer les problèmes d'abordabilité à court terme tout en mettant en place les éléments constitutifs d'une abordabilité, d'une résilience, ainsi que d'une réduction des émissions durables. En effet, si les efforts visant à résoudre les problèmes d'abordabilité et de changements climatiques restent déconnectés les uns des autres, les familles à faibles revenus deviendront plus vulnérables à la volatilité des prix des combustibles fossiles et supporteront le coût des changements climatiques.

Les travaux du Conseil sont guidés par la conviction que les efforts déployés pour relever ces défis doivent bénéficier en priorité aux familles à faibles revenus. Les jeunes générations, déjà confrontées à des coûts de logement élevés, à une part disproportionnée des cotisations au filet social et à des risques climatiques croissants, ne devraient pas être encore plus lourdement désavantagées.

Les recommandations du Conseil ne résoudront pas tous les problèmes liés à l'abordabilité et aux changements climatiques, mais nous pensons qu'elles constituent un bon point de départ qui intègre ces objectifs politiques. Il est possible de trouver des solutions innovantes qui aident les Canadiens à joindre les deux bouts tout en les préparant à un avenir plus écoresponsable et résilient face aux changements climatiques.

Jennifer Ditchburn
Présidente et chef de la direction
Institut de recherche en politiques publiques

Éric St-Pierre
Directeur général
Fondation de la famille Trottier

Lili-Anna Pereša
Présidente,
Fondation McConnell

Catherine Abreu
Fondatrice et directrice générale
Destination Zero

Yasmin Abraham

Marc Lee

Jasveen Brar

Angella MacEwen

Caroline Brouillette

Mike Moffatt

Cherise Burda

Gillian Petit

Evan Fraser

Shelagh Pizey-Allen

Brendan Haley

Rosemarie Powell

Kate Harland

Lisa Rae

Paul Kershaw

Nate Wallace

RÉSUMÉ DE NOS RECOMMANDATIONS

Le Canada a besoin de politiques qui assurent une abordabilité durable. Cela signifie que les ménages à faibles revenus doivent être les premiers à bénéficier de solutions qui leur apportent un soulagement immédiat et une résilience face aux futures fluctuations de prix et aux changements climatiques. Le Conseil d'action sur l'abordabilité a déterminé les mesures suivantes que le gouvernement fédéral peut prendre pour atteindre ces objectifs :

Mise en place d'un programme gratuit de rénovation des logements pour les ménages à faibles revenus



- Rendre 100 000 logements par an plus abordables, plus écoénergétiques et plus résilients face aux changements climatiques ;
- Donner la priorité aux propriétaires de logements plus vieux à faibles revenus, aux personnes âgées et aux personnes souffrant de problèmes de santé ;
- Permettre aux propriétaires privés de bâtiments plus petits et abordables d'accéder au programme et les obliger à signer des accords pour maintenir ou améliorer l'abordabilité.

Renouvellement du rôle du gouvernement fédéral dans le domaine du logement abordable et construction d'un million de logements communautaires à loyer liés au revenu d'ici 2030



- Acheter des biens immobiliers à proximité des transports en commun dans le cadre d'un élargissement de l'Initiative des terrains fédéraux ;
- Tirer parti de la Société immobilière du Canada pour développer des logements innovants à revenus mixtes qui respectent les codes et les normes en matière de carboneutralité et de résilience climatique sur les propriétés acquises ;
- Fournir un financement plus attractif pour développer le secteur du logement sans but lucratif.

Création d'une aide à l'achat de produits alimentaires et de première nécessité pour les ménages à faibles revenus



- Restructurer le remboursement de la TPS/TVH et la renommer « Allocation pour l'épicerie et les besoins de base » ;
- Verser un paiement mensuel de 150 dollars par adulte et de 50 dollars par enfant aux ménages les plus modestes, en réduisant progressivement les paiements en fonction des revenus.

Réformer le programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) et fournir un davantage de financement pour le fonctionnement des systèmes de transport en commun.



- Accorder des rabais pour des options de mobilité plus nombreuses, y compris des véhicules d'occasion et des vélos électriques ;
- Réorienter les incitatifs iVZE vers les ménages à revenus faibles et moyens ;
- Développer des services de transport en commun accessibles et abordables grâce à un financement fédéral pour les opérations.

Comblar les lacunes en matière de transport de passagers abordable et sécuritaire pour les collectivités rurales, éloignées et autochtones



- Travailler avec les provinces, les territoires et les gouvernements autochtones pour développer une vision renouvelée ;
- Mobiliser le financement des infrastructures et de VIA Rail pour améliorer les services d'autobus et de trains interrégionaux ;
- Élargir le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural afin de couvrir les coûts d'exploitation et les déplacements entre les collectivités.

INTRODUCTION

Le Canada et une grande partie de la planète sont face à deux défis simultanés et interconnectés : la nécessité de l'abordabilité généralisée et les changements climatiques.

Les Canadiens sont en difficulté. Près de sept millions de personnes – dont près de deux millions d'enfants – n'ont pas un accès stable à une alimentation suffisante (Uppal, 2023). Plus d'un million de familles à faible revenu vivent dans des logements inabordables et surpeuplés, et plus de 230 000 personnes sont sans abri (Dionne et al., 2023). Il faut attendre des années sur les listes d'attente pour obtenir des logements communautaires dans les grandes villes canadiennes (Vallis, 2023).

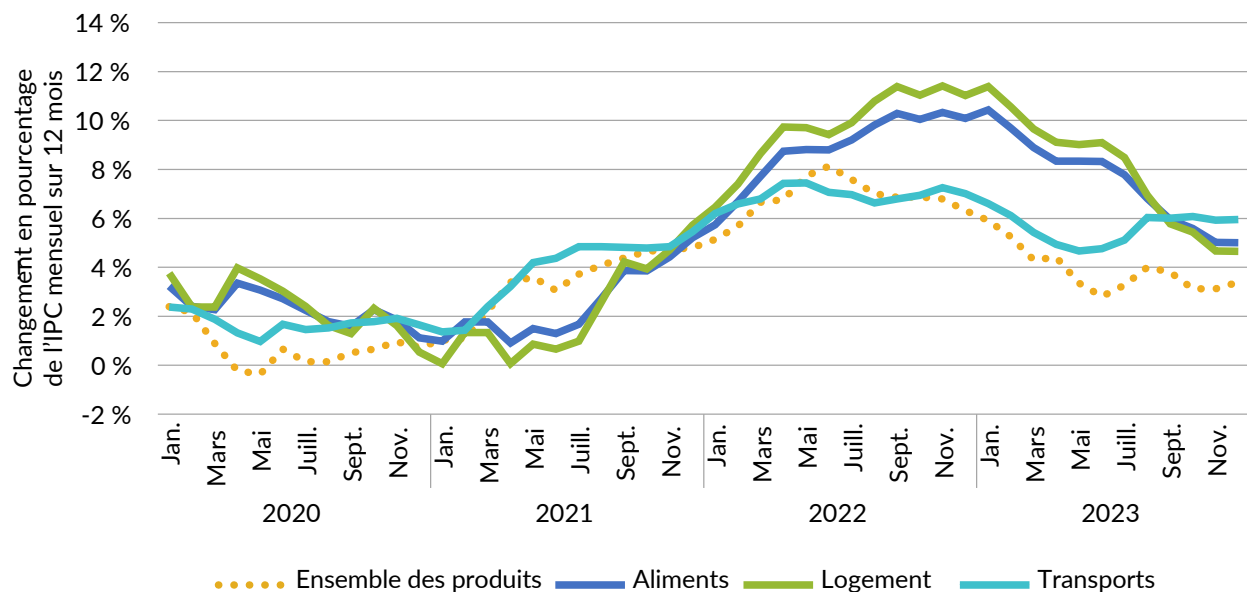


Comment en sommes-nous arrivés là ? L'inflation a bondi suite à la pandémie de COVID-19, atteignant un pic de 8,1 % d'une année à l'autre en juin 2022, son niveau le plus élevé depuis les années 1980 (Statistique Canada, 2022a). Bien que les augmentations des prix à la consommation se soient modérées depuis lors, les augmentations des coûts de l'alimentation, du transport et du logement restent supérieures à l'indice général des prix à la consommation (voir figure 1). De plus, bon nombre des problèmes d'abordabilité auxquels nous nous heurtons aujourd'hui sont apparus il y a plusieurs années et il est peu probable qu'ils se dissipent, même si les pressions inflationnistes s'atténuent.

NOTRE VISION

Le Conseil d'action sur l'abordabilité s'est engagé à trouver des moyens de résoudre les problèmes d'abordabilité pour les Canadiens à revenu faible ou modeste, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et en renforçant la résilience face aux changements climatiques. Nous sommes guidés par une approche holistique de l'élaboration des politiques publiques qui prend en compte plusieurs besoins fondamentaux interconnectés : l'alimentation, le logement, le transport et un climat habitable.

FIGURE 1. L'AUGMENTATION DES PRIX DES PREMIÈRES NÉCESSITÉS A RALENTI, MAIS ELLE DEMEURE AU-DESSUS DE LA MOYENNE DE L'INDICE DES PRIX À LA CONSOMMATION



Source : Statistique Canada, Tableau 18-10-0004-01.

Notes: Non désaisonnalisé. Les frais d'alimentation comprennent les aliments achetés dans les magasins et les boissons non alcoolisées ; les frais de logement comprennent le logement, l'eau, l'électricité, le gaz et les autres combustibles.

Les prix élevés pèsent sur le budget des familles. Les ménages à très faible revenu consacrent plus de 100 % de leur revenu disponible aux produits de première nécessité, notamment la nourriture, le logement et le transport, ce qui les laisse pris entre l'arbre et l'écorce : réduire les dépenses de chauffage et de climatisation pour payer l'épicerie ou réduire les dépenses de nourriture pour payer le loyer (Conseil d'action sur l'abordabilité, 2023c).

Il existe des relations évidentes entre ces problèmes d'abordabilité et les changements climatiques. Construire des maisons qui dépendent du chauffage aux combustibles fossiles ou parcourir de longues distances en voiture augmentent les coûts futurs pour les ménages. Les

changements climatiques sont également susceptibles d'être un facteur important de hausse des prix des denrées alimentaires dans les décennies à venir, et les Canadiens subissent déjà les coûts des feux de forêt, des inondations, des vagues de chaleur et des pannes d'électricité. Retarder l'action climatique n'est pas une solution efficace à la crise de l'abordabilité.

LES CINQ DOMAINES PRIORITAIRES DU CONSEIL D'ACTION SUR L'ABORDABILITÉ :

- Rénovation des logements
- Logement abordable
- Insécurité alimentaire
- Transports urbains
- Transport rural

Dans le même temps, les gouvernements qui mettent en œuvre des politiques climatiques doivent prendre en compte les implications financières pour les ménages à faibles revenus et les aider à accéder à des solutions de remplacement abordables et à faible teneur en carbone. Aider les ménages à faible revenu à réduire leur dépendance aux combustibles fossiles leur permettra de réaliser des économies durables et de résister aux changements de politique et de marché. Des programmes tels que le Pro-

gramme pour la conversion abordable du mazout à la thermopompe du gouvernement fédéral, qui prévoit des paiements initiaux pour couvrir le coût d'une nouvelle thermopompe, contribuent à améliorer l'abordabilité tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES). Un ménage à faible revenu disposant d'un logement écoénergétique, résistant aux inondations et situé à proximité de transports en commun abordables et fiables est beaucoup moins vulnérable aux augmentations des prix de l'énergie ou aux changements climatiques.

Pour relever ces défis, il ne peut y avoir de solutions de type « ou bien, ou bien ». Le Canada a besoin de politiques qui nous aident à la fois à réduire les émissions de GES et à alléger la charge du coût de la vie pour les familles à faible revenu. Et nous devons veiller à ne pas alourdir le fardeau des jeunes générations en faisant des choix qui augmenteront les coûts auxquels elles devront faire face dans l'avenir.

NOTES D'INFORMATION DU CONSEIL D'ACTION SUR L'ABORDABILITÉ

Du renouveau dans la rénovation : Priorité aux ménages à faibles revenus (2023a)

Relance du logement abordable : Rétablir le leadership fédéral (2023b)

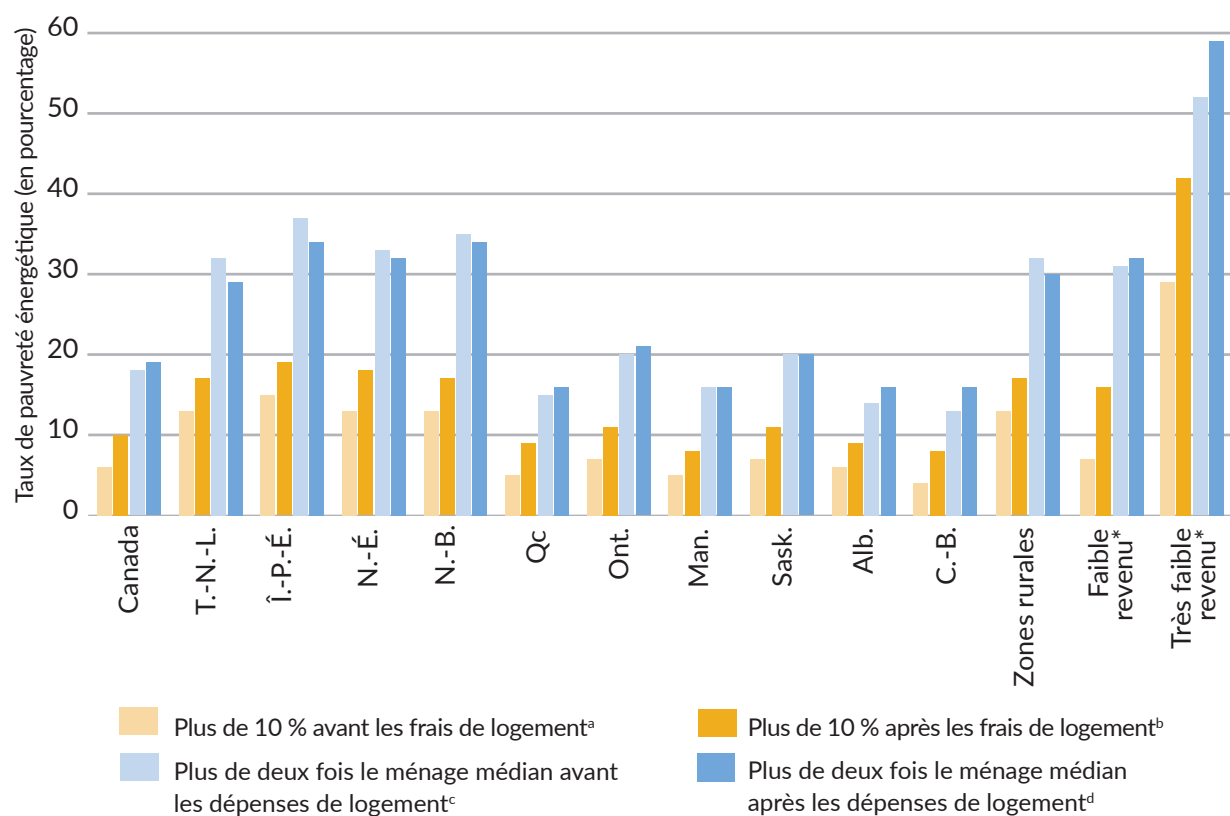
Allocation pour l'épicerie et les besoins de base : Aider les personnes à faible revenu à combler leurs nécessités quotidiennes (2023c)

Repenser la mobilité urbaine : Offrir des options de transport plus abordables et plus équitables (2024a)

Reconnaissance rurale : Des moyens de transport abordables et sûrs pour les collectivités éloignées (2024b)

Le Conseil d'action sur l'abordabilité a identifié cinq domaines prioritaires dans lesquels il est urgent d'agir : la rénovation des logements, le logement abordable, l'insécurité alimentaire, les transports urbains et les transports ruraux. Le Conseil a créé des groupes de travail composés de chercheurs et d'experts dans chacun de ces domaines et a entrepris des recherches pour dégager des solutions possibles. Sur la base de ces travaux, le Conseil a formulé plusieurs recommandations à l'intention du gouvernement fédéral. Les domaines prioritaires requièrent une action importante dans tous les ordres du gouvernement, mais le Conseil a choisi de se concentrer sur les domaines dans lesquels le gouvernement fédéral peut agir de manière appréciable.

