



Alliance canadienne d'énergie renouvelable

Pour une transition vers l'énergie renouvelable

Une stratégie nationale pour un système de transport verte

Les transports répondent au besoin de se déplacer, que ce soit pour se rendre au travail, pour accéder à des biens et services ou à des fins récréatives. Le secteur des transports fait partie de notre économie et de notre qualité de vie, mais il peut aussi entraîner une série d'impacts négatifs sur l'environnement et sur la santé humaine. La combustion des énergies fossiles, qui sert à alimenter le secteur des transports, contribue à la dégradation de la qualité de l'air, aux changements climatiques et aux retombées acides.

On peut cependant atténuer ces impacts négatifs. Une stratégie nationale, visant un transport plus écologique, devrait être adoptée afin de réduire la consommation énergétique liée à ce secteur et d'augmenter l'utilisation des carburants renouvelables.

Réduire la consommation énergétique liée au secteur des transports

Le secteur des transports utilise majoritairement les carburants fossiles comme sources d'énergie. Ces carburants ont la particularité d'emmagasiner d'importantes quantités d'énergie; ils nécessitent peu d'espace et leur forme liquide est relativement stable. L'énergie, sous cette forme, est facile à distribuer et peut être entreposée, sans problème, à bord des véhicules. Cependant, on doit brûler ces carburants pour en extraire l'énergie, ce qui engendre des émissions nocives pour l'environnement et la santé.

Réduire la quantité d'énergie utilisée par les transports réduit d'autant la quantité de carburant brûlé, ainsi que les émissions qui y sont reliées.

Les actions mesurées qu'il convient d'adopter afin de réduire la consommation énergétique liée au transport, se ventilent généralement en trois catégories:

- i **Utiliser l'énergie plus efficacement:** grâce à l'amélioration de la technologie et de la conception des véhicules, le transport des personnes et des marchandises exige moins d'énergie.
- ii **Diversifier les modes de transport:** en offrant une solution de rechange à l'automobile, tel qu'un service de transport collectif, il est possible de réduire la demande énergétique. Ceci est également vrai pour le transport des marchandises. En délaissant le transport routier au profit du transport ferroviaire, par exemple, il est possible de réduire la demande énergétique, surtout pour des grandes distances.
- iii **L'aménagement urbain:** en aménageant les zones urbaines, de façon

à réduire les déplacements en voiture - travail, maison et loisirs -, il est possible de réduire la demande énergétique. Cette mesure s'applique également au transport des marchandises, dans les zones urbaines.

Certaines mesures gouvernementales visant à réduire la demande énergétique liée au secteur des transports, peuvent entraîner des impacts positifs immédiats, tandis que d'autres mesures exigent une vision et des engagements à plus long terme. À titre d'exemple, avec sa récente loi, Place à la croissance, le gouvernement ontarien encourage une meilleure planification des zones urbaines. Cette planification améliorée entraînera la diminution de la demande énergétique reliée aux transports. Le gouvernement fédéral, quant à lui, finance le transport collectif au moyen de la taxe sur l'essence; il a également proposé un crédit d'impôt destiné aux usagers du transport collectif. Cette mesure contribuera à augmenter l'achalandage du transport collectif, à court et à long terme. Bien que ces politiques soient pertinentes et essentielles, il est nécessaire d'en faire davantage.

Une utilisation accrue des carburants renouvelables

Les Canadiens peuvent accroître la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) en se tournant vers les biocarburants. L'éthanol, un combustible de substitution, est produit à partir de grains de céréale contenant de l'amidon, tels que le blé ou le maïs. Il peut aussi être fabriqué à partir de matières cellulosiques, telles que la paille, le foin ou le bois. Le biodiesel, un carburant diesel de substitution, est produit à partir d'huiles végétales, d'huiles de friture recyclées ou de gras animal. Ces deux carburants peuvent être utilisés à de basses concentrations, dans des moteurs conventionnels, sans qu'aucune modification ne soit nécessaire; du même coup, ils réduisent l'ensemble des émissions polluantes.

Le biodiesel et l'éthanol peuvent être produits de différentes façons et celles-ci varient considérablement en termes d'impact sur l'environnement.

