

PLAN D'ACTION VISANT LES TRANSPORTS ET LA QUALITÉ DE L'AIR 2013-2020

37^e Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre
et des premiers ministres de l'Est du Canada

9 septembre 2013
La Malbaie, Québec

**Comité sur les transports
et la qualité de l'air**

Table des matières

Préambule.....	3
Sommaire.....	4
Fondement des mesures.....	6
Principes directeurs.....	14
Objectifs régionaux.....	14
Mesures régionales recommandées.....	15
Mesure de suivi 1 : Planification des transports.....	16
Fondement des mesures.....	16
Objectifs régionaux.....	17
Recommandations.....	17
Mesure de suivi 2 : Aménagement du territoire.....	17
Fondement des mesures.....	17
Objectif régional.....	18
Recommandations.....	18
Mesure de suivi 3 : Carburants à faible teneur en carbone.....	19
Fondement des mesures.....	19
Objectifs régionaux.....	19
Recommandations.....	19
Mesure de suivi 4 : Mécanismes de tarification et d'incitatifs.....	20
Fondement des mesures.....	20
Objectif régional.....	20
Recommandations.....	20
Mesure de suivi 5 : Véhicules à faible émission.....	21
Fondement des mesures.....	21
Objectif régional.....	21
Recommandations.....	21
Mesure de suivi 6 : Politique sur le transport des marchandises.....	22
Fondement des mesures.....	22
Objectifs régionaux.....	22
Recommandations.....	22

Préambule

En février 2007, la Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada (CGNA/PMEC) a tenu un forum ministériel pour traiter des questions clés en matière de politiques énergétique et environnementale auxquelles fait face la région. Les gouverneurs et les premiers ministres ont demandé à leurs principaux décideurs en matière de politiques d'élaborer des politiques de transport pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et atteindre les objectifs de qualité de l'air des États et des provinces tout en améliorant l'efficacité du réseau de transport de la région.

Reconnaissant que la réduction des émissions de GES du secteur des transports nécessite des mesures dans trois grands domaines – l'efficacité des technologies des véhicules, les carburants et l'efficacité du réseau de transport, y compris l'aménagement du territoire qui influencent la demande des transports – le forum a recommandé qu'un Comité directeur régional sur les transports et la qualité de l'air (CTQA) soit établi pour superviser la mise en œuvre des mesures ayant trait au secteur des transports. Ces mesures comprennent la planification des transports, les politiques de croissance durable, les carburants à faible teneur en carbone, l'efficacité des véhicules et les options de transport à faible émission et le financement des infrastructures.

Le CTQA a été chargé d'élaborer un plan d'action régional sur les transports et la qualité de l'air pour atteindre les objectifs de qualité de l'air ainsi que d'autres objectifs régionaux. Le plan initial a été adopté lors de la 32^e conférence des GNA/PMEC à Bar Harbor au Maine le 16 septembre 2008. Afin de prendre en compte l'évolution des technologies, des programmes et politiques disponibles au niveau fédéral, des États et des provinces, la CGNA/PMEC a convenu en 2012 de charger le CTQA de soumettre une proposition de mise à jour du plan d'action sur les transports et la qualité de l'air. Le présent document constitue la recommandation du CQTA.

Sommaire

Le réseau de transport qui dessert les États de la Nouvelle-Angleterre et les provinces de l'Est du Canada est essentiel au bien-être économique et social des gens et des entreprises de la région. Il transporte des gens, crée des emplois ou contribue à les soutenir et il est essentiel à la compétitivité économique de la région. Le réseau de transport a aussi une empreinte physique et environnementale qui, selon son utilisation, sa conception, ses activités et son entretien, a aussi des conséquences sur l'aménagement du territoire, la qualité de l'air et la santé publique, le bruit ainsi que la qualité de l'eau dans la région.

Les transports représentent près de 40 pour cent de l'ensemble des émissions régionales de gaz à effet de serre (GES). Même si les émissions totales de GES du secteur des transports ont diminué, le taux de la réduction des émissions est plus important dans d'autres secteurs, tel que le résidentiel, le commercial et l'industriel. Donc, le secteur des transports est et continuera d'être la principale source d'émissions de GES de la région dans le cadre d'un scénario de «maintien du cours normal des affaires».

Comme dans le plan d'action précédent, cette mise à jour de 2013 offre une variété de mesures conçues pour réduire les émissions de GES du secteur des transports, diminuer la dépendance de la région aux combustibles fossiles et améliorer la compétitivité économique. La majorité des objectifs de qualité de l'air de ce plan ont pour objectif de réduire les émissions de GES relatives au secteur des transports d'une façon suffisante pour atteindre les cibles régionales fixées par le plan d'action sur le changement climatique 2001 de la CGNA/PMEC (mis à jour en 2013). Ces cibles de réduction globales des émissions de GES sont de :

- 10 pour cent sous les niveaux de 1990 d'ici 2020 ;
- 75 à 80 pour cent sous les niveaux de 1990 d'ici 2050.

Les cibles de réduction pourraient être plus ou moins élevées pour le secteur des transports, tout dépendant de la contribution des autres secteurs à l'atteinte des objectifs de réduction de GES généraux.

La manière selon laquelle les individus et les entreprises utilisent le réseau de transport est le reflet de la conjoncture économique, des facteurs démographiques, du prix des carburants et de la disponibilité des modes de transport ainsi que des technologies des véhicules. En conséquence, aucune approche unique de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports ne sera, d'elle-même, suffisante. Une combinaison de stratégies et de programmes est donc nécessaire.

Les stratégies élaborées dans ce plan d'action sont conçues pour traiter des facteurs qui conviennent le mieux à une approche régionale et internationale globale. La région dans son ensemble appuie les objectifs et les principes du plan, mais ce ne sont pas toutes les mesures qui s'appliquent uniformément à chaque administration. En travaillant au sein du cadre régional, chaque administration a accepté de mettre en œuvre des mesures du plan conformément à ses propres programmes, processus et priorités spécifiques tout en contribuant à ce qui est nécessaire pour que la région aille de l'avant.

Le présent rapport donne un aperçu d'une série de stratégies générales, d'objectifs régionaux et de mesures qui peuvent faire bénéficier la région d'un réseau de transport plus efficace et plus éconergétique incluant les avantages de la mobilité tout en contribuant aussi à des réductions significatives des émissions de GES ainsi que de la pollution atmosphérique. Les mesures à la disposition des États et des provinces comprennent ce qui suit :

- Réduction des distances parcourues par les véhicules grâce à un système de transport plus efficace et intégré ;

PLAN D'ACTION SUR LES TRANSPORTS ET LA QUALITÉ DE L'AIR 2013-2020

- Planification durable de l'aménagement du territoire et de la croissance des économies locales;
- Carburants à faible teneur en carbone;
- Efficacité des véhicules;
- Intermodalité et logistique du transport des marchandises.

Ce plan d'action recommande des objectifs et des mesures spécifiques pour la région dans chacun des secteurs stratégiques où les gouvernements peuvent exercer un leadership contribuant à une transformation accélérée du marché régional élargi de l'utilisation de l'énergie dans le secteur des transports. L'ampleur des émissions de GES attribuables au transport des personnes et des marchandises est liée à la complexité du domaine. C'est pourquoi des efforts concertés, continus et accrus des gouvernements, du secteur privé, des collectivités locales et des individus sont requis pour atteindre les objectifs régionaux de réduction des émissions de GES adoptées par les gouverneurs et les premiers ministres pour les années à venir.

Le succès de ces efforts a aussi des répercussions financières immédiates sur les sources de revenus traditionnelles et les programmes des départements et ministères des Transports des États et des provinces ainsi que des gouvernements fédéraux. Au fur et à mesure que les parcours inefficaces des véhicules sont réduits, que sont intégrés des véhicules plus efficaces ainsi que des sources d'énergie propre dans le parc des véhicules existant, cela aura pour conséquence de réduire les revenus fiscaux générés par unité de carburant. La solution à ce défi dépasse la portée du présent plan d'action, mais les conséquences de ce recours accru aux véhicules plus efficaces et aux carburants propres auront de véritables répercussions sur les administrations de la CGNA/PMEC à moins que des options alternatives durables de sources de revenus soient envisagées pour les transports dans le futur.