FIGURE 2. LES MÉNAGES À TRÈS FAIBLE REVENU, À FAIBLE REVENU ET RURAUX SONT PLUS SUSCEPTIBLES DE VIVRE DANS LA PAUVRETÉ ÉNERGÉTIQUE



Source : IRPP à partir des estimations de Riva et al. (2021) suivant l'Enquête sur les dépenses des ménages de 2017.

Notes :

*Selon les estimations de l'IRPP

Définition de la pauvreté énergétique :

a. Ménages qui consacrent plus de 10 % de leur revenu après impôt à l'énergie.

b. Ménages qui consacrent plus de 10 % de leur revenu après impôt à l'énergie après soustraction des dépenses de logement.

c. Ménages qui dépensent plus pour l'énergie que le double du pourcentage dépensé par le ménage médian au Canada (c'est-à-dire plus de 6 % du revenu après impôt).

d. Ménages qui dépensent plus pour l'énergie que le double du pourcentage dépensé par le ménage médian au Canada, après avoir pris en compte les dépenses de logement. Les taux de pauvreté énergétique sont présentés pour le Canada, les provinces, le premier (très faible revenu) et le deuxième (faible revenu) quintiles de revenu, et les zones rurales.

En plus du présent rapport, nous avons publié cinq notes d'information qui fournissent plus de détails sur les défis qui touchent les Canadiens à faible revenu et sur les solutions politiques proposées par le Conseil pour les aider à joindre les deux bouts.

RÉNOVATION DES LOGEMENTS

Mise en place d'un programme gratuit de rénovation des logements pour les ménages à faibles revenus

La réduction des dépendances des ménages pour l'énergie et les coûts associés aux changements climatiques est essentielle pour résoudre le problème de l'accessibilité au logement.

Les ménages à faible revenu consacrent une part plus importante de leurs revenus à l'énergie (Ressources naturelles Canada, 2022), et une proportion importante d'entre eux vit dans la pauvreté énergétique (voir figure 2). Les vieilles maisons consomment plus d'énergie que les maisons récentes. Et comme les maisons plus vieilles sont généralement plus abordables, elles sont plus susceptibles d'appartenir à des personnes à faible revenu qui, par conséquent, doivent faire face à des coûts énergétiques plus élevés (Aviles, 2022).

De même, les propriétaires des zones rurales et éloignées et ceux du Canada atlantique qui n'ont pas accès aux réseaux de gaz naturel paient davantage pour le chauffage au mazout et au propane et sont plus exposés aux chocs des prix mondiaux. L'inadéquation entre l'offre et la demande de pétrole devrait s'accroître avec l'accélération de l'action climatique mondiale, exposant ainsi les propriétaires dépendants du pétrole à de nouvelles hausses de prix (Leach, 2022).

Les problèmes de résilience des logements et d'efficacité énergétique sont plus prononcés chez les populations autochtones, en particulier celles qui vivent dans des collectivités éloignées, rurales et nordiques (Webber et Berger, 2023). En 2021, près d'un Autochtone sur six vivait dans un logement nécessitant des réparations importantes, soit près de trois fois plus que les populations allochtones (Melvin et Anderson, 2022).

Les ménages à faible revenu sont plus susceptibles d'être confrontés à des risques pour leur santé pendant les vagues de chaleur et à la fumée des feux de forêt parce qu'ils n'ont pas les moyens de s'offrir un appareil de climatisation, une thermopompe ou un système de filtration d'air de haute qualité (Beugin et al., 2023 ; Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario, 2023). C'est également le cas des aînés et des personnes souffrant de problèmes de santé sous-jacents.

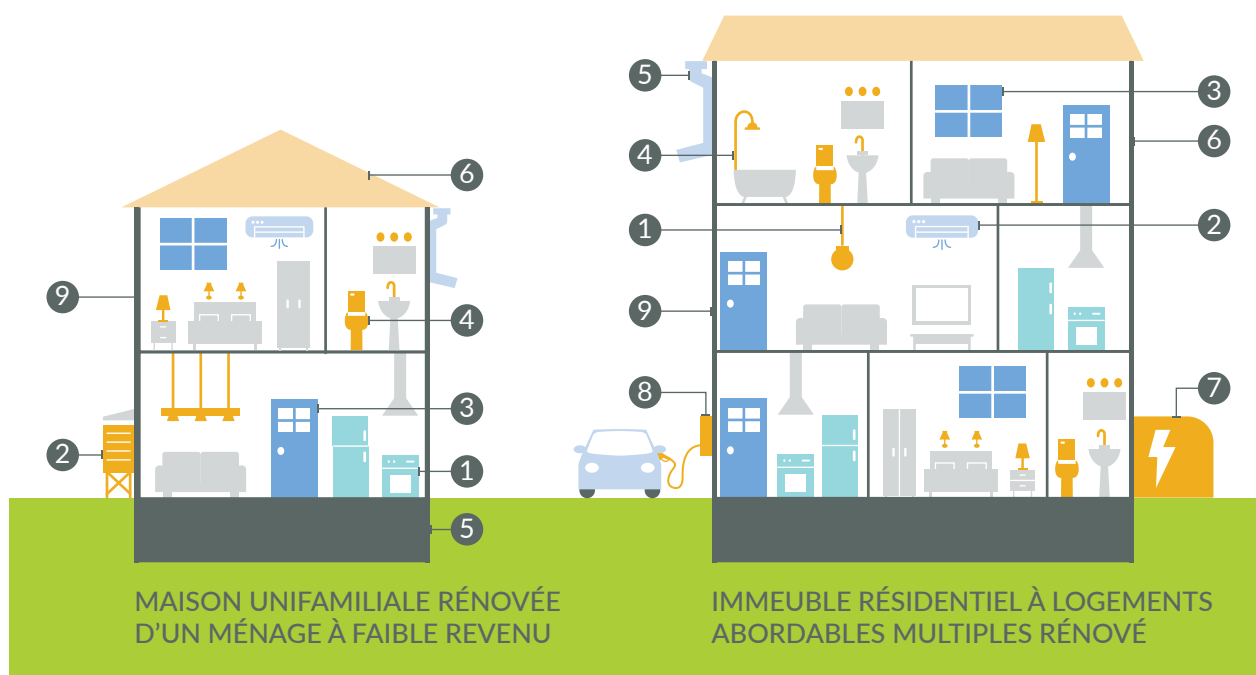
Les ménages à faible revenu sont également plus susceptibles de vivre dans des zones exposées à des événements climatiques extrêmes (Institut climatique du Canada, 2020). Ce sont eux qui souffrent le plus lors des coupures de courant liées aux tempêtes, car ils n'ont pas les moyens de remplacer les aliments perdus, de manger au restaurant ou de payer un hébergement temporaire (Ramesh et Coutinho, 2022).

Lacunes dans les programmes existants de rénovation

La rénovation des logements peut réduire la dépendance énergétique des ménages et permettre d'éviter les coûts liés aux risques climatiques croissants. Le gouvernement fédéral a mis en place plusieurs programmes pour encourager les propriétaires à rénover leur logement, mais ceux-ci excluent souvent les ménages à faible revenu.

Les principaux programmes visant à subventionner les rénovations effectuées par les propriétaires, telle que l'initiative de Subvention canadienne pour des maisons plus vertes de Ressources naturelles Canada, exigent que les propriétaires paient les coûts initiaux. Cela peut s'avérer difficile pour les ménages à faible revenu. De plus, les programmes qui offrent des prêts sont souvent hors de portée pour les personnes visées parce qu'ils exigent de solides antécédents en matière de crédit.

FIGURE 3. LA RÉNOVATION COMPLÈTE PEUT AMÉLIORER L'ABORDABILITÉ, L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE ET LA RÉSILIENCE FACE AUX RISQUES CLIMATIQUES



- | | | |
|--|--|--|
| ① Éclairage et électroménagers intelligents et écoénergétiques | ④ Plomberie et appareils efficaces | ⑦ Génératrice de secours en cas de panne de courant (prête à être connectée au réseau) |
| ② Chauffage et climatisation intelligents et écoénergétiques | ⑤ Fondations, fenêtres et gouttières à l'épreuve des inondations | ⑧ Chargeur de voiture (prêt à être connecté au réseau) |
| ③ Fenêtres, portes et isolants écoénergétiques | ⑥ Toit et revêtement extérieur résistants au feu | ⑨ Matériaux de construction économiques et à faible empreinte carbone |

Source : IRPP, à partir des données d'Efficacité énergétique Canada, du Centre intact d'adaptation au climat et de l'Institut climatique du Canada.

La version révisée du Programme pour la conversion abordable du mazout à la thermopompe (premier ministre du Canada, 2023) offre des paiements initiaux qui couvrent une partie du coût d'une nouvelle thermopompe, et certaines provinces et certains territoires offrent des fonds supplémentaires qui rendent la thermopompe moyenne gratuite pour les ménages à faible revenu. Cependant, la plupart des ménages canadiens utilisent le gaz naturel ou le chauffage électrique et ne peuvent donc pas bénéficier de ce programme (Statistique Canada, 2023a).

Ces programmes sont également complexes d'un point de vue administratif, nécessitant souvent de longs formulaires de demande et des évaluations avant et après rénovation, ce qui constitue un obstacle pour de nombreux ménages à faibles revenus, familles monoparentales, immigrés récents et personnes âgées.

En outre, la plupart des programmes de rénovation des immeubles locatifs sont destinés aux logements communautaires et aux grands immeubles, et excluent les petits logements locatifs. Cela a des répercussions importantes, car 62 % des Canadiens à faible revenu sont locataires et 72 % des locataires vivent dans des logements construits avant 1990, lorsque l'efficacité énergétique ne figurait pas dans les codes du bâtiment du Canada (Kantamneni et Haley, 2023 ; Randle et al., 2022). D'autres programmes, comme l'Initiative de rénovation énergétiques des bâtiments de la Banque canadienne d'infrastructure, peuvent être accessibles aux immeubles locatifs privés, mais nécessitent des investissements qui excluent les petits propriétaires aux moyens financiers modestes (BCI, s. d.).

L'Initiative d'accélérateur de rénovations majeures et le Programme pilote pour des quartiers plus verts de Ressources naturelles Canada ont le potentiel de soutenir les rénovations dans les immeubles locatifs abordables et les logements communautaires, mais un financement supplémentaire est nécessaire pour étendre les programmes et donner la priorité aux logements à faible revenu.

Bien réalisées, les rénovations de logements peuvent réduire les coûts énergétiques et améliorer la qualité de l'air intérieur tout en protégeant les personnes contre les vagues de chaleur, les inondations, les feux de forêt et d'autres événements climatiques (voir figure 3) (C40 Cities Climate Leadership Group, 2020 ; Institut climatique du Canada, 2023 ; Kantamneni et Haley, 2022). Cependant, la portée et l'ampleur des programmes existants sont insuffisantes pour entreprendre des rénovations qui répondent simultanément aux objectifs d'abordabilité, d'adaptation et de carboneutralité.

Recommandations pour les rénovations

- **Le gouvernement fédéral doit mettre en place – en coopération avec les organisations communautaires, les services publics et les autres ordres de gouvernement – un nouveau programme visant à fournir gratuitement aux propriétaires à faible revenu des solutions de rénovation clés en main pour améliorer l'efficacité énergétique et la résistance au changement climatique. Il doit se fixer pour objectif de rendre 100 000 logements par**

an plus abordables, plus efficaces sur le plan énergétique et plus résistants au changement climatique.

- **Le programme doit donner la priorité aux personnes les plus vulnérables financièrement et les plus exposées au risque de pauvreté énergétique, ainsi qu'aux personnes vivant dans des maisons anciennes, aux personnes âgées, aux personnes souffrant de problèmes de santé et aux communautés autochtones. Le nouveau programme pourrait fournir des services à partir d'un guichet unique, ce qui permettrait aux propriétaires, aux conseils d'administration de copropriétés et aux coopératives à faible revenu de demander plus facilement un financement.**
- **Le programme proposé doit inclure les propriétaires privés de petits immeubles abordables qui ne remplissent pas les conditions requises ou qui ne sont pas bien desservis par les programmes existants. Les rénovations d'immeubles locatifs doivent obliger les propriétaires à répercuter les économies réalisées et à maintenir des loyers bas une fois les rénovations terminées. Les immeubles locatifs plus anciens doivent avoir la priorité.**
- **Au lieu de procéder à des rénovations génériques, l'effort doit cibler les investissements qui permettent de rendre les logements plus abordables, d'améliorer la résilience et de contribuer à la réalisation des objectifs de réduction nette des émissions de GES. L'installation généralisée de thermopompes, combinée à l'amélioration de l'efficacité énergétique des habitations, peut améliorer l'accessibilité financière, protéger contre les vagues de chaleur et réduire les émissions de GES.**
- **Le gouvernement fédéral doit collaborer avec les organismes communautaires locaux, les services publics et d'autres ordres de gouvernement afin d'établir des normes pour des rénovations efficaces sur le plan énergétique et résilientes face au climat pour les ménages à faibles revenus, avec des ajustements pour les locataires, les maisons rurales et éloignées, ainsi que pour les différentes zones géographiques et les différents climats.**

LOGEMENT ABORDABLE

Renouveler le rôle du gouvernement fédéral dans le domaine du logement abordable et construire un million de logements communautaires à loyer fixé selon le revenu d'ici à 2030.

Le Canada souffre d'une grave pénurie de logements abordables. La plupart des logements publics, sans but lucratif et coopératifs du Canada ont été construits il y a plus de 30 ans avec l'aide du gouvernement fédéral (SCHL, 2021a) et plus de la moitié du parc de logements communautaires et à loyer inférieur au marché a été construite avant 1980 (SCHL, 2023a). Le soutien fédéral à la construction de logements communautaires a diminué à la fin des années 1980 et s'est complètement arrêté en 1992, lorsque la responsabilité a été transférée aux provinces (Deng et al., 2023). Certaines provinces, dont l'Ontario, ont par la suite transféré la responsabilité aux municipalités, qui ne disposent pas des sources de revenus et des budgets nécessaires pour construire suffisamment de logements communautaires afin de répondre à la demande (Canadian Centre for Housing Rights, 2022).

Les logements hors du marché ne représentent que 5 % du parc immobilier existant au Canada (Statistique Canada, 2023b), comparativement à 40 % en Suède, 16 % au Royaume-Uni et 14 % en France. Plus d'un million de familles à faible revenu vivent dans des logements inabordables, surpeuplés, inhabitables ou inadéquats. Et plus de 230 000 personnes sont sans domicile fixe (Dionne et al., 2023).

Les listes d'attente pour les logements communautaires dans les grandes régions métropolitaines sont très longues. À Toronto, le temps d'attente moyen pour un appartement subventionné d'une chambre à coucher était de 14 ans à la fin de 2022 ; à Montréal, il était de 6 ans (Vallis, 2023).

Parmi les ménages vivant dans la pauvreté en 2016, 62 % étaient des locataires (Randle et al., 2022). À Toronto, où les loyers sont parmi les plus élevés du pays, près d'un quart des locataires consacrent plus de 50 % de leurs revenus aux frais de logement (Ville de Toronto, 2021). Cela signifie que les personnes qui gagnent le salaire minimum ne sont pas en mesure de payer un loyer dans les grandes villes. Cette situation a des répercussions économiques plus larges. Les entreprises qui dépendent de travailleurs à bas salaire ont du mal à trouver des employés parce que ces derniers ne peuvent pas accepter un emploi là où ils n'ont pas les moyens de vivre (Statistique Canada, 2022b).