Les matières premières, ainsi que les technologies employées, auront un impact différent sur l'environnement. Afin de maximiser les avantages environnementaux, il importe que les carburants fossiles ne soient pas simplement remplacés par des carburants renouvelables; les carburants émettant le moins de principaux contaminants atmosphériques (PCA) et le moins de GES devraient être favorisés. À titre d'exemple, l'éthanol cellulosique et le biodiesel émettent moins de GES que l'éthanol d'amidon. De plus, les impacts environnementaux varient en fonction des pratiques agricoles ou forestières utilisées pour produire la matière première. L'utilisation des co-produits, issus de la production de ces carburants, jouera également un rôle au niveau des impacts sur l'environnement. Des politiques gouvernementales devraient encourager la production des biocarburants ayant les plus faibles impacts environnementaux, et ce, pendant tout le cycle de vie du carburant de remplacement.

Bien que l'éthanol et le biodiesel occupent déjà une place considérable sur les marchés internationaux, la production canadienne est encore peu développée. Environ la moitié des provinces ont annoncé des mesures concernant les carburants renouvelables ou ont exempté ces carburants de taxes provinciales. Le gouvernement fédéral, quant à lui, annonçait récemment son intention d'exiger que tous les carburants vendus au pays comportent 5 % de carburants renouvelables, et ce, d'ici 2010. Afin d'atteindre cet objectif, on estime que le Canada devra produire 3,1 milliards de litres de biocarburants, un volume qui excède de loin la capacité actuelle des usines de production nationale.

Recommandations pour une politique provinciale efficace

- 1 Offrir davantage de ressources aux projets communautaires qui font la promotion du transport actif (marche, vélo) et du transport collectif.
- 2 Mettre en place des incitatifs fiscaux destinés aux différents modes de transport, en tenant compte de leurs pleins coûts environnementaux, sociaux et économiques; financer les systèmes de transport sur le fondement d'une comptabilisation du coût complet.
- 3 Mettre l'emphase sur une urbanisation diversifiée et compacte, afin d'atténuer l'étalement urbain. Aligner les politiques, afin d'appuyer le développement d'un transport durable (ex: réorienter le développement résidentiel de manière à encourager l'usage du transport collectif)
- 4 Élaborer de nouveaux outils économiques qui encourageront le transport durable (ex: péage routier, frais liés au stationnement, etc)

- 5 Offrir des exemptions de taxes aux marchands de biocarburants, de sorte que les prix puissent se comparer à ceux des carburants conventionnels.
- 6 Encourager la production de biocarburants, en diminuant le taux d'imposition foncière, en offrant une exemption sur la taxe de vente ou des garanties de prêts pour l'achat d'équipement.
- 7 Financer la recherche et le développement de l'utilisation commerciale des gros volumes de « déchets » des matières premières, et maximiser ainsi les gains environnementaux.
- 8 Augmenter le pourcentage des biocarburants dans les portefeuilles provinciaux. Cette mesure stabiliserait le marché dans lequel évoluent les industries émergentes et réduirait les émissions (GES).

Recommandations pour une politique fédérale efficace

- 1 Établir une vision et une stratégie communes pour un transport durable.
- 2 Élaborer des paramètres qui serviront d'indicateurs pour le développement du transport durable.
- 3 Financer le transport collectif; instaurer des mesures fiscales et légales afin d'encourager les modes de transport de marchandises les plus efficaces.
- 4 Établir des normes pour accroître l'efficacité énergétique des véhicules et pour réduire la marche au ralenti.
- 5 Établir des mesures fiscales qui encourageront le changement d'habitudes en matière de transport (ex: 2 cents/litre de taxe sur l'essence dans le but de financer le transport collectif).
- 6 Accroître la recherche sur les liens existant entre les transports et la santé.
- 7 Établir des politiques qui favoriseront les biocarburants, dont les émissions de GES et de PCA ont un cycle de vie plus court.
- 8 Financer les chercheurs canadiens, afin d'identifier les façons de maximiser les bénéfices environnementaux engendrés par les carburants renouvelables.
- 9 Établir, à l'échelle nationale, des normes de qualité pour les carburants renouvelables, afin que ceux-ci respectent les normes industrielles et que les pratiques agricoles seraient respectueuses de l'environnement.

Pour consulter une version plus détaillée de cette politique de base, ou pour de plus amples renseignements sur l'Alliance canadienne pour les énergies renouvelables (CanREA), prière de visiter le site Web (www.canrea.ca) ou de communiquer avec les personnes suivantes :

Nikki Skuce: One Sky
nikki@onesky.ca

Roger Peters: Institut Pembina
rogerp@pembina.org

Julie Green, Pollution Probe
jgreen@pollutionprobe.org

Jose Etcheverry: Fondation David Suzuki
jetcheverry@davidsuzuki.org

Melinda Zytaruk: Ontario Sustainable Energy Association
melinda@ontario-sea.org