

SUR LA VOIE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

LE TRANSPORT DURABLE DE MARCHANDISES EN AMÉRIQUE DU NORD



Document d'information

Sur la voie du développement durable : Un rapport de la Commission propose un carnet de route environnemental et économique

Le transport de marchandises figure au premier plan de ces deux enjeux. Le secteur des transports est le deuxième responsable des émissions de gaz à effet de serre (GES) en importance, juste après le secteur de la production d'électricité, et le transport de marchandises est celui dont les émissions progressent le plus vite. Tandis que les émissions produites par les automobiles ont augmenté de 33 % entre 1990 et 2008, celles que produit le transport de marchandises ont augmenté de 74 %.

PRINCIPALES CONSTATATIONS

Les recherches et les consultations effectuées dans le cadre de notre étude ont fait ressortir onze domaines d'action dans lesquels il faut réaliser des progrès à l'échelle nord-américaine :

- la tarification du carbone;
- la réduction de l'attente aux frontières et l'amélioration de la sécurité;
- l'intégration des transports et de l'aménagement du territoire;
- le passage à des modes de transport plus efficaces;
- le passage à des carburants émettant moins de carbone;
- l'augmentation de l'efficacité des technologies des transports;
- le financement de l'infrastructure des transports et la tarification de son utilisation;
- l'écologisation des chaînes d'approvisionnement et l'adoption de pratiques exemplaires;
- l'acquisition de données et la mise au point de mesures de la performance;
- la réduction de la demande de transport inefficace de marchandises;
- l'amélioration de la gouvernance du transport de marchandises et le réseautage entre les intervenants.

Pour en savoir plus à propos du rapport *Sur la voie du développement durable : Réduction des émissions de gaz à effet de serre découlant du transport de marchandises en Amérique du Nord* et de l'initiative de la CCE sur le transport durable en Amérique du Nord, visitez le site <<http://www.cec.org/transport>>. Vous pouvez obtenir des copies imprimées du rapport sur demande, à l'adresse <info@cec.org>.

Le Canada, le Mexique et les États-Unis, qui sont les Parties à l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA), sont confrontés à deux enjeux interdépendants : l'environnement et l'économie.

D'un point de vue environnemental, la viabilité et la durabilité de notre région sont mises à rude épreuve : croissance démographique et concentration des populations, changements climatiques et impact de notre mode de vie actuel, au sein de chaque pays et entre les trois pays. D'un point de vue économique, nous subissons les pressions concurrentielles d'autres blocs commerciaux à l'échelle planétaire. Les échanges commerciaux dans le cadre de l'ALÉNA ont progressé de 42 % depuis 2000 (passant de 700 milliards à 1 billion de dollars, ce qui peut sembler impressionnant), mais les échanges avec les pays extérieurs à la région ont doublé (passant de 1,5 billion à 3 billions de dollars).





© North America's Corridor Coalition (NASCO)

Le transport de marchandises figure au premier plan de ces deux enjeux. Le secteur des transports est le deuxième