Le logement a également des répercussions importantes sur le climat. En 2021, les bâtiments ont émis 40 millions de tonnes de GES. La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) estime que 5,8 millions d'unités de logement sont nécessaires pour rétablir l'accessibilité globale des logements d'ici 2030. Pour ce faire, il faudra construire 3,5 millions d'unités supplémentaires par rapport à ce qui est déjà prévu (SCHL, 2022). Si les bâtiments nouveaux et proposés sont bâtis sans modification des pratiques de construction actuelles, il sera difficile pour le Canada d'atteindre ses objectifs de réduction des GES (Guldimann, 2023).

Cela pourrait avoir des répercussions dans les années à venir. Les bâtiments résidentiels construits sans tenir compte de l'objectif de carboneutralité créent un passif futur. Bien que les rénovations présentent de nombreux avantages, il est beaucoup moins coûteux à long terme de construire de nouveaux logements répondant à la norme « net zéro » que de rénover des bâtiments existants.

Les logements qui ne sont pas conçus pour résister aux effets des changements climatiques exposeront les résidents à des risques accrus (Conseil des académies canadiennes, 2019). Les ménages qui ont le moins les moyens de rénover leur maison ou de remplacer la nourriture perdue lors d'une panne d'électricité sont ceux qui ont le plus besoin de protection (Dugan et al., 2023).

L'emplacement des logements est essentiel. Les maisons construites sur des terrains éloignés des transports en commun et d'autres produits de base telles que les épiceries et les écoles sont peut-être moins chères, mais les coûts pour les ménages et les municipalités seront plus élevés. Les habitants devront se déplacer en voiture, ce qui augmentera leurs dépenses énergétiques ainsi que la pollution atmosphérique et les émissions de GES. De plus, les municipalités devront investir dans de nouvelles infrastructures routières, d'eau, d'égouts et d'électricité.

Lacunes dans les programmes de logement abordable existants

Les dépenses actuelles consacrées aux programmes de logements destinés aux ménages à faible revenu sont insuffisantes. L'Initiative pour la création rapide de logements, qui fait partie de la Stratégie nationale sur le logement, a consacré 4 milliards de dollars depuis 2020 à la création de nouveaux logements abordables pour les personnes qui en ont le plus besoin (SCHL, 2023b). Pourtant, plus d'un million de ménages à faible revenu ont un besoin impérieux de logement et on estime que plus de 230 000 d'entre eux sont sans abri (Housing Assessment Resource Tools, n.d.).

Le gouvernement fédéral a annoncé plusieurs initiatives récentes pour stimuler la construction. Il a supprimé la TPS sur les nouvelles constructions locatives, annoncé un financement par le biais du Fonds pour accélérer la construction de logements, et élargi l'accès des constructeurs à des prêts à faible taux d'intérêt. S'inspirant d'une stratégie utilisée pour remédier à la pénurie de logements dans l'après-guerre, il a annoncé son intention d'élaborer un catalogue de modèles de maisons préapprouvés, y compris des immeubles à logements multiples. Ces initiatives permettront d'accroître l'offre et de rendre le logement plus abordable pour certains Canadiens.

Toutefois, il faut faire davantage pour les Canadiens à revenu fixe et à faible revenu qui ont besoin d'un logement. La construction d'un plus grand nombre de logements communautaires ciblera les Canadiens qui en ont le plus besoin et aura l'avantage supplémentaire d'atténuer la concurrence sur le marché locatif au sens large (Young, 2023).

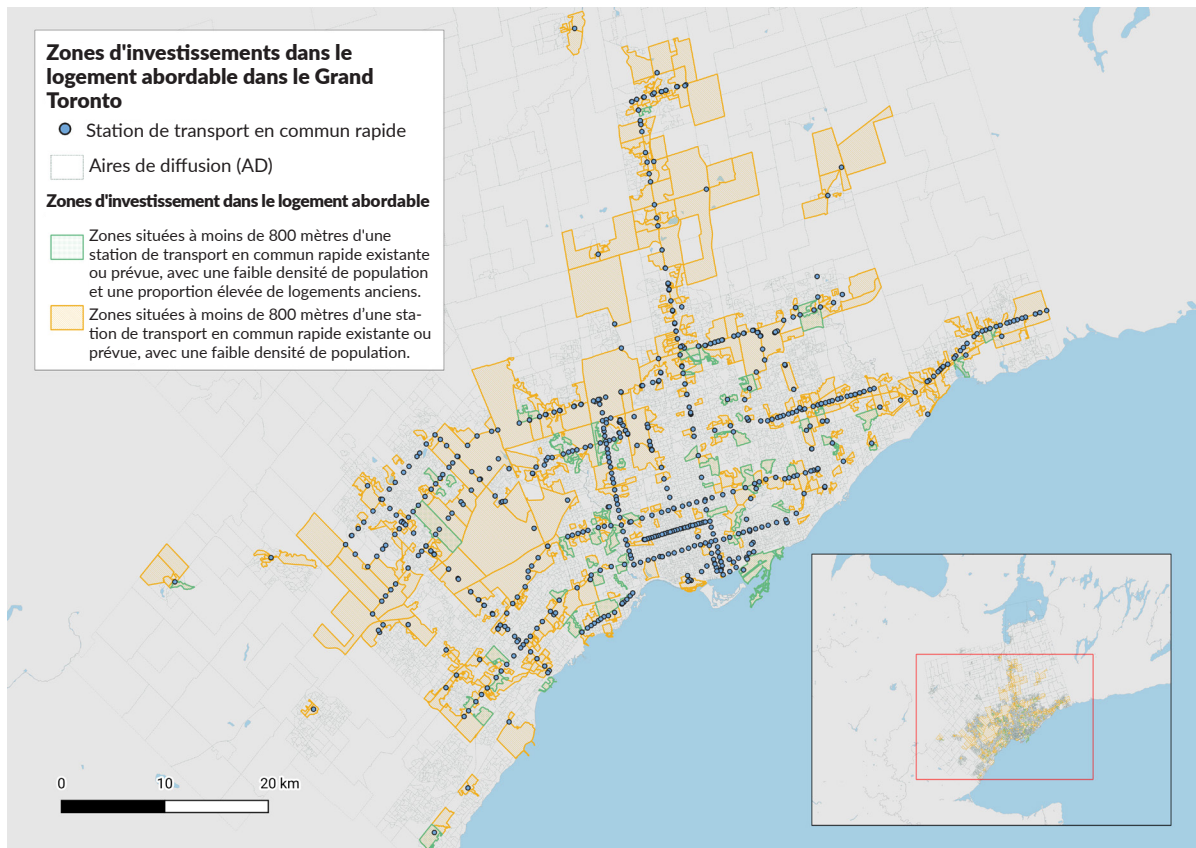
Recommandations en matière de logement abordable

- **Le gouvernement fédéral doit renouveler son rôle de leader dans la construction de logements abordables. Il doit s'efforcer de construire un million d'unités afin de doubler le parc de logements communautaires du Canada.**
- **Le gouvernement fédéral doit étendre l'Initiative des terrains fédéraux, qui soutient le transfert et la réaffectation des propriétés fédérales excédentaires pour la construction de nouveaux logements abordables, résilients, durables et accessibles.**
- **Le gouvernement fédéral doit tirer parti de la capacité de la Société immobilière du Canada à coordonner les projets de construction de logements. Le gouvernement pourrait compléter son stock de terrains fédéraux pour le programme en acquérant des propriétés à proximité des transports publics rapides.**
- **Le gouvernement fédéral doit rester propriétaire des biens acquis afin de conserver la valeur de l'actif et de limiter l'impact budgétaire. Les terrains pourraient être loués à bas prix à des organisations partenaires, à des fiducies foncières communautaires ou à d'autres ordres de gouvernement si l'accessibilité des logements peut être maintenue.**
- **Les propriétés situées à proximité des stations de transport rapide existantes ou prévues, avec une faible densité de population et une proportion élevée de vieux logements, peuvent être parmi les endroits les plus prometteurs pour la construction ou la rénovation de logements abordables. Le Housing Assessment Resource Tools (HART) conçu par l'Uni-**

versité de Colombie-Britannique pourrait être utilisé pour évaluer l'adéquation des propriétés à la construction de logements. La carte de Toronto présentée dans la figure 4 met en évidence certaines des possibilités que le gouvernement fédéral pourrait explorer.

- L'Initiative pour la création rapide de logements, qui fournit des contributions en capital pour la construction de nouveaux logements et l'acquisition de bâtiments existants pour les réhabiliter ou les convertir en logements abordables permanents, doit être élargie au moyen d'un financement supplémentaire pour atteindre le rythme et l'ampleur de l'effort nécessaire.
- Il convient d'explorer les possibilités de créer des ensembles de logements innovants, carboneutres et à revenus mixtes par l'intermédiaire de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC). La BIC participe déjà à d'importants projets de rénovation avec des fournisseurs de logements sans but lucratif et s'est engagée à investir jusqu'à 5 milliards de dollars dans l'infrastructure verte. Des ajustements au mandat de la BIC pourraient être

FIGURE 4. PLUSIEURS OPTIONS POUR BÂTIR DES LOGEMENTS ABORDABLES PRÈS DE TRANSPORTS EN COMMUNS RAPIDES



Source : Community Data Program, 2023. À la demande de l'IRPP.

Notes : (i) Les points bleus représentent les stations de transports en commun rapides existantes ou prévues. Les aires de diffusion (AD) sont surlignées en vert si elles sont situées à moins de 800 mètres d'une station, si elles se situent dans le quintile inférieur de densité de population et si elles ont le quintile le plus élevé de logements anciens (construits avant 1980) en pourcentage du total. Les AD sont marquées en jaune si elles se trouvent à moins de 800 mètres d'une station de transport en commun rapide et dans le quintile inférieur de densité de population. (ii) En raison des limitations des données, toutes les zones mises en évidence sur la carte ne se prêtent pas à la construction de logements. Une faible densité de population peut résulter de la présence de zones de conservation, de grandes installations ou d'infrastructures importantes qui les rendraient impropres au logement.

nécessaires pour permettre des développements qui répondent aux objectifs d'abordabilité, de résilience et de carboneutralité.

- **Le gouvernement fédéral peut également aider le secteur du logement sans but lucratif du Canada à surmonter les obstacles financiers à la construction de projets de logements abordables. La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) pourrait augmenter le financement de la contribution par projet et offrir des taux d'intérêt fixes et bas pour les bâtiments les plus abordables, carboneutres et résilients, situés à proximité des transports en commun. La SCHL pourrait également permettre un plus grand cumul de ses programmes afin que les promoteurs puissent bénéficier de plusieurs sources de soutien.**
- **Le Fonds pour accélérer la construction de logements, qui fournit un soutien financier aux gouvernements locaux, pourrait être utilisé pour encourager davantage les gouvernements municipaux à assouplir les réglementations restrictives en matière de zonage et d'autorisation, et à construire des logements plus abordables, à haute densité, avec des pratiques de pointe en matière de construction à consommation nette zéro et résiliente.**

INSÉCURITÉ ALIMENTAIRE

Création d'une allocation pour l'épicerie et les besoins de base pour les ménages à faible revenu.

L'insécurité alimentaire, c'est-à-dire le fait d'être confronté à un accès insuffisant ou incertain à des aliments nutritifs et culturellement appropriés, est en augmentation au Canada (Santé Canada, 2020). Selon Statistique Canada, près de sept millions de personnes, dont près de deux millions d'enfants, sont aux prises avec l'insécurité alimentaire (Uppal, 2023).

La proportion de familles connaissant un certain niveau d'insécurité alimentaire est passée de 16 % en 2021 à 18 % en 2022. Cette proportion est également plus élevée qu'avant la pandémie (Uppal, 2023).

Plus de 40 % des familles de mères célibataires et plus d'un tiers des familles noires sont en situation d'insécurité alimentaire (Uppal, 2023). L'insécurité alimentaire est également plus élevée chez les familles autochtones. En 2022, 18 % des familles non autochtones ont déclaré être en situation d'insécurité alimentaire, comparativement à 34 % des familles autochtones. Ces chiffres ne reflètent pas toute l'ampleur du problème dans les territoires ou dans les communautés autochtones des provinces. Des études récentes ont montré que près de la moitié des familles des Premières Nations ont des difficultés à mettre suffisamment de nourriture sur la table et que beaucoup d'entre elles ont du mal à accéder aux aliments traditionnels en raison des changements climatiques et des activités liées à l'industrie, comme l'exploitation minière (First Nations Food, Nutrition and Environment Study, 2021).

D'autres indicateurs révèlent également une tendance inquiétante. Banques alimentaires Canada (2023) a enregistré près de deux millions de visites dans les banques alimentaires du pays en

mars 2023, soit une hausse de 32 % par rapport au même mois de l'année précédente et de plus de 78 % par rapport à 2019. Les adultes célibataires en âge de travailler représentaient 44 % des utilisateurs de banques alimentaires, l'un des plus grands sous-ensembles de visiteurs.

Ces dernières années, l'augmentation des prix des denrées alimentaires a été supérieure à l'inflation globale. Bien que l'inflation alimentaire se soit modérée, les prix devraient continuer à augmenter (Janzen et Fan, 2023). Le Canada's Food Price Report de l'Université Dalhousie (2024) prévoit que les prix des aliments augmenteront de 4,5 % en 2024 ; les prix des produits de boulangerie, de la viande et des légumes pourraient augmenter de 7 %. Une famille de quatre personnes devrait dépenser 16 297,20 \$ en produits alimentaires, soit 701,79 \$ de plus qu'en 2023.

Différents facteurs expliquent la hausse des prix des denrées alimentaires ces dernières années, notamment les perturbations de la chaîne d'approvisionnement à la suite de la pandémie, la hausse des prix de l'énergie, l'invasion de l'Ukraine par la Russie, et les mauvaises conditions météorologiques.

Le manque de concurrence dans le secteur de l'alimentation de détail au Canada a été identifié comme un autre coupable possible. Un rapport du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire de la Chambre des communes (2023) note que les Canadiens achètent les trois quarts de leur nourriture dans des épiceries et que les cinq plus grands détaillants du Canada contrôlent 80 % du marché de l'épicerie.

En septembre 2023, le gouvernement fédéral a présenté le projet de loi C-56, la *Loi sur le logement et l'épicerie à prix abordable* (Ministère des Finances, 2023). Ce projet de loi confère notamment au Bureau de la concurrence des pouvoirs accrus lui permettant de rejeter des fusions dans certaines circonstances. En outre, sur l'insistance du gouvernement fédéral, les PDG des cinq plus grandes chaînes de magasins d'alimentation ont présenté aux fonctionnaires fédéraux des plans sur la manière dont ils prévoient contenir les prix des denrées alimentaires. Mais les résultats de ces efforts sont incertains et il est peu probable qu'ils se fassent sentir à court terme.

En outre, de plus en plus de voix se sont élevées pour réclamer une réduction de la taxe carbone afin de faire baisser le coût des denrées alimentaires. Toutefois, les recherches menées par Trevor Tombe et Jennifer Winter (2023) concluent qu'une augmentation de la taxe carbone et d'autres taxes indirectes n'a entraîné qu'une hausse de 0,6 % des prix à la consommation entre janvier 2015 et octobre 2023. L'effet de la tarification du carbone sur les prix des denrées alimentaires est encore plus faible. En Colombie-Britannique, les taxes sur le carbone ont fait augmenter le coût moyen des denrées alimentaires de 0,33 %. En outre, les auteurs notent que la plupart des recettes provenant de la taxe sur le carbone sont remboursées aux ménages par le biais du paiement de l'incitatif à agir pour le climat, et que la plupart des familles reçoivent plus en remboursements qu'elles ne paient en taxes sur le carbone.

Les prix des denrées alimentaires aux États-Unis, qui n'ont pas de taxe carbone, ont augmenté de 24,6 % entre décembre 2019 et octobre 2023, tandis qu'au Canada, les prix ont augmenté de 21,8 % au cours de la même période (Stanford, 2023).

