

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.
- Les manufacturiers automobiles ont réussi à rencontrer les exigences de la réglementation actuelle, en place depuis 2012, voir même à en dépasser les attentes. Cette réglementation encourage le déploiement des véhicules zéro émissions, l'innovation technologique et la compétitivité du secteur automobile canadien.
- Les Canadiennes et Canadiens préfèrent des véhicules énergivores - les ventes vont dans la mauvaise direction quant à la réduction des GES du parc automobile. En 2017, les camions légers (pick-ups, VUS et fourgonnettes) ont dominé le marché automobile avec une part de marché de 68,6 %¹. Cette hausse fulgurante neutralise la baisse des émissions des voitures.
- Dans le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques², 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. Ces réductions prévues ne sont pas suffisantes et nous pouvons faire beaucoup plus pour décarboniser le secteur des transports au Canada.
- Un gel des normes d'émission de GES aux niveaux de 2020 pour les années de modèles 2021 à 2025 au Canada, entraînerait une perte de 10 mégatonnes de réductions de GES, ce qui représente plus de la moitié des réductions prévues du secteur des transports entre 2016 et 2030.

POURQUOI CES NORMES SONT-ELLES IMPORTANTES ?

1. Il s'agit d'un outil essentiel dans la lutte aux changements climatiques au Canada

Le règlement prescrit des normes de plus en plus rigoureuses afin de réduire les émissions de GES pour les nouveaux véhicules légers vendus au Canada chaque année. La réglementation oblige les constructeurs à réduire les émissions de GES de 5 % par an des voitures pour les années de modèle 2017 à 2025, de 3,5 % pour les camions légers des années de modèle 2017 à 2021 et de 5 % pour les années de modèle 2022 à 2025³.

Un éventuel gel des normes canadiennes aux niveaux de 2020 pour les années de modèle 2021 à 2025 entraînerait une perte de 10 Mt de réduction de GES⁴, soit plus de la moitié des réductions

¹ <http://auto.lapresse.ca/actualites/201801/03/01-5148881-canada-2017-2-millions-de-ventes-pour-la-1ere-fois-les-camions-dominent.php>

² <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien.html>

³ <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/registre-environnemental-loi-canadienne-protection/publications/reglement-emissions-automobiles-camions-discussion.html>

⁴ <https://www.theicct.org/blog/staff/efficiency-standards-Canada-chart-own-course>

prévues dans le secteur des transports d'ici 2030. Mais nous pouvons atteindre des réductions de GES du secteur des transports beaucoup plus ambitieuses.

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.

En vertu de ces règlements, les consommateurs canadiens peuvent être assurés que leur prochain véhicule sera plus économique que le précédent. Selon les prévisions, **les voitures de l'année modèle 2025 consommeront jusqu'à 50 % moins de carburant que les modèles de 2008**⁵.

Le Canada peut faire beaucoup mieux en termes de mobilité durable. Le gouvernement fédéral se doit de mettre en œuvre sa stratégie sur les véhicules zéro émission, d'introduire la norme sur les carburants faibles en carbone, de réformer la taxe d'accise sur les véhicules énergivores ainsi que d'investir massivement dans le transport collectif. Ensemble, ces politiques pourront engendrer des réductions de GES plus élevées que prévu, et ainsi diminuer l'écart envers notre cible de 2030.

2. La rigueur des normes encourage l'innovation technologique tout en offrant une flexibilité aux manufacturiers automobiles pour qu'ils se conforment de manière rentable

La réglementation actuelle est flexible, et offre aux constructeurs automobiles plusieurs options pour se conformer aux objectifs de réduction des émissions moyens de leur flotte. Par exemple, ils peuvent générer et obtenir des crédits pour la sur conformité ou en produisant plus de véhicules zéro émission. Ainsi, le règlement aide également le Canada à atteindre son objectif de mettre davantage de véhicules zéro émission sur les routes.

Le gel des normes aux niveaux de 2020 entraînerait un ralentissement du déploiement des véhicules plus propres et plus économes en carburant, y compris des véhicules hybrides et électriques.

Le maintien de la réglementation est essentiel à assurer la compétitivité du secteur manufacturier automobile au Canada puisque près de 40 % des véhicules produits au Canada sont exportés dans les États américains qui suivent les normes très rigoureuses de la Californie⁶. De plus, d'autres grands marchés tels que la Chine et l'Europe mettent en œuvre des normes de réduction de GES très contraignantes ainsi que des politiques de véhicules zéro émissions ambitieuses^{7,8}.

Le gel des normes rendrait le Canada moins compétitif dans la mise en place d'une économie faible en carbone, notamment dans le secteur automobile.

⁵ <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/emissions-gaz-effet-serre/projections.html>

⁶ https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/Canada-PV-production-2025-GHG-stds_ICCT-working-paper_10042018_vF.pdf

⁷ <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/#toc-download>

⁸ <https://www.theicct.org/china>

3. L'efficacité énergétique des véhicules engendre des économies significatives pour les consommateurs

En exigeant des manufacturiers qu'ils produisent des véhicules de plus en plus éco énergétiques, les normes engendrent des économies d'essence importantes pour les consommateurs. Sur la base des projections actuelles du prix du carburant, les économies moyennes seraient de 500 \$ par an pour les véhicules de l'année de modèle 2025⁹. Cela se traduirait par un retour sur investissement en 2 à 3 ans et par des avantages de près de 4 000 \$ sur la durée de vie du véhicule.

Le gel des normes fera en sorte que les manufacturiers produiront des véhicules moins éco énergétiques ce qui entraînera des coûts à la pompe additionnels pour les consommateurs.

RECOMMANDATIONS

Nous recommandons que la ministre fédérale de l'Environnement et du Changements Climatique amorce immédiatement une révision réglementaire du règlement canadien 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**
- 3 **De maintenir les mesures qui augmentent le taux de pénétration des véhicules électriques sur le marché**

POUR PLUS D'INFORMATION

Voici d'autres ressources pertinentes qui peuvent vous aider :

- Vous pouvez également consultez le *Document de travail sur le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*¹⁰ ainsi que le *Rapport de rendement des émissions de gaz à effet de serre de véhicules légers des années de modèle 2011 à 2016*¹¹.
- Visionnez le Webinaire¹²
- Article d'Annie Bérubé, directrice des relations gouvernementales chez Équiterre: *Normes d'émissions des véhicules : le Canada doit rompre avec les États-Unis*¹³

⁹ <https://www.theicct.org/blog/staff/efficiency-standards-Canada-chart-own-course>

¹⁰ <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/registre-environnemental-loi-canadienne-protection/rendement-emissions-gaz-effet-serre-2011-2016.html>

¹¹ <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/registre-environnemental-loi-canadienne-protection/rendement-emissions-gaz-effet-serre-2011-2016.html>

¹² <https://register.gotowebinar.com/recording/3921507569946221576>

¹³ <http://policyoptions.irpp.org/fr/magazines/april-2018/normes-demissions-des-vehicules-le-canada-doit-rompre-avec-les-etats-unis/>