

Document de travail

---

# Élaboration d'une norme moderne sur les carburants renouvelables pour l'essence en Ontario

[ontario.ca/changementclimatique](https://ontario.ca/changementclimatique)

---

Climate Change  
Action Plan



Verso de la couverture

Introduction	1
Le transport et le défi du changement climatique en Ontario	1
Transformer les transports : le rôle crucial des carburants	4
Normes sur les carburants renouvelables et à faible teneur en carbone	6
Conception d'une norme moderne et efficace sur les carburants renouvelables pour l'Ontario : principales considérations	11
Étapes suivantes	13

# Introduction

L'Ontario mène le combat contre les changements climatiques avec le Plan d'action contre le changement climatique. Ce plan fixe les engagements précis que l'Ontario a pris pour atteindre son objectif global de réduire de 15 % ses gaz à effet de serre d'ici 2010. Le Plan d'action contre le changement climatique établit également le cadre nécessaire pour atteindre ses cibles de 2030 et de 2050. Ces objectifs sont inscrits dans la nouvelle *Loi sur l'atténuation du changement climatique et une économie sobre en carbone*.

Pour atteindre les cibles établies et concrétiser la vision de l'Ontario en matière de changement climatique, il faudra modifier notre façon d'utiliser l'énergie pour nous déplacer et pour transporter nos marchandises. Le Plan d'action de l'Ontario contre le changement climatique énonce plusieurs politiques et programmes importants venant appuyer cette transformation, notamment un engagement à élaborer une norme moderne sur les carburants renouvelables visant à réduire de 5 % d'ici 2020 les émissions de gaz à effet de serre liés à l'essence. Cette norme sera axée uniquement sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'essence étant donné que l'Ontario s'est déjà doté d'un Règlement sur le carburant diesel plus écologique en 2014. Le présent document de travail vise à faciliter la discussion sur les éléments clés de conception de cette importante mesure. Plus précisément, l'Ontario ne réduira pas le niveau existant de contenu renouvelable exigé conformément à son Règlement sur l'éthanol dans l'essence (Ethanol in Gasoline). En outre, ses exigences actuelles contenues dans son Règlement sur le carburant diesel plus écologique resteront les mêmes et seront maintenues en vigueur.

## Le transport et le défi du changement climatique en Ontario

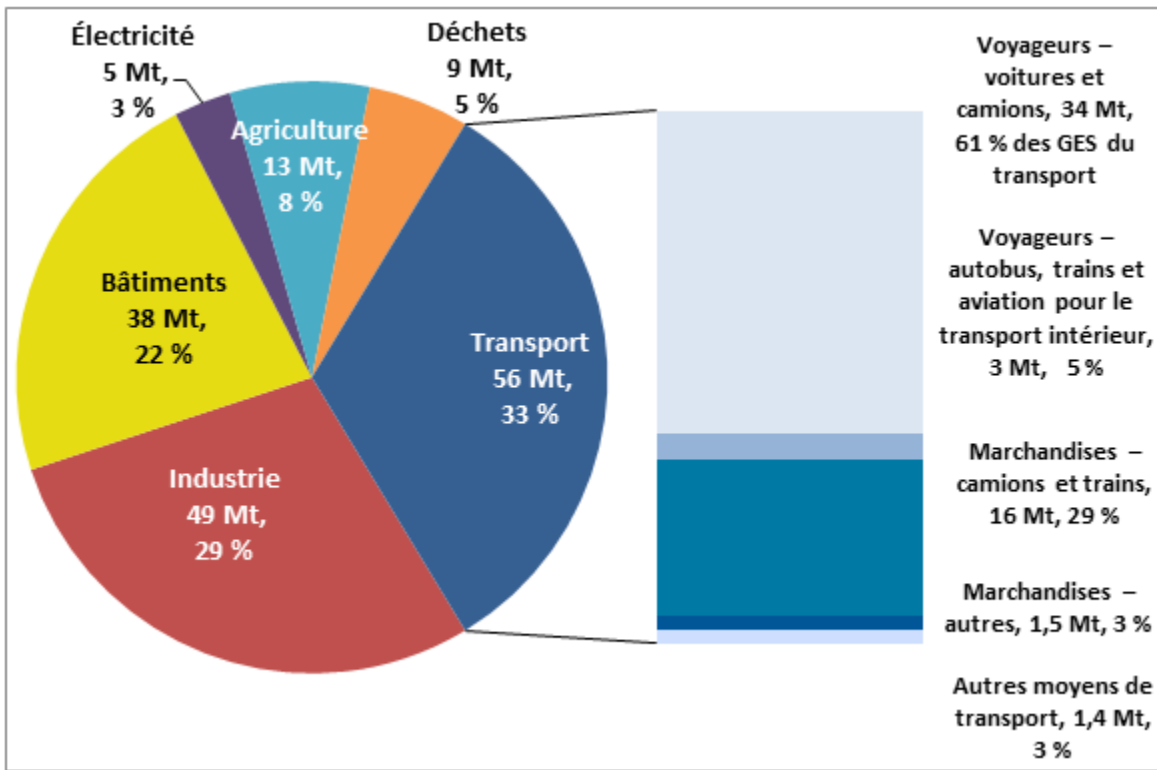
Le secteur des transports représente l'un des défis les plus importants que doit surmonter l'Ontario dans l'atteinte de ses objectifs de réduction des émissions.