Les changements climatiques sont susceptibles d'avoir des retombées plus importantes sur les prix des denrées alimentaires que les politiques visant à réduire les émissions. En 2021, une vague de chaleur intense dans les Prairies a contribué à la hausse des prix de la viande, en particulier du bœuf, et des produits céréaliers. Aux États-Unis, premier partenaire commercial agricole du Canada, une sécheresse dans le Sud-Ouest américain, ainsi que des vagues de chaleur, des inondations et un gel rapide dans d'autres régions du pays ont entraîné une augmentation du prix des légumes et des fruits frais (Fradella, 2022). Selon le rapport sur le prix des aliments au Canada (2024), les changements climatiques sont la menace la plus importante pesant sur le secteur agroalimentaire canadien et continueront à faire grimper les prix des denrées alimentaires.

Lacunes dans les mesures d'aide au revenu existantes

Les organisations qui travaillent dans le domaine de la sécurité alimentaire ont noté que les personnes qui vivent avec un revenu faible ou fixe ont besoin d'un soutien au revenu plus important et de meilleure qualité pour joindre les deux bouts. Bien que ces organisations proposent différentes façons de fournir ces soutiens, elles sont toutes d'accord : le filet de sécurité sociale actuel ne fournit pas un soutien suffisant à ceux qui en ont le plus besoin (Banques alimentaires Canada, 2023 ; Daily Bread Food Bank et North York Harvest Food Bank, 2023 ; SPROOF, 2022).

De nombreuses études ont montré que l'incidence de l'insécurité alimentaire diminuait chez les familles et les personnes qui bénéficient d'un soutien au revenu, comme la prestation canadienne pour enfants et l'aide sociale provinciale (Brown et Tarasuk, 2019 ; Ionescu-Iltu et al., 2015 ; Li et al., 2016 ; Loopstra et al., 2015 ; Men et al., 2021 ; Tarasuk et al., 2019). Les ménages dirigés par des personnes âgées de 65 ans et plus, qui perçoivent des pensions comme la pension de Sécurité de la vieillesse et le Supplément de revenu garanti, sont également confrontés à des niveaux plus faibles d'insécurité alimentaire (McIntyre et al., 2016 ; Uppal, 2023).

Le gouvernement fédéral a déjà reconnu le lien entre l'insécurité alimentaire et le revenu. Dans le budget 2023, il a annoncé un remboursement unique pour les produits d'épicerie qui a fourni 2,5 milliards de dollars en allégement ciblé de l'inflation. Ce remboursement consistait en un supplément unique au crédit pour la taxe sur les produits et services/taxe de vente harmonisée (TPS/TVH), qui a été versé le 5 juillet 2023 à environ 11 millions de Canadiens à revenu faible ou modeste sous la forme d'un paiement non imposable. Le remboursement des frais d'épicerie s'ajoutait au doublement ponctuel du crédit pour la TPS pour l'année de prestation allant de juin 2022 à juillet 2023, accordé par le gouvernement fédéral pour aider les ménages les plus touchés par l'inflation (Ministère des Finances, 2022).

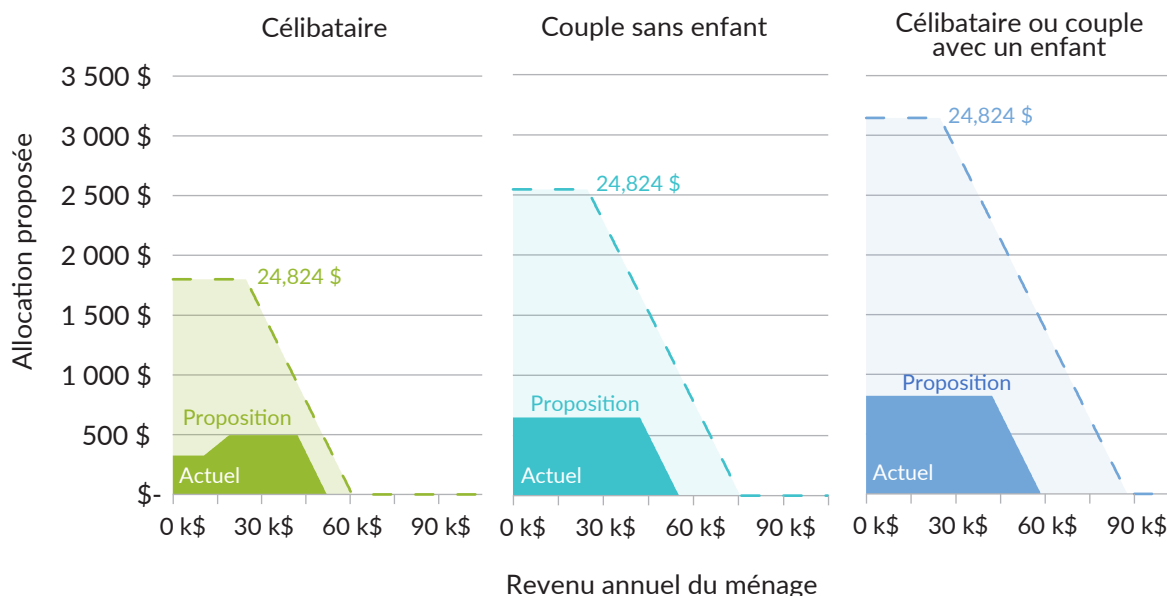
Le moyen le plus efficace de fournir une aide au revenu à court terme à ceux qui en ont le plus besoin est de s'appuyer sur les précédents compléments au crédit pour la TPS/TVH. Une étude commandée par le Conseil d'action sur l'abordabilité et réalisée par Gillian Petit (à paraître) conclut que le crédit pour la TPS/TVH est la meilleure option pour atteindre un large éventail de types de familles, y compris les adultes sans enfants et les chômeurs, et qu'il est bien ciblé sur les familles à revenus faibles et moyens. Toutefois, le crédit actuel pour la TPS/TVH est modeste.

Recommandations relatives à l'insécurité alimentaire

- **Le gouvernement fédéral doit restructurer et élargir le crédit existant pour la TPS/TVH et le renommer « Allocation pour l'épicerie et les besoins de base ». La prestation proposée ciblerait les ménages composés d'adultes en âge de travailler et offrirait des montants basés sur le revenu et le nombre de personnes dans le ménage. L'élargissement ferait passer le montant de base pour les ménages à très faible revenu de 325 à 1 800 dollars par an par adulte, et de 171 à 600 dollars par enfant.**
- **La prestation proposée doit être versée mensuellement plutôt que trimestriellement. Ce changement permettrait de répartir les paiements de manière égale tout au long de l'année et offrirait aux bénéficiaires une plus grande stabilité pour le paiement des factures mensuelles. Les ménages aux revenus les plus faibles recevraient une allocation mensuelle de base de 150 dollars par adulte et de 50 dollars par enfant.**
- **Le niveau de revenu net à partir duquel la prestation commence à être supprimée progressivement doit être ramené de 42 335 dollars à 24 824 dollars (voir figure 5) . Cela garantirait que les ménages à très faible revenu, qui sont plus exposés au risque de vivre de l'insécurité alimentaire et de se retrouver sans-abri, reçoivent la prestation la plus élevée possible. Ces ménages recevraient une prestation proportionnellement plus élevée dans le cadre de la nouvelle structure. Les ménages dont le revenu est supérieur à 24 824 dollars recevraient davantage que dans le cadre du crédit existant, mais moins que ceux qui se situent au bas de l'échelle des revenus.**
- **La prestation proposée concernerait environ 9,7 millions de familles, pour un coût supplémentaire estimé à environ 11 milliards de dollars par an pour le gouvernement fédéral. Elle exclurait les personnes âgées, qui connaissent des taux plus faibles d'insécurité alimentaire et qui reçoivent déjà des aides au revenu ciblées par le biais de la pension de Sécurité de la vieillesse et du Supplément de revenu garanti. Toutefois, elles continueraient à recevoir un montant équivalent à celui qu'elles reçoivent au titre du crédit pour la TPS/TVH.**
- **Comme pour les autres prestations fournies par le biais du système d'imposition sur le revenu, les personnes qui ne remplissent pas de déclaration de revenus ne recevraient pas l'allocation proposée pour l'épicerie et les besoins de base. Or, ces personnes sont plus susceptibles de vivre dans la pauvreté, d'être des Autochtones, des sans-abris ou des bénéficiaires de l'aide sociale. Le gouvernement fédéral doit accélérer le lancement d'un programme pilote de déclaration de revenus automatisée pour les personnes à revenus faibles et fixes, promis dans le budget 2023, afin que le plus grand nombre possible de ménages puissent recevoir les prestations auxquelles ils ont droit.**

- **Le gouvernement fédéral doit collaborer avec les organisations communautaires, les gouvernements provinciaux et territoriaux et les gouvernements autochtones pour atteindre les sans-abris, les Autochtones, les personnes sans domicile fixe et celles qui n'ont pas de compte bancaire, afin de déterminer les moyens d'aider ces groupes à accéder aux prestations.**

FIGURE 5. EFFETS DE L'ALLOCATION POUR L'ÉPICERIE ET LES BESOINS ESSENTIELS PROPOSÉE SUR LE REVENU ANNUEL PAR CATÉGORIE DE MÉNAGE ET DE REVENU



Source: Calculs de l'IRPP selon Petit (à paraître)

TRANSPORTS URBAINS

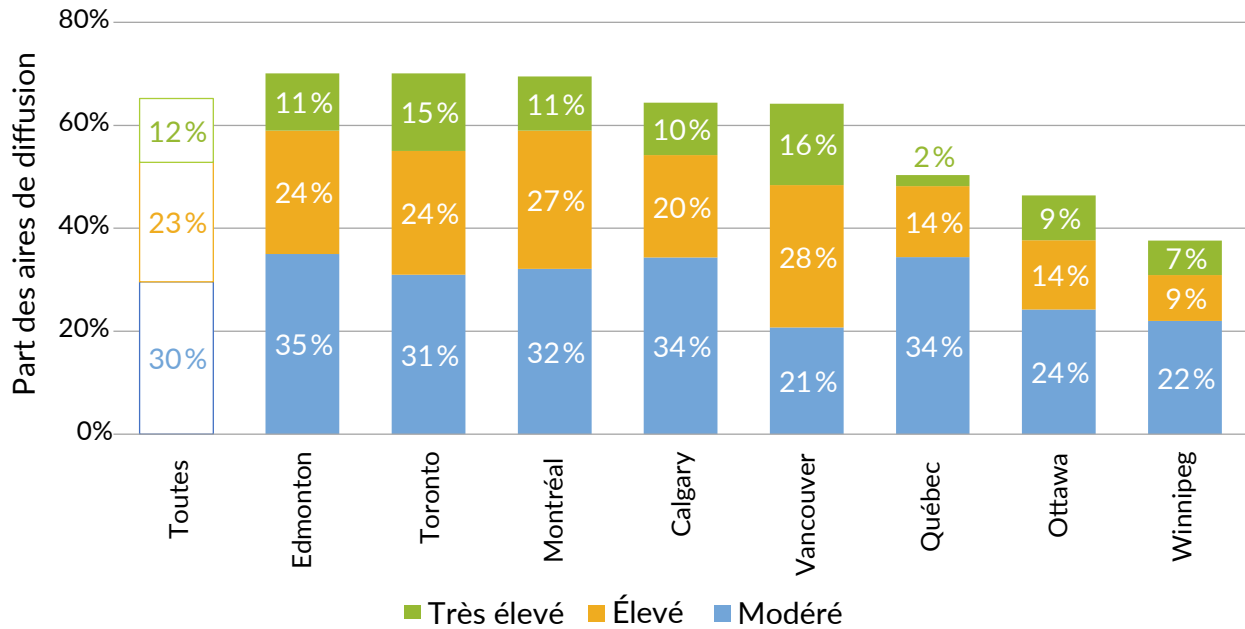
Réformer le Programme d'incitatifs pour les véhicules à émission zéro (iVZE) et fournir un financement accéléré pour le fonctionnement des systèmes de transport public.

De nombreux Canadiens n'ont pas de choix de transport abordable. Les transports en commun ne sont souvent pas disponibles ou pratiques dans les zones où le logement est abordable, et les coûts de possession d'une voiture augmentent. Il en résulte une pauvreté en matière de transport, qui survient lorsque les personnes n'ont pas accès à des options de transport abordables et accessibles (Kiss, 2022). Faute de pouvoir se rendre là où elles le souhaitent, les personnes confrontées à la pauvreté en matière de transport sont souvent victimes d'exclusion sociale et n'ont qu'un accès limité aux possibilités d'emploi et aux services essentiels tels que les soins de santé et l'éducation.

Les ménages à faibles revenus sont particulièrement vulnérables à la pauvreté en matière de transport, car nombre d'entre eux n'ont pas les moyens de s'offrir un véhicule personnel.

D'autres facteurs, tels que le handicap, le fait d'être parent, le sexe et l'origine ethnique, peuvent exacerber cette situation. Une étude réalisée en 2019 révèle que plus de 50 % des quartiers des huit plus grandes villes du Canada étaient exposés à un certain risque de pauvreté en matière de transport (Allen et Farber, 2019) (voir figure 6).

FIGURE 6. À TRAVERS LES PLUS GRANDES VILLES DU CANADA, PLUS DE 50 % DES QUARTIERS SONT MENACÉS PAR LA PAUVRETÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORTS



Source : Allen et Farber, 2019, à partir des données du recensement de 2016.

Note : Les barres représentent la part des aires de diffusion (AD) en fonction du risque d'être exposé à la pauvreté dans les transports pour les huit plus grandes villes du Canada en 2016. L'aire de diffusion est une unité géographique de recensement dont la population moyenne est comprise entre 400 et 700 habitants. Le risque d'être exposé à la pauvreté dans les transports pour une AD donnée a été obtenu en combinant une mesure de l'accès concurrentiel à l'emploi avec la part des personnes vivant sous le seuil de faible revenu ajusté à l'échelle régionale. Les zones où l'accès aux transports en commun est faible et où la proportion de résidents à faible revenu est élevée sont plus exposées au risque de pauvreté dans les transports.

Les dépenses liées au transport constituent l'un des coûts les plus importants pour les familles canadiennes, représentant plus d'un quart du revenu avant impôt des ménages à très faible revenu au deuxième trimestre 2023 (Conseil d'action sur l'abordabilité, 2024a). Entre janvier 2019 et janvier 2023, l'indice des prix à la consommation (IPC) pour les transports publics a augmenté de 17 %, tandis que les prix des transports privés ont augmenté de 21 % au cours de la même période (Statistique Canada, 2023c).

Dans les dix plus grandes villes du Canada, seuls 12 % des Canadiens ont utilisé les transports en commun comme principal mode de transport pour se rendre au travail en 2021 (Statistique Canada, 2022c.). Pourtant, les estimations montrent que 20 à 40 % des habitants d'une

collectivité type ne peuvent pas, ne devraient pas ou préfèrent ne pas conduire pour la plupart de leurs déplacements (Litman, 2023). Il s'agit notamment des personnes handicapées, des personnes âgées qui ne conduisent pas ou ne devraient pas conduire, des jeunes et des ménages partageant un seul véhicule.

L'accès aux transports en commun a d'importantes implications à l'égard de l'équité. Les personnes racisées, les jeunes, les femmes, les immigrants et les personnes à faible revenu sont plus susceptibles d'utiliser les transports en commun pour se rendre au travail (Statistique Canada, 2022c). Cependant, conduire une voiture est parfois la seule option viable pour certaines personnes, notamment celles dont la mobilité est réduite ou qui ont d'autres besoins particuliers. Or, la possession et l'utilisation d'une voiture sont de plus en plus coûteuses.

Alors que les logements sont construits de plus en plus loin des centres-villes, les réseaux de transport en commun réduisent leurs services et augmentent leurs tarifs. Dans le même temps, la taille des voitures augmente. En conséquence, les coûts de transport des ménages augmentent. Ces tendances empêchent également le Canada d'atteindre ses objectifs de réduction des émissions de GES.

Le transport est la deuxième source d'émissions de GES au Canada, représentant 150 mégatonnes d'équivalent dioxyde de carbone en 2021 (ECCC, 2023). Les déplacements des personnes (voitures particulières, camionnettes, motos, bus, trains et avions) représentaient plus de la moitié de ces émissions.

