











CPSCA

Groupe de travail sur la viabilité de l'environnement

Octobre 2006

Initiative	Élément du plan d'action	Responsable	Délai	État
RÈGLEMENTS SUR LES ÉMISSIONS DE VÉHICULES ET NORMES SUR LE CARBURANT	1. Éviter les programmes réglementaires qui imposent un forçage de technologie/marché et qui ont un impact négatif sur l'industrie automobile au Canada.	FÉD	MT	J
	2. La Californie ne compte pas une industrie de fabrication automobile et, donc, n'a pas de quoi s'inquiéter. Les règlements sur les émissions proposés par la « Californie » ne fonctionneront pas, car ils ne sont pas faisables techniquement et économiquement. Les normes CAFÉ sont établies à un montant maximal qui est techniquement et économiquement faisable sans compromettre la sécurité des véhicules. Maintenir les normes nationales harmonisées avec celles des Etats-Unis pour assurer que le Canada n'est pas désavantagé en tant que destination d'investissement.	FÉD	MT	J
	3. Tout règlement proposé sur les émissions des véhicules doit tenir compte des travaux précédents effectués par les assembleurs automobiles dans le cadre du PE GES. Maintenir le PE actuel sur les GES jusqu'à son expiration en 2010 en vue d'étendre l'approche volontaire par le biais d'une initiative de « réglementation intelligente ».	FÉD	MT	J
	4. Le gouvernement et l'industrie ont une obligation d'assurer qu'il existe des normes nationales en matière de carburant à l'appui de véhicules à technologies de pointe et que le gouvernement met en œuvre les règlements afin d'atteindre une qualité nationale de carburant appropriée pour les technologies de pointe technologies de pointe.	FÉD	LT	R

Initiative	Élément du plan d'action	Responsable	Délai	État
REMISES DE TAXE	1. La recommandation de la TRNEE selon laquelle un programme de remises de taxe ne devrait pas être mise en œuvre à ce stade-ci devrait être élargie de façon à en exclure complètement la mise en œuvre à cause de l'effet négatif direct que les remises de taxe ont sur l'industrie automobile et les programmes de l'industrie pour régler les émissions de GES.	FÉD	MT	
ÉNERGIE	1. Le coût d'électricité en Ontario n'est plus concurrentiel par rapport à celui dans bien d'autres juridictions automobiles (les coûts ont augmenté de plus de 46 % depuis 2000). L'approvisionnement fiable de l'Ontario à un coût raisonnable n'est plus un avantage concurrentiel par rapport aux régions productrices de véhicules automobiles en Amérique du Nord (c.-à-d., les états du Sud-Est). Éviter les décisions qui augmentent les coûts d'électricité de l'Ontario.	PROV	CT	
	2. L'Ontario ne devrait pas exclure un type quelconque de production d'électricité en faveur d'un autre. Toutes les formes de production ont des retombées qui doivent être considérées avant de mettre au point une nouvelle capacité de production ou avant de fermer une capacité existante. Il faut effectuer une analyse complète des coûts de toutes les options de production afin d'assurer que l'industrie automobile a droit à une source d'électricité rentable, fiable et sécuritaire.	ONT	CT	

Initiative	Élément du plan d'action	Responsable	Délai	État
PROGRAMME POUR LES CONSOMMATEURS	1. Incitatifs pour le carburant de pointe et les véhicules à technologies de pointe et à carburants de pointe.	FÉD/PROV	CT	
	2. Accroître le soutien à l'infrastructure de ravitaillement de remplacement tel que l'E10.	FÉD /PROV	MT/LT	
	3. Introduction d'un programme national de sensibilisation aux véhicules écologiques.	FÉD	LT	
	4. Introduction d'un programme national pour encourager le retrait des anciens véhicules hautement polluants sur les routes.	FÉD	MT	
CHEF DE FILE MONDIAL EN FABRICATION	1. Financement pour les programmes de démonstration et la fabrication de technologies de pointe.	FÉD/PROV	LT	
	2. Soutien à des choix éconergétiques durant les investissements dans les usines.	FÉD/PROV	MT	
	3. Soutien à la formation des employés pour des choix écoefficaces.	FÉD/PROV	LT	



Réglée – mise en oeuvre en cours et à temps.