Responsable de l'émission de près de 56 millions de tonnes de gaz à effet de serre en 2014, le secteur des transports représente un tiers environ de toutes les émissions de gaz à effet de serre en Ontario — soit la portion la plus grande parmi tous les secteurs. Tandis que les émissions dans leur ensemble ont été réduites de 6 % environ en Ontario entre 1990 et 2014, les émissions liées au secteur des transports ont augmenté de 27 %.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Environnement et Changement climatique Canada (2016), Rapport d'inventaire national 1990-2014 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada, selon les catégories du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

Figure 1 : Émissions de gaz à effet de serre en Ontario en 2014<sup>2</sup>



Source : Environnement et Changement climatique Canada, Rapport d'inventaire national 2016, catégorisation des secteurs de l'économie. Avec l'arrondissement des chiffres, il est possible que la somme ne soit pas égale à 100 %.

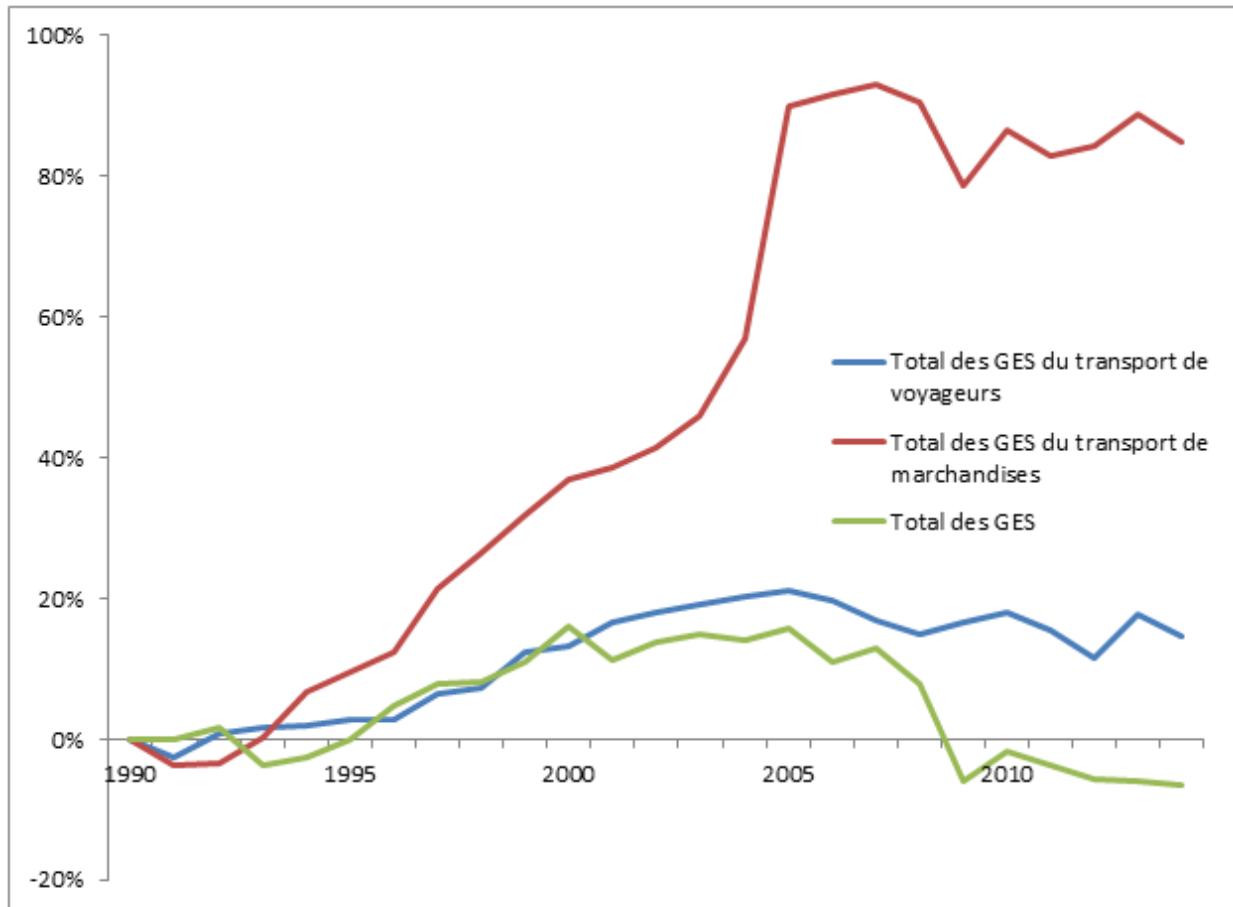
Les émissions produites par le transport de voyageurs dans son ensemble (voitures, camions, autobus et autocars, trains et avions pour le transport intérieur des voyageurs) sont passées de presque 15 % depuis 1990 à 36 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>e, soit approximativement 66 % des émissions issues du secteur des transports de l'Ontario en 2014. Cette augmentation a été provoquée par l'accroissement des kilomètres parcourus par véhicule ainsi que par un changement de la composition du parc automobile où l'on retrouve moins de voitures et plus de véhicules utilitaires sport, de camionnettes et de minifourgonnettes.

