Compte rendu de discussion

Atelier de la CCE sur les couloirs de transport et d'échanges commerciaux tenu à l'hôtel Fort Garry, à Winnipeg, au Manitoba, le 15 mars 2001

Plus d'une centaine de personnes représentant les trois pays nord-américains ont participé à cet atelier sur les couloirs de transport et d'échanges commerciaux, en compagnie des membres du Comité consultatif public mixte (CCPM) de la Commission de coopération environnementale (CCE).

Les participants comptaient des représentants des secteurs public et privé, d'universités et d'organisations non gouvernementales (ONG) de tout le continent nord-américain. Les intervenants et les spécialistes présents ont examiné de quelle façon intégrer des considérations environnementales aux tout premiers stades de la planification des couloirs de transport et d'échanges commerciaux.

L'atelier a été marqué par la publication de la récente ébauche d'un rapport sur la qualité de l'air que la société ICF Consulting a établi pour le compte de la CCE. En outre, l'ordre du jour de l'atelier prévoyait l'examen de bonnes pratiques environnementales et d'exemples d'activités dans les couloirs d'échanges commerciaux à l'échelle du continent.

Cet atelier fait partie intégrante des travaux de la CCE visant à instaurer une gestion sans frontière de la qualité de l'air en Amérique du Nord. Il était destiné à cerner et à favoriser les possibilités de collaboration à l'égard des enjeux que suscitent les couloirs de transport et d'échanges commerciaux en matière de qualité de l'air.

Le directeur des programmes de la CCE, **M. Greg Block**, souhaite la bienvenue aux participants et indique que l'atelier illustre l'intérêt que porte la CCE aux effets sur l'environnement d'un commerce toujours croissant en Amérique du Nord. Le CCPM a relevé des aspects de la qualité de l'air dans ces couloirs qui pourraient constituer des preuves déterminantes de ces effets. La Commission a commandé un document de travail à ICF Consulting, intitulé *Les couloirs nord-américains de transport et d'échanges commerciaux : incidences environnementales et stratégies d'atténuation*, avec l'intention de recueillir les observations du public sur ce document et de permettre éventuellement au CCPM de formuler un avis à la CCE et des conseils aux trois gouvernements nationaux. Le public disposera de six semaines pour examiner cette ébauche. **M. Block** explique en outre que l'atelier vise à étudier les enjeux environnementaux des couloirs dans un cadre qui dépasse celui du document de travail, et que les intervenants fourniront de l'information et exprimeront leur opinion sur les bonnes pratiques dans ce domaine, sur des études réalisées récemment et sur les orientations politiques relatives à l'aménagement de ces couloirs.

Le coprésident de l'atelier, **M. Terry Duguid**, brosse un tableau des activités de la journée et souligne le rôle de premier plan que joue la CCE relativement aux questions environnementales, particulièrement sa fonction de catalyseur dans l'examen des couloirs d'échanges commerciaux. Il invite les participants, durant toute cette journée, à penser comme des citoyens nord-américains et non pas comme des citoyens de leur pays. Il trouve important que la collectivité nord-américaine fonde son opinion en ne se contentant pas de

ses perceptions actuelles. Il présente ensuite le conférencier principal, **M. Lloyd Axworthy**, en soulignant que ses anciennes fonctions de ministre des Affaires étrangères du Canada l'associent de près aux enjeux que représentent les couloirs de transport et l'environnement.

M. Axworthy fait une analogie en mentionnant que les systèmes nord-américains d'échanges commerciaux et de transport constituent le système de plomberie du continent en permettant la circulation des biens et des services ainsi que la combinaison d'une variété de conditions et de connexions. Le système a besoin d'être repensé et nécessite de nouveaux cadres pour pouvoir fonctionner adéquatement et profiter à tous en intégrant des éléments de sécurité et de main-d'œuvre et en comportant des objectifs environnementaux. Ce système est pour l'instant trop réactif et trop incohérent pour répondre comme il le devrait aux besoins des Nord-Américains, et il réclame de nouvelles institutions et la volonté politique de former une collectivité qui ignore les frontières nationales. Cela nécessite l'instauration d'un processus de règlement des différends et d'une gestion transfrontalière afin de veiller aux intérêts trilatéraux et d'atteindre des objectifs communs.

