


CPSCA

Groupe de travail sur la viabilité de l'environnement Janvier 2008

Initiative	Élément du plan d'action	Responsable	Délai	État
PROGRAMME D'ÉCO- PRÉLÈVEMENT	1. <i>Il faudrait éliminer les politiques qui augmentent le coût d'achat de nouveaux véhicules et qui retardent l'introduction de nouvelles technologies plus propres pour la flotte sur les routes. Les gouvernements devraient adopter une approche intégrée qui permettrait d'accélérer le retrait de vieilles voitures plus polluantes, l'éducation des consommateurs, des usines d'énergie motrice et des transmissions de pointe, la création d'une infrastructure pour les biocarburants, des carburants plus propres et des technologies de pointe pour la gestion des moteurs.</i>	FÉD	CT	



Réglée – mise en oeuvre en cours et à temps






Plans, engagements et délais pas clairs – attention requise











Attention immédiate




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

MT – Moyen terme
ST – Court terme
LT – Long terme

Initiative	Élément du plan d'action	Responsable	Délai	État
RÈGLEMENTS SUR LES ÉMISSIONS DE VÉHICULES ET NORMES SUR LE CARBURANT	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>	FÉD	MT	
	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>	FÉD	MT	
	3. <i>Plusieurs provinces (QC, C.-B., Manitoba) envisagent de réglementer les normes californiennes non réalisables. Cela place les fabricants dans une position où ils ont plusieurs normes à respecter, tout en restreignant les offres dans les provinces qui suivent des normes similaires celles de la Californie.</i>	PROV	CT	

Initiative	Élément du plan d'action	Responsable	Délai	État
RÈGLEMENTS SUR LES ÉMISSIONS DE VÉHICULES ET NORMES SUR LE CARBURANT	4. <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	
	5. <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	

Initiative	Élément du plan d'action	Responsable	Délai	État
ÉNERGIE	<p>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></p>	ONT	CT	
PROGRAMME POUR LES CONSOMMATEURS	<p>1. <i>Incitatifs pour le carburant de pointe et les véhicules à technologies de pointe et à carburants de pointe</i></p> <p>2. <i>Accroître le soutien à l'infrastructure de ravitaillement de remplacement tel que l'E85 et le biodiesel</i></p> <p>3. <i>Introduction d'un programme national de sensibilisation aux véhicules écologiques</i></p> <p>4. <i>Introduction d'un programme national pour encourager le retrait des anciens véhicules hautement polluants sur les routes</i></p>	<p>FÉD/PROV</p> <p>FÉD/PROV</p> <p>FÉD</p> <p>FÉD</p>	<p>CT</p> <p>MT/LT</p> <p>LT</p> <p>MT</p>	<p></p> <p></p> <p></p> <p></p>

Initiative	Élément du plan d'action	Responsable	Délai	État
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	

ÉBAUCHE

GT du CPSCA sur la viabilité de l'environnement – Quatre principales priorités

INITIATIVES

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. Ces enjeux comportent deux aspects importants, quoique très distincts. 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. Le deuxième et plus récent point de mire des préoccupations environnementales concerne les émissions de gaz à effet de serre (GES).

SMOG

Les véhicules automobiles constituaient jadis une importante source d'émissions liées au smog, mais les émissions liées au smog par les nouveaux modèles de voiture ont été réduites de 99 % depuis les années 1970. Cela a commencé par le retrait du plomb de l'essence, ce qui a permis aux convertisseurs catalytiques de fonctionner efficacement sur une période prolongée. Grâce à diverses percées techniques, comme l'injection directe du carburant, l'échéance variable et des améliorations dans le traitement des technologies d'échappement et d'autres technologies afférentes, les dernières statistiques du gouvernement canadien indiquent que les véhicules automobiles et les véhicules utilitaires légers sur les routes du Canada aujourd'hui contribuent à environ 9,5 % des émissions totales canadiennes à l'origine du smog. Avec les progrès qui se poursuivent, un véhicule construit avant 1988 pollue 37 fois plus qu'un véhicule neuf et un véhicule avant 1994 pollue 12 fois plus qu'un véhicule neuf. Par conséquent, les progrès dans les convertisseurs catalytiques et les technologies connexes ainsi que l'utilisation de carburants à faible pourcentage de soufre font en sorte que les nouveaux modèles de véhicules soient 10 fois plus propres que le véhicule moyen sur les routes. Les voitures neuves représentent seulement 8 % de la flotte totale sur les routes du Canada dans une année donnée mais produisent 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 considérable au cours de la prochaine décennie.