Les émissions des véhicules à essence et à moteur diesel présentent des risques importants pour la santé, en particulier pour les enfants et les personnes âgées. En 2015, Santé Canada a estimé que la pollution de l'air due à la circulation automobile avait contribué à 1 200 décès prématurés et entraîné des coûts socioéconomiques de 9,5 milliards de dollars (Santé Canada, 2022).

Lacunes dans les programmes de transport en commun existants

Bien que le transport public relève principalement de la compétence des municipalités, le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer. Ces dernières années, le gouvernement fédéral a mis en place plusieurs programmes visant à soutenir les systèmes de transport public et à encourager les consommateurs à acheter des véhicules électriques. Cependant, ces programmes ne sont pas à la hauteur.

En 2016, le gouvernement fédéral a lancé le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC), qui comprend 23,5 milliards de dollars d'investissements en capital pour les systèmes de transport en commun. Le programme s'est engagé à partager 40 % des coûts des projets d'investissement par le biais d'accords bilatéraux fédéraux-provinciaux-territoriaux. Malgré la promesse de ces investissements historiques, le service de transport public par habitant est aujourd'hui inférieur de 7 % pour le Canadien moyen à ce qu'il était lorsque le programme a été lancé (ACTU, 2022). Les systèmes de transport public n'ont tout simplement pas suivi la croissance de la population.

Comme le PIIC ne finance que les investissements en capital et non les dépenses d'exploitation, un nombre croissant d'autobus restent inutilisés dans les garages. Par exemple, la Toronto Transit Commission a 172 bus, 44 tramways et 13 rames de métro qui sont à l'arrêt en raison du manque de chauffeurs. Dans l'ensemble du pays, on estime à 1 700 le nombre d'autobus immobilisés.

En 2021, le gouvernement fédéral s'est engagé à fournir 3 milliards de dollars de financement permanent pour le transport en commun à partir de 2026-2027 par le biais du financement permanent du transport en commun proposé, mais ce programme ne financera que les projets d'investissement et non les opérations (Infrastructure Canada, 2022). En l'absence d'une source prévisible et stable de financement de l'exploitation, les municipalités dont les budgets sont serrés ont du mal à assumer ce fardeau.

Pour encourager l'adoption de véhicules zéro émission (VZE), Transports Canada propose le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE). Toutefois, ce programme ne répond pas aux besoins des ménages à faible revenu. Ces ménages sont plus susceptibles d'acheter des véhicules d'occasion, mais ceux-ci ne sont pas admissibles dans le cadre de ce programme.

En outre, le programme iVZE n'est pas soumis à un critère de revenu. Par conséquent, les ménages à revenu élevé en sont les principaux bénéficiaires. De nombreux acheteurs à revenus élevés achètent un véhicule électrique (VE) indépendamment des subventions gouvernementales, ce qui signifie que le gouvernement subventionne en réalité un comportement qui existe déjà (Sheldon et Dua, 2019). Des études montrent que 90 % des incitations à l'achat de VE sont distribuées aux 20 % de personnes ayant les revenus les plus élevés (Borenstein et Davis, 2016) et qu'elles sont principalement distribuées dans les quartiers les plus aisés (Guo et Kontou, 2021).

Les consommateurs à revenus faibles ou moyens sont généralement plus hésitants quant à l'achat d'un VE. Le fait de lier les réductions de prix aux revenus influencerait davantage leurs décisions d'achat (DeShazo et al., 2017). Certaines juridictions, comme la Colombie-Britannique et la Californie, testent déjà leurs mesures incitatives à l'achat de VE en fonction des revenus.

Le programme iVZE ne s'applique pas non plus aux nouvelles formes de micromobilité sans émissions, telles que les vélos électriques, les cyclomoteurs et les quadricycles, malgré la croissance de la demande pour ces formes de moyens de transports. À l'échelle mondiale, l'adoption de VZE a permis de réduire la demande de pétrole de près de 1,7 million de barils par jour en 2022, dont 61 % pour les véhicules à deux ou trois roues (BloombergNEF, 2022).

La nouvelle réglementation canadienne sur les véhicules, annoncée fin 2023, exigera que tous les nouveaux véhicules légers vendus soient à zéro émission d'ici à 2035. La modélisation suggère que cette réglementation peut faire baisser le prix d'un VZE d'environ 20 % par rapport à la courbe de référence actuelle en encourageant davantage d'investissements dans la recherche et le développement sur les véhicules et les batteries, ce qui permettra de mettre sur le marché des modèles plus abordables (Axsen et Bhardwaj, 2022).

Au fur et à mesure que les exigences en matière de ventes de VZE augmenteront, les remises de prix joueront un rôle moins important pour stimuler la demande de VE et les incitations à grande échelle deviendront insoutenables sur le plan budgétaire.

Recommandations pour les transports urbains

- **Le gouvernement fédéral doit réformer le Programme d'incitatifs pour les véhicules à émission zéro afin d'offrir un soutien ciblé aux acheteurs à faible ou moyen revenu. Le programme doit allouer les fonds existants de manière plus équitable en offrant des incitations plus importantes aux ménages à revenus faibles et moyens et en supprimant progressivement les incitations destinées aux ménages plus aisés. En outre, le programme doit élargir l'admissibilité aux VE d'occasion ainsi qu'aux moyens de transport à moindre coût et sans émissions, tels que les quadricycles, les cyclomoteurs électriques, les vélos électriques et les scooters. Le gouvernement doit également abaisser les limites de prix actuelles des voitures admissibles à la mesure incitative. Cela encouragerait les constructeurs automobiles à développer des modèles de VE plus abordables.**
- **Pour éviter le déclin des services de transport en commun et l'augmentation des tarifs, le gouvernement fédéral doit accélérer le financement de l'exploitation des systèmes de transport public promis dans le cadre du fonds permanent pour les transports en commun proposé, pour qu'il commence en 2024-2025 plutôt qu'en 2026-2027.**
- **En s'appuyant sur le succès du Fonds pour accélérer la construction de logements, le gouvernement doit fournir des incitations directement aux municipalités par le biais du fonds permanent pour les transports en commun et inclure des exigences similaires en matière de densité de logement à proximité des stations de transport en commun et de l'amélioration des liaisons de transport en commun.**
- **Le gouvernement fédéral doit exiger que tous les nouveaux autobus, tramways, trains et métro achetés avec des fonds fédéraux soient à zéro émission.**

TRANSPORT RURAL

Comblent les lacunes en matière de transports de passagers abordables et sécuritaires pour les collectivités rurales, éloignées et autochtones

Plus de quatre millions de Canadiens vivent dans des zones à faible densité, ce qui comprend les collectivités rurales, éloignées, autochtones et nordiques. La pauvreté en matière de transport augmente dans ces collectivités (Conseil d'action sur l'abordabilité, 2024b).

Les habitants de ces zones dépendent fortement de la voiture pour se rendre au travail et pour accéder aux services et aux produits de base, en partie parce qu'ils doivent parcourir de longues distances et parce qu'ils ont accès à de plus petits réseaux de transport en commun. L'augmentation des coûts de possession d'une voiture peut également limiter leurs options de transport. Certaines collectivités très éloignées ont peu de routes à leur disposition et ne sont pas accessibles par traversiers pendant une grande partie de l'année (Transports Canada, 2020). Ces

collectivités ne sont accessibles que par avion, par des traversiers saisonniers et par des bateaux-taxis qui, dans certains cas, n'ont pas d'horaire régulier ou doivent être affrétés. Les collectivités nordiques sont confrontées à un défi supplémentaire : les routes de glace construites sur le pergélisol ne sont praticables qu'une partie de l'année (Barrette et Charlebois, 2018). Les changements climatiques créent de plus en plus d'incertitude quant à l'avenir de ces routes de glace.

Par rapport aux zones urbaines, les options de transport public à grande échelle sont moins réalisables dans les collectivités rurales et éloignées. Moins de 2 % des navetteurs des régions rurales et éloignées utilisent les transports en commun pour se rendre au travail (Statistique Canada, 2023d). Cela s'explique par le fait que les collectivités sont réparties sur un vaste territoire et que les populations rurales sont moins nombreuses (Larijani et al., 2019). Par conséquent, les systèmes de transport ruraux sont souvent réduits, comptent moins d'utilisateurs et ne bénéficient pas des économies d'échelle de nombreux systèmes urbains.

Le manque d'options de transport pour les personnes vivant dans des zones à faible densité limitent souvent leur accès aux soins de santé et aux activités sociales, et les expose à un risque plus élevé d'atteinte à leur intégrité physique. Les personnes à faible revenu, les Autochtones, les personnes âgées, les jeunes et les personnes handicapées sont particulièrement touchées.

Bien que ces régions soient moins peuplées, elles produisent davantage de GES par personne (OCDE, 2021). Cela s'explique en partie par le fait que les Canadiens qui y vivent doivent parcourir de longues distances et sont susceptibles d'utiliser des carburants plus chers et plus polluants, tels que le diesel, le propane et le mazout domestique (Campbell, 2023 ; Lovekin et Heerema, 2019 ; Statistique Canada, 2022d).

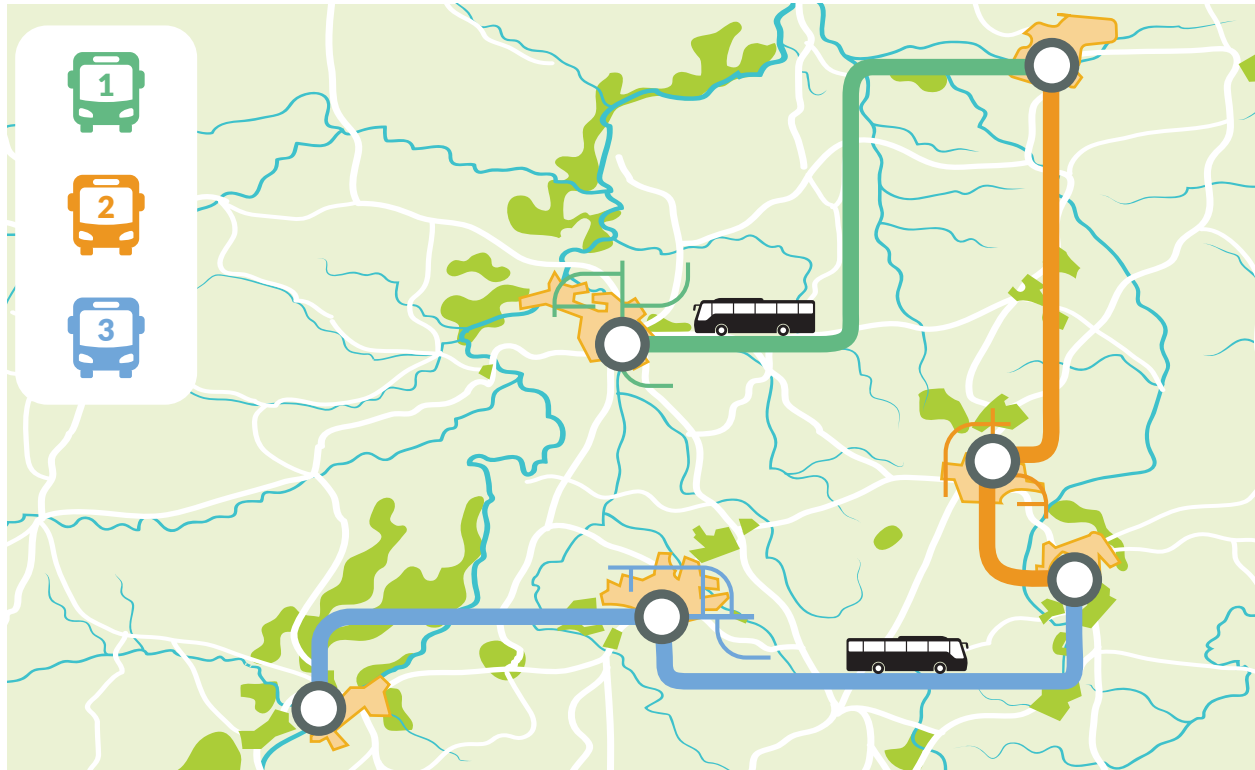
Alors que le Canada et d'autres pays opèrent une transition vers une consommation nette zéro et adoptent davantage d'options en matière d'énergie renouvelable, les déséquilibres entre l'offre et la demande de pétrole pourraient entraîner une volatilité croissante des prix (Leach, 2022). Les ménages qui restent dépendants des combustibles fossiles pour le transport et l'énergie seront de plus en plus exposés aux augmentations de coûts.

Lacunes dans les services de transport rural et intercommunautaire

Le transport de passagers au Canada est une compétence partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux et autochtones. Le gouvernement fédéral joue un rôle important par le biais du financement des infrastructures, de VIA Rail, de la réglementation et de la collecte et de l'analyse des données sur les transports.

En 2013, les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux des Transports se sont entendus sur une vision stratégique des transports qui permettrait de maintenir, de promouvoir et d'améliorer des réseaux de transport sécuritaires, concurrentiels, viables et durables qui, à leur tour, favoriseraient la prospérité économique et la qualité de vie des Canadiens. Cette vision comprenait un plan prioritaire quinquennal visant à favoriser des réseaux de transport

homogènes qui relient les personnes, les services et les emplois (Conseil des ministres, 2013). Bien que des progrès aient été réalisés dans certains domaines, des lacunes subsistent.



La fermeture des lignes d'autobus de Greyhound Canada et de la Saskatchewan Transportation Company en 2017 et 2018 respectivement a entraîné une forte réduction des options de transport abordables pour de nombreux Canadiens vivant dans des collectivités rurales et éloignées. De plus, les services et la fréquentation de VIA Rail sont en net recul depuis que les subventions d'investissement et d'exploitation accordées à la société d'État ont été réduites, dans les années 1990 (Dupuis, 2014). Entre 1983 et 2022, les subventions d'investissement et d'exploitation combinées ont diminué de 66 % (Dupuis, 2014 ; VIA Rail Canada, 2022). La perte de ces services de transport et de bien d'autres depuis le début de la pandémie a laissé les passagers des collectivités partout au Canada sans options de transport sécuritaires et abordables.

Le rapport 2023 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes invite le gouvernement fédéral à collaborer avec les autres niveaux de gouvernement et les opérateurs publics et privés pour identifier et combler les lacunes dans les services de transport de passagers.

Le gouvernement fédéral dispose de plusieurs leviers, notamment le financement des infrastructures pour les provinces, les territoires et les municipalités, VIA Rail et la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC).

Étant donné que de nombreux itinéraires pour lesquels le besoin est le plus urgent dans les zones rurales ne sont pas rentables, le gouvernement fédéral doit soit adapter le mandat de la BIC, soit fournir des sources de financement supplémentaires pour que l'investissement de la BIC soit une solution à long terme qui crée des options de transport permanentes et fiables. Il sera également important de maintenir des tarifs abordables pour ceux qui ont le plus besoin de transports. Dans de nombreux cas, une entité publique ou à but non lucratif peut être la mieux placée pour fournir des services de transport de passagers abordables dans les zones rurales et éloignées.

VIA Rail assure des liaisons importantes vers les collectivités rurales et éloignées et entre elles. Ces trajets pourraient être prolongés et la fréquence des services pourrait être améliorée et rendue plus abordable. Le gouvernement fédéral a annoncé des plans pour un projet ferroviaire à haute fréquence qui couvrira le corridor Toronto-Québec. Pour s'assurer que les collectivités rurales et éloignées profitent également de ces améliorations ainsi que d'autres, les arrêts ferroviaires pourraient faire partie d'un système régional en étoile qui offrirait des liaisons par bus ou par fourgonnette aux plus petites collectivités, ainsi que des bâtiments chauffés, des toilettes, des sièges et des services de restauration.