Fondement des mesures

Les transports dans la région de la Nouvelle-Angleterre et de l'Est du Canada ont grandement évolué au cours du dernier siècle. Aujourd'hui, un réseau de transport sécuritaire, intégré et multimodal pouvant transporter les personnes et les marchandises de façon efficace est considéré comme étant essentiel au maintien de la compétitivité économique, vital à l'environnement ainsi qu'à la qualité de vie des gens et des collectivités. Bien que l'accès à des sources d'approvisionnement d'énergie fiables et abordables soit essentiel, l'efficacité énergétique et les répercussions environnementales de la production et de l'utilisation d'énergie sont de plus en plus importantes pour les autorités responsables en matière de transports et de qualité de l'air, les urbanistes et aménagistes, pour les intérêts commerciaux et industriels ainsi que pour les voyageurs.

Le réseau de transport de la région soutient les possibilités sociales et économiques pour les personnes, les entreprises et les collectivités. L'inefficacité dans ce réseau, que ce soit dans les régions urbaines ou rurales, réduit la concurrence et étouffe la création de nouveaux marchés et emplois. L'augmentation du nombre de voitures et de camions sur les routes de la région contribue à la congestion et aux pressions pour augmenter la capacité des infrastructures des transports. L'élargissement de l'empreinte physique et environnementale du réseau de transport a d'importantes conséquences, y compris les émissions de GES, la pollution atmosphérique et leurs effets sur la santé, le bruit, les déchets produits par le transport et le ruissellement des eaux pluviales. Ces répercussions ont un coût mesurable pour les économies locales et régionales qui doit être réduit maintenant et à l'avenir. À ce jour, l'élaboration de politiques et les investissements en matière de transports sont en partie une réponse à des modèles d'aménagements antérieurs, mais ils influenceront aussi les futurs modèles et options de déplacement, affectant ainsi le potentiel économique de la région ainsi que la réduction des émissions de GES.

Les émissions de GES dans le secteur des transports, y compris le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), et l'oxyde d'azote (N₂O), les précurseurs de l'ozone, les matières particulaires et la suie, contribuent aux changements climatiques. En Nouvelle-Angleterre et dans l'Est du Canada, le transport représentait 41 pour cent des émissions totales de GES en 2011, comparativement à 33 pour cent en 1990. Les émissions totales de GES du secteur des transports de la région ont évolué selon un schéma semblable à celui de la consommation de carburants en transport en Amérique du Nord qui a augmenté de façon constante entre 1990 et 2004 pour ensuite fluctuer entre 2005 et 2011, tout en demeurant sous le niveau maximal de 2004. Même si l'utilisation totale de carburants et les émissions correspondantes ont diminué au cours des dernières années, la proportion relative des émissions attribuables aux transports a augmenté puisque tous les autres secteurs d'activité économique ont connu des taux de réduction plus importants au cours de la même période.¹ Cette tendance devrait continuer jusqu'en 2040 alors que le secteur des transports deviendrait une source régionale encore plus importante d'émissions de GES dans un scénario de «maintien du cours normal des affaires».² Conséquemment, l'objectif principal de ce plan est de déterminer des mesures qui pourront être prises par les gouvernements des États et des provinces afin de réduire davantage les émissions de GES du secteur des transports, de diminuer la dépendance de la région face aux combustibles fossiles et de rendre leurs économies plus concurrentielles.

Les phénomènes météorologiques associés aux changements climatiques ont aussi des répercussions sur les réseaux de transport de la région. Des tempêtes plus intenses et fréquentes, la hausse du niveau des océans, de l'érosion côtière et des inondations, des dommages causés par le vent et des cycles de gel/dégel ne sont que quelques-uns des effets du changement météorologique auxquels seront confrontés les gestionnaires des

1 Inventaire régional des GES des GNA/PMEC 1990-2011.

2 Energy Information Administration des É.-U., *Annual Energy Outlook 2013*.

transports de la région et qui auront des répercussions sur les activités d'entretien du réseau de transport et sur l'infrastructure physique elle-même. En raison de ces pressions sur les infrastructures et la planification, la gestion et l'entretien des transports doivent s'adapter pour que les infrastructures deviennent plus robustes dans un contexte de climat changeant. Les stratégies pour réduire les émissions de GES relatives aux transports peuvent aussi être un outil important d'adaptation. La coopération régionale, le partage d'information et des pratiques exemplaires sur les stratégies d'adaptation aux changements climatiques entre les administrations membres aideront à bâtir la base des connaissances pour relever ces défis.

Aucune approche unique pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre émises par les transports ne sera suffisante en elle-même. Une combinaison de stratégies et de programmes est nécessaire. La demande en transports, la consommation de carburants et les émissions atmosphériques sont influencées par plusieurs facteurs, y compris :

- Le profil de l'activité économique ;
- Les facteurs démographiques (p. ex., taille de la population, répartition territoriale et cohortes d'âges) ;
- Le prix et la disponibilité des options de carburants (p. ex. coût et contenu en carbone des carburants) ;
- Les options de déplacement et l'accessibilité (p. ex., milles ou kilomètres voyagés) ;
- Les technologies des véhicules (p. ex., l'efficacité et la gestion des véhicules) ;
- Les schémas d'aménagement du territoire.

Même si la nécessité de se déplacer est influencée par des facteurs socio-économiques, la décision sur la façon de se déplacer est aussi déterminée par la disponibilité des différentes options de transports, comme le transport en commun, la marche, la bicyclette ou celles dans le transport intermodal des marchandises. Les stratégies élaborées dans le présent plan d'action sont conçues pour traiter des facteurs qui conviennent davantage à une approche régionale et internationale globale. Donc, ce plan ne comprend pas toutes les mesures potentielles ou recommandées qui pourraient être mises en oeuvre par les États et les provinces.

Les sections suivantes décrivent les grandes lignes d'une série de mesures recommandées qui feront progresser la région vers un réseau de transport plus efficace et éconergétique contribuant à atteindre des objectifs de réductions significatifs des émissions de GES et de la pollution atmosphérique. Les mesures décrites dans le présent rapport entrent dans les catégories suivantes :

- Réduction de la distance parcourue des véhicules³ au moyen d'un réseau de transport plus efficace et intégré ;
- Planification durable de l'aménagement du territoire et croissance des économies locales ;
- Carburants à faible teneur en carbone ;
- Efficacité des véhicules ;
- Intermodalité et logistique du transport des marchandises.

Dans l'ensemble de la région, les gouvernements des États, des provinces et des autorités locales augmentent le nombre et la qualité des options de transport durable disponibles pour les déplacements locaux et interurbains. Bon nombre d'initiatives sont déjà en cours telles que les accès piétonniers et les voies cyclables en appui aux aménagements axés sur le transport en commun, l'amélioration du transport collectif, les services de train de banlieue et interurbains, l'intermodalité accrue du transport des personnes et des marchandises, le soutien

3 Le terme « distance parcourue » est utilisé au lieu de miles-véhicules parcourus (MVP) ou kilomètres-véhicules parcourus (KVP).

pour les véhicules fonctionnant au carburant de remplacement ainsi que les installations de ravitaillement.

Ces initiatives contribuent à la réduction des émissions de GES régionales. Toutefois, l'ampleur des émissions de GES attribuables au transport des personnes et des marchandises, qui est liée à la complexité du secteur des transports, nécessite un effort concerté, continu et accru de la part des gouvernements, du secteur privé, des collectivités locales et des individus afin d'atteindre les objectifs régionaux de réduction des émissions de GES adoptés par les gouverneurs et les premiers ministres pour les années à venir.

