

## FAITS SAILLANTS

- Au Canada, le quart des émissions de gaz à effet de serre (GES) est attribuable au secteur des transports et la moitié de ces émissions provient des véhicules passagers et des camions légers. À eux seuls, les véhicules passagers sont responsables de 11 % des émissions de GES au Canada.
- Dans le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques<sup>1</sup>, le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de GES de 30 % d'ici 2030 par rapport aux émissions de 2005. Pour atteindre cette cible, il s'est engagé à réduire de 15 mégatonnes les émissions du secteur des transports entre 2016 et 2030. Les normes sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules sont d'une importance cruciale pour atteindre l'objectif.
- Le recul de l'administration américaine pourrait amputer le Canada d'une réduction de plus de 6 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, ce qui équivaut à 40 % des réductions de GES prévu pour le secteur des transports dans le Cadre.
- Si le Canada maintient l'alignement avec les États-Unis sur ces normes, les Canadiens et Canadiennes devront déboursier davantage en carburant.
- Les Canadiens et Canadiennes préfèrent des véhicules énergivores - les ventes vont dans la mauvaise direction quant à la réduction des GES du parc automobile. En 2019, les camions légers (pick-ups, VUS et fourgonnettes) ont dominé le marché automobile canadien avec une part de marché de 74,7 %. D'où l'importance de s'assurer que les futurs modèles de véhicules, incluant les camions légers, soient plus éco-énergétiques.

## Quelles sont les implications potentielles de l'affaiblissement des normes pour le Canada?

### 1. Le recul creuserait encore plus le fossé pour atteindre nos cibles de réduction de GES en 2030

Les engagements du Canada en matière de réduction des GES définis dans l'Accord de Paris sur le climat et le Cadre pancanadien pour une croissance propre et les changements climatiques dépendent fortement des réductions des émissions des voitures particulières. Pour le secteur des transports, le Canada s'attend à une réduction de 15 millions de tonnes de GES d'ici 2030, ce qui contribue à atteindre son objectif de réduire les émissions totales de GES de 30 % d'ici 2030 par rapport à 2005.

Les normes actuelles sont essentielles pour compenser l'augmentation de la population, la flotte toujours croissante des véhicules à essence sur nos routes ainsi que la part grandissante des véhicules énergivores vendus chaque année au Canada.

L'International Council on Clean Transportation (ICCT) estime qu'en restant aligné sur les normes américaines affaiblies sur les véhicules, le Canada peut s'attendre à ce que près de 6 millions de

---

<sup>1</sup> <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien.html>

tonnes d'émissions de GES soient émises en plus dans l'atmosphère en 2030. Cela représenterait une perte de 40 % des réductions d'émissions de GES attendues du secteur des transports.

## **2. Le recul des normes entraînerait des coûts à la pompe additionnels pour les consommateurs**

En exigeant des manufacturiers qu'ils produisent des véhicules de plus en plus éconergétiques, les normes engendrent des économies d'essence importantes pour les consommateurs. Sur la base des projections actuelles du prix du carburant et des coûts de technologie de l'ICCT, les économies annuelles de carburant pour un véhicule moyen répondant aux normes 2025 non affaiblies dépasseraient le surcoût du véhicule après 2 ans.

Les normes actuelles de gaz à effet de serre pour les véhicules de tourisme au Canada sont réalisables pour les fabricants et rentables pour les consommateurs.

## **3. Le recul des normes au Canada pourrait rendre l'industrie automobile canadienne moins compétitive**

Des normes strictes en matière de GES et d'efficacité énergétique soutiennent l'industrie manufacturière canadienne et la compétitivité mondiale puisque la majorité des véhicules produits sont exportés dans des États américains qui engagent actuellement des poursuites judiciaires pour conserver leur pouvoir de fixer des normes d'efficacité des véhicules plus strictes.

Une évaluation de l'ICCT a révélé que les marques de voitures les plus éconergétiques produites au Canada sont presque deux fois plus susceptibles d'être vendues en Californie et dans les États qui ont adopté les normes d'efficacité énergétique de la Californie. Les quatre véhicules ayant les volumes de production les plus élevés au Canada sont également les modèles les plus économes en carburant fabriqués au pays. Ces véhicules à haut rendement sont appréciés des consommateurs au Canada, en Californie et dans les États de la section 177<sup>2</sup>.

## **RECOMMANDATIONS**

Équiterre recommande que le ministre fédéral de l'Environnement et du Changement Climatique amorce dans les plus brefs délais un processus d'élaboration réglementaire afin :

1. D'éliminer la référence automatique au règlement des États-Unis
2. De maintenir la rigueur du règlement en termes de réduction de GES pour les modèles 2021 à 2025

---

<sup>2</sup> La section 177 de la "Clean Air Act" autorise d'autres États américains à choisir d'adopter les normes de la Californie au lieu des exigences fédérales. Les États ne sont pas tenus de demander l'approbation de l'EPA avant d'adopter les normes de la Californie. Il existe 12 de ces «États de la section 177». Source: <https://www.transportpolicy.net/standard/us-section-177-states/>

De plus, Équiterre est d'avis que le gouvernement canadien doit dès maintenant mettre en oeuvre des politiques publiques visant à soutenir l'industrie automobile canadienne ainsi que ses travailleurs et travailleuses dans sa transition vers la production de véhicules zéro émission. À cet effet, le gouvernement du Canada devrait adopter un mandat sur les véhicules zéro émission pancanadien pour accélérer l'adoption de véhicules électriques au pays et d'autres mesures fiscales pour soutenir l'industrie automobile à faire la transition de sa production vers des véhicules électriques.