Le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, doté de 250 millions de dollars sur cinq ans et mis en place en 2021, a constitué une première étape pour remédier au grave manque d'accès aux options de transport quotidien auquel font face les collectivités rurales. Le Fonds a soutenu des solutions dans de très petites collectivités et de petites villes avec des périphéries rurales, et fournit un soutien important aux communautés autochtones (Infrastructure Canada, communication personnelle, 6 septembre 2023). Toutefois, le programme ne couvre que les coûts d'investissement des systèmes de transport en commun, et non leur exploitation. Or, pour le transport rural, les coûts d'exploitation tels que les salaires des employés constituent souvent l'une des dépenses les plus importantes et un obstacle à l'expansion des services. L'accent mis sur les coûts d'investissement empêche également l'utilisation de véhicules de location, qui peuvent être une option moins coûteuse.

Pour fournir des services de transport abordables et durables aux collectivités rurales, il faut une épine dorsale nationale d'autobus et de lignes ferroviaires le long des corridors les plus fréquentés, avec des centres névralgiques le long du trajet où les petites collectivités peuvent développer des solutions de transports réguliers ou à la demande qui déposent les passagers en toute sécurité pour qu'ils puissent poursuivre leur voyage. Or, le Canada ne dispose pas d'un tel réseau.

Recommandations en matière de transport rural

- **Le gouvernement fédéral doit être le fer de lance d'une initiative pancanadienne visant à mettre à jour la vision fédérale-provinciale-territoriale des transports au Canada de 2013, en mettant davantage l'accent sur les besoins des collectivités rurales et autochtones et en comblant les lacunes en matière de transports interrégionaux par autobus et par rail. Cette vision doit s'appuyer sur les objectifs climatiques du Canada.**

- **Le gouvernement fédéral doit investir dans l'amélioration de la collecte et de l'analyse des données afin de cerner les besoins et les lacunes en matière de transport qui sont préoccupants du point de vue de l'abordabilité, de l'équité, de la santé, de la sécurité et de l'environnement ; cela doit comprendre l'élaboration d'une enquête nationale sur les déplacements des ménages afin de suivre les habitudes de déplacement qui vont au-delà des trajets entre le domicile et le travail.**
- **Le gouvernement fédéral doit utiliser le financement des infrastructures pour soutenir les efforts déployés par les provinces, les territoires et les populations autochtones pour améliorer les services d'autobus et de train, ainsi que les infrastructures et les services de VIA Rail. Il doit s'efforcer de répondre aux besoins des populations vulnérables en leur proposant des services de transport plus abordables, plus accessibles et moins polluants. L'amélioration de la couverture et de la fréquence des services de VIA Rail ainsi que l'abordabilité des tarifs nécessiteront des investissements plus importants dans le renouvellement des locomotives et des wagons, des arrêts et des gares, du personnel et de l'infrastructure ferroviaire.**
- **Pour faire de VIA Rail l'épine dorsale d'un réseau de transport national, le gouvernement pourrait fournir un financement supplémentaire à la société d'État pour offrir un service de navette entre les arrêts ferroviaires et les collectivités voisines. VIA Rail doit également améliorer son intégration avec les réseaux d'autobus provinciaux existants, en utilisant les arrêts ruraux et éloignés en tant que centres de transport régionaux sécuritaires qui permettent des transferts fluides à travers un réseau pancanadien.**
- **Les coûts admissibles couverts par le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural devraient être étendus pour couvrir les dépenses d'exploitation telles que les véhicules loués, les salaires des employés et les autres besoins en ressources humaines.**

CONCLUSION

Le Canada, l'un des pays les plus riches du monde, ne devrait pas être un endroit où les enfants n'ont pas assez à manger, où des milliers de personnes sont sans logement et où ceux qui en ont le moins les moyens supportent les coûts des changements climatiques.

Les Canadiens ont besoin de politiques qui rendent la vie plus abordable aujourd'hui et qui construisent un meilleur avenir pour demain. Nous pouvons nous attaquer simultanément à la crise du coût de la vie et à la crise climatique. Les solutions existent : logements écoénergétiques, thermopompes, incitations pour les véhicules électriques et les vélos électriques d'occasion, amélioration des transports en commun, transports à la demande, autobus et trains régionaux, etc. Et pour ceux qui peinent à se procurer de la nourriture, un revenu supplémentaire chaque mois pour couvrir les frais d'épicerie et d'autres biens de première nécessité.

Les coûts inabordables de l'énergie, de l'alimentation et du logement peuvent sembler être un problème temporaire, mais de nombreux Canadiens continueront probablement à avoir du mal à joindre les deux bouts pendant des années. Il faut du temps pour construire les logements nécessaires pour répondre à la demande. Les prix des denrées alimentaires resteront

vulnérables aux chocs de l'offre mondiale, dont beaucoup sont causés par les sécheresses, les inondations et les tempêtes associées aux changements climatiques. Et les prix du pétrole risquent de devenir plus volatils à mesure que les consommateurs se tourneront vers d'autres formes d'énergie. L'abordabilité restera une préoccupation constante, d'autant plus que les gouvernements redoublent d'efforts pour réduire les émissions de GES.

À défaut d'une intervention gouvernementale, les Canadiens à faible revenu seront les plus vulnérables face à ces défis. Ils continueront à être écartés du marché du logement. Ils renonceront à se nourrir pour payer les factures mensuelles. Ils n'auront pas les moyens de se chauffer correctement en hiver et de se rafraîchir en été. Ils seront les plus susceptibles d'être déplacés par des catastrophes naturelles et les moins susceptibles de s'en remettre financièrement. Et parce qu'ils sont les moins à même de s'offrir des véhicules électriques, des thermopompes et d'autres options de rechange, ils seront les derniers à quitter les montagnes russes des combustibles fossiles.

Pourtant, alors même que de nombreux ménages sont en difficulté, les bouées de sauvetage pour les personnes à faibles revenus, tels que les logements sans but lucratif, les transports publics et les autobus régionaux, s'efforcent de fournir des services essentiels. Les fournisseurs de logements abordables sont étranglés par des taux d'intérêt élevés et des programmes gouvernementaux rigides. Les autorités de transport public réduisent leurs services et augmentent leurs tarifs alors qu'elles se remettent de la pandémie. Et les autobus assurant la liaison entre les collectivités ferment les lignes non rentables.

Si les gouvernements n'interviennent pas rapidement, les Canadiens à faible revenu disposeront de moins d'options pour satisfaire leurs besoins fondamentaux et il sera d'autant plus difficile de réduire les GES.

Les recommandations du Conseil d'action sur l'abordabilité ne résoudront pas complètement ces problèmes complexes, et d'autres niveaux de gouvernement devront faire leur part. Mais le gouvernement fédéral a la possibilité de répondre aux besoins immédiats et de fournir un point de départ important sur lequel d'autres pourront s'appuyer. Le Conseil a élaboré un ensemble de solutions intégrées en matière d'abordabilité et de climat qui peuvent être mises en œuvre immédiatement.

Faisons de 2024 un tournant, un moment où nous aiderons les Canadiens à mettre derrière eux les bouleversements qu'ils ont subis ces dernières années et à commencer à envisager l'avenir avec une résilience et un espoir renouvelés.

RÉFÉRENCES

- Allen, J. et S. Farber, 2019. « Sizing up transport poverty: A national scale accounting of low-income households suffering from inaccessibility in Canada, and what to do about it », *Transport Policy*, vol. 74, p. 214-23. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.11.018>.
- Aviles, S., 2022. *How the Age of Housing Impacts Affordability*, <https://storymaps.arcgis.com/stories/ae7f226a5ffd4466acbe0c7a14deab0e>.
- Axsen, J. et C. Bhardwaj, 2022. *Modelling a zero-emission vehicle standard and subsidies in Canada's light-duty vehicle sector (2023-2035)*, Prepared for Environmental Defence and Équiterre by the Sustainable Transportation Action Research Team (START), Université Simon Fraser, https://environmentaldefence.ca/wp-content/uploads/2022/11/Clean_Car_Standard_Technical_Report_FINAL-ENG-.pdf.
- Banques alimentaires Canada, 2023. *Bilan-Faim 2023. Quand est-ce assez ?*, <https://foodbanksCanada.ca/fr/hungercount/>.
- Banque canadienne de l'infrastructure, s. d. *Infrastructures vertes*, <https://cib-bic.ca/fr/secteurs/infrastructures-vertes/>.
- Barrette, P. D. et L. Charlebois, 2018. « Winter roads and climate adaptation: prospective solutions through R&D », dans Transportation Association of Canada 2018, *Innovation and Technology: Evolving Transportation-2018 Conference and Exhibition of the Transportation Association of Canada*, https://www.tac-atc.ca/sites/default/files/conf_papers/barrettep_winter_roads_and_climate_adaptation.pdf.
- Beugin, D., Clark, D., Miller, S., Ness, R., Pelai, R., et J. Wale, 2023. *Arguments en faveur d'une adaptation aux chaleurs extrêmes : Coûts de la vague de chaleur de 2021 en Colombie-Britannique*, Institut climatique du Canada, <https://institut-climatique.ca/wp-content/uploads/2023/06/Arguments-en-faveur-d-une-adaptation-aux-chaleurs-extremes.pdf>.
- BloombergNEF, 2022. *Zero-emission vehicles factbook: A BloombergNEF special report prepared for COP27*, Bloomberg Philanthropies, p. 23, https://assets.bhub.io/professional/sites/24/2022-COP27-ZEV-Transition_Factbook.pdf.
- Borenstein, S. et L. W. Davis, 2016. « The distributional effects of U.S. clean energy tax credits », *Tax Policy and the Economy*, vol. 30, n° 1, p. 191-234, <https://doi.org/10.1086/685597>.
- Brown, E. et V. Tarasuk, 2019. « Money speaks: Reductions in severe food insecurity follow the Canada Child Benefit », *Preventative Medicine*, vol. 129, <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2019.105876>.
- Campbell, K., 2023. « Even without carbon tax, heating oil still the most expensive way to heat your home », CBC News, <https://www.cbc.ca/news/canada/prince-edward-island/heating-oil-carbon-tax-pe-1.7012855>.
- Canada's Food Price Report, 2024. https://cdn.dal.ca/content/dam/dalhousie/pdf/sites/agri-food/EN_CANA-DA%27S%20FOOD%20PRICE%20REPORT%202024.pdf.
- Canadian Centre for Housing Rights, 2022. *Fifty years in the making of Ontario's housing crisis – a timeline*, <https://housingrightscanada.com/fifty-years-in-the-making-of-ontarios-housing-crisis-a-timeline/>.
- Canadian Urban Transit Association, 2022. *Revenue vehicle kilometres per capita (2016-2022)*, Données obtenues sur demande.
- Chambre des communes, 2023. *Améliorer la connectivité des autobus au Canada*, Rapport du comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, <https://www.noscommunes.ca/documentviewer/fr/44-1/TRAN/rapport-13>.
- Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire, 2023. *L'abordabilité de l'épicerie : un examen de l'augmentation du coût des aliments au Canada*, Chambre des communes, <https://www.ourcommons.ca/Content/Committee/441/AGRI/Reports/RP12503602/agrip10/agrip10-f.pdf>.
- Conseil d'action sur l'abordabilité, 2023a. *Du renouveau dans la rénovation : Priorité aux ménages à faibles revenus*, Institut de recherche en politiques publiques, <https://irpp.org/fr/research-studies/priorite-menages-faibles-revenus/>.
- Conseil d'action sur l'abordabilité, 2023b. *Relance du logement abordable : Rétablir le leadership fédéral*, Institut de recherche en politiques publiques, <https://irpp.org/fr/research-studies/relance-du-logement-abordable/>.
- Conseil d'action sur l'abordabilité, 2023c. *Allocation pour l'épicerie et les besoins de base : Aider les personnes à faible revenu à combler leurs nécessités quotidiennes*, Institut de recherche en politiques publiques, <https://irpp.org/fr/research-studies/allocation-pour-epicerie-et-les-besoins-de-base/>.
- Conseil d'action sur l'abordabilité, 2024a. *Repenser la mobilité urbaine : Offrir des options de transport plus abordables et plus équitables*, Institut de recherche en politiques publiques, <https://irpp.org/fr/research-studies/repenser-la-mobilite-urbaine/>.

- Conseil d'action sur l'abordabilité, 2024b. *Reconnaissance rurale : Des moyens de transport abordables et sûrs pour les collectivités éloignées*, Institut de recherche en politiques publiques, AJOUTER LIEN.
- Conseil des académies canadiennes, 2019. *Les principaux risques des changements climatiques pour le Canada*, <https://www.rapports-cac.ca/reports/accorder-la-priorite-aux-plus-importants-risques-poses-par-les-changements-climatiques/>.
- Groupe de leadership sur le climat des villes du C40, 2020. *Les multiples avantages des rénovations profondes : Une boîte à outils pour les villes*, C40 Knowledge Hub.
- Conseil des ministres, 2013. *Branchés maintenant sur l'avenir : Une vision des transports au Canada, Déclaration ministérielle*, <https://www.comt.ca/Reports/Vision%20for%20Transportation%202013%20FR.pdf>.
- Daily Bread Food Bank and North York Harvest Food Bank, 2023. *Who's Hungry Report 2023: A Call to Action From a City in Crisis*, <https://www.dailybread.ca/research-and-advocacy/research/whos-hungry-report/>.
- Deng, A., Leviten-Reid, C., et L. Thériault, 2023. « Can they build or not? Nonprofit housing development in an era of government re-engagement », *Canadian Journal of Nonprofit and Social Economy Research*, vol. 14, n° 1, p. 39-55, <https://anserj.ca/index.php/cjnser/article/view/586/392>.
- DeShazo, J.R., Sheldon, T. L., et T. R. Carson, 2017. « Designing policy incentives for cleaner technologies: Lessons from California's plug-in electric vehicle rebate program », *Journal of Environmental Economics and Management*, vol. 84, p. 18-43, <https://doi.org/10.1016/j.jeem.2017.01.002>.
- Dionne, M. A., Laporte, C., Loepky, J., et A. Miller, 2023. *Un aperçu des données canadiennes sur l'itinérance, 2023*, Statistique Canada, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/75f0002m/75f0002m2023004-fra.htm>.
- Dugan, J., Byles, D., et S. Mohagheghi, 2023. « Social vulnerability to long-duration power outages », *International Journal of Disaster Risk Reduction*, vol. 85, Article 103501, <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2022.103501>.
- Dupuis, J., 2014. « VIA Rail Canada Inc. et l'avenir du transport ferroviaire de voyageurs au Canada, Étude générale », Bibliothèque du Parlement, https://lop.parl.ca/sites/PublicWebsite/default/fr_CA/ResearchPublications/201555E?.
- Environnement et Changement climatique Canada, 2023. *Émissions de gaz à effet de serre*, Gouvernement du Canada, <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/indicateurs-environnementaux/emissions-gaz-effet-serre.html>.
- Étude sur l'alimentation, la nutrition et l'environnement chez les Premières Nations, 2021. *Résumé des principales conclusions de huit régions de l'Assemblée des Premières Nations 2008-2018*, https://www.fnfnes.ca/docs/EANEPN_Re%CC%81sume%CC%81_2020-05-27_FINAL.pdf.
- Fradella, A., 2022. *Derrière les chiffres : ce qui cause la hausse des prix des aliments*, Statistique Canada, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/62f0014m/62f0014m2022014-fra.htm>.
- Guldimann, C., 2023. *Tours à faibles émissions de carbone : le défi zéro émission nette de 40 milliards \$ du Canada*, Institut d'action climatique de la RBC, https://leadershipavise.rbc.com/tours-a-faibles-emissions-de-carbone-le-defi-zero-emission-nette-de-40-milliards-du-canada/?_gl=1*8artt8*_ga*MTc4MjEwOTU5OC4xNjk5NjMwMDU5*_ga_89NPCTDXQR*MTY5OTYzMDA1OS4xLjAuMTY5OTYzMDA1OS42MC4wLjA.&_ga=2.262893252.934503160.1699630059-1782109598.1699630059.
- Guo, S. et E. Kontou, 2021. « Disparities and equity issues in electric vehicles rebate allocation », *Energy Policy*, vol. 154, <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2021.112291>.
- Haley, B. et A. Kantamneni, 2023. *Energy Efficiency in Rental Housing : Policy mixes for efficient, affordable and secure housing*, Efficacité Canada, Université de Carleton, <https://www.efficiencycanada.org/tenant-report/>.
- Housing Assessment Resource Tools, s. d. *Housing Assessment Resource Tools*, <https://hart.ubc.ca/>.
- Infrastructure Canada, 2022. *Document de mobilisation : Le financement permanent du transport en commun au Canada*, Gouvernement du Canada, <https://www.infrastructure.gc.ca/alt-format/pdf/transit-transport/ptf-engagement-pa-per-fptc-doc-mobilisation-fr.pdf>.
- Institut climatique du Canada, 2020. *11 façons de mesurer la croissance propre*, https://choixclimatiques.ca/wp-content/uploads/2020/10/11-FACONS-DE-MESURER-LA-CROISSANCE-PROPRE_rapport_01.pdf.

