

Le Programme de l'efficacité énergétique et des énergies de remplacement se compose de 37 initiatives de réglementation, d'information et de recherche-développement. Il encourage par exemple l'utilisation de codes nationaux de l'énergie modèles pour les immeubles et habitations, qui établissent des objectifs volontaires d'efficacité énergétique et favorisent l'adoption de nouvelles techniques éco-énergétiques et de carburants de remplacement pour les transports.

Plusieurs municipalités canadiennes projettent de réduire, d'ici l'an 2005, leurs émissions de gaz à effet de serre de 20 p. 100 par rapport aux niveaux de référence de 1988. Elles ont formé le «Club des 20 %» pour partager des stratégies d'atténuation rentables.

Sur la scène internationale, le Canada aide les pays en développement à se doter d'une capacité propre pour qu'ils puissent commencer à s'attaquer aux incidences environnementales de la mise en valeur et de l'utilisation de l'énergie. Une grande partie de ces travaux est effectuée au moyen de véhicules multilatéraux, comme le Fonds pour l'environnement mondial, auxquels il participe activement. Le Canada contribue aussi aux secrétariats de diverses conventions (changements climatiques et diversité biologique), au Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et à la Banque mondiale.

Défis de l'écotransport

Les priorités du Canada en matière de transport sont axées sur la sécurité, la conservation des ressources et la prévention, la réduction ou l'élimination de la pollution. En mettant au point des véhicules et des carburants moins polluants, en investissant dans des systèmes de transport à haut rendement énergétique et en réduisant les besoins en transport par la modification des modes de vie et l'urbanisme, le Canada tente de réduire les émissions indésirables de dioxyde de carbone, d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils.

Le Collectif sur les transports et les changements climatiques a formulé des recommandations sur l'établissement d'un prix du transport par la comptabilisation du coût complet et sur d'autres sujets connexes. Ces recommandations aideront le Canada à mettre sur pied des systèmes de transport axés sur la durabilité en atténuant les distorsions du marché causées par les subventions et d'autres facteurs extérieurs. Les recommandations du Groupe de travail sur les véhicules et les carburants propres ont été approuvées récemment; elles se traduiront par de nouvelles normes visant l'utilisation d'essences et de carburants diesel plus propres au Canada et par le lancement, d'ici 2001, d'un nouveau programme concernant les véhicules libérant moins d'émissions.

Le Programme national de l'éthanol issu des ressources renouvelables a pour objectif d'accroître l'utilisation de l'éthanol. On offre aussi une aide financière pour la conversion des véhicules au gaz naturel et la création de stations de ravitaillement en gaz naturel. L'utilisation du propane auto, qui fournit un débouché pour les sous-produits du raffinage, est encouragée à Terre-Neuve et au Nouveau-Brunswick. Au Canada, l'industrie, les fabricants d'automobiles, les fabricants de pièces détachées et les distributeurs de gaz naturel ont récemment constitué l'Alliance des véhicules au gaz naturel pour faire passer de 38 000 à 300 000, d'ici 2005, le nombre de ces véhicules au pays. Des autobus au gaz naturel circulent déjà dans neuf villes canadiennes.

Aux termes du Plan de gestion des NO_x/COV, de nouvelles lignes directrices concernant les émissions ont été fixées pour les centrales, les moteurs de turbine à gaz et les moteurs suralimentés, de même que pour une gamme d'autres sources comme les installations de stockage et de manutention des carburants et composés volatils. Des normes plus strictes visant les véhicules et les sources industrielles comme les chaudières sont en cours d'élaboration.