Toute discussion concernant la réduction des émissions de GES du secteur des transports doit prendre en compte l'effet que certaines mesures pourront avoir sur les sources de revenus traditionnelles et les programmes des départements et ministères des Transports des États et des provinces ainsi que des gouvernements fédéraux. Au fur et à mesure que les parcours inefficaces des véhicules sont réduits, que sont intégrés des véhicules plus efficaces ainsi que des sources d'énergie propre dans le parc des véhicules existant, cela aura pour conséquence de réduire les revenus fiscaux générés par unité de carburant. La solution à ce défi dépasse la portée du présent plan d'action, mais les conséquences de ce recours accru aux véhicules plus efficaces et aux carburants plus propres auront de réelles répercussions sur les administrations de la CGNA/PMEC à moins que des options alternatives durables de sources de revenus soient envisagées pour les transports dans le futur.

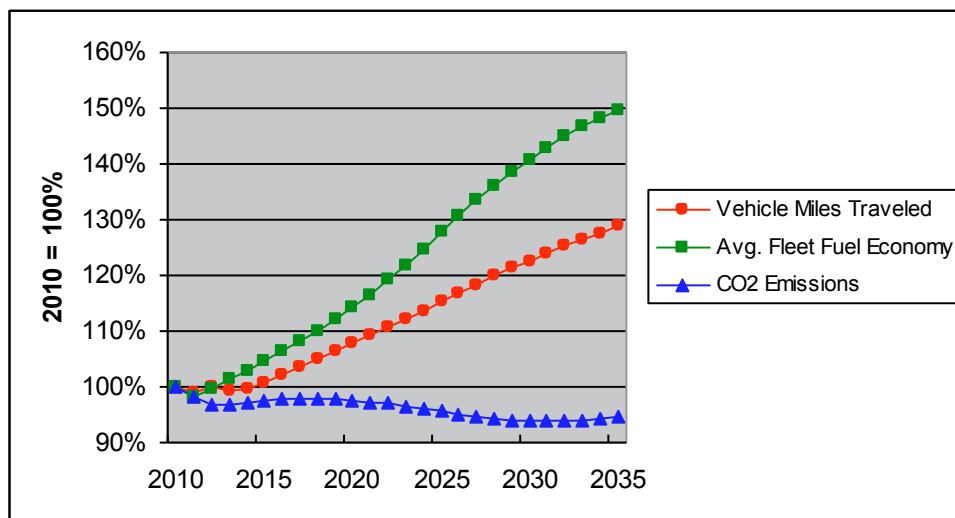
Réduction de la distance parcourue des véhicules par le biais d'un réseau de transport plus efficace et intégré

L'augmentation de l'utilisation des véhicules sur les routes de la région pose un énorme défi pour la réduction des émissions de GES liés au secteur des transports. Alors que l'amélioration croissante des technologies des véhicules et la disponibilité accrue des carburants à faible teneur en carbone permettront de réduire significativement les émissions de GES par mille ou par kilomètre parcouru, la croissance continue des distances parcourues par les véhicules menace de réduire les gains de ces améliorations. Pour illustrer ce point, la figure 1 présente la projection des miles-véhicules parcourus en relation avec celles des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant moyenne dans un scénario de maintien du cours normal des affaires pour le parc de véhicules légers aux É.-U. Le graphique reflète l'augmentation graduelle de l'économie de carburant moyenne du parc de véhicules légers sur la route incluant les véhicules plus vieux qui sont remplacés progressivement par des véhicules plus récents et plus efficaces. L'augmentation prévue de 29 pour cent de la distance parcourue de 2010 à 2035 (un taux de croissance annuel composé moyen de 1,15 pour cent) suggère que même si le plein potentiel des technologies en matière d'efficacité des véhicules était réalisé et que les émissions de GES moyennes des véhicules diminueaient de 50 pour cent, les émissions de GES totales du secteur des transports ne seraient réduites que de 2,4 pour cent d'ici 2020 et de 5,4 pour cent d'ici 2035.⁴ Un éventail de mesures de politiques, de planification et d'investissement pour stabiliser et réduire les distances parcourues sont donc un complément important pour réduire les émissions des véhicules.

4 Energy Information Administration des É.-U., *Annual Energy Outlook 2013*.

Figure 1

**Économie de carburant du parc de véhicules légers :
Changement prévu des émissions de CO₂ basé sur l'historique
des taux de croissance des distances parcourues**



Source: Center for Clean Air Policy, basé sur les données de l'Energy Information Administration des É.-U.

En augmentant la disponibilité et l'attrait des alternatives à l'auto en solo, la distance parcourue peut être réduite et l'accès au réseau de transport de la région peut être amélioré. Des réseaux de transport collectif urbain et ferroviaire interurbain de grande qualité, éconergétiques, fournissant des services fiables et abordables, peuvent offrir des options de déplacement qui attirent et maintiennent l'achalandage des passagers et générer moins d'émissions de GES par passager-mille ou km. La bicyclette et la marche ne génèrent aucune émission et ils procurent des bienfaits pour la santé et contribuent au renforcement des collectivités. Les infrastructures associées, comme les trottoirs et les pistes cyclables, peuvent aussi augmenter la valeur d'une propriété.

Les politiques qui encouragent les employeurs à faire la promotion des programmes de réduction du nombre de déplacements en auto-solo améliorent l'efficacité des réseaux de transports. La congestion aux heures de pointe est réduite dans les secteurs où les taux d'occupation des véhicules augmentent grâce à l'utilisation des voies réservées pour véhicules à taux d'occupation élevés, des voies avec péage de congestion à tarif variable et où les options de covoiturage, de navettage, de voies piétonnières et cyclables ainsi que de transport collectif sont mises en valeur. De plus, l'accès à l'autopartage et aux taxis collectifs réduisent les distances parcourues. Ces options sont aussi des opportunités de promouvoir la pénétration des technologies de pointe pour les véhicules. Les incitatifs pour les employés peuvent aller d'allocations pour les titres de transport en commun à l'élimination de stationnement gratuit au travail.

Finalement, l'élargissement des options de transport peut être complété par des mécanismes de tarification visant à encourager l'acceptation des options plus éconergétiques. La tarification appropriée des carburants, de l'accès routier et du stationnement peut être utilisée pour inciter les consommateurs à modifier leurs comportements, à augmenter la viabilité et l'efficacité des mesures proposées.

Planification de l'aménagement du territoire et de la croissance des économies locales

La disponibilité de technologies des véhicules et du carburant à prix raisonnable ainsi que son accessibilité, un vaste réseau d'autoroutes et de routes financé publiquement et la volonté de se déplacer d'une façon individuelle ont entraîné une augmentation fulgurante de l'utilisation des véhicules légers sur les routes de la région. La dépendance croissante à l'égard de l'auto-solo et d'un réseau routier en expansion a résulté en un étalement urbain qui, à son tour, a renforcé le besoin d'avoir plus de véhicules, de routes et d'espaces de stationnement pour soutenir la mobilité désirée afin d'accéder aux centres économiques, aux écoles et aux services. Il en résulte une quête sans fin pour de nouveaux investissements locaux et gouvernementaux en matière de maintien et d'amélioration des réseaux. Bon nombre de villes et de villages sont maintenant dépendants de l'automobile et ne disposent pas d'une densité, d'une mixité des fonctions ou des aménagements sécuritaires pour les piétons et les cyclistes qui permettrait la viabilité des modes alternatifs. La marche, le vélo et les services de transport en commun sont difficiles d'accès et inefficaces dans les milieux dispersés. Ces modes sont plus viables dans les milieux denses à mixité élevée où les emplois et les résidences, les entreprises et les services sont à proximité.