FÉD - Gouvernement fédéral
PROV - Gouvernement provincial
AUTO - Fabricants, fournisseurs automobiles



Plans, engagements et délais pas clairs - attention requise.



Attention immédiate.

MT – Moyen terme
CT – Court terme

Rapport du CPSCA sur la viabilité de l'environnement

Groupe de travail sur la viabilité de l'environnement

16 octobre 2006

Président : Gerry Fedchun, AFPA

Le Groupe de travail sur la viabilité de l'environnement (GTVE) a déposé cinq initiatives clés. Le groupe de travail sur la viabilité de l'environnement a également changé l'état et le délai des enjeux afin de mieux refléter le travail actuellement exécuté par rapport à ces questions. Les activités actuelles sont décrites ci-dessous. Le GTVE envisage de continuer à mettre l'accent sur ces activités jusqu'à ce qu'il y ait un élan suffisant dans l'industrie et le gouvernement pour pouvoir les mener à bien.

Les cinq initiatives sont les suivantes :

1. Règlements sur les émissions et normes sur le carburant
2. Remises de taxe
3. Énergie
4. Programme pour les consommateurs
5. Chef de file mondial en fabrication

1. Règlements sur les émissions et normes sur le carburant :

Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent travailler de façon proactive avec l'industrie automobile afin d'informer de tout règlement en suspens sur les émissions (fixes ou mobiles) pour que l'industrie puisse fournir une rétroaction avant toute consultation publique générale. Le recours au GTVE du CPSCA afin de mettre à l'essai la pensée du gouvernement face aux règlements proposés peut fournir l'occasion d'une approche concertée pour les objectifs d'intérêt public avant le processus de réglementation officiel.

Toute norme « canadienne unique » sur les émissions (fixes ou mobiles) a le potentiel d'accroître les coûts (qu'il s'agisse des coûts d'exploitation d'une usine ou du prix d'achat des véhicules automobiles) et de décourager l'investissement dans l'industrie automobile au Canada. Les normes sur les émissions pourraient éventuellement être abordées par le Partenariat pour la sécurité et la prospérité qui vise à assurer, dans la mesure optimale, une harmonisation de la réglementation.

Le Protocole d'entente (PE) sur les GES a été négocié de bonne foi par l'industrie avec le gouvernement précédent, et il devrait être conservé. De plus, le fait que le gouvernement ait indiqué son désir de réglementation après 2010 ne devrait pas dissuader l'industrie ni le gouvernement de poursuivre des solutions volontaires dans le cadre d'une « réglementation

intelligente » qui envisagerait des solutions volontaires avec des mesures réglementaires, au besoin.

Normes sur le carburant :

La technologie de contrôle des émissions dans tout véhicule fonctionne selon une relation symbiotique avec le carburant qu'elle brûle. Si le carburant – qu'il s'agisse d'essence, de diesel ou de carburants renouvelables – n'est pas d'une qualité invariablement élevée et s'il n'est pas exempt de contaminants, le matériel de contrôle des émissions dans la voiture n'est donc pas optimisé à son plein potentiel et, dans le pire des cas, il est entravé par les impuretés du carburant, ce qui peut éventuellement aboutir à une panne de voiture ou à l'activation d'un indicateur de mauvais fonctionnement sur le tableau de bord du véhicule. Dans ces situations, le consommateur tient le fabricant du véhicule responsable du mauvais fonctionnement et non le fournisseur de carburant. Il faut que tous les gouvernements reconnaissent que n'importe quelle orientation dans les normes sur les émissions des véhicules passe uniquement par la disponibilité de carburant de très haute qualité.

