



Direction de la recherche parlementaire
Bibliothèque du Parlement

EN BREF

Frédéric Beauregard-Tellier
Le 7 novembre 2003

Le Protocole de Kyoto et les émissions de gaz à effet de serre des véhicules routiers

INTRODUCTION

En ratifiant le Protocole de Kyoto, le gouvernement du Canada s'est engagé à ramener les émissions de gaz à effet de serre (GES) à 6 p. 100 sous les niveaux de 1990, entre 2008 et 2012. C'est une tâche titanesque : le Canada a produit 720 mégatonnes (Mt) de GES en 2001, soit environ 25 p. 100 de plus que le niveau recherché. En l'absence d'une action concertée pour mettre fin à ce débordement et renverser la vapeur, les émissions devraient continuer de progresser pour atteindre plus de 800 Mt en 2010⁽¹⁾.

L'utilisation de carburants comme l'essence et le diesel est une source majeure de GES au Canada. En 2001, la dernière année pour laquelle des données sont disponibles, les véhicules routiers produisaient 134 Mt de GES, soit 18,6 p. 100 de tous les GES au Canada⁽²⁾. Réduire les GES provenant du secteur du transport routier est, par conséquent, primordial si le Canada souhaite respecter ses engagements. Puisque près des deux tiers de ces émissions sont attribuables aux automobiles, le public doit contribuer à atteindre cet objectif.

Le *Plan du Canada sur les changements climatiques*, publié en novembre 2002, décrit comment le gouvernement prévoit réduire les émissions de GES. Il énonce les initiatives et les mesures ciblées auxquelles le gouvernement entend recourir pour réduire les GES dans tous les secteurs, y compris le transport. Le financement de bon nombre de ces mesures a été annoncé dans le budget de 2003 et a été confirmé le 12 août 2003, lorsque le premier ministre a dévoilé le détail des dépenses d'un milliard de dollars que nécessitera la mise en œuvre du plan.

LE COÛT DES GAZ À EFFET DE SERRE

Il est maintenant reconnu que l'accumulation des GES dans l'atmosphère contribue aux changements climatiques, qui peuvent à leur tour entraîner des coûts économiques considérables. Des modèles ont été mis au point pour estimer ces coûts, mais l'incertitude demeure. Tant que l'on ne comprendra pas toutes les facettes de ces coûts, il faudra appliquer le principe de précaution et réduire les émissions de GES.

Le coût des mesures d'atténuation est mieux connu. Plusieurs experts, notamment ceux de la Table fédérale-provinciale-territoriale de l'analyse et de la modélisation⁽³⁾, estiment que le coût marginal de l'atténuation des GES se situe entre 10 \$CAN et 50 \$CAN par tonne de dioxyde de carbone⁽⁴⁾. Il importe de souligner que la plupart des experts conviennent que ce coût se rapprochera du chiffre le moins élevé⁽⁵⁾. Si les Canadiens acceptent ces estimations et jugent que le coût est raisonnable, il ne restera plus qu'à déterminer qui devrait régler la note.

LE PRINCIPE DE « L'UTILISATEUR-PAYEUR »

Étant donné que les GES produits par les véhicules routiers sont le résultat direct de la consommation de carburants, certains suggèrent que le coût des mesures d'atténuation soit inclus dans le prix du carburant (le principe de « l'utilisateur-payeur »). Le fardeau de l'atténuation des GES n'incomberait plus à la société, mais aux individus et aux entreprises qui bénéficient directement des activités de transport.

Les véhicules routiers à essence produisent 2,36 kg de CO₂ par litre de carburant, tandis que les véhicules routiers au diesel produisent 2,73 kg CO₂ par litre de carburant⁽⁶⁾. Si le coût des mesures d'atténuation des GES se situe entre 10 \$CAN et 50 \$CAN par tonne de CO₂, comme le suggère le *Plan du Canada sur les changements climatiques*, cela signifie que les mesures d'atténuation des GES d'un litre de carburant

coûteraient de 2 à 12 ¢ par litre d'essence et de 3 à 14 ¢ par litre de diesel. Le principe de « l'utilisateur-payeur » ferait en sorte que ce coût serait intégré au prix du carburant sous forme d'une taxe sur le CO₂.

Une taxe sur le CO₂ de quelques cents par litre aura peu d'effet sur la demande de carburant. Les recherches laissent entendre que la demande de carburant est relativement inélastique, c'est-à-dire qu'elle réagit peu aux petites variations de prix. La demande des services de transport est fondamentale au Canada; elle est donc très robuste. Cela signifie qu'une petite taxe sur le CO₂ ne parviendrait pas, seule, à réduire de façon substantielle les GES dans le secteur du transport routier. Néanmoins, elle pourrait lever des sommes considérables. Songeons un instant que la consommation d'essence automobile au Canada en 2001 se situait à 39,6 milliards de litres⁽⁷⁾. Une taxe de 2 ¢ sur l'essence permettrait au gouvernement d'amasser environ 800 millions de dollars par an.

-
- (1) Gouvernement du Canada, *Plan du Canada sur les changements climatiques*, novembre 2002. Pour atteindre les objectifs du Canada dans le cadre du Protocole de Kyoto, les émissions moyennes entre 2008 et 2012 doivent être ramenées à 571 Mt (6 p. 100 inférieur aux niveaux de 1990).
 - (2) Environnement Canada, *Estimations des émissions de gaz à effet de serre de 1990 à 2001 pour le Canada* (http://www.ec.gc.ca/pdb/ghg/ghg_tables_2001_e.cfm). En 1991, les émissions des véhicules routiers s'élevaient à 104 Mt, soit 17,3 p. 100 de tous les GES produits au Canada.
 - (3) La Table de l'analyse et de la modélisation – un groupe de travail fédéral-provincial-territorial formé d'économistes – a été mise sur pied par les ministres de l'Énergie et de l'Environnement fédéraux, provinciaux et territoriaux afin de fournir une analyse intégrée des répercussions sur le Canada des diverses options de politiques mises en avant pour atteindre les objectifs de Kyoto.
 - (4) Le dioxyde de carbone (CO₂) est le gaz à effet de serre le plus répandu.
 - (5) *Plan du Canada sur les changements climatiques* (2002).
 - (6) Environnement Canada, *Inventaire canadien des gaz à effet de serre 1990-2000*, Ottawa, 2002; voir l'annexe D. Réduire la consommation de carburant est la seule façon de réduire les émissions de CO₂, étant donné qu'un litre d'essence a un contenu fixe de carbone et qu'il n'existe pas à l'heure actuelle de technologie pour capter le CO₂ produit par les véhicules à moteur.
 - (7) Statistique Canada, *Guide statistique de l'énergie*, premier trimestre de 2003.