















CPSCA

Groupe de travail sur la viabilité de l'environnement

Avril 2007

Initiative	Élément du plan d'action	Respon sable	Délai	État
REMISES DE TAXE	<p>1. <i>La politique de remise de taxe du gouvernement fédéral est très défailante et aura des impacts négatifs sur les consommateurs et l'industrie automobile. L'industrie recommande une approche intégrée qui règle les polluants et les émissions de GES.</i></p>	FÉD	CT	
RÈGLEMENTS SUR LES ÉMISSIONS DE VÉHICULES ET NORMES SUR LE CARBURANT	<p>1. <i>Éviter les programmes réglementaires qui imposent un fardeau en matière de technologie ou de marché et qui ont un impact négatif sur l'industrie automobile au Canada.</i></p> <p>2. <i>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 technologiquement et économiquement faisable sans compromettre la sécurité des véhicules. Maintenir les normes nationales harmonisées avec celles des États-Unis pour assurer que le Canada n'est pas désavantagé en tant que destination d'investissement. Maintenir des normes harmonisées avec les États-Unis pour assurer que le Canada n'est pas désavantagé en tant que destination des investissements.</i></p>	FÉD	MT	
		FÉD	MT	

Initiative	Élément du plan d'action	Responsi ble	Délai	État
RÈGLEMENTS SUR LES ÉMISSIONS DE VÉHICULES ET NORMES SUR LE CARBURANT	3. <i>Tout règlement proposé sur les émissions des véhicules automobiles 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 sa date d'expiration en 2010 en vue d'étendre une approche volontaire par le biais d'une initiative de « réglementation intelligente »</i>	FÉD	MT	
	4. <i>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</i>	FÉD	LT	
ÉNERGIE	1. <i>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</i>	PROV	CT	
	2. <i>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</i>	ONT	CT	

Initiative	Action Plan Item	Lead	Timing	Status
PROGRAMMES POUR LES CONSOMMA- TEURS	1. <i>Incitatifs pour le carburant de pointe et les véhicules à technologies de pointe et à carburants de pointe</i>	FÉD/PROV	CT	
	2. <i>Accroître le soutien à l'infrastructure de ravitaillement de remplacement tel que l'E85 et le biodiesel</i>	FÉD/PROV	MT/LT	
	3. <i>Introduction d'un programme national de sensibilisation aux véhicules écologiques</i>	FÉD	LT	
	4. <i>Introduction d'un programme national pour encourager le retrait des anciens véhicules hautement polluants sur les routes</i>	FÉD	MT	
Chef de file mondial en fabrication	1. <i>Financement pour les programmes de démonstration et la fabrication de technologies de pointe</i>	FÉD/PROV	LT	
	2. <i>Soutien à des choix éconergétiques durant les investissements dans les usines</i>	FÉD/PROV	MT	
	3. <i>Soutien à la formation des employés pour des choix écoefficaces</i>	FÉD/PROV	LT	



Addressed - Implementation underway and on-time.



Plans, commitments and timelines not clear - attention needed.



Immediate Attention

FED - Federal Government
PROV - Provincial Government
AUTO - Auto Manufacturers, Suppliers

MT – Medium Term
ST – Short Term

Enjeux liés à la viabilité de l'environnement :

Introduction

Ce qui suit est un aperçu des quatre enjeux les plus importants pour le sous-comité du CPSCA sur la viabilité de l'environnement. Nous avons établi un consensus sur les enjeux 2 à 4, mais nous n'avons pu atteindre un consensus relativement à l'élément 1 à cause des contraintes de temps. Dans ces enjeux, deux aspects très importants, quoique très distincts se dégagent. Le premier aspect concerne les émissions qui causent le smog et qui constituent ce que les Canadiens considèrent comme pollution. La contribution des véhicules automobiles aux émissions de smog varie, qu'il s'agisse des précurseurs de tuyaux d'échappement, des composés organiques volatiles ou des oxydes d'azote.

Les émissions liées au smog par les véhicules neufs ont été réduites de 99 % depuis le retrait du plomb de l'essence dans les années 1970. Selon le gouvernement canadien, toutes les voitures et les véhicules utilitaires légers sur les routes au Canada contribuent aujourd'hui à environ 9,5 % des émissions totales canadiennes qui forment le smog. Les voitures neuves représentent seulement 8 % de la flotte totale sur les routes du Canada dans une année donnée. Avec les progrès au niveau des convertisseurs catalytiques et des technologies connexes, les nouveaux modèles de voiture sont près de 10 fois plus écologiques que le véhicule automobile moyen sur la route. Les nouveaux modèles de voiture représentent aujourd'hui seulement 0,1 % des émissions canadiennes totales de smog dans une année donnée.