- Institut climatique du Canada, 2023. *Thermopompes rentables: chauffer et climatiser à faibles coûts au Canada*, <https://institutclimatique.ca/reports/thermopompes-canada/>.
- Ionescu-Iltu, R., Glymour, M., et J. Kaufman, 2015. « A difference-in-difference approach to estimate the effect of income-supplementation on food insecurity », *Preventive Medicine*, vol. 70, p. 108-16. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2014.11.017>.
- Janzen, N. et C. Fan, 2023. *Point clé : L'inflation du coût des aliments ralentira, mais les prix ne baisseront pas pour autant*, RBC, https://leadershipavise.rbc.com/point-cle-linflation-du-cout-des-aliments-ralentira-mais-les-prix-ne-baisseront-pas-pour-autant/?_gl=1*cfrhw1*_ga*MTc4MjEwOTU5OC4xNjk5NjMwMDU5*_ga_89NPCTDXQR*MTcwMTExNzQwMS4yLjAuMTcwMTExNzQwMS42MC4wLjA.&_ga=2.153583611.2118642570.1701117402-1782109598.1699630059.
- Kantamneni, A. et B. Haley, 2022. *Efficacité pour tous : Un examen des programmes provinciaux et territoriaux d'efficacité énergétique pour les personnes à faible revenu avec des leçons pour la politique fédérale*, Efficacité Canada, Université de Carleton, <https://www.efficiencycanada.org/low-income-report>.
- Kiss, M., 2022. *At a glance: Understanding transport poverty*, European Parliament, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA\(2022\)738181_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA(2022)738181_EN.pdf).
- Larijani M. M., Nahorny T, et A. M. Crizzle, 2019. « Using GIS to examine transportation connectivity in Saskatchewan », *Journal of Rural and Community Development*, vol. 14, p. 87-99.
- Leach, A., 2022. « Canada's oil sands in a carbon-constrained world », *Canadian Foreign Policy Journal*, vol. 28, n° 3, p. 285-304, <https://doi.org/10.1080/11926422.2022.2120508>.
- Li, N., Dachner, N., et V. Tarasuk, 2016. « The impact of changes in social policies on household food insecurity in British Columbia, 2005-2012 », *Preventive Medicine*, vol. 93, p. 151-58, <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2016.10.002>.
- Litman, T., 2023. *Evaluating transportation equity: Guidance for incorporating distributional impacts in transport planning*, Victoria Transport Policy Institute, www.vtpi.org/equity.pdf.
- Loopstra, R., Dachner, N., et V. Tarasuk, 2015. « An exploration of the unprecedented decline in the prevalence of household food insecurity in Newfoundland and Labrador, 2007-2012 », *Canadian Public Policy*, vol. 41, n° 3, p. 191-206, <https://doi.org/10.3138/cpp.2014-080>.
- Lovekin, D. et D. Heerema, 2019. *The True Cost of Energy in Remote Communities*, Pembina Institute, <https://www.pembina.org/pub/diesel-true-cost>.
- McIntyre, L., Dutton, D., Kwok, C., et J. C. H. Emery, 2016. « Reduction of food insecurity among low-income Canadian seniors as a likely impact of a Guaranteed Annual Income » *Canadian Public Policy*, vol. 42, n° 3, p. 274-86, <https://doi.org/10.3138/cpp.2015-069>.
- Melvin, A. et T. Anderson, 2022. *Conditions de logement chez les Premières Nation, les Métis et les Inuits au Canada d'après le recensement de 2021*, Statistique Canada, Gouvernement du Canada, <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/as-sa/98-200-X/2021007/98-200-x2021007-fra.cfm>.
- Men, F., Urquia, M. L., et V. Tarasuk, 2021. « The role of provincial social policies and economic environments in shaping food insecurity among families with children in Canada », *Preventive Medicine*, vol. 148, <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2021.106558>.
- Ministère de l'Environnement, de la Conservation et des Parcs de l'Ontario, 2023. *Ontario Provincial Climate Change Impact Assessment : Technical Report*, Gouvernement de l'Ontario, <https://www.ontario.ca/files/2023-08/mecp-ontario-provincial-climate-change-impact-assessment-en-2023-08-17.pdf>.
- Ministère des Finances Canada, 2022. *Rendre la vie plus abordable en doublant le crédit pour la taxe sur les produits et services pendant six mois*, Gouvernement du Canada, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/nouvelles/2022/09/rendre-la-vie-plus-abordable-en-doublant-le-credit-pour-la-taxe-sur-les-produits-et-services-pendant-six-mois.html>.
- Ministère des Finances Canada, 2023. *Le gouvernement présente un projet de loi visant à construire plus de logements locatifs et à stabiliser le prix de l'épicerie*, Communiqué de presse, Gouvernement du Canada, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/nouvelles/2023/09/le-gouvernement-presente-un-projet-de-loi-visant-a-construire-plus-de-logements-locatifs-et-a-stabiliser-le-prix-de-lepicerie.html>.
- Organisation pour la coopération et le développement économiques, 2021. *Regional outlook 2021 - Country notes: Canada*, <https://www.oecd.org/regional/RO2021%20Canada.pdf>.

- Petit, G., À paraître. *Cash transfer simulations for the Affordability Action Council*, [titre de travail], Institut de recherche en politiques publiques.
- Premier ministre du Canada, 2023. « Nous aidons les Canadiens à payer leurs factures d'énergie », Communiqué de presse, 26 octobre, <https://www.pm.gc.ca/fr/nouvelles/communiques/2023/10/26/nous-aidons-canadiens-payer-leurs-factures-energie>.
- PROOF, 2022. *Food insecurity: A problem of inadequate income, not solved by food*, <https://proof.utoronto.ca/resource/food-insecurity-a-problem-of-inadequate-income-not-solved-by-food/>.
- Ramesh, H. et A. Coutinho, 2022. *Lights out : Les impacts des pannes d'électricité sont sexospécifiques et intersectionnels*, Institut pour l'IntelliProsperité, <https://institute.smartprosperity.ca/PowerOutages>.
- Randle, J., Thurston, Z., et T. Kubwimana, 2022. *L'expérience du logement au Canada : Les personnes en situation de pauvreté*, Statistique Canada, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/46-28-0001/2021001/article/00017-fra.htm>.
- Ressources naturelles Canada, 2022. *Cahier d'information sur l'énergie 2022-2023*, Gouvernement du Canada, https://ressources-naturelles.canada.ca/sites/nrcan/files/energy/energy_fact/2022-2023/PDF/Energy-factbook-2022-2023-FRENCH.pdf.
- Santé Canada, 2020. *Insécurité alimentaire des ménages au Canada : Survol*, Gouvernement du Canada, <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/aliments-nutrition/surveillance-aliments-nutrition/sondages-sante-nutrition/enquete-sante-collectivites-canadiennes-escs/insecurite-alimentaire-menages-canada-survol.html>.
- Santé Canada, 2022. *Exposition à la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile au Canada : une évaluation de la proximité des populations aux routes*, Gouvernement du Canada, https://publications.gc.ca/collections/collection_2022/sc-hc/H144-99-2022-eng.pdf.
- Sheldon, T. L. et R. Dua, 2019. « Measuring the cost-effectiveness of electric vehicle subsidies », *Energy Economics*, vol. 84, <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2019.104545>.
- Société canadienne d'hypothèques et de logement, 2021a. *Enquête sur les logements sociaux et abordables – Résultats*, <https://www.cmhc-schl.gc.ca/observateur-du-logement/2021/donnees-denquete--logements-locatifs-sociaux-et-abordables>.
- Société canadienne d'hypothèques et de logement, 2021b. *Evaluation of the National Housing Co-Investment Fund*, <https://www.cmhc-schl.gc.ca/-/media/sites/cmhc/about-cmhc/corporate-reporting/program-evaluation/2021/nhs-nhcf-evaluation-report-en.ashx>.
- Société canadienne d'hypothèques et de logement, 2022. *Pénurie de logements au Canada : Rétablir l'abordabilité d'ici 2030*, <https://www.cmhc-schl.gc.ca/observateur-du-logement/2022/retablir-labordabilite-dici-2030>.
- Société canadienne d'hypothèques et de logement, 2023a. *Enquête sur les logements sociaux abordables – Immeubles locatifs*, <https://www.cmhc-schl.gc.ca/observateur-du-logement/2023/enquete-logements-sociaux-abordables-immeubles-locatifs>.
- Société canadienne d'hypothèques et de logement, 2023b. *Le Canada annonce le financement de l'Initiative pour la création rapide de logements à Ottawa*, Communiqué de presse, 13 février, <https://www.cmhc-schl.gc.ca/salle-de-presse/news-releases/2023/canada-annonce-financement-initiative-creation-rapide-logements-ottawa>.
- Stanford, J., 2023. *No Correlation Between Inflation and Carbon Pricing*, Centre for Future Work. <https://centreforfuturework.ca/2023/05/08/no-correlation-between-inflation-and-carbon-pricing/>.
- Statistique Canada, 2022a. « Indice des prix à la consommation, juin 2022 », *Le Quotidien*, 20 juillet, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220720/dq220720a-fra.htm>.
- Statistique Canada, 2022b. *Tendances relatives à la pénurie de main-d'œuvre au Canada*, Gouvernement du Canada, https://www.statcan.gc.ca/fr/sujets-debut/travail_/tendances-penurie-main-oeuvre-canada.
- Statistique Canada, 2022c. *Census profile, 2021 Census of Population*, Gouvernement du Canada, <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm>.
- Statistique Canada, 2022d. *Principal type de système de chauffage et type d'énergie*, Tableau 38-10-0286-01, https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3810028601&request_locale=fr.
- Statistique Canada, 2023a. *Un peu de chaleur! De quelle manière les Canadiens et les Canadiennes chauffent-ils leur domicile pendant l'hiver?*, StatsCan Plus, <https://www.statcan.gc.ca/o1/fr/plus/2717-un-peu-de-chaleur-de-quelle-maniere-les-canadiens-et-les-canadiennes-chauffent-ils-leur>.

- Statistique Canada, 2023b. « Compte économique du logement, 1961 à 2021 ». *Le Quotidien*, Gouvernement du Canada, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/230116/dq230116d-fra.htm>.
- Statistique Canada, 2023c. « Tendances des prix : 1914 à aujourd'hui », Outil de visualisation des données de l'Indice des prix à la consommation, Gouvernement du Canada, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/71-607-x/2018016/cpilg-ipcgl-fra.htm>.
- Statistique Canada, 2023d. *Recensement de la population de 2021*, Gouvernement du Canada.
- Tarasuk, V., Li, N., Dachner, N., et A. Mitchell, 2019. « Household food insecurity in Ontario during a period of poverty reduction, 2005-2014 », *Canadian Public Policy*, vol. 45, n° 1, p. 93-104, <https://doi.org/10.3138/cpp.2018-054>.
- Tombe, T. et J. Winter, 2023. « Carbon pricing is not to blame for Canada's affordability challenges », *Options politiques*, 7 décembre, <https://policyoptions.irpp.org/magazines/december-2023/carbon-price-affordability/>.
- Transports Canada, 2020. « Le gouvernement du Canada annonce de nouvelles mesures pour soutenir le transport aérien essentiel pour accéder au collectivités éloignées », Communiqué de presse, Gouvernement du Canada, <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2020/08/le-gouvernement-du-canada-annonce-de-nouvelles-mesures-pour-soutenir-le-transport-aerien-essentiel-pour-acceder-aux-collectivites-eloignees.html>.
- Uppal, S., 2023. *Food insecurity among Canadian families*, Statistique Canada, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/75-006-x/2023001/article/00013-fra.htm>.
- Vallis, M., 2023. « How long do Canadians in need have to wait for affordable housing? Depends where they live », CBC News, 15 juillet, <https://www.cbc.ca/news/canada/subsidized-housing-canada-need-1.6906053>.
- VIA Rail Canada, 2022. *Rapport annuel 2022*, VIA Rail Canada, https://media.viarail.ca/sites/default/files/publications/VIA%20Rail_Rapport%20Annuel%202022_0.pdf.
- Ville de Toronto, 2021. *Inclusionary zoning assessment report: Housing need and demand analysis*, <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2021/10/95b5-CityPlanning-IZ-Assessment-Report-Need-and-Demand-2021.pdf>.
- Webber, T. et N. Berger, 2023. « Canadian wildfires hit Indigenous communities hard, threatening their land and culture », The Associated Press. <https://apnews.com/article/canada-wildfire-indigenous-land-first-nations-impact-3faabfbadfe434d0bd9ecafb8770afce>.
- Young, R., 2023. *Canadian housing affordability hurts*, Banque Scotia, <https://www.scotiabank.com:443/content/scotiabank/ca/en/about/economics/economics-publications/post.other-publications.insights-views.social-housing--january-18--2023-.html>.

ANNEXE A

Membres du Conseil d'action sur l'abordabilité

Yasmin Abraham est présidente et cofondatrice du Kambo Energy Group, une entreprise sociale qui réduit la pauvreté énergétique et améliore les logements dans les communautés historiquement défavorisées. Elle est une défenseuse convaincue de l'équité, de la diversité et du changement social, et son engagement en faveur de l'élimination de la pauvreté énergétique a façonné une grande partie de sa carrière au cours de la dernière décennie. Elle est une experte de premier plan en matière de programmes énergétiques et climatiques fondés sur l'équité et travaille avec les gouvernements et les services publics dans tout le Canada pour concevoir et mettre en œuvre des solutions inclusives.

Jasveen Brar est directrice du Youth Climate Lab. Son travail est axé sur la justice environnementale, l'environnementalisme intersectionnel et la participation des jeunes à la prise de décision. Elle est titulaire d'un baccalauréat en sciences de l'Université Dalhousie et a travaillé dans les domaines de la conservation des océans, de la politique polaire et de l'éducation. Mme Brar a été nommée parmi les 30 meilleurs dirigeants de moins de 30 ans en matière de développement durable par Corporate Knight et parmi les 25 meilleurs environnementalistes par Starfish. Elle est titulaire d'une médaille du souverain pour les bénévoles décernée par le gouverneur général du Canada et siège au conseil consultatif de l'Institut climatique du Canada.

Caroline Brouillette est directrice générale du Réseau Action Climat Canada. En tant que première directrice francophone du réseau, Caroline travaille sans relâche pour créer un consensus social fort en faveur de solutions climatiques qui répondent à la convergence des crises auxquelles le monde est confronté, à la fois par l'élaboration de politiques nationales et dans les forums de diplomatie internationale. Caroline est chroniqueuse à L'Actualité, le principal magazine francophone d'affaires publiques du Canada, où elle écrit sur les questions climatiques. Ses commentaires ont été publiés sur les sites de CBC-Radio-Canada, du Washington Post, de Reuters, d'Al Jazeera et de nombreux autres médias télévisés, radiophoniques et écrits. Elle a rejoint le mouvement climatique en 2018, lorsqu'elle a représenté la jeunesse canadienne au sommet du G7 à Charlevoix, au Québec.