En outre, les émissions produites par le transport de marchandises dans son ensemble (camions, trains et autres) ont augmenté considérablement au cours de cette période, affichant une hausse de 85 % depuis 1990, ce qui représente près de 18 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>e (le tiers environ des émissions actuelles de l'Ontario issues du secteur des transports). Cette augmentation a été provoquée par un accroissement important de l'utilisation de camions lourds diesel, et des kilomètres parcourus, annulant les améliorations au chapitre de l'efficacité.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Remarque : En vertu de la catégorisation des secteurs de l'économie établie par Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), la plupart des émissions liées au transport hors route sont attribuables aux secteurs économiques dont elles proviennent et, par conséquent, elles ne sont pas comprises dans le secteur des transports à la Figure 1. Par exemple, les émissions provenant de la combustion de carburant diesel par les équipements agricoles sont catégorisées dans le secteur de l'agriculture.

<sup>3</sup> Environnement et Changement climatique Canada (2016), Rapport d'inventaire national 1990-2014 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada.

Figure 2 : Changements dans les émissions de gaz à effet de serre en Ontario depuis 1990<sup>4</sup>



Source : Calculs établis d'après le document d'Environnement et Changement climatique Canada, Rapport d'inventaire national 2016, catégorisation des secteurs de l'économie.

La transition vers un secteur des transports sobre en carbone en Ontario nécessitera une approche holistique qui réduit les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans l'ensemble de ce secteur, tout en offrant une certaine souplesse en matière de conformité et en favorisant le recours aux technologies vertes.

<sup>4</sup> Remarque : En vertu de la catégorisation des secteurs de l'économie établie par Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), la plupart des émissions liées au transport hors route sont attribuables aux secteurs économiques dont elles proviennent et, par conséquent, elles ne sont pas comprises dans le secteur des transports à la Figure 2. Par exemple, les émissions provenant de la combustion de carburant diesel par les équipements agricoles sont catégorisées dans le secteur de l'agriculture.

### **Qu'est-ce qu'un carburant à faible teneur en carbone?**

*Un carburant à faible teneur en carbone est une source d'énergie dont le cycle de vie des émissions de gaz à effet de serre est inférieur à celui des combustibles fossiles classiques comme l'essence et le carburant diesel. L'éthanol et l'éthanol cellulosique, le biodiesel, le diesel renouvelable, le gaz naturel, le gaz naturel renouvelable, l'hydrogène et l'électricité en sont des exemples.*

*En plus des réductions des gaz à effet de serre, l'augmentation de carburants à faible teneur en carbone comporte d'importants avantages connexes, notamment de l'air plus sain, une plus grande diversité et un plus vaste choix de carburants pour les consommateurs, ainsi que des avantages économiques liés à la réduction de la dépendance envers les combustibles fossiles.*

---

## **Transformer les transports : le rôle crucial des carburants**

L'atteinte des objectifs ambitieux de l'Ontario en matière d'émissions et l'évolution du secteur des transports vers la sobriété en carbone nécessiteront des réductions importantes au cours des années à venir.

La transition vers un secteur des transports sobre en carbone nécessite plusieurs mesures :

- Accroître l'accès à un plus grand nombre de carburants à faible teneur en carbone, comme l'électricité et les biocarburants;
- Élargir l'éventail de moyens de transport proposé aux consommateurs en offrant plusieurs options comme le cyclisme, la marche, les transports en commun et le covoiturage;
- Accélérer le passage aux véhicules plus écoénergétiques.