Aujourd'hui, le fait de brûler une corde de bois produit plus d'émissions liées au smog que le fait de conduire un véhicule utilitaire sport sur toute la circonférence de la terre 35 fois. En fait, les voitures et les véhicules utilitaires légers constituent l'une des seules sources canadiennes d'émissions de smog dont on prévoit la baisse au cours de la prochaine décennie.

Le deuxième et plus récent point de mire des préoccupations environnementales concernent les émissions de gaz à effet de serre (GES). Le GES le plus abondant est, de loin, le dioxyde de carbone qui est directement proportionnel à la quantité de carburants non renouvelables consommés. La réduction des gaz à effet de serre a également été une priorité de l'industrie. En 2005, l'industrie automobile du Canada était le seul secteur à avoir signé une entente avec le gouvernement fédéral pour réduire les gaz à effet de serre – de 5,3 millions de tonnes à partir des voitures et des véhicules utilitaires légers, d'ici 2010, avec des objectifs et un compte rendu des progrès. L'industrie a depuis introduit plus de 70 nouvelles technologies d'économie de carburant au Canada à mesure que les entreprises se livrent concurrence pour fournir des véhicules efficaces en matière de carburant aux consommateurs qui cherchent à réduire les coûts de carburant et les émissions de GES. Les technologies telles que la désactivation des cylindres, l'hybridisation, les transmissions améliorées, la capacité de carburant de remplacement, les matières légères et beaucoup plus sont désormais largement disponibles.

1). **REMISES DE TAXE** : Cette section sur les remises de taxe est présentée sans consensus, à des fins de discussion.

Le 19 mars 2007, sans la consolation de l'industrie et contre les recommandations de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, le ministre fédéral des Finances a annoncé un programme de remise de taxe sur les voitures neuves. Ce programme impose des taxes sur les véhicules automobiles achetés qui consomment plus de carburant qu'un objectif arbitraire de consommation du carburant et offre une remise aux véhicules automobiles qui consomment moins de carburant qu'un objectif arbitraire de consommation du carburant.

Le programme de taxation avec remise du budget fédéral de 2007 est une politique publique très défectueuse qui aura des impacts négatifs sur les consommateurs et sur notre industrie, sans aucun un environnemental positif important.

Cette politique budgétaire cause des conséquences négatives non voulues, notamment d'importantes distorsions du segment du marché, la promotion de véhicules qui n'atteignent pas les normes d'émissions de 2007 (exemple : les véhicules au diesel de 2006 qui ne répondent pas aux normes d'émissions actuelles sont admissibles à une remise de 1 000 \$) et des compromis malheureux entre l'efficacité du carburant et la sécurité. La politique de taxation avec remise favorise davantage seulement l'efficacité du carburant des voitures neuves (seulement 8 % de la flotte) en tant qu'un moyen pour réduire les émissions de GES, alors que des réductions immédiations sont possibles par d'autres moyens. Sans aucune consultation préalable avec l'industrie et les provinces, la politique de taxation avec remise a créé un mécanisme de taxation à double voies, ce qui retarde les ventes de voitures neuves plus écologiques en Ontario et en Colombie-Britannique.

Les experts industriels, tels que Dennis DesRosiers, évaluent le coût de cette politique à 5 000 \$ par tonne de GES éliminé. Pour mettre cela en contexte, le coût de l'industrie pétrolière pour réduire les GES plafonne à 15 \$ par tonne éliminée. L'utilisation de cette approche coûtera aux Canadiens plusieurs milliards de dollars, et des milliers d'emplois dans l'industrie automobile pour réduire les émissions de GES aux niveaux préalables à 1990.

Une intervention urgente est de mise. L'industrie veut travailler avec le gouvernement fédéral pour examiner en détail les failles fondamentales de cette politique afin qu'elle soit révisée et remplacée par une politique plus efficace, idéalement d'ici septembre (avant le lancement de modèles de 2008).

La résolution de ces questions urgentes nous permettrait de reconcentrer nos efforts sur l'approche plus positive et intégrée dont nous avons discuté l'année dernière afin de réduire les émissions causées par les véhicules automobiles au Canada. Cette approche intégrée permettrait d'accélérer le retrait de vieilles voitures plus polluantes, l'éducation des consommateurs, l'infrastructure du carburant (E85, biodiesel), des carburants plus propres, des technologies de pointe pour la gestion du carburant et des moteurs.