GES

La source la plus abondante de GES est la vapeur d'eau, mais nous ne pouvons contrôler ce phénomène. La deuxième source la plus abondante de GES est le dioxyde de carbone. La quantité de dioxyde de carbone produite est directement proportionnelle à la quantité de carburant non renouvelable consommé. La réduction des gaz à effet de serre est devenue une priorité aussi

bien sociétale qu'industrielle. En 2005, l'industrie automobile du Canada était le seul secteur du Canada à signer un accord avec le gouvernement fédéral pour réduire les gaz à effet de serre. Le but est de réduire 5,3 millions de tonnes des GES en provenance des voitures et des véhicules utilitaires légers, d'ici 2010, avec des objectifs et un compte rendu des progrès prévus dans l'accord. 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 répandues.

1) Réductions des GES et des émissions liées aux véhicules automobiles – modifications prévues par la Clean Air Act pour 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. Comme les voitures neuves ne représentent que 1 % des émissions totales de GES au Canada, il faudra de nombreuses années avant d'avoir un impact important sur la production des GES. Pour atteindre l'avantage maximal, il faut améliorer la flotte au complet (19 millions de véhicules automobiles) au lieu de se concentrer seulement sur les voitures neuves (1,5 million par année). De plus, les voitures les plus anciennes 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.

La quantité de GES qu'un conducteur produit est le résultat du nombre de kilométrage, des habitudes de déplacement (un seul occupant, occupants multiples ou utilisation du transport en commun), des habitudes de conduite (accélération rapide par rapport à lente), de la congestion des routes et de l'efficacité en matière de carburant du véhicule. 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

2) 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. De nombreuses améliorations des moteurs ne sont possibles qu'au moyen de quelques percées sur le plan du carburant. À titre d'exemple, les derniers progrès dans la technologie du diesel propre n'auraient pas été possibles sans le diesel à faible teneur en soufre car le contaminant sulfurique bloquerait rapidement le dispositif de traitement des gaz d'échappement. De plus, le diesel utilisé sur les routes canadiennes a des niveaux insuffisants (trop faibles) de cétane pour permettre aux fabricants de véhicules de maximiser les réductions des émissions grâce à la technologie de diesel de pointe. Dans certains cas, cela pose un obstacle à l'entrée sur le marché, alors que dans d'autres cas, cela entraîne une performance tout à fait optimale au chapitre des émissions. Par conséquent, 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, elle ne l'est que 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).

3) 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.

Les politiques gouvernementales visant à ce que 5 % de la base de carburant soient renouvelables d'ici 2010 marquent un bon premier pas dans la transition vers des carburants canadiens autres que le pétrole non renouvelable. Toutefois, en raison des limites économiques et logistiques de la distribution de mélanges de carburant à faible teneur en éthanol partout au pays, pour atteindre les objectifs à long terme d'utiliser des carburants renouvelables plus propres, il faudra utiliser des véhicules polycarburants qui utilisent l'éthanol (E85). Les États-Unis devancent actuellement le Canada en ce qui concerne la disponibilité et l'infrastructure de l'E85.

Parmi les recommandations, 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.

4). Le programme d'écoprélèvement

Tous les intervenants du groupe de travail sur la viabilité environnementale du CPSCA conviennent que durant la mise en œuvre du Budget de mars 2007, le gouvernement fédéral a présenté un certain nombre d'initiatives dans son programme de lutte contre le changement climatique qui touchent l'industrie automobile.

Le programme d'écoprélèvement a commencé sous forme de financement pour le Programme de remise écoAUTO ainsi que d'autres initiatives à mettre en œuvre. Si le Programme de remise écoAUTO n'est pas prolongé, il ne sera pas possible de continuer le Programme d'écoprélèvement car son but principal serait alors éliminé. De plus, le Programme d'écoprélèvement ne peut être justifié en soi car on n'a observé aucun impact sur les ventes de véhicules depuis son instauration.

En effet, le Programme d'écoprélèvement n'est qu'une nouvelle taxe cachée qui coûte 50 millions de dollars par année aux familles et aux propriétaires de petites entreprises qui nécessitent, à juste titre, une capacité de sièges, de l'espace et un véhicule à quatre roues motrices, caractéristiques que l'on ne retrouve pas chez les petites voitures « non taxées ». Les montants du Programme d'écoprélèvement ont été établis selon des chiffres arbitraires d'efficacité du carburant qui, dans certains cas, ne reflètent pas les émissions de GES des véhicules dans leur cycle de vie complet. Il faudrait éliminer les politiques qui augmentent le coût d'achat de nouveaux véhicules et qui retardent l'introduction de nouvelles technologies plus propres pour la flotte sur les routes. Les gouvernements devraient adopter une approche intégrée qui permettrait d'accélérer le retrait de vieilles voitures plus polluantes, l'éducation des consommateurs, des usines d'énergie motrice et des transmissions de pointe, la création d'une infrastructure pour les biocarburants, des carburants plus propres et des technologies de pointe pour la gestion des moteurs. Grâce à une approche intégrée, les gouvernements peuvent permettre au secteur canadien de l'automobile d'atteindre une viabilité pour l'environnement, l'économie et la société.