M. Axworthy souligne l'importance que revêtent les couloirs par le fait qu'ils donnent lieu à une combinaison de points de vue sur les échanges commerciaux et le transport, offrent une optique différente et sont l'objet d'un ensemble de propositions qui pourraient permettre de trouver des manières de résoudre les problèmes qui ne s'avèreraient pas évidentes dans d'autres circonstances. Les couloirs continentaux représentent un « élément rassembleur » qui expose un nouveau paradigme aux gouvernements et aux chercheurs afin de régler des questions qui pourraient par ailleurs rester sans réponse. Les idées ont de l'importance en politique, et le principe des couloirs écologiques est un tout nouveau fondement de la coopération au sein de la collectivité nord-américaine.

Les couloirs écologiques existent déjà dans une certaine mesure en raison des récents changements qu'a subis le secteur du camionnage au Mexique et des projets pilotes novateurs qui ont vu le jour au Canada. **M. Axworthy** ajoute que les perspectives actuelles consistant à instaurer une politique énergétique continentale devraient tenir compte de l'expérience acquise relativement aux couloirs écologiques en intégrant des éléments environnementaux au tout premier stade de la planification.

M. Axworthy mentionne en outre que l'intégration à l'échelle nord-américaine est un principe qui a besoin d'éléments novateurs et qu'il ne doit pas seulement constituer une réplique de l'expérience européenne. Il indique que les propositions en vue d'établir une liaison d'échanges commerciaux et de transport entre Monterrey et Murmansk, tout autant que les raccordements ferroviaires avec l'Alaska, peuvent sembler peu réalistes aux yeux de certains, mais qu'elles donnent une dimension à long terme à l'édification d'une collectivité et concrétisent le programme environnemental relatif aux couloirs de transport.

La première séance, intitulée *Étude de la CCE sur les couloirs de transport et d'échanges commerciaux*, est présidée par le gestionnaire du programme de la Commission sur la qualité de l'air, **M. Paul Miller**. Celui-ci indique que durant la période d'examen public du document de travail, la CCE a sollicité des observations ainsi que des suggestions de modifications. Ce document devait principalement porter sur la qualité de l'air sans pour

cela se limiter aux répercussions de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA). Il devait également étudier le transport des marchandises dans les couloirs à l'échelle nationale, d'autres incidences que celles de l'ALÉNA et le trafic routier transfrontalier.

MM. Bill Cowart et Jeffrey Ang-Olson, d'ICF Consulting, exposent les conclusions du document de travail en expliquant qu'il était prévu de mettre les effets environnementaux ainsi que la qualité de l'air en relation avec des questions touchant la répartition des modes de transport et la main-d'œuvre. Ils ajoutent que l'étude s'est concentrée sur cinq segments précis de trois couloirs de transport.

Le document contient des données et une analyse sur le volume et le flux du fret, les marchandises transportées et l'éventail d'émissions polluantes produites. Au nombre de ses conclusions, on compte les suivantes :

- Les camions transportent la plupart des marchandises dans les couloirs et contribuent à la majeure partie des émissions de polluants d'origine commerciale.
- Les camions dont le moteur tourne au ralenti à la frontière contribuent de façon significative aux émissions de monoxyde de carbone (CO).
- Les problèmes de pollution atmosphérique dans les couloirs de transport sont principalement dus à des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et de particules.

L'étude a permis de projeter des tendances jusqu'en 2020 et de prévoir que, malgré un volume d'échanges commerciaux deux à quatre fois plus important, les émissions de NO_x et de particules seront à peu près égales ou inférieures à leur niveau actuel en raison de l'instauration d'un plus grand nombre de normes réglementaires et de la possibilité de trouver au Canada et aux États-Unis, comme prévu, du combustible diesel à faible teneur en soufre. Étant donné que ce combustible ne sera pas disponible au Mexique, les progrès dans ce sens seront ralentis.

Les avantages environnementaux du changement de mode de transport, à savoir, du transport routier au transport ferroviaire, s'atténueront au cours des prochaines années par le fait que les émissions des camions diminueront plus rapidement que celles des locomotives. Cette surprenante conclusion pourrait influencer sur la justification d'un changement de mode de transport en raison du peu d'avantages qu'il pourrait avoir sur le plan environnemental. On prévoit que les émissions de CO et de dioxyde de carbone (CO₂) — un gaz à effet de serre — par les camions et les locomotives augmenteront substantiellement à mesure que les échanges commerciaux visés par l'ALÉNA se multiplieront.