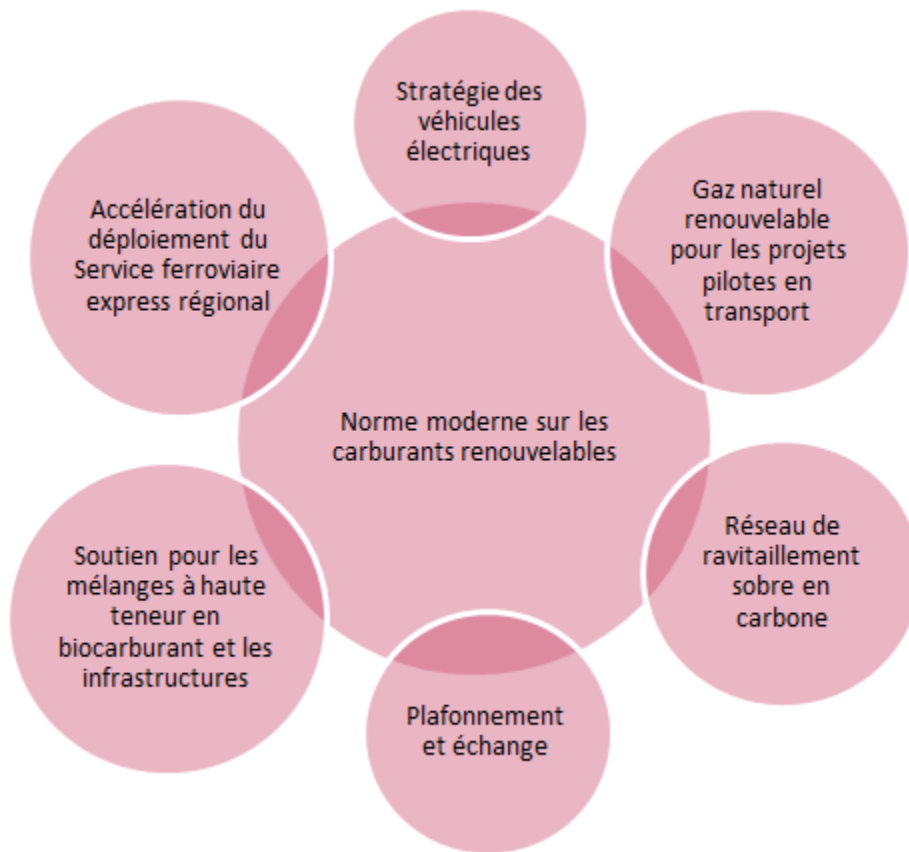
Consciente du rôle essentiel qu'elle joue dans la réduction des émissions liées au transport, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) a maintenant créé une catégorie distincte pour les carburants à faible teneur en carbone, qui devraient représenter un tiers des réductions des émissions nécessaires dans le secteur des transports pour l'ensemble des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).<sup>5</sup>

La norme moderne sur les carburants renouvelables de l'Ontario sera conçue pour tirer avantage de mesures comme la réglementation fédérale sur l'efficacité des véhicules, les politiques existantes sur les carburants renouvelables, le Plan régional de transport ainsi que le Programme d'encouragement pour les véhicules électriques, et pour les compléter. Et elle s'harmonisera aux mesures contenues dans le Plan d'action de l'Ontario contre le changement climatique — notamment les mesures pour accroître le nombre de véhicules sans émission sur les routes et de camions plus propres, et pour améliorer la disponibilité de mélanges à haute teneur en biocarburant — afin de soutenir de façon claire et uniforme l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone (voir l'annexe).

---

<sup>5</sup> AIE (2016), Energy Technology Perspectives 2016 : Paris, p. 49.

**Figure 3 : Politiques du Plan d'action contre le changement climatique favorisant l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone**



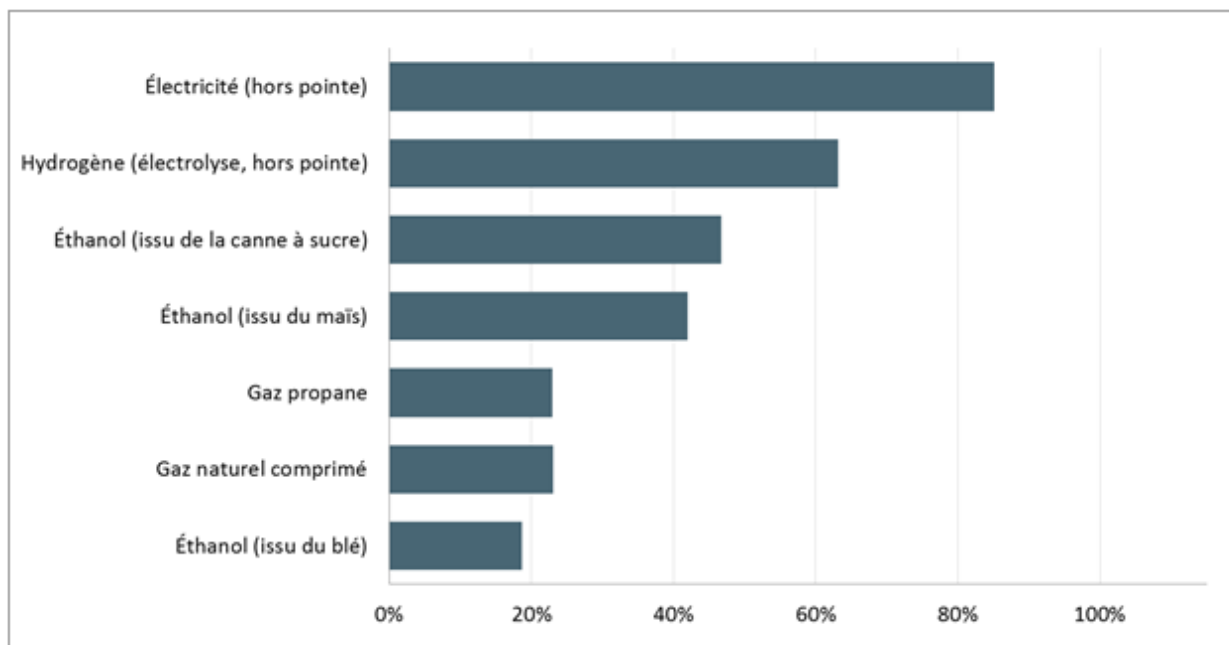
***Quel avantage procure une norme sur les carburants renouvelables pour l'essence en Ontario?***

