

sés dans le cadre des flottes de véhicules en raison des problèmes que posent la distribution de ces carburants et le rayon d'action de ces véhicules. L'utilisation du propane peut cesser autour de l'an 2,000, car l'approvisionnement de ce combustible est limité et, selon nous, son application ne sera donc possible que dans le cadre d'une stratégie de transition. Par contre, les véhicules fonctionnant au GNC pourraient toujours être utilisés bien au-delà de l'an 2,000, si l'on se décide à poursuivre cet objectif en se fondant sur le fait que le Canada est riche en gaz naturel. Toutefois, nous ne préconisons pas l'utilisation à très long terme de cet hydrocarbure dans le secteur des transports.

Des véhicules électriques compétitifs pourront être disponibles dès 1985; mais, selon nous, ces véhicules ne devraient pas contribuer de manière appréciable au secteur des transports du Canada avant 1990 ou 1995. Au-delà, les véhicules électriques devraient devenir de plus en plus communs à mesure où nous entrons dans l'ère de l'électricité et de l'hydrogène. Nous encourageons par ailleurs fortement d'étudier la possibilité d'électrifier certaines parties du réseau ferroviaire du Canada.

Les véhicules fonctionnant à l'hydrogène apparaîtront peut-être plus tard car il reste encore beaucoup de travail à faire pour que de tels véhicules constituent des solutions de remplacement concurrentielles. Malgré tout, nous sommes convaincus qu'ils auront leurs premières

répercussions dès 1990 (il s'agira peut-être de moteurs à combustion interne modifiés utilisant de l'hydrogène); ce ne sera que vers la fin de ce siècle que ces véhicules s'imposeront véritablement, probablement sous la forme de voitures dotées de piles à combustible.

Les combustibles à base d'alcool (l'éthanol utilisé principalement dans des mélanges d'essence et le méthanol utilisé principalement à l'état pur) peuvent avoir des répercussions sensibles sur le secteur des transports. Les voitures fonctionnant au méthanol et le combustible qu'elles requièrent pourraient être disponibles dès 1985 et, si l'on est vraiment décidé à généraliser l'utilisation du méthanol, cet alcool pourrait jouer un rôle très important dans la période de transition vers l'ère fondée sur l'hydrogène et l'électricité que nous avons décrite.

Puisque le méthanol peut être obtenu à partir de sources renouvelables d'énergie telles que la biomasse et qu'il est essentiellement un hydrure liquide (porteur d'hydrogène), cet alcool pourrait continuer de jouer un rôle important dans les transports routiers et cela au-delà de l'avenir prévisible. (Il est également intéressant de remarquer que l'on peut opérer la synthèse du méthanol à partir du  $\text{CO}_2$  et de l'hydrogène. Aussi, cette devise a sa place dans une économie fondée sur l'hydrogène et elle constitue un moyen permettant la conversion du  $\text{CO}_2$  de rejet en énergie commerciale utilisable. Cependant, ce processus ne devrait pas réduire la concentration de gaz carbonique dans l'atmosphère.)