Les cinq stratégies découlant des conclusions du rapport comprennent : une utilisation accrue du gaz naturel pour les camions lourds, la réduction de l'attente aux frontières et de la période durant laquelle les moteurs tournent au ralenti, la conversion rapide du Mexique à un carburant diesel contenant moins de soufre, la diminution des voyages de retour à vide, l'utilisation de plus gros véhicules pour transporter le fret.

Les premiers commentaires sur ce document sont formulés par le directeur du *Transport Institute* (Institut des transports) de l'Université du Manitoba, **M. Barry Prentice**. Celui-ci complimente les auteurs et déclare que le document apporte un premier regard sur des données et des stratégies d'atténuation pertinentes. Mais il soulève une objection par rapport à une partie de l'analyse et soutient que le fait de prévoir que le transport par rail offrira moins d'avantages environnementaux est probablement inexact. Il souligne que les données du rapport et les domaines que ce document suggère d'étudier plus avant seront repris par le *Transport Knowledge Network* (Réseau d'information sur le transport) formé par des institutions du centre du continent afin de mener des études et des analyses plus poussées.

Un deuxième intervenant, **M. Gerardo Mejia Velasquez**, de la *Monterrey Technical University*, affirme que le modèle sur lequel s'appuie l'étude pourrait contenir des hypothèses discutables en ce qui a trait à l'état des parcs de camions, à leur âge et à la quantité réelle d'émissions de polluants que ces camions produisent. Il fait également état des problèmes auxquels des études de cette sorte sont confrontées en raison de la fiabilité des données sur lesquelles elles doivent se fonder. Il suggère d'élaborer un scénario complet en tablant sur ce document, y compris des évaluations des risques. Il estime nécessaire d'évaluer l'ensemble des couloirs en ne se cantonnant pas à certains segments et de relever des facteurs tels que l'intensité de la pollution à des moments précis de la journée. Il indique en outre qu'il faudrait mettre davantage d'information à la disposition du public pour qu'il soit plus éclairé et qu'il puisse participer aux décisions relatives à la construction d'autoroutes et aux investissements.

Les questions et commentaires qui suivent cette séance ont notamment trait à une étude connexe réalisée pour le compte de la *Western Governors' Association* (Association des gouverneurs de l'Ouest) des États-Unis, et d'un article du *New York Times* paru le 15 mars qui montrent à quel point l'augmentation des échanges commerciaux a des incidences sur tout le monde, et ce, de façon aussi visible qu'intelligible. Il suggère de recueillir des données pour comparer les sources et les types d'émissions dans chaque région et de cerner les incidences relatives ainsi que les répercussions au niveau local. Selon lui, il serait utile d'offrir de plus amples explications sur les données et les hypothèses qui servent de fondement au document de travail, ainsi que sur le coût estimatif de la pollution et des mesures d'atténuation.

À la suite d'une pause en milieu de matinée, l'atelier reprend avec une séance intitulée *Techniques de transport et infrastructure des couloirs*, sous la direction de **M. Ron Diduch**, le président du groupe Kraus, un fabricant et un exportateur de systèmes de ravitaillement en carburant et d'énergies de remplacement.

M^{me} Elizabeth Munger, directrice du bureau de la Gladstein & Associates, à Austin, au Texas, et du programme relatif à l'*International Clean Transportation Corridor* (ICTC-3, Couloir écologique de transport international), fait le premier exposé. Elle mentionne que le fait de ne pouvoir atteindre les objectifs de qualité de l'air dans les grandes villes situées dans le centre-sud du continent nord-américain a conduit à l'adoption de nouvelles approches en matière d'environnement. Cette démarche a donné lieu à des activités concernant autant les carburants à haut rendement que des dispositifs mécaniques. La

stratégie a consisté à établir des points de jonction entre des cercles concentriques dans lesquels les véhicules peuvent trouver des carburants et des services d'entretien mécanique, particulièrement le long du couloir Monterrey-Dallas, en s'assurant qu'une infrastructure à cette fin est installée et qu'elle fonctionne.