*La norme sur les carburants renouvelables constitue un outil important qui procure une plus grande certitude pour appuyer les investissements en technologie, la commercialisation et le déploiement dans le secteur des transports. Ceci vient ensuite soutenir les choix de carburants verts pour contribuer à réduire les GES, à accroître les avantages connexes au chapitre de la qualité de l'air et à réduire les coûts à long terme des mesures contre le changement climatique. Cette norme peut également contribuer à réduire la part d'énergie fournie par les combustibles fossiles dans le secteur des transports.*

Des exemples de carburants à faible teneur en carbone capables de remplacer l'essence sont présentés à la Figure 4. À noter que les réductions des émissions de gaz à effet de serre indiquées constituent des valeurs moyennes; la réduction associée à chaque carburant est fonction des matières premières spécifiques et des processus de production utilisés.



**Figure 4 : Cycle de vie des réductions d'émissions de GES issues de certains carburants de remplacement par rapport à l'essence**



Source : Valeurs de 2016 pour l'Ontario établies d'après le modèle GHGenius version 4.03 d'évaluation du cycle de vie ne tenant pas compte des différences d'efficacité des groupes motopropulseurs.

## Normes sur les carburants renouvelables et à faible teneur en carbone

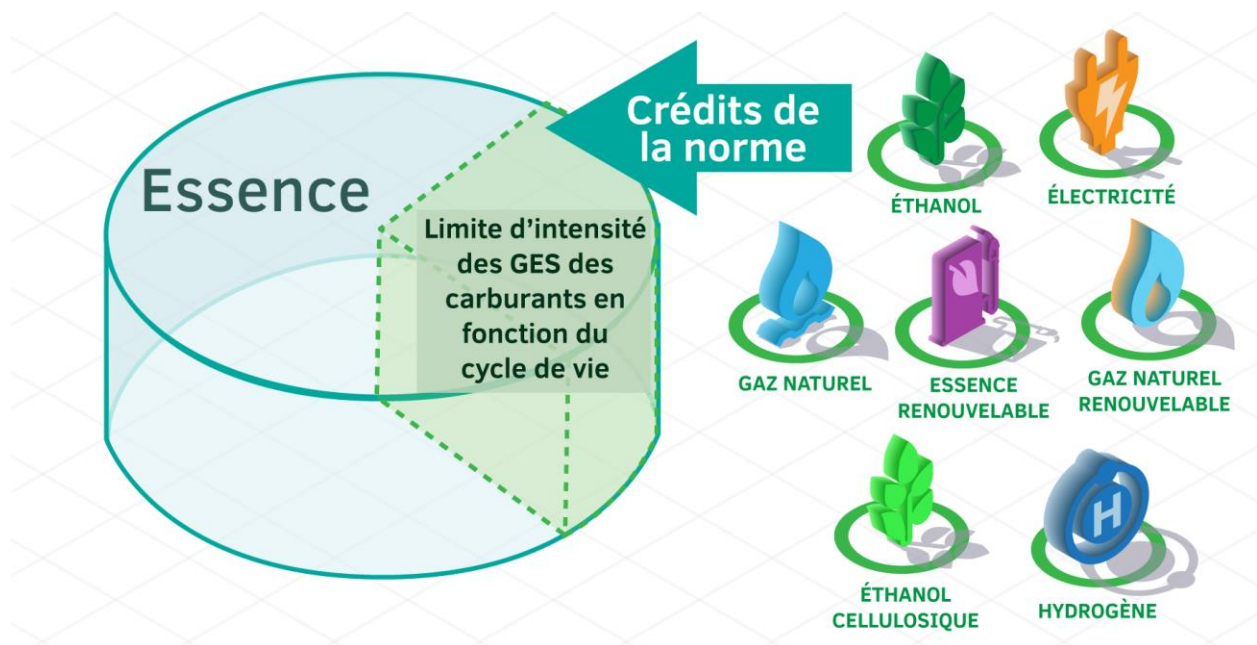
Les mesures initiales adoptées au Canada et en Ontario pour réduire l'intensité des émissions de carbone des carburants avaient tendance à appuyer certains carburants de remplacement précis, comme l'éthanol, grâce à l'imposition de mélanges à volume déterminé ou à des programmes d'encouragement. Par exemple, le règlement de l'Ontario sur l'éthanol dans l'essence est entré en vigueur en 2007 et il exige en moyenne une teneur minimale de 5 % d'un combustible renouvelable dans l'essence. Des politiques plus récentes, comme le Règlement de l'Ontario sur le carburant diesel plus écologique, sont conçues non seulement pour exiger des carburants renouvelables en remplacement du pétrole, mais aussi pour permettre d'évaluer leur cycle de vie complet dit du « puits à la roue », soit à partir de l'extraction en passant par le traitement, la distribution et la combustion finale. Les carburants plus performants sont récompensés tandis qu'il n'y a que peu ou pas d'encouragements pour ceux qui ne contribuent pas de façon importante à la réduction des émissions. Le règlement utilise le modèle d'analyse du cycle de vie de l'outil GHGenius, élaboré pour Ressources naturelles Canada, pour calculer l'intensité des gaz à effet de serre.

