

## **Accroître la disponibilité de carburants de rechange au Canada**

Le secteur du transport offre une des meilleures opportunités de réduire les émissions de gaz à effet de serre au Canada. En effet, en 2005, le transport représentait 200 tm des émissions totales de gaz à effet de serre de 747 tm (en équivalent CO<sub>2</sub>) au Canada et la flotte de véhicules utilitaires légers représente 12 % des émissions de gaz à effet de serre au Canada.

À l'heure actuelle, la majorité des véhicules circulant au pays sont activés par des carburants non renouvelables à base de pétrole comme l'essence et le diesel. Divers carburants de rechange ont été mis au point et un nombre croissant de véhicules capables de les utiliser sillonnent les routes du Canada. Ce sont, notamment, le gaz naturel, l'hydrogène, le propane, l'éthanol, le biodiesel et le biobutanol.

La majorité des carburants de rechange dégagent beaucoup moins d'émissions de gaz à effet de serre (et autres) que les carburants à base de pétrole (selon le modèle GHGenious de Ressources naturelles Canada 3.10 de 2007, les émissions sont réduites de 54 % par rapport à un véhicule comparable fonctionnant à l'essence). L'analyse des émissions envisage les émissions dégagées lors de la production et la livraison de ces carburants de même que les émissions du tuyau arrière d'échappement des véhicules. L'appui gouvernemental aux carburants de rechange devrait dépendre des émissions de ces carburants et d'autres carburants, notamment des carburants à base de pétrole.

La lenteur avec laquelle les carburants de rechange ont fait leur apparition sur le marché canadien est due aux investissements en avitaillement nécessaires pour les mettre à la disposition du public. À titre d'exemple, de nombreux modèles courants de véhicules produits et vendus au Canada peuvent fonctionner à l'E85 (85 % d'éthanol, 15 % d'essence). Cependant, le nombre peu élevé de stations de service qui offrent l'E85 signifie que son utilisation régulière serait peu pratique pour la majorité des Canadiens. En plus d'appuyer financièrement l'infrastructure, il faudrait initialement soutenir le prix de détail des carburants de rechange pour que ceux-ci puissent concurrencer les producteurs de carburants pétrochimiques. Un soutien au prix de détail encouragerait l'adoption des carburants de rechange verts et pourrait être interrompu lorsque l'industrie des carburants verts arrive à maturité et est suffisamment importante. Des pays comme les États-Unis, la Suède et le Brésil ont accordé un soutien à l'infrastructure et au prix de détail des carburants de rechange verts.

Par conséquent, pour que le Canada puisse se joindre aux pays qui utilisent les carburants de rechange verts et profitent des avantages d'une réduction des gaz à effet de serre et d'autres émissions, les gouvernements fédéral et provinciaux doivent sérieusement envisager l'adoption des recommandations suivantes qui sont conformes aux politiques de ces pays.

### **Recommandations**

Que le gouvernement fédéral travaille avec les provinces et territoires pour accroître la disponibilité de carburants de rechange au Canada, le niveau de soutien étant fonction des émissions du carburant en question, et pour ce faire :

1. Exempte des taxes sur les carburants provinciales et des taxes d'accise fédérales sur l'essence les carburants de rechange qui dégagent moins d'émissions.
2. Offre des incitatifs sous forme de crédits d'impôt pour l'installation d'infrastructures, notamment de pompes pour les carburants de rechange tels le gaz naturel, l'hydrogène, le propane, l'éthanol E85, le biodiesel et/ou le biobutanol, aux stations de service (comme le US IRS Credit 8911).
3. Appuie la mise au point, la fabrication et la vente de véhicules pouvant fonctionner à l'aide de carburants de rechange.

4. Appuie l'achat de véhicules qui utilisent des carburants de rechange dégageant moins d'émissions pour les flottes du gouvernement et les flottes privées.