Des dispositifs d'alimentation auxiliaire permettant d'arrêter les moteurs aux relais routiers et aux frontières sont également adoptés sous l'impulsion du programme ICTC-3. Le défi consiste à établir des contacts et à nouer des relations de confiance avec les sociétés de camionnage, afin de leur démontrer la valeur de ces dispositifs et les avantages que l'environnement en retire. Il est également question de stratégies qui permettraient aux camions de s'alimenter au même endroit en gaz naturel liquéfié et en gaz naturel comprimé pour des questions de commodité. En ce qui concerne le segment de couloir Monterrey-Laredo, l'adoption de carburants de remplacement s'y impose vraiment, et à mesure que la technologie évoluera, il faudra que les camions lourds y utilisent davantage les piles à combustible.

Des programmes comme l'ICTC-3 peuvent être fructueux dans les couloirs, mais ils réclament une stratégie qui prévoit la participation des gestionnaires de parcs de camions comme des collectivités afin d'instaurer des mesures pratiques et rentables qui procurent des avantages sur le plan environnemental.

M^{me} Coralie Cooper, de l'association des *Northeast States for Coordinated Air Use Management* (NESCAUM, Gestion coordonnée de l'utilisation de l'air dans les États du Nord-Est), fait le deuxième exposé. Elle indique que cette association axe ses travaux sur l'équipement lourd et que ses programmes concernent les émissions des camions et des locomotives. Selon cette association, les techniques existantes offrent des applications valables pour l'équipement à caractère écologique qui a vu le jour lorsque les normes relatives aux émissions étaient moins contraignantes. Le fait de modifier l'équipement existant lui permet de donner le même rendement tout en produisant moins d'émissions polluantes.

La NESCAUM préconise une approche régionale à l'égard des émissions des gros camions et de celles découlant d'une circulation routière très intense entre les États; cette approche pourrait s'appliquer aux couloirs de transport. Ces programmes d'adaptation de l'équipement ont donné lieu à des projets pilotes d'application volontaire et à l'adoption de dispositifs comme les catalyseurs. Dans certains cas, la NESCAUM a recours à des essais en service et à des projets visant un meilleur entretien, des modifications techniques et la réduction des périodes durant lesquelles les moteurs tournent au ralenti. La NESCAUM s'emploie à trouver des pratiques rationnelles qui peuvent s'adapter aux couloirs, particulièrement lorsque la modification de l'équipement est le moyen le plus pratique et le plus rentable d'améliorer la qualité de l'air. Par exemple, les programmes qui portent sur la fumée peuvent permettre de réduire les émissions aussi dangereuses qu'invisibles, de même que la fumée dont tout le monde peut constater visuellement les effets.

M. Gerardo Mejia Velasquez reprend la parole dans le cadre du troisième exposé et aborde la lutte antipollution dans les zones frontalières. Il mentionne que l'augmentation de la pollution est évidente, mais qu'on ne connaît pas la gravité de la situation ni la nature

du problème fondamental à résoudre. À la frontière entre le Mexique et les États-Unis, on ne sait pas vraiment comment s'y prendre pour réduire les risques que représente la mauvaise qualité de l'air, ou comment empêcher la persistance des mêmes problèmes ou l'apparition de nouveaux.

M. Mejia affirme que l'analyse des risques et l'instauration de mesures d'atténuation efficaces sont à la base de l'intervention qui s'impose. Il fait état de l'étude relative au centre de la ville de Monterrey qui révèle, entre autres constatations, que la concentration de la pollution à certains moments de la journée était mortelle durant de courtes périodes, mais moins préoccupante lorsqu'on la considérait selon une moyenne journalière. Dans de nombreux cas, les risques pour la santé et les risques de mortalité découlant de la mauvaise qualité de l'air représentent un critère de mesure essentiel. **M. Mejia** affirme qu'il faudrait viser un équilibre entre le commerce, l'environnement et la santé, et ajoute que toutes les solutions techniques aux problèmes environnementaux comportent des restrictions. Il déclare en outre qu'il est impératif que les niveaux de pollution atmosphérique ne dépassent pas ceux prescrits par les normes, et estime essentiel d'intégrer les études sur les risques ainsi que la surveillance et l'évaluation de ces risques.

Les questions et les discussions qui suivent ces exposés soulignent à quel point il est important de réduire les émissions de NO_x, mais que les techniques pour y arriver sont limitées, tout comme la possibilité qu'ont les camions lourds de s'approvisionner avec deux carburants. Le recours au carburant mixte (électrique et hybride) par les gros camions ne progresse pas rapidement. La hausse du prix du gaz naturel, particulièrement au Mexique, peut rendre l'emploi de ce carburant moins attrayant que le diesel. L'évaluation des risques est un outil de gestion essentiel à l'échelle régionale. La relation des émissions et de la pollution avec la santé humaine est trop souvent minimisée ou ignorée, mais il s'agit d'un élément pertinent pour que le public comprenne quelles sont les conséquences de la détérioration de la qualité de l'air.