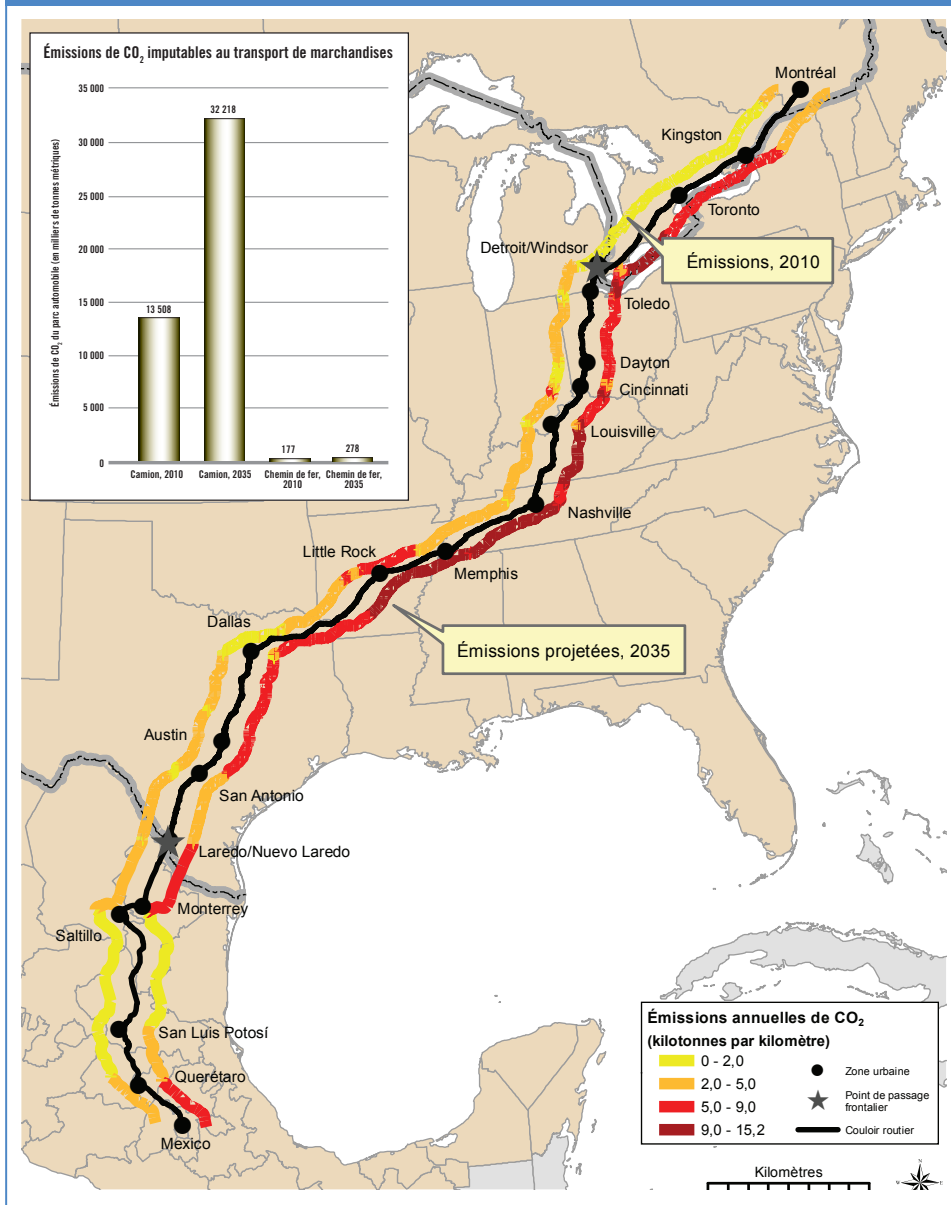
responsable des émissions de gaz à effet de serre (GES) en importance, juste après le secteur de la production

d'électricité, et le transport de marchandises est celui dont les émissions progressent le plus vite. Tandis que les émissions produites par les automobiles ont augmenté de 33 % entre 1990 et 2008, celles que produit le transport de marchandises ont augmenté de 74 %. Au cours des 20 prochaines années, on prévoit que ce déséquilibre va subsister: les émissions provenant des automobiles et des véhicules légers diminueront de 12 %, tandis que celles qui sont liées au transport de marchandises devraient augmenter de 20 %.

Dans le secteur du transport de marchandises, ces deux problèmes — émissions de GES et avantage concurrentiel — sont liés par des facteurs d'efficacité et de coût. Les activités de transport qui ne sont pas gérées de façon éconergétique tendent à brûler davantage de combustibles fossiles (le secteur du transport de marchandises dépend à 98 % du pétrole). Cela génère plus d'émissions de GES — et plus de dépenses. Par ailleurs, un système qui n'est pas éconergétique ralentit le mouvement des marchandises, nuisant ainsi à l'avantage commercial qu'ont les signataires de l'ALÉNA par rapport à des concurrents étrangers «furieusement» innovateurs.

Compte tenu de ces enjeux, à l'automne de 2009, le Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (CCE), organisme trinational, a entrepris de préparer un rapport «en vertu de l'article 13 » à propos des possibilités de réduction des émissions de GES liées au transport de marchandises en Amérique du Nord, et des répercussions de cette réduction. L'article 13 de l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE) est l'article en vertu duquel le Secrétariat de la CCE doit examiner

Émissions projetées de CO₂ imputables au transport routier, 2010 et 2035



Source: Adapté de Texas Transportation Institute (TTI), *Écologisation des couloirs nord-américains de transport: Défis et possibilités*, Commission de coopération environnementale (CCE), Montréal, 2010. Graphique élaboré à partir des données de 2010 fournies par la Federal Highway Administration, le National Freight Transportation Trends and Emissions, ainsi que des données tirées des projections du TTI pour 2035.