2. Remises de taxe :

Bien que la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie ait éventuellement convenu que les remises de taxe n'entraîneraient pas, en tant que tel, d'importantes réductions des GES ni n'encourageraient les consommateurs à acheter des véhicules plus efficaces en matière de carburant, elle n'a pas éliminé la possibilité d'utiliser des remises de taxe avec une série d'autres instruments, dans le cadre d'une stratégie générale pour lutter contre les changements climatiques. Glen Murray, le président de la TRNEE, a comparu devant le Comité permanent de la Chambre des communes sur les finances en novembre 2005. À la longue, les remises de taxe pourraient avoir l'effet négatif de nuire aux émissions de smog et de GES en amenant les consommateurs à conserver leurs véhicules plus anciens et plus polluants au lieu de payer une nouvelle taxe sur un véhicule qui répond à leurs besoins utilitaires.

3. Énergie :

Par le passé, la présence d'électricité peu dispendieuse et fiable avait constitué un avantage concurrentiel qui avait attiré l'industrie vers l'Ontario. Les coûts d'électricité de l'Ontario ne sont pas concurrentiels par rapport aux nombreuses juridictions automobiles. Le coût de l'électricité, la fiabilité et la sécurité de son approvisionnement demeurent des questions importantes et vitales pour la compétitivité du secteur de l'automobile en Ontario. En février 2006, le gouvernement de l'Ontario a pris des mesures pour fournir aux grands consommateurs industriels d'électricité une tarification triennale stable et prévisible, en baissant le coût par kilowatt heure de 4,7 cents à 4,6 cents en mai dernier, pour ensuite le rétablir à 4,7 cents par kwh en 2007 et à 4,8 cents par kwh en 2008. Cette mesure a réglé la préoccupation des grands utilisateurs à court terme, mais le moyen terme et le long terme demeurent incertains.

4. Programme pour les consommateurs :

Pour que les consommateurs achètent des carburants de remplacement ou de pointe plus écologiques qui réduisent les émissions à l'origine du smog ou les émissions de gaz à effet de

serre ou les deux, le coût du carburant ne peut être supérieur à celui de l'essence régulière, sinon les consommateurs ne l'achèteraient pas. Il faut envisager des exemptions fiscales ou des crédits d'impôts gouvernementaux destinés à fournir des incitatifs pour l'achat de carburants à faible contenu de carbone. Comme c'est le cas avec les technologies de pointe, un surcoût est associé au fabricant de ces véhicules. Le gouvernement fédéral et les autres provinces devraient envisager de suivre la voie de l'Ontario, du Québec, de la Colombie-Britannique et de l'Île-du-Prince-Édouard en offrant des remboursements de taxe ou des incitatifs à l'égard des véhicules à technologies de pointe. Dans le même ordre d'idées, les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux sont encouragés à prêcher par l'exemple en achetant des véhicules à technologies de pointe.

Du point de vue des émissions à l'origine du smog, le seul plus grand bénéfice qui peut être réalisé dans l'industrie automobile est l'essai régulier des véhicules anciens (c.-à-d., avant 1994) afin d'assurer qu'ils sont toujours conformes aux normes en matière d'émissions par rapport auxquelles ils étaient construits. Pour ceux qui ne sont pas conformes, il faudra alors tenir compte d'un programme d'incitatifs pour encourager à mettre ces véhicules à la ferraille. Cela pourrait offrir au Canada une amélioration considérable de la qualité de l'air, surtout si l'on considère qu'il y a plus de 1 million d'automobiles construits avant 1987 sur les routes du Canada et que chacun d'eux produit les mêmes émissions que 37 modèles de véhicules de 2006.

Chef de file mondial en fabrication

- Le financement pour les programmes de démonstration et la fabrication de technologies de pointe
 - Financement non seulement pour les véhicules à piles à combustibles, mais aussi pour les assemblages de piles à combustibles.
- Soutien à des choix efficaces éconergétiques durant les investissements dans les usines
 - PEEIC – programme d'Éner-guide industriel
 - Analyse du cycle de vie des parcs d'assemblage/de fournisseurs par rapport aux emplacements aléatoires des usines
- Soutien à la formation des employés pour des choix éconefficaces