La région délaisse progressivement ce modèle de déplacement et d'aménagement axé exclusivement sur l'automobile. Quel que soit le niveau, bon nombre des centres urbains, petites villes et villages de la région ont une densité existante propice à l'usage de la marche, du cyclisme et des services de transport en commun. La mise en oeuvre d'un aménagement axé autour des services de transports en commun incluant l'élargissement des services de trains de banlieue et interurbains dans les grandes villes et les plus petites collectivités bénéficie d'un soutien croissant. Les services d'autocars interurbains ainsi que les plus petits réseaux de transport en commun offrent aussi une solution de rechange viable à l'auto-solo. Les investissements publics et privés dans les infrastructures ferroviaires favorisent l'amélioration des services passagers, du transport de marchandises et intermodaux dans les États du nord-est et les provinces de l'Est du Canada.

Les marchandises transitent et sont aussi transportées à l'intérieur de la région par l'entremise des ports de la région. Les ports de la Nouvelle-Angleterre et de l'Est du Canada ont traité plus de 319,2 millions de tonnes de cargaison en 2011.⁵ La région offre des ports en eaux profondes dans la majorité des États et des provinces. En plus de la pêche commerciale, les principaux produits composent un marché diversifié, y compris les produits pétroliers et le charbon, les conteneurs, les matières premières en vrac et les marchandises diverses ainsi que les produits forestiers.⁶ Tous ces ports appuient l'économie locale, soutiennent l'emploi et les investissements. La majorité de ces ports sont appuyés par des installations ferroviaires et ont tous accès à une route qui permet une distribution efficace. De récents investissements dans ces installations illustrent leur importance dans l'économie dans son ensemble.

Carburants à faible teneur en carbone

Le secteur des transports a contribué à l'émission de 123 millions de tonnes métriques de CO₂ dans la région du Nord-Est des États-Unis et de l'Est du Canada en 2010, soit environ 40 pour cent des émissions totales de GES. Le pétrole demeure le carburant dominant du transport dans la région, représentant 98,4 pour cent de l'énergie utilisée dans le secteur, suivi du gaz naturel (1,5 pour cent) et des biocarburants ou de l'électricité (0,2 pour cent). La forte dépendance face aux hydrocarbures dans les transports assujettit la région aux

5 “Tonnage for Selected US Ports in 2011”. Navigation Data Center du Army Corps of Engineers des É.-U., Révisé 4/25/2013, <www.navigationaldatacenter.us> et Le transport maritime du Canada 2011, Statistique Canada. <http://www.statcan.gc.ca/pub/54-205-x/54-205-x2011000-fra.htm>

6 “2011 State to State Public Domain Database by Commodity”. Navigation Data Center du Army Corps of Engineers des É.-U., <http://www.navigationaldatacenter.us/wcsc/pdf/pdrgcm11.pdf> et Le transport maritime du Canada 2011, Statistique Canada.

turbulences économiques découlant de la volatilité des prix mondiaux du pétrole. Cet état de situation ne permettra pas à la région de respecter les objectifs de son plan d'action en changement climatique ou de s'épanouir économiquement.⁷

Les prix plus élevés du pétrole ont encouragé le marché des carburants de remplacement, dont bon nombre sont nationaux, renouvelables et ont un contenu de carbone moins élevé par rapport au pétrole. Souvent désignés comme étant «à faible teneur en carbone», ces carburants sont une solution de rechange non pétrolière qui a des avantages environnementaux et économiques. Le contenu en carbone d'un carburant donné est déterminé par une analyse du cycle de vie qui permet une comparaison des carburants entre eux. Par exemple, une analyse du cycle de vie d'un carburant pétrolier comprendrait les émissions de GES de toute l'énergie utilisée pour livrer le carburant sur le marché et faire fonctionner un véhicule : c.-à-d. toute l'énergie utilisée pour l'exploration du carburant, la récupération, le raffinage, le transport du produit jusqu'au poste de vente au détail et les émissions du carburant consommé par le véhicule. Dans le même ordre d'idée, l'analyse du cycle de vie des biocarburants comprendrait l'utilisation de l'énergie associée à la préparation du sol pour planter une récolte, les carburants et les engrais utilisés pour sa croissance et sa culture, le raffinage et le transport du carburant, ainsi que le carburant consommé par le véhicule. Selon des sources d'énergie spécifiques et des processus utilisés pour les développer, les carburants à faible teneur en carbone peuvent comprendre, notamment, l'électricité, le gaz naturel, le biogaz et les biocarburants.

Les carburants à faible teneur en carbone peuvent être renouvelables, comme l'hydroélectricité, l'électricité générée par le vent et le soleil, l'éthanol ou le biodiesel. Ils peuvent aussi être non renouvelables comme le gaz naturel et le propane. L'électricité tirée du réseau électrique et l'hydrogène sont des formes secondaires d'énergie et leur impact en termes de GES est déterminé par le type d'énergie utilisée pour sa production – qu'il s'agisse d'une énergie à faible teneur en carbone renouvelable ou non, ou encore d'une ressource d'énergie à teneur plus élevée en carbone comme le charbon ou les hydrocarbures. L'utilisation de certains carburants à faible teneur en carbone, comme l'électricité propre et le gaz naturel, nécessite des technologies spécifiques ainsi qu'une structure de ravitaillement de rechange spécifique.

Les États et provinces de la CGNA/PMEC ont l'occasion de jouer un rôle de premier plan dans la transformation du marché en favorisant les carburants à faible teneur en carbone. Pour tout carburant proposé, une analyse du cycle de vie approfondie devrait être effectuée au niveau des réductions des émissions de GES et de sa durabilité en considérant les impacts sur l'utilisation de l'espace, de l'air et de l'eau. Ces analyses fourniront l'information nécessaire à la prise de décisions privilégiant des sources de carburant respectueuses de l'environnement et suffisantes pour les générations futures. Les politiques favorisant l'élaboration du marché des carburants à faible teneur en carbone et des véhicules à carburant de remplacement (VCR) sont une priorité de la CGNA/PMEC et sont abordées plus en détail dans les mesures 3 et 5.

Efficacité des véhicules

Il est souvent moins dispendieux d'investir dans l'efficacité énergétique au fil du temps que d'acheter des volumes croissants de carburant, ce qui en fait la forme d'énergie la moins coûteuse. L'introduction progressive des nouvelles technologies améliore l'efficacité énergétique des véhicules et contribue à réduire la dépendance de la région face aux carburants pétroliers importés et les émissions de GES en découlant.

D'importantes réductions d'émissions de GES peuvent aussi être effectuées grâce aux améliorations de l'efficacité dans les véhicules légers au moyen de l'introduction des technologies actuellement disponibles. La

⁷ Inventaire de GES régional des GNA/PMEC 1990-2011.

mise en œuvre de la norme de GES nord-américaine pour les véhicules légers devrait réduire les émissions de GES des véhicules neufs à partir de l'année de modèle (AM) 2016-2020 de 21 pour cent.⁸ Les normes de GES supplémentaires finalisées en 2012 s'appliquant aux AM 2017-2025 entraîneront une réduction générale de 50 pour cent des émissions de GES des véhicules légers neufs comparativement à l'AM 2010.⁹ Certaines de ces améliorations d'économie de carburant seront atteintes au moyen des technologies de véhicules avancées, y compris les systèmes électriques hybrides et les véhicules électriques à batterie. Ces normes fourniront d'importantes économies aux consommateurs à la pompe. Les coûts plus élevés pour les nouvelles technologies des véhicules devraient ajouter, en moyenne, environ 1 800 \$ pour les consommateurs qui achèteront un nouveau véhicule de l'AM 2025. Les consommateurs qui conduiront un véhicule de l'AM 2025 pour toute sa durée de vie économiseront, en moyenne, 5 700 \$ à 7 400 \$ en coûts de carburant (taux de rabais de sept et trois pour cent, respectivement) ce qui se traduirait par une économie nette de 3 400 \$ à 5 000 \$ (comparativement à un véhicule de l'AM 2016). Pour les consommateurs qui achèteront un nouveau véhicule de l'AM 2025, les économies de carburant actualisées permettraient d'amortir le coût plus élevé d'acquisition du véhicule en moins de 3,5 années tout en bénéficiant des économies de carburant récurrentes tant et aussi longtemps qu'il sera propriétaire du véhicule.¹⁰

Simultanément, des réductions importantes des émissions de GES découlant de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules lourds devraient être atteinte à la suite de l'adoption de la réglementation nord-américaine pour l'AM 2014-2018 des véhicules moyens ou lourds comme les camions de transport de longue distance, les camionnettes, les fourgonnettes et les véhicules spécialisés grâce à la mise en œuvre d'une première norme nord-américaine concernant les GES. Les technologies existantes et émergentes seront utilisées pour respecter la nouvelle norme. L'Environmental Protection Agency américaine estime que les normes réduiront les émissions de CO₂ d'environ 270 millions de tonnes métriques au cours de la vie des véhicules des AM de 2014 à 2018. En plus de l'innovation technologique des véhicules, d'importantes améliorations de l'économie de carburant peuvent être réalisées au moyen de changements du comportement des conducteurs, de l'utilisation de la technologie de réduction du ralenti des moteurs et de l'amélioration de la logistique, tel que mentionné dans la section sur le transport des marchandises.