Une norme moderne sur les carburants renouvelables ou à faible teneur en carbone repose sur un principe semblable pour réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par l'essence. Les fournisseurs de combustibles fossiles classiques doivent réduire l'intensité du cycle vie du carbone émis par les carburants utilisés pour les transports qu'ils vendent chaque année. Pour atteindre leur cible, ils peuvent soit augmenter la proportion de biocarburants durables contenus dans les carburants qu'ils vendent soit acheter des crédits de tiers. En fonction des modalités du programme, il est possible que

des crédits soient générés par les fournisseurs d'autres carburants à faible teneur en carbone inscrits au programme, comme le gaz naturel renouvelable, l'hydrogène ou l'électricité fournis pour les transports.

Une norme sur les carburants renouvelables constitue la prochaine étape dans la modernisation continue de la réglementation ontarienne en matière de carburants renouvelables, et cette norme ne réduira pas le niveau de contenu renouvelable existant ni les exigences des règlements sur l'éthanol dans l'essence et sur le carburant diesel plus écologique. Une norme moderne sur les carburants renouvelables peut favoriser le mélange de carburants renouvelables de pointe comme l'éthanol cellulosique, afin d'améliorer les résultats sur le plan environnemental tout offrant une souplesse quant à la conformité.

**Figure 5 : Comment pourrait fonctionner une norme moderne sur les carburants renouvelables**



Source : adaptation du rapport intitulé « Driving California Forward », Environmental Defense Fund / American Lung Association in California / Tetra Tech (2014)

La norme sur les carburants renouvelables tient compte de la performance pour réduire les émissions liées aux transports. Elle définit un objectif environnemental et permet aux participants de s'y conformer en fonction des besoins de leurs activités. La valeur des crédits pour un carburant est proportionnelle à sa performance environnementale. Cela permet d'augmenter la demande pour les carburants à plus faible teneur en carbone et récompense l'innovation visant à réduire l'intensité de leurs GES.

Dans le scénario concernant les carburants sobres en carbone de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), les normes sur les carburants renouvelables et à faible teneur en carbone constituent le « catalyseur essentiel dans la production de biocarburants de pointe à faible teneur en carbone ». Elles « élargissent également le spectre des améliorations au-delà des biocarburants, en favorisant le développement de solutions novatrices dans les processus de production des carburants, et en faisant la promotion de sources d'énergie renouvelable sobres en carbone, comme l'électricité et l'hydrogène. »<sup>6</sup>

La norme sur les carburants renouvelables est une politique sans incidence technologique. Il s'agit d'une nuance importante, car il existe plusieurs avenues possibles pour transformer le secteur des transports afin d'obtenir des réductions radicales. Malgré le fait que l'électrification des transports jouera fort probablement un rôle important dans les transports par véhicules légers et que la bioénergie de pointe prendra une grande importance dans le transport routier et dans l'aviation, les avenues technologiques sont imprévisibles par nature. Une approche sans incidence technologique permet donc aux solutions de remplacement de faire d'elles-mêmes leurs preuves.

Il existe actuellement des normes modernes sur les carburants renouvelables en Californie, en Colombie-Britannique, en Oregon et dans l'Union européenne. Les politiques en Amérique du Nord (souvent appelées normes sur les carburants à faible teneur en carbone) sont résumées au Tableau 1.

### ***De quelle manière une norme moderne sur les carburants renouvelables soutient-elle l'innovation?***

*En attribuant une valeur aux émissions de gaz à effet de serre pendant le cycle de vie complet d'un combustible — et non seulement lors de sa combustion — une norme sur les carburants renouvelables encourage l'innovation dans l'ensemble de la chaîne de valeur. Elle soutient les investissements dans la recherche-développement et dans les projets de démonstration précoces nécessaires pour que de nouveaux carburants et de nouveaux véhicules soient mis en marché. Elle favorise également les améliorations au chapitre de la production, de la distribution et de la commercialisation des carburants à faible teneur en carbone.*

---

<sup>6</sup> AIE (2016), Energy Technology Perspectives 2016 : Paris, p. 251.