2). Réductions des GES et des émissions liées aux véhicules automobiles – modifications de la Clean Air Act à la MVFCA de 1982

Les émissions de GES générées par la flotte de véhicules automobiles au Canada contribuent à 12,5 % des émissions totale de GES du Canada. Afin de réduire efficacement les émissions de

GES de la flotte de véhicules automobiles, le comité veut s'assurer que la politique fédérale actuelle place l'accent sur les réductions cibles dans l'utilisation des carburants non renouvelables, basés sur le carbone. Le point de mire réglementaire actuel, introduit par les modifications de la Clean Air Act à la MVFCA de 1982, vise uniquement la consommation de carburant des voitures neuves; une telle approche n'aura un impact que sur 1 % des émissions totales de GES au Canada. Pour atteindre l'avantage maximal, il faut améliorer la flotte au complet (19 millions de véhicules automobiles) au lieu des voitures neuves seulement (1,5 million par année). De plus, les voitures plus vieilles affichent les plus fortes émissions de smog (33 fois supérieures à celles des voitures neuves) et sont moins efficaces en matière de carburant que les voitures neuves. C'est pourquoi une intervention pour la flotte complète produirait considérablement de meilleurs résultats et ce, plus rapidement.

L'industrie automobile craint beaucoup qu'une focalisation étroite seulement sur l'efficacité du carburant des voitures neuves limite la possibilité de réduction et entraîne moins de choix de modèles pour les consommateurs. Par ailleurs, le secteur canadien et américain de l'automobile est entièrement intégré pour la conception, la mise à l'essai, la certification, l'impartition, la production et la vente de véhicules automobiles depuis le Pacte de l'automobile de 1965. Les consommateurs ont profité des économies d'échelle pour la technologie la plus avancée dans le domaine des véhicules automobiles, en utilisant un marché qui est 12 fois supérieur au marché automobile canadien à lui seul. Une désharmonisation nuirait directement aux fabricants de pièces et aux assembleurs ayant des investissements manufacturiers au Canada. Cela pourrait aussi mettre en péril les avantages afférents en matière d'environnement, d'économie et de sécurité qui découlent de nos normes nord-américaines harmonisées dans le domaine de l'automobile, y compris les récentes améliorations américaines de la « mesure du possible » apportées aux normes CAFE (Corporate Average Fuel Economy). Le comité reconnaît le besoin de sensibiliser aux mérites de l'harmonisation qui offrent des avantages au secteur de l'automobile au Canada.

3). Normes en matière de carburant – établir la nécessité de normes et de règlements en matière de carburant au Canada et formuler des recommandations à cet égard

La plupart des progrès importants dans la réduction des émissions causées par les voitures résultent des percées effectuées dans la technologie des carburants et des véhicules automobiles. Cette tendance se poursuivra à l'avenir. Par conséquent, dans les objectifs visant à réduire davantage les émissions en provenance des véhicules (GES et smog), il est impératif de considérer la qualité actuelle du carburant (diesel et gaz) et les progrès futurs dans le domaine du carburant. Bien qu'un nombre limité de propriétés de carburants au Canada soient réglementées (comme le contenu de soufre), la vaste majorité des propriétés de carburant ne sont précisées que par les normes de l'Office des normes générales du Canada (ONGC), dont la plupart ne sont pas réglementées au Canada. Par conséquent, cela permet et entraîne la vente de carburants au Canada qui ne respectent pas les normes de l'ONGC. Par exemple, alors que la détergence du carburant est réglementée aux États-Unis et uniquement mentionnée dans les normes de l'ONGC pour le Canada, on prévoit qu'environ 18 % du carburant au Canada (en grande partie, des détaillants indépendants) ne remplissent pas les normes de détergence de l'ONGC et certains ne contiennent aucune détergence. Cette situation représente un grave problème pour l'exploitation efficace de la technologie de contrôle des véhicules et des émissions sur le marché, ainsi qu'un obstacle potentiel aux progrès futurs dans la technologie automobile au Canada. Ainsi, pour

assurer que tous les carburants au Canada remplissent les normes actuelles de l'ONGC, il faut au moins réglementer la conformité aux normes de l'ONGC.

En plus des défis actuels liés aux exigences d'essence, il faut accorder plus d'attention à l'établissement de normes nationales sur les carburants renouvelables, ainsi que l'établissement d'une norme de qualité canadienne pour l'E-85 (85 % éthanol).

4). Incitatifs en matière de technologies et de carburants – aider le secteur de l'automobile dans les réductions des GES et du smog

Afin de faciliter l'introduction et l'utilisation de technologies de pointe dans les véhicules automobiles et de carburants à faible contenu de carbone (notamment un objectif de 5 % de carburants renouvelables d'ici 2010), le comité formulera des recommandations pour des approches intégrées qui offriraient des possibilités de réduction de 12,5 % des GE au Canada qui sont liés aux voitures. Parmi ces approches, mentionnons entre autres les incitatifs en matière de technologies et de carburants, l'approvisionnement de la flotte gouvernementale, la sensibilisation du public et l'éducation des consommateurs, les programmes d'entretien de la flotte et les incitatifs destinés aux consommateurs pour des projets de retrait accéléré des vieilles voitures qui sont moins efficaces en matière de carburant et qui émettent plus de smog. Pour le retrait des vieilles voitures, l'incitatif devrait être proportionnel à la réduction des émissions de smog.