Intermodalité et logistique du transport des marchandises

Les camions transportent la majorité des marchandises dans la région des GNA/PMEC en raison de la demande croissante du mode de production et de livraison «juste à temps», des politiques précédentes et des décisions d'investissement publiques et privées. Pour cette raison, les camions sont le deuxième plus grand utilisateur d'énergie dans le secteur des transports après les véhicules légers. Il pourrait y avoir des possibilités dans la région d'augmenter la disponibilité d'options pour le transport intermodal des marchandises incluant les camions, les trains et les bateaux. L'intégration améliorée de ces modes et des réseaux de transport des marchandises pourrait entraîner une meilleure efficacité énergétique et diminuer les émissions de GES, réduire la congestion ainsi que l'usure des routes.

La majorité des marchandises transportées dans la région de la CGNA/PMEC se compose de cargaisons conteneurisées et de marchandises diverses de courte distance devant être utilisées immédiatement par l'in-

8 EPA, *EPA and NHTSA Finalize Historic National Program to Reduce Greenhouse Gases and Improve Fuel Economy for Cars and Trucks*, EPA-420-F-10-014, Avril 2010. Environnement Canada, Règlements sur les émissions de gaz à effet de serre, <http://www.ec.gc.ca/cc/default.asp?lang=Fr&n=E97B8AC8-1>

9 EPA, *EPA and NHTSA Set Standards to Reduce Greenhouse Gases and Improve Fuel Economy for Model Years 2017-2025 Cars and Light Trucks*, EPA-420-F-12-015, Août 2012.

10 EPA and NHTSA Set Standards to Reduce Greenhouse Gases and Improve Fuel Economy for Model Years 2017-2025 Cars and Light Trucks – Fiche technique: <http://www.epa.gov/otaq/climate/documents/420f12051.pdf>

dustrie privée dans les réseaux de vente en gros et de distribution au détail. Une petite partie des marchandises, habituellement les marchandises plus lourdes, comme les produits pétroliers, est transportée d'un port à l'autre et ensuite divisée pour la distribution à des installations de transfert de grande échelle.

Les politiques et programmes soutenant l'amélioration du transport intermodal des marchandises vers le ferroviaire et le maritime diminueront la quantité d'énergie consommée pour transporter les marchandises, comme illustré dans la figure 2. Même si les modes ferroviaire et maritime sont ceux qui présentent un meilleur rendement énergétique ou ceux qui émettent le moins pour des liens longue distance de l'origine à la destination, ces types de trajet représentent seulement une petite portion du transport total dans la région de la CGNA/PMEC. Les problèmes de distribution aux points d'arrivée ferroviaires ou portuaires doivent aussi être pris en compte, ainsi que la nature de la cargaison, le circuit du trajet, la vitesse ou la fréquence du service et les pertes/dommages lors de l'envoi. Ces considérations commerciales renforcent la nécessité de mettre en place des installations intermodales appropriées à l'appui d'un réseau de transport plus éconergétique.

Figure 2

Transport des marchandises aux É.-U. en 2010

Mode de transport	Intensité de l'utilisation du carburant	
	BTU par tonne courte-mille	kJ par tonne kilomètre
Chemins de fer de classe 1	289	209
Trafic national sur l'eau	217	160
Camions lourds	4,074 ^a	14,073 ^a

^a Les données les plus récentes pour les camions datent de 2006.

L'information est tirée des sources suivantes: U.S. Department of Energy, Transportation Energy Data Book: Edition 31-2012.

Les données sur les camions sont tirées du Transportation Energy Data Book, 2008.

L'industrie privée contrôle la majorité des réseaux ferroviaires et des installations portuaires de la région. Leurs critères de décision du choix de modes de transport sont basés sur le coût, la fiabilité et l'horaire. Donc, tout nouveau développement d'installations de transfert intermodales doit être coordonné avec le secteur privé pour s'assurer que le trafic de charge légère sur courte distance dans les environs des installations n'augmente pas.

Le gouvernement doit travailler avec ces partenaires pour améliorer l'infrastructure de transport des marchandises afin de mieux comprendre l'interconnectivité à long terme des réseaux et des installations de transport des marchandises. Cela peut contribuer à réduire les émissions et à diminuer les coûts associés au transport des marchandises. La collaboration avec les secteurs public et privé est aussi nécessaire pour maintenir et élargir la disponibilité des emprises ferroviaires et maritimes afin de maximiser les possibilités dans l'élaboration d'options de transport les plus efficaces. Cela répondra aussi aux préoccupations relatives à la compétitivité, à la sûreté et au développement économique continu.

Principes directeurs

Les gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et les premiers ministres de l'Est du Canada reconnaissent les principes des lignes directrices suivantes relatives à la mise en oeuvre des mesures, des politiques et des programmes de réduction de GES en transport dans la région :

1. Le Canada et les États-Unis sont signataires de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques exigeant une réduction des émissions anthropiques de GES à des niveaux qui ne posent plus de menace dangereuse pour le climat.
2. Les impacts des émissions de GES et des changements climatiques sont une préoccupation mondiale nécessitant des mesures à plusieurs niveaux. L'harmonisation des programmes et des politiques entre les États, les provinces et d'autres administrations pourraient augmenter leur efficacité.
3. Sur le plan individuel et régional, les choix et les décisions prises à l'égard du réseau de transports font progresser les objectifs de réduction des émissions de GES ou les rendent plus difficiles à atteindre.
4. Les administrations au sein de la région ont collectivement adhéré aux objectifs de réduction des émissions de GES et continueront d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures pour réduire les émissions de GES relatives aux transports, collectivement et individuellement.
5. La région devrait mettre en œuvre des mesures qui appuient et stimulent les économies des États et des provinces en participant à la planification approfondie et équilibrée du réseau de transport afin de répondre aux besoins suivants :
 - a. un renforcement de la sécurité, de la sûreté et de la résilience du système de transport ;
 - b. un réseau intégré fournissant une mobilité accrue ainsi que des options modales et intermodales bonifiées ;
 - c. une accessibilité de tous les usagers en appui à une économie durable ;
 - d. la fiabilité et la sûreté de l'approvisionnement énergétique dans la région ;
 - e. les ressources suffisantes pour maintenir et améliorer l'infrastructure de transport actuelle ;
 - f. une économie et des collectivités résilientes, durables et prospères face aux impacts des changements climatiques ;
 - g. une participation soutenant la collaboration avec les gouvernements locaux, nationaux et le secteur privé ;
 - h. la réduction des obstacles réglementaires au transport des personnes et des marchandises.

Objectifs régionaux

L'objectif principal du Plan d'action sur les transports et la qualité de l'air est d'offrir aux États et aux provinces un choix d'options à mettre en œuvre pour réduire les émissions de GES provenant du secteur des transports, afin de permettre à la région d'atteindre les cibles régionales globales établies dans le cadre du Plan d'action sur le changement climatique de 2001 (mis à jour en 2013) de la CGNA/PMEC. Ce dernier fixe des cibles de réduction des émissions de carbone pour 2020 et 2050.

