

Compte rendu de la délégation du MTQ au 84e Congrès annuel du TRB

Environnement et énergie

Mathieu Grondin, ing., Direction du laboratoire des chaussées

Séance 622 - Initiatives in Transportation Greenhouse Gas Reduction

M. Steve Winkelman, du Center for Clean Air Policy, a présenté un résumé des différentes initiatives régionales en matière de réduction des gaz à effet de serre. Il a cité quelques chiffres qui montrent que, si les véhicules sont moins polluants, ils sont par ailleurs de plus en plus nombreux, ce qui a pour conséquence d'augmenter les émissions de gaz dans l'atmosphère. Il a par la suite présenté en détail le plan de réduction des émissions de gaz pour 2020 de quelques États américains. Il a signalé que la technologie évolue rapidement en ce qui a trait à la performance des véhicules sur le plan énergétique et qu'il est par conséquent difficile de prévoir le pourcentage précis de réduction des gaz à effet de serre qu'on peut atteindre. Le gouvernement fédéral peut aussi jouer un grand rôle, en imposant des taxes spéciales sur certains véhicules et en soutenant certains emplois dits « de transition », entre technologies polluantes et technologies non polluantes. Il a expliqué que si le gouvernement fédéral appliquait les règles en vigueur dans l'État de la Californie, le pourcentage de réduction des gaz serait plus important. Il a ensuite sommairement expliqué ce qu'il faut faire pour réduire les émissions de gaz et a conclu en disant que la qualité de vie des populations doit toujours primer sur l'économie. Il a enfin invité les participants à consulter le site www.ccap.org pour plus d'information sur la question.

On a ensuite comparé quelques-uns des programmes de réduction des gaz à effet de serre mis en œuvre dans le monde. Neufs pays et régions ont été comparés, dont le Canada, l'Europe, le Japon, les États-Unis (avec et sans la Californie) et la Chine. On a expliqué que l'Europe a fait des progrès importants depuis 1995 et qu'au Japon, le niveau des émissions est beaucoup plus bas et respecte les exigences du protocole de Kyoto. En mesurant les émissions de gaz des véhicules utilisés aux États-Unis et en les comparant aux normes en vigueur en Chine, on peut constater que seuls les petits véhicules respectent la norme. On a ensuite présenté différentes initiatives, surtout européennes, destinées à inciter les usagers de la route à utiliser les véhicules les moins polluants (exemples du Danemark et de l'Angleterre notamment, qui imposent des taxes élevées à l'achat de véhicules énergivores). On a conclu la présentation en signalant que le Canada,

la Californie et l'Europe vont, selon les prévisions, réduire significativement leurs émissions de gaz dans les prochaines années, mais que les États-Unis seront vraisemblablement les moins performants dans ce domaine.

M. Ken Colburn, du Northeast States Center for a Clean Air Future, a présenté différentes technologies, déjà utilisées ou en cours de développement, destinées à réduire les émissions de gaz. Son introduction portait sur les effets des changements climatiques dans notre vie quotidienne. Déjà, en peu d'années, on a noté des changements importants en Californie (augmentation du niveau de l'océan et de la température). Les changements seront encore plus importants dans les 100 prochaines années si le développement continue d'être axé essentiellement sur la croissance économique. On pourrait enregistrer des augmentations de 7 à 10 degrés Fahrenheit et une augmentation du niveau des océans de 11 à 16 pouces. On a ensuite présenté l'étude NESCCAP, qui a analysé le potentiel de plus de 35 technologies (principalement dans le domaine de l'automobile) visant la réduction des émissions polluantes. Une importante estimation des coûts et des avantages de ces technologies a été présentée. On a conclu que, malgré l'augmentation prévue du coût des véhicules, l'effet global serait positif même pour les constructeurs automobiles. On prévoit même une augmentation de 4 % dans la vente de véhicules après 2015, en plus des avantages sur le plan de l'environnement. Les questions portaient généralement sur des comparaisons avec l'Europe. On se demandait pourquoi en Europe les véhicules sont moins polluants qu'aux États-Unis. Il semble qu'il s'agisse d'une question de marché. L'auteur s'est dit d'avis que, dans ce domaine, les États-Unis ont beaucoup à partager de l'Europe, où on a mis en œuvre des mesures de réduction des émissions polluantes il y a déjà longtemps.