



Dossier énergie

DEMANDE D'ÉNERGIE AU CANADA – TRANSPORT DES PASSAGERS

Les Canadiens aiment conduire et c'est compréhensible.

Le Canada est un vaste pays et sa population s'étale d'un océan à l'autre. C'est aussi un pays dont l'économie est largement alimentée par la production de biens et de produits de base, tels que le bois d'œuvre ou le charbon, qui doivent être transportés au marché. Environ la moitié des 2 492 pétajoules d'énergie utilisée pour le transport au Canada a servi au transport de biens l'année dernière.

L'autre moitié a été utilisée pour transporter des passagers. En fait, selon l'estimation de Statistique Canada, les Canadiens ont parcouru plus de 300 milliards de kilomètres en 2007. Mis en contexte, cela représente environ 390 215 voyages aller-retour de la Terre à la lune. Les conducteurs en Saskatchewan et en Alberta passent le plus de temps dans leur véhicule; ils ont conduit en moyenne 20 000 passagers-kilomètres par personne en 2007. Par comparaison, les conducteurs à Terre-Neuve-et-Labrador, en Colombie-Britannique et au Québec ont parcouru moins de 15 000 passagers-kilomètres par personne.

En 2006, à peu près un tiers de toute l'énergie pour consommation finale a servi au transport, et 99 % de toute l'énergie utilisée pour le transport cette année-là provenait de produits pétroliers.

DEMANDE CROISSANTE D'ÉNERGIE POUR LE TRANSPORT

L'énergie consommée pour le transport fait du secteur des transports le deuxième en importance de tous les secteurs d'utilisation finale au Canada – et sa consommation augmente. De 1990 à 2006, l'utilisation moyenne d'énergie pour le transport de passagers a monté de 0,9 % par année.

Au cours des deux dernières décennies, la croissance de notre population et de nos revenus, les prix relativement bas de l'énergie, l'augmentation des activités de transport et l'évolution de nos préférences en tant que consommateurs en ce qui concerne notre lieu de résidence et les voitures que nous conduisons ont tous contribué à accroître la demande d'énergie pour le transport. Par exemple, il y a 20 ans, 70 % de tous les véhicules neufs vendus au Canada étaient des voitures de tourisme. Les camions légers, dont les fourgonnettes et les VUS, représentaient presque la moitié de toutes les ventes de véhicules au pays en 2007 et 60 % de tous les véhicules vendus en Saskatchewan et en Alberta durant la première moitié de 2008.

Bien que les véhicules deviennent plus économiques, l'économie de carburant combinée des voitures de tourisme et camions légers neufs vendus au Canada a à peine bougé au cours des vingt dernières années car plus de Canadiens achètent des camions légers, tels que camionnettes, fourgonnettes ou VUS. En 2006, l'économie de carburant combinée des voitures de tourisme et des camions légers était de 9 l/100 km, presque exactement comme elle était en 1988.

Parmi les facteurs qui ont aussi contribué à l'augmentation de la demande d'énergie pour le transport, on peut noter ce qui suit :

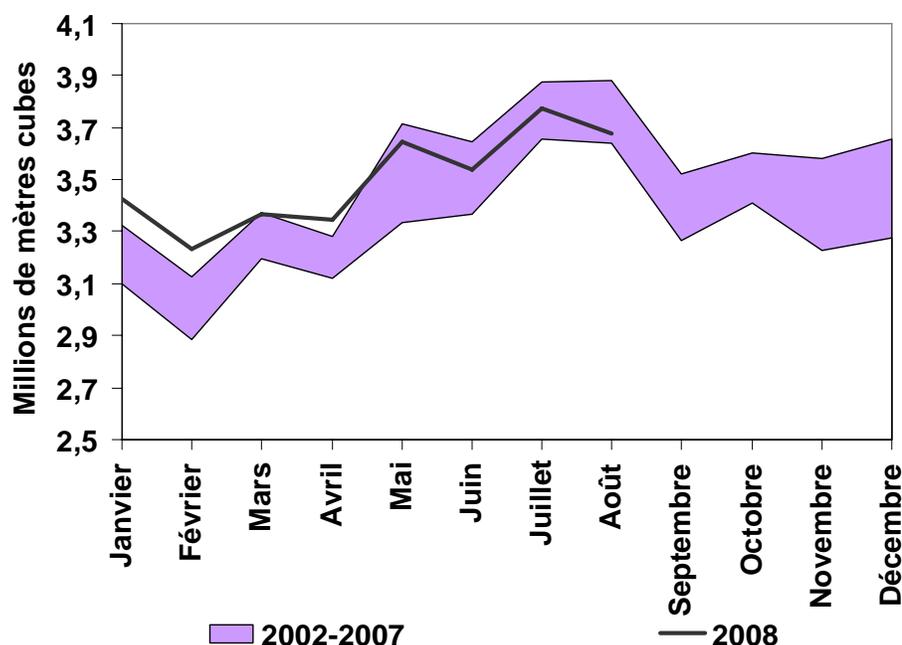
- Le déplacement en voiture est abordable – Jusqu'à l'été de 2008, la part du revenu disponible dépensée en essence n'a été qu'aux alentours de 3 %.