Cherise Burda est directrice générale de City Building TMU à l'Université métropolitaine de Toronto, où elle se spécialise dans les politiques pertinentes et proactives, les communications stratégiques et l'engagement créatif. Les recherches et les activités de Cherise ont directement influencé le changement de politique en Ontario et en Colombie-Britannique en matière de logement, de transport et d'énergie. Elle est l'auteur de plus de 40 rapports politiques, chapitres de livres et publications universitaires, ainsi que de dizaines d'articles de magazines et de tribunes libres. Auparavant, elle a été directrice pour l'Ontario de l'Institut Pembina, directrice de programme à la Fondation David Suzuki et chercheuse principale à la Eco-Research Chair in Environmental Law and Policy de l'Université de Victoria. Elle participe régulièrement à des groupes de travail des secteurs public et privé.

Evan Fraser est professeur de géographie à l'Université de Guelph, où il contribue à diriger l'initiative Food from Thought, un programme de recherche de plusieurs millions de dollars qui explore la manière d'utiliser les mégadonnées pour réduire l'empreinte environnementale de l'agriculture. Il travaille avec de grandes équipes pluridisciplinaires à l'élaboration de solutions permettant de nourrir la population mondiale croissante sans détruire les écosystèmes dont nous dépendons pour vivre. Il est également directeur de l'Arrell Food Institute à la même université. Communicateur passionné, M. Fraser a écrit pour de nombreux médias, coproduit et coanimé des documentaires radio pour CBC's Ideas, et a publié deux ouvrages sur l'alimentation et la sécurité alimentaire, dont *Empires of Food : Feast, Famine, and the Rise and Fall of Civilizations*, publié par Simon & Schuster et sélectionné pour le James Beard Food Literature Award.

Brendan Haley est professeur adjoint à la School of Public Policy and Administration de l'Université Carleton et directeur des politiques d'Efficacité énergétique Canada, un organisme de recherche et de défense des intérêts qui se consacre à la création d'une économie économe en énergie. Il était auparavant titulaire d'une bourse postdoctorale Banting du CRSH à la School for Resource and Environmental Studies de l'Université Dalhousie et coordinateur de l'énergie au Ecology Action Centre de la Nouvelle-Écosse. Il a joué un rôle important dans l'élaboration du cadre d'efficacité énergétique de la province, qui a conduit à la création d'Efficiency Nova Scotia, le premier service public d'efficacité énergétique du Canada. Il est chargé de mission à l'Institut Broadbent et associé de recherche au Centre canadien de politiques alternatives.

Kate Harland dirige les travaux de recherche et de politique de l'équipe d'atténuation de l'Institut climatique canadien sur des questions telles que la décarbonisation des bâtiments, l'avenir du réseau gazier et l'accessibilité financière de l'énergie. Elle possède une vaste expérience de l'analyse et de la mise en œuvre des politiques climatiques et de l'innovation responsable. Elle a travaillé avec des gouvernements dans de nombreuses juridictions et dans les secteurs public et privé. Elle a notamment été chargée de l'analyse de la politique climatique et de l'économie au Royaume-Uni et dans l'Union européenne, de la gestion d'essais de technologies à faible émission de carbone pour Transport for London, de l'élaboration de stratégies pour les véhicules à faible émission de carbone pour Nissan et de la direction de la recherche pour le conseiller scientifique principal du premier ministre néo-zélandais.

Paul Kershaw est professeur de politique maintes fois primés à la School of Population and Public Health de l'Université de Colombie-Britannique et fondateur de Generation Squeeze, qui défend l'équité entre les générations afin de préserver ce que les Canadiens considèrent comme sacré : une enfance, un foyer et une planète en bonne santé. Il a reçu plusieurs distinctions de l'Association canadienne de science politique et du gouvernement fédéral, le prix Academic of the Year Award de la Confederation of University Faculty Associations of British Columbia et le UBC President's Award for Public Education through the media. M. Kershaw s'est engagé à transformer les données probantes en actions, et son travail a directement influencé le programme fédéral de garde d'enfants à 10 \$ par jour et la stratégie nationale sur le logement. Il a également contribué à défendre la constitutionnalité de la tarification de la pollution devant la Cour suprême.

Marc Lee est économiste principal au bureau de la Colombie-Britannique du Centre canadien de politiques alternatives. Marc a rejoint le CCPA en 1998 et est l'un des principaux commentateurs progressistes du Canada sur les questions de politique économique et sociale. Il a dirigé le projet de justice climatique du CCPA, qui a publié un large éventail de recherches sur les approches équitables et efficaces de l'action climatique en intégrant les principes de la justice sociale. Marc continue d'écrire sur la politique climatique et énergétique, les stratégies de logement abordable, les budgets fédéraux et provinciaux et les tendances économiques. Il a été président du Progressive Economics Forum, un réseau national d'économistes progressistes.

Angella MacEwen est économiste principale au Syndicat canadien de la fonction publique et chargée de mission à l'Institut Broadbent. Elle travaille comme économiste du travail à Ottawa depuis 2012. Elle siège au conseil d'administration du magazine *Our Times* et de l'organisation Canadiens pour une fiscalité équitable, et est active au sein du Réseau pour une économie verte. Elle suit un large éventail de questions économiques qui ont un impact sur les travailleurs, comme la compréhension de la précarité et de l'inégalité sur le marché du travail canadien, l'évaluation de l'impact du commerce international et l'étude du rôle de la politique budgétaire et de la politique fiscale sur la distribution des revenus et l'inégalité des richesses. Elle fournit des conseils d'expert aux gouvernements, à la fois en tant que membre de groupes consultatifs et par l'intermédiaire de commissions parlementaires. Elle est coauteure du livre *Share the Wealth ! How we can tax Canada's super-rich and create a better country for everyone*.

Mike Moffatt est professeur adjoint de commerce, d'économie et de politique publique à l'Ivey Business School de l'Université Western, et directeur principal des politiques et de l'innovation au Smart Prosperity Institute. Ses recherches au sein de l'institut se concentrent sur l'intersection du développement économique régional, de la construction de logements et de communautés adaptés aux enfants et respectueux du climat, et de l'innovation propre. Auparavant, il a été chargé de mission pour l'innovation au sein du gouvernement fédéral, conseillant les sous-ministres sur la politique d'innovation et les tendances émergentes. Il a également travaillé comme directeur intérimaire au Lawrence National Centre for Policy and Management, directeur des politiques à Canada 2020 et économiste en chef au Mowat Centre de l'Université de Toronto. Il a été conseiller économique de Justin Trudeau de 2013 à 2015.

Gillian Petit mène des recherches axées sur des solutions aux problèmes économiques et sociaux au Canada, selon une approche intersectionnelle et en se fondant sur les données. Son travail en économie et en politique publique se concentre sur la conception et la mise en œuvre des aides sociales et au revenu dans plusieurs domaines, notamment la politique fiscale, la politique municipale, la politique de lutte contre la pauvreté et l'accès à la justice. Elle a conseillé des groupes d'experts, notamment le BC Basic Income Panel, publié dans des revues universitaires à comité de lecture et coécrit un livre sur le revenu universel. Elle est associée de recherche principale à l'Université de Calgary où elle continue à travailler sur des projets liés aux effets intersectionnels de la fiscalité, à la politique municipale en matière de logement et de fiscalité, et à l'accès intersectionnel à l'aide juridique. Elle est titulaire d'un doctorat en économie de l'Université de Calgary et d'un doctorat en droit de l'Université Queen's.

Shelagh Pizey-Allen est directrice générale de TTCriders, une organisation de défense des usagers des transports en commun qui milite pour des transports en commun entièrement accessibles, fréquents et dignes, qui relie tous les quartiers de Toronto. Elle a participé à l'école de politiques publiques de Maytree en 2019 et est titulaire d'une maîtrise en communication et études culturelles de l'Université York et de l'Université métropolitaine de Toronto. Elle soutient depuis longtemps la lutte de la Première Nation de Grassy Narrows pour la justice en lien avec le mercure.

Rosemarie Powell est directrice exécutive du Toronto Community Benefits Network. Elle défend avec passion la justice sociale, économique et environnementale. Depuis plus de 20 ans, elle gère et développe plusieurs programmes et services communautaires innovants pour soutenir les communautés historiquement défavorisées et les groupes en quête d'équité dans leur accès au marché du travail et à l'économie. Son travail d'engagement communautaire lui a valu plusieurs récompenses.

Lisa Rae est directrice du changement de système à Prosper Canada et est responsable de l'avancement des politiques et des efforts de plaidoyer. Elle travaille depuis 15 ans dans les domaines des politiques publiques, de la défense des intérêts, de l'engagement des parties prenantes et de la communication. Elle a occupé des postes au sein d'organisations associatives, dans les secteurs de l'enseignement postsecondaire et de la santé, ainsi qu'au sein du gouvernement. Elle a été conseillère principale auprès du ministre de l'Enseignement supérieur et du Développement des compétences de l'Ontario et a dirigé la cocréation et l'introduction d'une législation reconnaissant les instituts autochtones et la transformation du Régime d'aide financière aux étudiantes et étudiants de l'Ontario.

Nate Wallace est responsable du programme de transport propre chez Environmental Defence. À ce titre, il travaille à la décarbonisation du secteur des transports, en mettant l'accent sur l'électrification des véhicules légers, l'élargissement des options de transport public et actif et la construction de villes plus durables et plus inclusives. Il est membre du Conseil sur les véhicules zéro émission de Transports Canada et coprésident du groupe de travail sur l'accessibilité financière. Il a souvent contribué aux chapitres relatifs aux infrastructures de l'Alternative budgétaire pour le gouvernement fédéral, publiée chaque année et coordonnée par le Centre canadien de politiques alternatives. Ses commentaires sur les questions de politiques publiques ont été publiés dans le Globe and Mail, le Toronto Star et le Hill Times. Avant de rejoindre Environmental Defence, M. Wallace était conseiller politique à l'Association canadienne du transport urbain.

Armine Yalnizyan est titulaire de la bourse Atkinson sur l'avenir des travailleurs et rédige une chronique économique bihebdomadaire pour le Toronto Star. Auparavant, elle a été conseillère principale en politique économique auprès du sous-ministre fédéral d'Emploi et Développement social Canada, et a été membre d'un groupe de travail de haut niveau sur les femmes dans l'économie, convoqué par les ministres fédéraux des Finances et de la Prospérité de la classe moyenne. Mme Yalnizyan a contribué à l'élaboration et au développement du projet

sur l'inégalité du Centre canadien de politiques alternatives, a fourni des commentaires hebdomadaires sur l'économie à la CBC et a été vice-présidente et présidente de l'Association canadienne de science économique des affaires.

Membres du secrétariat du Conseil d'action sur l'abordabilité

Catherine Abreu, fondatrice et directrice administrative de Destination Zero, est une militante primée reconnue à l'international qui se consacre à bâtir de puissantes coalitions pour faire avancer la lutte contre les changements climatiques. Nommée parmi 100 personnes les plus influentes au monde en matière de politiques climatiques par Apolitical en 2019, elle cumule plus d'une quinzaine d'années d'expérience dans la défense de causes environnementales, dont une dizaine au cœur du mouvement climatique.

Annie Bérubé est directrice de programmes à la Fondation McConnell, où elle s'efforce de faire progresser la contribution du secteur philanthropique canadien à une transition équitable vers une économie carboneutre. Elle a passé la majeure partie de sa carrière en tant que conseillère politique et économiste au sein du gouvernement fédéral, notamment au bureau du commissaire à l'environnement et au développement durable, à Environnement Canada et à Santé Canada. Après avoir fait du bénévolat au Rwanda pendant deux ans, Mme Bérubé s'est tournée vers le secteur à but non lucratif, travaillant à l'Institut pour l'IntelliProsperité de l'Université d'Ottawa et à Équiterre en tant que directrice des relations gouvernementales à Ottawa. Elle est titulaire d'un diplôme en économie de l'Université McGill, d'un MES (en économie écologique) de l'Université York et d'un diplôme d'études supérieures en épidémiologie environnementale de l'Université McMaster.

Ricardo Chejfec est analyste principal de données à l'Institut de recherche en politiques publiques. Il a travaillé comme analyste commercial à la Banque Scotia et a occupé des postes de recherche à l'Université McGill. Originaire du Mexique, il vit au Canada depuis 2014. Il est titulaire d'un baccalauréat en sciences cognitives et d'une maîtrise en politiques publiques de l'Université McGill.

Abigail Jackson est associée de recherche à l'Institut de recherche en politiques publiques. Auparavant, elle a travaillé pendant quatre ans chez Habitat for Humanity, où elle a développé des programmes liés à l'efficacité énergétique, au logement abordable et au développement communautaire. Elle est titulaire d'un baccalauréat en commerce et économie politique internationale de l'université de Puget Sound et d'une maîtrise en politique publique de l'Université McGill.

Dale Marshall est directeur principal du programme climat à la Fondation de la famille Trotter. Il a plus de 20 ans d'expérience dans le domaine des changements climatiques, par le biais de plaidoyers politiques, de campagnes contre les combustibles fossiles et de renforcement de la résilience climatique par le biais de programmes de développement. Il est titulaire d'une maîtrise en gestion des ressources et de l'environnement de l'Université Simon Fraser et est également diplômé de l'Université de Western Ontario et de l'Université McGill.

Joshua MacNab est leader dans la société civile et associée principale chez Destination Zero. Elle apporte plus de 17 ans d'expérience dans la lutte climatique, plus récemment en tant que directrice de la politique nationale pour l'Institut Pembina. Son expertise repose sur l'élaboration et la mise en œuvre de solutions au niveau municipal, provincial, national et international. Elle est une animatrice de groupe de confiance et une spécialiste de l'engagement dont le travail est axé sur la construction de ponts et la compréhension pour faire avancer des objectifs communs. Elle a aidé de nombreuses organisations et coalitions à affiner et à redynamiser leur travail. En tant que stratège de campagne qualifiée, Mme McNab s'attache à rassembler les bonnes personnes possédant les bonnes compétences au bon moment afin de créer un espace de changement.

Rachel Samson est vice-présidente à la recherche à l'Institut de recherche en politiques publiques. Elle est une spécialiste de la recherche en politiques publiques comptant 23 ans d'expérience en conseil fondé sur des données probantes. Elle a travaillé pendant 15 ans au gouvernement fédéral en tant qu'économiste et gestionnaire, notamment au ministère des Finances, à Environnement Canada, au ministère des Ressources naturelles, au Bureau du Conseil privé, au Secrétariat du Conseil du Trésor et à l'Agence d'évaluation d'impact. Elle a piloté des projets comme consultante pour l'Organisation de coopération et de développement économique et l'Institut pour l'IntelliProspérité. Elle a été directrice de la recherche sur la croissance propre à l'Institut climatique du Canada. Elle détient une maîtrise en économie de l'Université Queen's.

Rosanna Tamburri est rédactrice-révisure principale à l'Institut de recherche en politiques publiques. Avant de se joindre à l'IRPP, elle a été directrice des publications de recherche au Conseil ontarien de la qualité de l'enseignement supérieur, réviseure chez Postmedia Editorial Services ainsi que reportrice attachée au bureau d'Ottawa du Dow Jones News Service et du Wall Street Journal.

Shaimaa Yassin est directrice de recherche à l'Institut de recherche en politiques publiques. Économiste orientée vers les politiques, elle possède plus d'une décennie d'expérience dans la traduction de recherches universitaires ambitieuses en conseils stratégiques destinés à un large public. Elle est titulaire d'un doctorat en économie de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et d'une maîtrise en économie empirique et théorique de l'École d'économie de Paris. Elle a été chargée de recherche dans les départements d'économie de plusieurs institutions académiques, dont l'Université McGill, l'Université de Lausanne et l'Université de Neuchâtel. Avant de rejoindre l'IRPP, elle était directrice principale à la Corporation d'employabilité et de développement économique communautaire.

Le Conseil d'action sur le prix abordable tient également à souligner la contribution d'Étienne Tremblay, coordonnateur de la rédaction et traducteur, de Chantal Létourneau, coordonnatrice de la production et de la mise en page, d'Anne Tremblay, directrice artistique, et de Zofia Laubitz, correctrice d'épreuves. Merci également à l'équipe de communication de l'IRPP : Cléa Desjardins, directrice de la communication, Ricardo Bonjean Montrose, chargé de communication, Luc Barter Moulaison, chargé de l'engagement numérique, et Blair Elliott, coordinatrice d'événements.