Résumé des principales recommandations

- 1 COORDINATION ET RÉSEAUTAGE** Les signataires de l'ALÉNA devraient envisager la création d'un forum nord-américain des transports regroupant les ministres concernés, qui travailleront avec un groupe composé de membres de l'industrie, d'experts et d'intervenants afin de mettre en place un système de transport de marchandises à la fois intégré et intelligent, et un ensemble de liens plus directs et plus efficaces qui rapprocheront les trois pays — pas littéralement, mais d'un point de vue fonctionnel.
- 2 STRATÉGIES RELATIVES À LA TARIFICATION DU CARBONE ET À L'EFFICACITÉ DU SYSTÈME** Le Canada, le Mexique et les États-Unis devraient envisager l'imposition d'une tarification pour les émissions de carbone, afin d'indiquer clairement à tous les intervenants qu'ils devraient investir dans l'efficacité énergétique et des carburants à faible teneur en carbone.
- 3 INVESTISSEMENTS DESTINÉS À AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DU SYSTÈME DE TRANSPORT DE MARCHANDISES** Les trois pays devraient réinvestir dans le système de transportation en tant que tel : dans l'infrastructure des routes, des voies ferrées et des voies navigables; à de nombreux endroits, on observe une congestion et une détérioration du réseau. Les pays devraient offrir de véritables incitatifs pour l'adoption de technologies de pointe permettant d'économiser le carburant et de systèmes de transport intelligents.
- 4 GESTION DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT** Les sociétés de transport et les entreprises opérant à l'échelle nationale et transfrontalière devraient réduire leurs coûts et leurs émissions de GES en gérant plus efficacement le système de transport. Par exemple, les émissions diminuent (et les profits augmentent) si un plus petit nombre de camions grands routiers font le voyage de retour à vide ou empruntent un trajet sur lequel on trouve des voies ferrées (générant moins d'émissions de carbone).
- 5 FORMATION DES CHAUFFEURS EN PRATIQUES ÉCOLOGIQUES** Chaque pays peut améliorer la formation des chauffeurs et mieux les préparer à optimiser leur performance environnementale et leur économie de carburant, en conduisant de manière éconergétique.
- 6 COLLECTE ET ÉCHANGE DES DONNÉES** Les organismes de réglementation du transport et de l'environnement et de collecte de statistiques des trois pays devraient travailler dans le cadre de l'Échange des statistiques des transports en Amérique du Nord, afin d'améliorer la qualité et la comparabilité des données sur le transport de marchandises (notamment la mesure des impacts environnementaux) et de mieux gérer ainsi le transport de marchandises à l'échelle continentale.

les questions importantes d'un point de vue environnemental et présenter ses observations aux gouvernements et à la population du Mexique, du Canada et des États-Unis. (L'ANACDE représente le volet environnemental de l'ALÉNA; les signataires s'y engagent à protéger et à améliorer l'environnement nord-américain dans le contexte du libre-échange continental.)

Pour préparer ce rapport, le Secrétaire de la CCE a créé un groupe consultatif composé de représentants de l'industrie, de spécialistes, d'universi-

taires, et de représentants de groupes de la société civile, de l'OCDE et des gouvernements respectifs. Le groupe a ensuite organisé une série de consultations publiques, ainsi que des consultations auprès des ministères fédéraux, provinciaux et étatiques de l'Environnement et du Commerce.

Cela a généré le document intitulé *Sur la voie du développement durable: Réduction des émissions de gaz à effet de serre découlant du transport de marchandises en Amérique du Nord*, qui confirme que les politiques et les inves-

tissements visant à réduire les émissions de GES du secteur du transport des marchandises sont, dans de nombreux cas, les meilleurs catalyseurs de l'amélioration de l'efficacité énergétique et de la compétitivité économique.