**Tableau 1 : Normes sur les carburants renouvelables et à faible teneur en carbone en Amérique du Nord**

	<b>Californie (CA)</b>	<b>Colombie-Britannique (C.-B.)</b>	<b>Oregon (OR)</b>
	<b>Norme des carburants à faible teneur en carbone</b>	<b>Exigences relatives aux carburants renouvelables et à faible teneur en carbone</b>	<b>Programme des combustibles propres</b>
<b>Portée</b>	Essence et carburant diesel	Essence et carburant diesel	Essence et carburant diesel
<b>Objectifs</b>	10 % sous la référence de 2010 d'ici 2020 (comprenant les objectifs provisoires) Pour 2030, la Californie envisage un objectif de 18 % à 25 % de réduction de l'intensité des émissions de carbone par rapport à la référence de 2010.	10 % sous la référence de 2010 d'ici 2020 (comprenant les objectifs provisoires) Engagement à atteindre 15 % sous la référence de 2010 d'ici 2030	10 % sous la référence de 2015 d'ici 2025 (comprenant les objectifs provisoires)
<b>Portée élargie de l'attribution des crédits</b>	Prévoit des crédits de performance pour l'amélioration des raffineries et les projets novateurs en amont (sous réserve de certaines limites)	Prévoit des crédits de performance pour les investissements dans les infrastructures et dans des mesures plus vastes pour réduire les émissions liées au transport, en fonction des ententes avec l'organisme de réglementation (sous réserve de certaines limites)	Aucune
<b>Modèle d'intensité des GES</b>	Les niveaux d'intensité des GES sont approuvés par l'organisme de réglementation et calculés selon le modèle CA-GREET 2.0 Valeurs des changements indirects d'affectation des sols incorporées pour 6 matières premières	Les niveaux d'intensité des GES sont calculés par les parties réglementées au moyen du modèle GHGenius. L'organisme de réglementation peut approuver de nouvelles voies Aucune valeur attribuée aux changements indirects d'affectation des sols	Les niveaux d'intensité des GES sont approuvés par l'organisme de réglementation et calculés selon le modèle OR-GREET 2.0. Les niveaux d'intensité des GES approuvés par la Californie peuvent être utilisés (adaptés par l'organisme de réglementation de l'Oregon), ainsi que les valeurs par défaut

	<b>Californie (CA)</b>	<b>Colombie-Britannique (C.-B.)</b>	<b>Oregon (OR)</b>
	<b>Norme des carburants à faible teneur en carbone</b>	<b>Exigences relatives aux carburants renouvelables et à faible teneur en carbone</b>	<b>Programme des combustibles propres</b>
			Valeurs des changements indirects d'affectation des sols incorporées pour 6 matières premières
<b>Soutien et information liés à la conformité</b>	Les transferts de crédit selon la norme des carburants à faible teneur en carbone (LCFS) sont consignés dans un registre. L'organisme de réglementation publie un rapport mensuel contenant des renseignements nécessaires ou utiles (par ex., volume transféré, prix et tendances des prix).	L'information sur les transferts de crédit est accessible au public et mise à jour mensuellement dans l'intention de développer un registre semblable à celui de la Californie.	Comme en Californie
<b>Exigences relatives aux mélanges</b>	Aucune	Teneur de 5 % d'un combustible renouvelable dans l'essence Teneur de 4 % d'un combustible renouvelable dans le carburant diesel	Aucune dans le programme des combustibles propres Les produits E10 et B5 sont prévus dans la référence de 2015
<b>Contrôle des coûts</b>	Il est possible d'acheter des crédits de conformité à la performance au prix de 200 \$ US/t CO <sub>2</sub> e, qui augmentent selon l'inflation	Pénalité de 200 \$ CA /t CO <sub>2</sub> e en cas d'insuffisance de crédits	Élaboration en cours

L'Ontario utilisera les expériences dans ces territoires pour concevoir un programme efficace. Voici les principales leçons retenues :

- **Une démarche simplifiée** pour déterminer les niveaux d'intensité des GES : équilibre des programmes permettant de trouver de nouvelles voies en matière de carburants; gestion de la conformité et des frais administratifs; analyse rigoureuse du cycle de vie.
- **Trouver plus d'options pour l'attribution des crédits liés à la norme** : l'utilisation dès le départ d'une plus vaste gamme d'options pour l'attribution des crédits peut encourager les investissements dans le déploiement de technologies à faible teneur en carbone qui faciliteraient la conformité à l'avenir. Par exemple, développer la recharge des véhicules électriques et y donner accès, produire de l'essence et du carburant diesel à partir de biobrut, et construire une infrastructure de ravitaillement en carburant sobre en carbone
- **Transparence** : Un registre de renseignements pourrait aider les entreprises à élaborer des stratégies de conformité et à accroître l'efficacité et la transparence de leurs programmes.

## Conception d'une norme moderne et efficace sur les carburants renouvelables pour l'Ontario : principales considérations

Le Plan d'action de l'Ontario contre le changement climatique prévoit la conception et la mise en œuvre d'une norme sur les carburants renouvelables pour l'essence d'ici 2018. Selon ce programme, les fournisseurs de carburant devront réduire l'intensité des GES produits par l'essence de 5 % d'ici 2020, la norme de performance devenant plus rigoureuse au fil des ans. Une norme moderne sur les carburants renouvelables pour l'essence pourrait inclure de nouveaux éléments comme la prise en compte de l'intensité des GES (analyse du cycle de vie complet des carburants), une plus grande souplesse quant à la conformité (p. ex. options d'échange, de mise en réserve ou d'attribution des crédits), l'incitation à utiliser les carburants les plus sobres en carbone et la simplification des exigences actuelles.

L'Ontario s'efforce de concevoir cette politique en tenant compte des éléments suivants :

- **Règles équitables** : Évaluer tous les carburants en fonction de leur impact sur le changement climatique, peu importe la technologie ou son origine.
- **Faisabilité** : Établir des objectifs ambitieux, mais atteignables.
- **Réductions réelles** : Favoriser les réductions à court et à long terme des émissions de gaz à effet de serre en fonction de leur cycle de vie, et en tenant compte des changements d'affectation des sols (le cas échéant).
- **Faciliter le choix des consommateurs** : Améliorer la diversité des choix de carburants à faible teneur en carbone offerts aux consommateurs et aux entreprises.
- **Favoriser les innovations et les investissements** : Établir une norme de performance claire et donner les assurances nécessaires pour encourager les investissements dans la production de carburants de remplacement, dans les innovations et dans la distribution.
- **Gérer les répercussions** : Tenir compte des répercussions globales pour les fournisseurs et les consommateurs.