À la suite d'un déjeuner offert par le CCPM, le coprésident, **M. Paul Miller**, fait état des activités prévues durant le reste de la journée.

La séance intitulée *Enjeux occasionnés par les couloirs de transport et activités de la collectivité* est dirigée par la présidente du comité du Sénat canadien sur l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles, **M^{me} Mira Spivak**. Elle souligne en premier lieu l'importance que revêt la sécurité associée à la valeur de l'environnement au cours de l'aménagement des couloirs nord-américains.

M^{me} Sheila Holbrook-White, de la *Texas Citizen Action*, est la première à prendre la parole et déclare qu'il faut créer un équilibre entre les intérêts et les enjeux dans le cadre d'activités combinées portant à la fois sur les couloirs et sur l'environnement. Elle fait état de l'expérience acquise par des organisations sur lesquelles elle a enquêté l'année dernière au cours d'une étude de la CCE destinée à relever les bonnes pratiques de gestion et les activités de développement durable dans les couloirs. Elle mentionne une étude sur le mouvement du fret à Seattle en précisant qu'il s'agit d'un exemple de participation de tous les intervenants, notamment le secteur du transport du fret et les ONG de l'environnement, et que cet effort est proactif et holistique et donne lieu à des investissements pertinents.

Une sensibilisation ciblée et des partenariats élargis sont essentiels si l'on veut que la planification et la conception d'activités de transport se fassent dans une optique écologique. Ces activités ont trait à l'utilisation des sols, aux investissements dans les modes de transport et à l'expansion de l'infrastructure de transport.

Elle signale aussi qu'il est important que les activités relatives aux couloirs se situent aux échelles régionale et binationale, car elles suscitent différentes sortes de décisions et différents niveaux de partenariats. Elle affirme également que les couloirs sont à l'origine d'un dilemme puisqu'il faut s'adapter à un trafic routier accru sans multiplier les activités de transport ou occasionner d'autres problèmes environnementaux. On ne peut résoudre ce dilemme qu'en invitant le public à participer et en conciliant tous les intérêts. À titre d'exemples fructueux, elle mentionne les projets suivants : *Freight Action Strategy for the Seattle Tacoma Corridor* (Plan d'action pour le transport du fret dans le couloir Seattle-Tacoma) et *Cascadia Gateway* dans la région du Pacifique; *Kelly USA*, à San Antonio, et la gare de transport intermodal de Kansas City, au Texas.

M. Carlos Rincon, de l'association *Environmental Defense*, fait état de la croissance de la population et des collectivités dans la région frontalière de Paso del Norte en indiquant que cette croissance a contribué à la pollution atmosphérique, principalement à cause du transport. Il préconise de se pencher sur ce problème en étudiant trois éléments : le cadre de la gestion publique, le renforcement des capacités et de l'infrastructure, l'approche ascendante. Selon lui, les institutions des deux côtés de la frontière doivent collaborer afin d'appuyer réciproquement leurs efforts là où cela s'avère le plus pertinent, par exemple, en concluant une entente transfrontalière d'échange de droits d'émission. Pour ce qui est de combler les besoins en infrastructure, il pourrait s'agir d'investir dans la construction de ponts et d'autres installations frontalières, ainsi que dans celle de routes qui pourraient absorber une circulation très dense aux frontières. Le comité consultatif sur le bassin atmosphérique international de Paso del Norte favorise la participation des collectivités et des parties intéressées, et ses activités comportent un volet essentiel de sensibilisation et d'éducation. **M. Rincon** suggère en outre de faire un ajout au rapport d'ICF Consulting en ce qui concerne les scénarios de qualité de l'air dans le bassin de Paso del Norte, soit une étude en profondeur des incidences que peuvent avoir, sur la santé humaine, les problèmes environnementaux associés au transport dans la région frontalière.