La première recommandation du rapport (qui en compte six – voir l'encadré) exhorte les gouvernements des trois pays, et les intervenants de tous les niveaux, à coopérer à plus grande échelle et plus efficacement en vue de créer un réseau nord-américain intégré de production et de distribution. Un exemple récent illustre

parfaitement le potentiel de coopération: la récente initiative du président américain Barack Obama et du président mexicain Felipe Calderón, visant à résoudre un différend de longue date qui empêchait les camionneurs mexicains de circuler aux États-Unis. Un accord issu des négociations entreprises par les deux hommes au début du mois de mars pourrait ouvrir la voie à des efforts de collaboration plus soutenus, qui permettront de créer une chaîne d’approvisionnement « sans frontières » entre les trois pays.

La première recommandation demandait également aux trois Parties de définir la vision commune d’un *système* de transport à la fois intégré et intelligent reliant nos trois pays. L’Amérique du Nord, et particulièrement les États-Unis et le Canada, ont acquis un avantage économique concurrentiel, notamment en faisant des investissements judicieux dans l’infrastructure de transport, le réseau autoroutier américain en étant un bon exemple. Mais le succès futur dépendra également, voire davantage,

d’un système plus intelligent, grâce à l’utilisation de capteurs, d’ordinateurs et de technologies de communication. La technologie de l’information peut jouer un rôle clé pour la sécurité, l’efficacité et la commodité du transport — automobiles, camions et transport en commun. Un système de transport intelligent (STI) peut inclure des systèmes d’information sur la circulation en temps réel installés à bord, de nouveaux types de grilles tarifaires pour les autoroutes, une temporisation adaptative des feux de circulation et des systèmes d’avertissement de sécurité plus efficaces.

De nombreux pays ont investi lourdement dans les STI, mais les pays signataires de l’ALÉNA devancent les chefs de file mondiaux dans ce domaine, ce qui peut leur procurer un avantage susceptible de les aider à résoudre les problèmes environnementaux et économiques, si l’infrastructure existante fonctionne à pleine capacité — et mettre en lumière les domaines où les améliorations seraient les plus rentables.



CCE / Pablo Aniel

Sur la voie du développement durable, un rapport établi par le Secrétariat de la CCE, a été élaboré avec le concours d’un groupe consultatif composé de représentants de l’industrie du transport, d’organisations non gouvernementales, et d’organismes gouvernementaux.

Bruce Agnew	Cascadia Center for Regional Development	Robert McKinstry	Association des chemins de fer du Canada
Lloyd Axworthy	Université de Winnipeg	David L. Miller	Con-way, Inc.
Scott Belcher	The Intelligent Transportation Society of America (ITS America)	Nick Nigro	Pew Center on Global Climate Change
Nils Axel Braathen	Direction de l’environnement, Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)	Robert Oliver	Pollution Probe
Jeanne Broad	Coalition for America’s Gateways and Trade Corridors	Susan Shaheen	Transportation Sustainability Research Center
Juan Carlos Camargo	Wal-Mart-Mexique	Glen Wright	University of California, Berkeley
Mariana Chew-Sánchez	Sierra Club		Comité consultatif public mixte (CCPM) de la CCE
Mitch Jackson	FedEx Corp.	Membres d’office du Groupe consultatif*	
Glen P. Kedzie	American Trucking Association	Roberto Aguerrebere	Instituto Mexicano del Transporte
Rodolfo Lacy	Centre Mario Molina d’études stratégiques sur l’énergie et l’environnement	Salido	Transport Canada
Jason Mathers	Environmental Defense Fund	Pierre Marin	SmartWay Transport Partnership US
		Christopher “Buddy” Polovick	Environmental Protection Agency
		Robert Ritter	Federal Highway Administration

* Nota : Les représentants gouvernementaux d’office ont participé aux réunions, aux discussions et à toutes les autres activités accomplies par les membres du Groupe consultatif. Cependant ils n’ont pris part à aucun vote sur les décisions ou les recommandations du Groupe consultatif. En outre, les recommandations faites dans le présent rapport ne reflètent pas nécessairement la position des membres d’office indiqués ci-dessous ou d’autres participants gouvernementaux.



Commission de coopération environnementale

393, rue St-Jacques Ouest, bureau 200
 Montréal (Québec) Canada H2Y 1N9
 t 514.350.4300 f 514.350.4314
 info@cec.org / www.cec.org