La cible originale à court terme, qui est de ramener les émissions de GES régionales au niveau de 1990 d'ici 2010, a été dépassée avec une réduction effective de trois pour cent en 2010.

Conséquemment, les objectifs régionaux sont établis comme suit :

Objectif à court terme : Réduire les émissions de GES régionales de 10 pour cent sous le niveau des émissions de 1990 d'ici 2020.

Objectif à long terme : Réduire les émissions de GES régionales de 75 à 85 pour cent sous le niveau de 2001 d'ici 2050.

Ces cibles de réduction pourraient être plus élevées ou moins élevées pour le secteur des transports, selon l'ampleur de la contribution des autres secteurs (p. ex., l'énergie) à l'atteinte des objectifs généraux de réduction des émissions de GES de la région. L'atteinte des cibles sera suivie régulièrement et fera l'objet d'une publication des résultats annuellement. Les cibles seront aussi révisées en 2020 à la lumière des nouvelles connaissances et des enjeux comme la rentabilité, la disponibilité et le déploiement technologique. Cela permettra au Plan d'évoluer en réponse au rendement du réseau de transport, de l'examen des politiques et des programmes, des opportunités de marché, des avancées technologiques et scientifiques dans la région de la CGNA/PMEC.

Mesures régionales recommandées

Le Comité sur les transports et la qualité de l'air (CTQA) comprend des membres des agences et des ministères de l'environnement et des transports des États et des provinces. Le CTQA travaille étroitement avec le Comité directeur sur les changements climatiques et d'autres initiatives étatiques, provinciales et régionales pour superviser l'élaboration, la mise à jour et la mise en œuvre du Plan d'action sur les transports et la qualité de l'air de la CGNA/PMEC. Même si chaque État et province détermine la composition la plus appropriée de politiques et de mesures spécifiques pour réduire les émissions de GES relatives au transport dans son administration, le CTQA joue un rôle important dans cette initiative régionale. À la demande des gouverneurs et des premiers ministres, le CTQA est une tribune pour que les États et les provinces puissent partager de l'information au sujet des stratégies de réduction des GES et de la mise en œuvre du plan. Les réunions, appels-conférence et forums régionaux du CTQA sont le véhicule grâce auquel les données sur l'utilisation de l'énergie, les émissions de GES et l'évolution des tendances en matière de transport dans chaque État et province sont compilées et analysées afin de créer un profil des émissions régionales pour la région de la CGNA/PMEC. Les observations et les données en découlant permettent au CTQA de faire régulièrement rapport aux gouverneurs et aux premiers ministres sur les progrès dans la mise en œuvre et l'atteinte des objectifs régionaux du Plan d'action.

Dans le cadre de ses travaux en cours, le CTQA a identifié les mesures suivantes comme étant la base de la mise à jour de 2013 du Plan d'action régional sur les transports et la qualité de l'air.

Mesure 1 : Planification des transports

Fondement des mesures

Les représentants des transports des États, des provinces et des autorités locales doivent concilier divers objectifs lors de la planification des projets et des réseaux de transport : la sécurité du public, la mobilité, la réduction de la congestion, la préservation de l'environnement et le soutien du développement économique. Cette planification influence souvent les émissions des transports. La conception des routes, une gestion efficace des opérations, les systèmes de transports intelligents, les programmes de transport en commun, les gares ferroviaires ou les rues incluant des accès piétonniers et cyclables sécuritaires offrent des choix de transport peu émissifs et influencent le modèle de croissance des collectivités. Des investissements ciblés dans l'infrastructure, une gestion plus efficace des réseaux et des services de transport existants pourraient être l'approche optimale pour améliorer le rendement du réseau de transport et réduire les émissions.

Les enjeux relatifs aux impacts des changements climatiques, à l'exploitation et aux interventions d'urgence devraient être incorporés dans chaque étape des processus de planification et de conception des transports. La durée de vie de la plupart des infrastructures de transport est mesurée en décennies, certaines, comme les ponts et les tunnels, durent de 60 à 80 ans ou plus. Les nouveaux paramètres climatiques doivent être pris en compte dans la planification, la conception, l'exploitation et l'entretien des infrastructures. Les experts en matière de climat conviennent que des impacts climatiques importants sont déjà ressentis et qu'ils deviendront de plus en plus importants si les émissions de GES ne sont pas réduites à court terme. Des mesures pour améliorer la coordination des interventions d'urgence, établir la vulnérabilité au risque et améliorer la résilience des infrastructures à long terme sont nécessaires. De plus, des évaluations sur la façon dont la localisation, la conception et l'entretien des infrastructures, peuvent contribuer à les rendre plus résilientes aux phénomènes météorologiques extrêmes futurs.

Les transports concernent d'abord et avant tout la capacité des gens à accéder aux biens et services dont ils ont besoin d'une manière sécuritaire, rapide, fiable et abordable. L'amélioration de l'accessibilité se traduit souvent par ce qui suit :

- Un modèle d'aménagement du territoire plus compact conçu en fonction des besoins des résidents, qui réduit la longueur des déplacements et améliore l'accès aux diverses options de déplacement, y compris aux modes non motorisés ;
- Une amélioration des trajets et des options durables de déplacements motorisés et non motorisés permet d'offrir des choix de modes alternatifs et de les rendre plus sécuritaires et moins congestionnés.

L'amélioration de la disponibilité et de l'attrait des modes alternatifs à l'auto-solo permet de réduire les distances parcourues et les émissions des véhicules en plus de contribuer au maintien et à l'amélioration de l'accès à la mobilité. Par exemple, des réseaux de transport de services ferroviaires de passagers et de transport collectif de grande qualité peuvent fournir un niveau de service équivalent ou supérieur à ceux des automobiles et un niveau d'émissions de GES beaucoup plus faible par kilomètre-passager. La planification du réseau de transport du futur dépendra de nombreux partenaires : les planificateurs locaux et régionaux ; les représentants commerciaux du développement économique et de l'habitation ; et le grand public qui devront tous y contribuer.

Objectifs régionaux

- D'ici 2020, améliorer le niveau de service du transport en commun et alternatif.
- Réduire les émissions selon la distance parcourue ainsi que la distance totale parcourue dans la région grâce à l'élaboration et à l'amélioration d'un réseau de transport intégré plus efficace.

Recommandations

1. Maintenir et améliorer l'infrastructure des réseaux de transport favorisant les voies réservées au covoiturage, les services rapides par bus et les aménagements piétonniers et cyclables.
2. Améliorer l'infrastructure des services ferroviaires des personnes, du transport en commun, des connexions intermodales au niveau local, régional, des États et des provinces pour optimiser les services existants et en augmenter l'achalandage.
3. Encourager la coopération entre les organismes lors des processus de planification des transports.
4. Appuyer les programmes de gestion de la demande de transport et appuyer la réduction de la congestion, y compris les services de navettage, de stationnements incitatifs, de covoiturage et de navette.
5. Poursuivre l'élaboration de voies vertes interconnectées régionales, étatiques, provinciales et locales ainsi que des sentiers cyclables et piétonniers.
6. Prendre en compte les bilans et les impacts des émissions de GES dans le cadre des efforts de planification des transports.
7. Incorporer des mesures favorisant la résilience aux impacts des changements climatiques dans toute la planification des améliorations des infrastructures existantes et des nouveaux projets.
8. Travailler en collaboration avec les autres organismes pour déterminer et évaluer la planification et la mise en œuvre des stratégies d'adaptation ainsi que partager les pratiques exemplaires entre les administrations afin de prendre en compte les impacts des changements climatiques sur les activités de transport et les infrastructures.
9. Améliorer l'efficacité des opérations du réseau de transport existant en utilisant les principes de gestion systémique du réseau de transport à l'aide des systèmes de transport intelligents (STI).