M. Javier Caceres, de la société *AgriTrade and Transport*, à Ottawa, donne des détails sur l'initiative des agriculteurs de prendre en main et d'exploiter une section du réseau ferroviaire canadien qui desservirait les producteurs agricoles. Ceux-ci proposent un tel arrangement pour tenir compte des nouvelles réalités en matière de transport qui exigent une efficacité accrue et des activités bénéfiques à l'environnement. Il affirme qu'assurer le transport du grain par camion sur de plus longues distances a des effets négatifs sur l'environnement, et que les collectivités disparaissent en raison de la suppression du service ferroviaire local. Il ajoute que le principe d'un couloir ferroviaire pour transporter le grain tirerait parti d'un tel changement et qu'il pourrait s'étendre au-delà des frontières.

Les commentaires et questions qui suivent cette séance visent à déterminer de quelle manière généraliser les bonnes pratiques de gestion. On mentionne que la tribune canado-américaine sur les partenariats constitue un moyen efficace d'échanger de l'information.

La participation d'ONG ainsi que la coordination et la planification transfrontalières concertées peuvent aider à repousser les limites exigeant des gouvernements qu'ils agissent strictement à l'intérieur du champ de compétence que leur impose la loi. Il faudrait s'attacher à adopter une attitude de partenaire et intégrer dans une certaine mesure les efforts au lieu de chercher un équilibre des intérêts.

En réponse à sa question, un étudiant se voit indiquer que la sensibilisation et l'éducation en matière d'environnement sont indispensables dans les écoles pour faire comprendre aux jeunes ce qu'ils peuvent faire à l'égard des enjeux environnementaux que soulèvent les couloirs de transport.

Il faudrait favoriser la participation des peuples autochtones à l'aménagement des couloirs afin d'élargir la portée des enjeux examinés afin qu'ils ne se limitent pas aux autoroutes et à la qualité de l'air. La disparition de routes hivernales en raison du changement climatique et des effets environnementaux du trafic sur ces routes (déversements de mazout ou d'essence) illustrent les graves répercussions que peut avoir le transport routier. On suggère que les organismes chargés des couloirs entrent en relation avec les groupes autochtones afin que ceux-ci participent à l'examen de considérations environnementales.

La dernière séance de la journée, intitulée *Perspectives environnementales des couloirs de transport* est dirigée par **M. John Wirth**, président du *North American Institute* (Institut nord-américain) à Santa Fe, au Nouveau-Mexique. Celui-ci réitère l'importance que revêt un équilibre entre les trafics routier et ferroviaire dans les couloirs de transport ainsi qu'une approche holistique à l'égard des questions environnementales.

M^{me} Kathleen Nadeau, d'Environnement Canada, fait le premier exposé en examinant l'évolution des couloirs d'échanges commerciaux, et plus précisément des tendances et des activités gouvernementales liées à un transport respectueux de l'environnement. Elle mentionne que ces couloirs concernent la population et les sociétés ainsi que l'économie, et que les enjeux environnementaux dans les couloirs ont trait aux conséquences en matière de sécurité, de santé et de culture, outre les incidences que peut y avoir la circulation. Elle mentionne que l'Organisation de coopération et de développements économiques est en train d'appliquer en Europe l'approche préconisant un transport écologique et que le gouvernement canadien agit de la même façon dans le sud de l'Ontario. En bref, il a fallu en premier lieu cerner des critères environnementaux afin de caractériser le transport écologique et analyser des données à grande échelle pour percevoir, de façon élargie, les conditions, les tendances et les perspectives qui pourraient s'y concrétiser. Il est possible d'élaborer des stratégies et de mettre au point de bonnes pratiques en se fondant sur ce cadre essentiel de principes et de perspectives probables.

Dans un exposé conjoint, **M. Matthew Payne** et **M^{me} Jennifer Dolin**, de l'*Environmental Protection Agency* (Agence de protection de l'environnement) des États-Unis, exposent la stratégie que celle-ci a adoptée en vue de sensibiliser le public aux activités environnementales et de favoriser la participation volontaire des entreprises manufacturières et d'autres types de commerce. Ils indiquent que le programme *Energy Star* d'étiquetage et de mise au point de produits a introduit des mesures incitatives et sensibilisé le public au fait que des entreprises participaient à des programmes

environnementaux. L'application actuelle de cette stratégie au secteur du transport est perçue comme un moyen de tabler sur les efforts volontaires et de favoriser l'utilisation d'une meilleure logistique et d'autres mesures bénéfiques pour l'environnement. À plusieurs égards, des mesures incitatives pourraient s'avérer aussi efficaces de l'autre côté de la frontière, au Canada et au Mexique, car l'uniformité et la coordination permettraient d'accroître le nombre de transporteurs transfrontaliers. Cela signifie que l'harmonisation de telles mesures incitatives dans les trois pays signataires de l'ALÉNA pourrait s'avérer aussi efficace que l'harmonisation des règlements et leur respect.