- **Souplesse quant à la conformité et transparence** : Offrir des méthodes souples quant à la conformité appuyées par des plateformes transparentes favorisant la prise de décisions des entreprises.
- **Complément aux autres politiques** : La norme doit s'harmoniser avec le Programme de plafonnement et d'échange de l'Ontario, le Règlement sur le carburant diesel plus écologique, le Plan énergétique à long terme (PELT) et d'autres éléments du Plan d'action de l'Ontario contre le changement climatique.
- **Échelle nationale** : Le gouvernement du Canada a annoncé qu'il élaborera une norme nationale sur les combustibles propres. L'Ontario reconnaît le rôle important que jouera le gouvernement fédéral dans la définition des exigences en matière de carburants propres à l'échelle nationale. Il collaborera avec le gouvernement fédéral et les autres provinces et territoires afin de coordonner les programmes sur les combustibles renouvelables, s'il y a lieu, tout en garantissant le niveau de protection environnemental le plus élevé possible.

L'Ontario sollicite les commentaires des intervenants, plus particulièrement sur les principales questions de conception suivantes :

#### 1. Cibles et exigences relatives aux mélanges :

- a. L'Ontario impose déjà des exigences concernant la teneur en éthanol de l'essence. Quel niveau minimal de mélange d'éthanol et de performance au chapitre des émissions de GES contribuerait à soutenir les objectifs de la norme sur les carburants renouvelables?
- b. Compte tenu des cibles de réduction des GES en Ontario pour 2030 et 2050, quels facteurs doit-on prendre en compte pour fixer les cibles de la norme sur les carburants renouvelables postérieures à 2020?

#### 2. Mécanismes favorisant la souplesse :

- a. Les activités visant la réduction de l'intensité des émissions de carbone des autres carburants classiques destinés au transport doivent-elles être admissibles aux fins de conformité?
- b. Les investissements dans les projets de transports sobres en carbone doivent-ils également être admissibles aux fins de conformité? Dans l'affirmative, à quels types de projets cela s'applique-t-il?

#### 3. Évaluation du cycle de vie des émissions

- a. Une norme sur les carburants renouvelables devrait-elle tenir compte des impacts découlant du changement indirect d'affectation des sols,<sup>7</sup> même si la science dans ce domaine continue d'évoluer? Si c'est le cas, de quelle manière?

#### 4. Transparence :

- a. Quelles mesures doit-on prendre pour accroître la transparence et soutenir la prise de décision des entreprises dans le cadre d'une norme sur les carburants renouvelables (par ex., un registre de renseignements, des bulletins, des documents d'orientation)?

#### 5. Autres :

- a. De quels autres facteurs doit-on tenir compte dans les discussions?

<sup>7</sup> Les niveaux d'intensité des GES liés au changement indirect d'affectation des sols constituent un moyen de représenter la modification des émissions de GES pouvant découler de la dynamique des marchés agricoles régionaux ou mondiaux qui remplacent les cultures actuelles pour la production de matières premières pour les carburants (provoquant ainsi des changements de l'affectation des sols pour déplacer ailleurs les cultures actuelles).

## Étapes suivantes

Tandis que l'Ontario s'efforce de mettre au point une norme sur les carburants renouvelables, la province recueille les commentaires des intervenants sur les questions qui précèdent et sur d'autres champs d'intérêt pertinents au programme. Il est possible de soumettre les commentaires dans le cadre du Registre environnemental, numéro registre 012-7923.



# Annexe : Politiques visant la réduction des émissions de GES issues du secteur des transports

## Politiques actuelles

- Normes et exigences fédérales relatives aux émissions des véhicules (voitures de tourisme et camions lourds)
- Plan régional de transport
- Plans provinciaux d'aménagement du territoire
- Programmes d'encouragement pour les véhicules électriques et de bornes de recharge
- Règlement sur la teneur en éthanol de l'essence
- Règlement sur le carburant diesel plus écologique

## Politiques dans le Plan d'action de l'Ontario contre le changement climatique

- Plafonnement et échange
- Norme moderne sur les carburants renouvelables
- Soutien pour les mélanges à haute teneur en biocarburant et les infrastructures
- Gaz naturel renouvelable pour le transport
- Soutien supplémentaire pour les véhicules électriques et l'infrastructure des bornes de recharge
- Soutien au transport actif
- Soutien à l'amélioration de l'aménagement du territoire
- Programme de promotion des véhicules utilitaires écologiques
- Réseau de ravitaillement sobre en carbone
- Soutien aux chemins de fer d'intérêt local
- Accélération du Service ferroviaire express régional
- Centre mondial pour la mobilité sobre en carbone
- Soutien aux autobus scolaires électriques