- Les banlieues ont enregistré une croissance de 11 % entre 2001 et 2006, soit le double du taux de croissance moyenne nationale. Or, plus la distance entre la maison et le centre-ville s'allonge, plus les Canadiens sont susceptibles de se déplacer en voiture. En effet, la distance médiane qu'ils ont parcourue pour se rendre au travail était estimée à 7,6 kilomètres en 2006, comparativement à 7,0 kilomètres en 1996.
- Les Canadiens deviennent plus dépendants de leurs voitures. Selon un sondage mené en 1992, 68 % des Canadiens de 18 ans et plus ont déclaré avoir fait tous leurs déplacements en voiture le jour où ils ont été interrogés. Lors d'un sondage similaire en 2005, ce chiffre a grimpé à 74 %.

DERNIÈRES TENDANCES DE LA DEMANDE D'ÉNERGIE

La demande d'énergie pour le transport est généralement plus sensible aux fluctuations du revenu personnel qu'aux fluctuations des prix. Par exemple, malgré la montée spectaculaire des prix du pétrole sur le marché mondial ces dernières années, la croissance du revenu a assuré que les Canadiens continuent à conduire leurs voitures. En fait, la vente d'essence au Canada a augmenté de 7,4 % entre 2002 et 2007.

FIGURE 1 : VENTES INTÉRIEURES D'ESSENCE À MOTEUR, DE 2002 À 2008



Source : Statistique Canada

Au premier trimestre de 2008, alors que les prix de l'essence commençaient à monter en flèche, les Canadiens ont conduit leurs camions légers 15 % de moins et leurs voitures 8 % de plus. En août 2008, les ventes de camions légers au Canada ont baissé de 5,4 % par rapport à 2007 et celles de voitures de tourisme ont fait un bond de 7,7 %. Ces pourcentages donnent à penser que les consommateurs, en réaction à l'augmentation des prix du pétrole, ont préféré utiliser des véhicules plus efficaces sur le plan énergétique. Par ailleurs, le nombre d'utilisateurs des dix principaux réseaux de transports en commun au Canada est plus élevé cette année qu'il ne l'a été au cours des cinq dernières années.

PERSPECTIVES

Étant donné que l'énergie consommée pour le transport des passagers représente environ 16 % de l'utilisation totale de l'énergie au pays, les changements futurs dans notre façon de nous déplacer pourraient facilement avoir des effets considérables sur notre consommation d'énergie. Parmi les manières dont la demande totale de pétrole brut pourrait être réduite, il y a l'évolution de la technologie des véhicules, le remplacement des produits pétroliers par des carburants plus écologiques comme l'éthanol, un changement dans les préférences des consommateurs et une nouvelle réglementation gouvernementale.

Par exemple, d'après les données du gouvernement américain, environ 15 % seulement de l'énergie utilisée par un véhicule à essence type sert à le faire rouler ou à faire fonctionner ses accessoires (p. ex., le climatiseur). Le reste est perdu dans la marche au ralenti et d'autres manques d'efficacité. Les améliorations des véhicules, notamment l'avancement des technologies des moteurs et transmissions et l'utilisation de matériaux légers pour la construction de carrosseries, la fabrication de véhicules hybrides, de véhicules au diesel à faibles émissions et de véhicules à carburant de remplacement pourraient considérablement contribuer à accroître le rendement du carburant.

Il y a également divers programmes et politiques gouvernementaux qui pourraient influencer la consommation d'énergie pour le transport de passagers au Canada, notamment :

- les modifications proposées aux normes en matière d'efficacité énergétique des véhicules;
- la proposition et/ou l'édiction d'une loi exigeant l'incorporation d'éthanol et de biodiesel à l'essence et au carburant diesel.