Mesure de suivi 2 : Aménagement du territoire

Fondement des mesures

La plupart des décisions concernant l'aménagement du territoire relèvent du niveau municipal. Les États et les provinces influencent les schémas d'aménagement au moyen d'investissements dans les infrastructures, de cadres réglementaires et de programmes de développement économique et d'habitation. Les États et les provinces aident aussi les municipalités en fournissant de l'aide technique relative à la planification et, dans certains cas, du financement pour des programmes de planification locale.

Les modèles d'établissement traditionnels des populations dans la région comprennent une longue histoire de villes et villages compacts et mixtes entourés de zones rurales. Ces centres fournissent un modèle de croissance durable pour l'avenir. Lorsque l'activité économique a lieu sur la «rue principale» des centres urbains plutôt qu'en périphérie, elle consolide les quartiers historiques et les zones désaffectées¹¹ sont réutilisées et le développement a lieu sur des terrains intercalaires ou dans les zones centrales compactes et mixtes. Ce modèle d'aménagement du territoire favorise les choix de transport contribuant à réduire les émissions.

Les modes de transport moins polluants, comme la marche, le cyclisme, le transport en commun et le train léger, peuvent être des options viables pour réduire les distances parcourues lorsque le travail, la maison, le magasinage, l'école et d'autres services sont situés à proximité. Les endroits intégrant diverses utilisations dans une zone compacte aménagée en fonction des piétons ont une meilleure efficacité en matière de transports que les secteurs caractérisés par un aménagement du territoire dispersé et déconnecté. Certaines études¹² ont estimé que le fait de doubler une densité résidentielle permettrait de réduire de 10 pour cent les émissions de GES à l'horizon 2030 et 2050.

Objectif régional

- Travailler en partenariat avec les municipalités et autres organismes de planification pour mettre en œuvre des programmes, des politiques et des plans gouvernementaux et municipaux visant à encourager un aménagement plus dense, compact et d'usage mixte.

Recommandations

10. Améliorer la coordination entre les organismes, les départements, les ministères et les municipalités en ce qui concerne la planification de l'aménagement du territoire et des mesures de réductions de GES.
11. Fournir des incitatifs gouvernementaux, comme le financement des infrastructures ou des allègements réglementaires aux promoteurs et aux municipalités qui mettent en œuvre des projets de forte densité à usage mixte, y compris les concepts à proximité des axes de transport en commun.
12. Promouvoir un examen réglementaire des impacts énergétiques et des émissions de GES pour les projets d'aménagement et les dépenses d'infrastructure, y compris la modélisation des répercussions des CO₂.
13. Soutenir activement la planification des activités de sensibilisation municipales visant la promotion des aménagements compacts et à la mixité des usages, la conception d'aménagement axé sur le transport en commun et les piétons et d'autres techniques de planification.

11 Propriétés industrielles ou commerciales abandonnées ou sous-utilisées où l'élargissement ou le réaménagement est compliqué par des contaminants environnementaux réels ou perçus.

12 Todd Litman, Win-Win Emission Reduction Strategies, Victoria Transport Policy Institute; Smarth Growth Reform, 2 juillet 2010 : <http://www.vtpi.org/wwclimate.pdf>
José A. Gomez-Ibanez et N. Humphrey, Driving and the Built environment, the Effects of compact development on motorize Travel, energy Use and CO₂ Emissions, TRB Report Special Report, # 268 – Mai-juin 2010.

Mesure de suivi 3 : Carburants à faible teneur en carbone

Fondement des mesures

Les carburants à faible teneur en carbone et de remplacement produits de manière durable peuvent contribuer à améliorer la qualité de l'air et à réduire les émissions de GES. Il y a différents types de carburants à faible teneur en carbone tels que le gaz naturel, le propane, les biocarburants, les carburants dérivés des déchets gazeux et liquides, l'hydrogène et l'électricité de sources renouvelables et/ou à faible teneur en carbone. L'utilisation de ces carburants amoindrit la dépendance face aux carburants pétroliers traditionnels et peut stimuler l'activité économique. La disponibilité des carburants en faible teneur en carbone est variable d'un bout à l'autre de la région de la CGNA/PMEC. Il serait donc utile d'évaluer la faisabilité de l'utilisation des divers types de carburants à faible teneur en carbone dans chaque administration et de prendre en compte les analyses de cycle de vie en termes d'émission de GES associées à l'utilisation de chacun d'entre eux. En raison de la variété des carburants et des ressources renouvelables utilisés pour générer l'électricité dans cette région, l'usage de l'électricité dans les véhicules et les modes de transport est l'une des options disponibles les plus propres.

Objectifs régionaux

- Promouvoir et encourager les opportunités d'augmenter la production et l'utilisation de carburants de transport et de véhicules qui permettraient des réductions nettes d'émissions de GES.

Recommandations

14. Utiliser les politiques gouvernementales d'acquisition pour démontrer la viabilité, améliorer la sensibilisation et l'acceptation du public envers les carburants alternatifs à faible teneur en carbone et des véhicules à carburant de remplacement (VCR) comme les véhicules électriques et au gaz naturel.
15. Coordonner le développement et faciliter l'implantation, par le secteur privé et les entreprises de services publics de réseaux régionaux d'infrastructure de ravitaillement en carburant de remplacement incluant l'électricité, le gaz naturel, le propane et d'autres carburants afin de sensibiliser les consommateurs et de permettre une utilisation accrue des carburants à faible teneur en carbone.
16. Examiner, identifier et traiter les obstacles à l'utilisation et à l'acceptation plus généralisées des VCR.
17. Recueillir et mettre à jour les données nécessaires pour analyser les politiques, y compris les analyses approfondies du cycle de vie de tous les carburants afin de comptabiliser leur profil d'émissions de GES respectifs.
18. Encourager la recherche et le développement sur les biocarburants et autres carburants à faible teneur en carbone qui réduisent les émissions de GES et les autres émissions atmosphériques, particulièrement les carburants produits à partir de ressources renouvelables de la région de la CGNA/PMEC.
19. Poursuivre les projets de démonstration des carburants à faible teneur en carbone et de VCR dans la région.

Mesure de suivi 4 : Mécanismes de tarification et incitatifs

Fondement des mesures

Les mécanismes de tarification et les incitatifs peuvent avoir d'importantes répercussions sur le comportement des consommateurs en ce qui a trait au choix de carburant, de mode et de technologie de transport. Le défi d'établir le prix exact du coût total d'un mode de transport spécifique reflète la difficulté de déterminer et d'évaluer le coût total des répercussions sur la santé et l'environnement, de la qualité de vie, de la perte de temps, etc. associées à chaque mode. L'intégration de ces externalités offre aux individus un portrait plus clair des impacts que leurs choix de transport peuvent avoir sur tous les aspects de leur environnement. La tarification du carbone dans l'ensemble de l'économie peut envoyer un signal progressif au marché et aux consommateurs et ainsi être un moyen efficace pour modifier leur comportement et réaliser à la fois des réductions régionales d'émissions de GES et un réseau de mobilité plus durable.

Les mécanismes de marché devraient être élargis pour inclure pleinement le secteur des transports. Le coût élevé d'introduction sur le marché des nouvelles technologies crée des obstacles à l'utilisation de nouvelles technologies de véhicules plus écologiques. Les programmes publics d'approvisionnement et le soutien des programmes de recherche, de développement et de démonstration permettent l'innovation et le déploiement de technologies plus efficaces qui deviennent viables plus rapidement dans un marché compétitif.

Objectif régional

- Promouvoir des choix de carburant à faible teneur en carbone et encourager les technologies écologiques dans tous les modes de transport au moyen d'incitatifs, de la tarification et de mécanismes d'approvisionnement.