M. Adrian Fernandez, de l'*Instituto Nacional de Ecología* (INE, Institut national d'écologie) du Mexique, explique que le nouveau gouvernement de ce pays vise à intégrer les politiques environnementales à tous les paliers de pouvoirs publics afin d'établir un programme commun. Il mentionne les problèmes qu'occasionne l'application des lois de l'environnement et les défis que suscite la mauvaise qualité du carburant, particulièrement les concentrations élevées de soufre qu'il contient. Il mentionne qu'il ne s'agit pas d'un manque de volonté d'agir, mais plutôt des implications financières et techniques considérables qu'ont les objectifs d'émissions polluantes acceptables et de rendement en matière de transport. Parallèlement, il faut mesurer plus adéquatement le degré d'exposition de la population au lieu d'établir une moyenne des effets et de les estimer par secteurs. Il ajoute qu'il faudrait promouvoir l'emploi du gaz naturel au cours des dix à quinze prochaines années jusqu'à ce que les piles à combustible et d'autres techniques deviennent disponibles et abordables. Il réitère la suggestion d'analyser de façon exhaustive les émissions atmosphériques dans la région de Paso del Norte et de viser des activités d'échange de droits d'émission.

Les commentaires et questions qui suivent soulignent qu'il est important de poursuivre la modification des camions au Mexique et qu'il s'agit d'une stratégie aussi rentable que nécessaire sur le plan environnemental. Les mesures incitatives commerciales destinées à améliorer la technique des moteurs diesel sont mises de l'avant et considérées comme une approche productive. En ce qui a trait aux normes environnementales, on mentionne qu'elles limiteraient probablement l'entrée des camions mexicains aux États-Unis aux tout nouveaux modèles qui consomment le moins de carburant.

On suggère que le rôle de la CCE par rapport aux questions que soulèvent les couloirs de transport consiste à favoriser l'harmonisation des normes. La Commission devrait continuer d'agir à titre de catalyseur en offrant des échanges d'information et de bonnes pratiques, ainsi qu'en facilitant un dialogue qui s'avère essentiel pour les groupes et les parties intéressées en vue de se pencher sur les enjeux environnementaux dans les couloirs de transport.

On mentionne également que les problèmes provoqués par la concentration élevée de soufre dans l'essence pourraient s'apparenter à ceux du plomb dans l'essence il y a plus de vingt ans. Les enjeux en matière de santé humaine, et non pas seulement de vagues conditions environnementales, pourraient justifier la prise de mesures pour régler ces problèmes.

En résumant la journée, le coprésident, **M. Paul Miller**, réitère que la CCE est prête à recevoir les observations du public au cours des six prochaines semaines sur n'importe quel aspect de l'ébauche du document de travail préparé par ICF Consulting. Il ajoute que cet atelier servira d'amorce à un processus d'examen de l'information et des questions qu'expose le document, et qu'il servira de point de référence au CCPM et à la CCE pour planifier les prochaines étapes.

Remarque :

Le lendemain, le 16 mars, **M. Walter Vergara**, de la Banque mondiale, s'adresse aux membres du CCPM. Il devait faire cet exposé la veille, au cours de l'atelier, mais son arrivée a été retardée. Il fait état du programme de conversion à des carburants de remplacement mis sur pied par la Banque mondiale à Mexico, ainsi que des travaux d'analyse de la qualité de l'air dans cette ville qui ont constitué le fondement de ce programme. Ses observations appuient la plupart de celles formulées la veille au sujet des stratégies d'atténuation de la pollution atmosphérique dans des secteurs non conformes aux normes. L'importante collecte de données et les travaux de mesure des émissions financés par la Banque mondiale et d'autres organismes ont révélé les risques élevés que la pollution représente dans la région et le voisinage. Elle illustre aussi le fait que l'adoption du gaz naturel comprimé constitue, à certains égards, la meilleure option disponible et celle qui offre les meilleurs résultats en matière d'atténuation de la pollution atmosphérique.

Le même jour, les membres du CCPM échangent leurs impressions au sujet de l'atelier, écoutent d'autres observations du public et délibèrent sur des recommandations éventuelles à la CCE.