Recommandations

20. Élaborer des programmes pour encourager l'achat de véhicules à faible émission de GES. De tels programmes peuvent être neutres fiscalement ou générer des revenus. Les options comprennent des incitatifs ou des tarifs sur les taxes de vente des véhicules ou des frais d'immatriculation des véhicules modulés en fonction de leur efficacité au niveau des émissions de carbone. D'autres approches pourraient inclure des programmes basés sur les distances parcourues.
21. Promouvoir le rendement des carburants dans tous les modes de transports au moyen d'incitatifs pour les technologies nouvelles et émergentes en partenariat avec le secteur privé et avec l'appui de programmes de sensibilisation du public.
22. Favoriser la mise sur pied d'un partenariat avec nos gouvernements fédéraux pour élaborer une politique axée sur les marchés afin d'envoyer des signaux de prix uniformes pour les émissions de GES au secteur des transports, le plus tôt possible.

Mesure de suivi 5: Véhicules à faible émission

Fondement des mesures

L'utilisation des technologies de pointe des véhicules à faible émission peut grandement réduire les émissions de GES du secteur des transports. Les technologies comprennent les mécanismes qui rendent les véhicules conventionnels plus efficaces, comme les dispositifs de contrôle de ralenti, ainsi que la technologie hybride de pointe combinant des sources d'énergie conventionnelles et de remplacement, ou des dispositifs perfectionnés qui réduisent les émissions de particules et d'ozone. La région de la CGNA/PMEC, ainsi que d'autres États américains qui ont adopté les normes du California Low Emission Vehicle (CAL LEV) et les exigences du véhicule à émission zéro (VEZ), représente 30 pour cent du total des véhicules vendus en Amérique du Nord. Il existe une occasion pour améliorer l'efficacité générale du parc de la région avec l'harmonisation du CAL LEV et des normes d'émissions de GES nord-américaines pour les véhicules légers, pour les véhicules des AM 2010 à 2016 et les normes harmonisées proposées pour les véhicules des AM 2017 à 2025. Ensemble, ces normes devraient permettre une réduction de 25 pour cent des émissions de GES et une diminution importante des polluants atmosphériques conventionnels du secteur des transports. Dans la plupart des États ayant adopté le CAL LEV, il y a plus d'exigences pour les technologies à émission zéro, principalement le transport à propulsion électrique. Ces programmes dicteront le marché pour des véhicules légers plus écologiques et plus efficaces au bénéfice des consommateurs et de l'environnement. Les mesures des gouvernements dans la région de la CGNA/PMEC peuvent augmenter le taux d'adoption de ces véhicules plus écologiques et efficaces et ainsi atteindre des bénéfices maximaux.

Objectif régional

- Poursuivre l'harmonisation des normes à faible émission et d'économie de carburant dans l'ensemble de la région ainsi que l'adoption rapide de ces véhicules par les consommateurs de la région.

Recommandations

23. Étudier les stratégies d'achats regroupés des gouvernements pour démontrer l'efficacité et créer la demande pour les véhicules à faible émission et à technologies de pointe et en diminuer les coûts.
24. Élargir la portée des programmes interdisant la marche au ralenti des moteurs.
25. Appuyer les efforts pour améliorer la sensibilisation du public à propos de la réduction des émissions de GES et des bénéfices de l'économie de carburant grâce au comportement efficace du conducteur, y compris des mesures comme éviter l'accélération et la décélération rapides, réduire le poids du véhicule lorsque cela est possible, conserver une pression des pneus appropriée, effectuer un entretien de routine du moteur du véhicule, planifier pour combiner des déplacements et d'autres comportements qui aident à améliorer l'efficacité énergétique d'un véhicule.
26. Déterminer, examiner et réduire les obstacles à une plus grande utilisation des véhicules et des technologies à faible émission.
27. Démontrer aux fabricants d'automobiles que la région est prête à augmenter le nombre de VEZ en mobilisant et en appuyant d'autres intervenants dans la création de réseaux d'infrastructures pour les véhicules électriques rechargeables et de corridors régionaux.

28. Évaluer l'utilisation de politiques pour appuyer l'adoption rapide de carburants et de véhicules plus propres, y compris :
- le stationnement ou l'accès aux voies réservées ;
 - les programmes d'incitatifs pour les consommateurs ;
 - les achats pour le parc automobile du gouvernement et les spécifications contractuelles.

Mesures de suivi 6 : Politique sur le transport des marchandises

Fondement des mesures

Le secteur du transport des marchandises joue un rôle crucial dans l'économie et constitue la deuxième plus importante source d'émissions de GES en transport dans le Nord-Est. Le pourcentage de marchandises transportées par les camions excède 75 pour cent dans plusieurs administrations et contribue à l'augmentation de la congestion et des besoins d'entretien des routes et des autoroutes de la région. Les volumes actuels devraient doubler au cours des 20 prochaines années. La circulation de camions a aussi des répercussions négatives importantes sur les conditions routières en raison de son poids.

Le double enjeu de la hausse des prix du carburant et des objectifs de réduction des émissions requiert la création d'opportunités intermodales pour que les transporteurs du secteur privé puissent fonctionner de façon plus efficace. Les transporteurs et les expéditeurs de marchandises devront envisager des pratiques qui diminueront la consommation de carburant pour être compétitifs. De telles pratiques peuvent aider à ralentir la croissance des distances parcourues et à réduire le total des émissions de GES ainsi que les émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports.

Objectifs régionaux

- Augmenter l'efficacité de tous les modes de transport des marchandises au moyen de technologies et d'une meilleure utilisation de la capacité disponible.
- Augmenter la part de transport intermodal routier/ferroviaire d'ici 2020.
- Améliorer l'efficacité énergétique du transport routier de marchandises de 10 pour cent d'ici 2020.
- Ralentir la croissance des distances parcourues par les véhicules du secteur du transport routier des marchandises.

Recommandations

29. Travailler avec les intervenants concernés, organiser des échanges régionaux sur les questions de transport des marchandises qui mobilisent les acteurs du secteur privé des chemins de fer, les expéditeurs, les intérêts de camionnage et du maritime pour déterminer les obstacles, les possibilités et les stratégies visant à réaliser des réductions de la consommation des hydrocarbures dans le transport des biens et des marchandises.
30. Prioriser les corridors ferroviaires, routiers et maritimes qui revêtent une importance régionale et coordonner les efforts avec les États et les provinces, les régions ainsi que les études de planification des corridors pour déterminer les répercussions modales de l'amélioration de l'infrastructure de transport des marchandises.

Massachusetts New Hampshire Rhode Island Vermont Québec Prince Edward Island New Brunswick Newfoundland and Labrador Nova Scotia Connecticut Maine Massachusetts New Hampshire Rhode Island Vermont Québec Prince Edward Island New Brunswick Newfoundland and Labrador Nova Scotia Connecticut Maine Massachusetts
**PLAN D'ACTION SUR LES
TRANSPORTS ET LA QUALITÉ DE L'AIR
2013-2020**

31. Inventorier et faire rapport sur les possibilités d'augmentation de l'efficacité des flux de circulation des marchandises et des passagers en :
 - a. abordant les obstacles physiques et réglementaires pour favoriser une circulation plus efficace des marchandises dans la région (p. ex., restriction de poids des camions, temps d'attente aux frontières, congestion locale);
 - b. favorisant l'élaboration de nouvelles installations intermodales stratégiques;
 - c. réduisant les émissions de GES selon la distance parcourue des marchandises par l'entremise d'une combinaison d'amélioration de la technologie et de l'infrastructure;
 - d. appuyant l'élaboration de mécanismes collaboratifs de planification et des investissements dans l'infrastructure des corridors de transports qui revêtent une importance régionale (p. ex., Halifax/Saint John à Boston/Montréal);
 - e. élaborant des politiques régionales et des stratégies de financement pour appuyer les objectifs du secteur des transports.
32. Appuyer les efforts pour améliorer la planification de la logistique, particulièrement pour le transport des marchandises et des matériaux, afin d'améliorer l'efficacité du secteur du transport des marchandises.
33. Appuyer la mise en oeuvre accrue de programmes de réduction de la marche au ralenti dans le transport des marchandises.

