


CPSCA
Groupe de travail sur la durabilité
Mai 2005

Initiative	Élément du plan d'action	Propriétaire	Échéance	État
Programme des véhicules	1. La taxation avec remise nuit à l'industrie automobile, et l'industrie n'a pas été appelée à participer à la consultation sur la taxation avec remise de la TRNEE. L'examen des impacts devrait faire partie de la délibération de la TRNEE	FÉD	CT	
	2. L'obligation du gouvernement et de l'industrie à assurer une norme nationale sur le carburant est requise pour appuyer les règlements gouvernementaux sur les véhicules à technologies avancées afin d'atteindre la qualité nationale appropriée du carburant pour les technologies de pointe	FÉD	MT	



Réglé – mise en oeuvre en cours et à temps



Plans, engagements et échéances pas clairs- attention requise



Attention immédiate

FÉD – Gouvernement fédéral
 PROV – Gouvernement provincial
 AUTO – Industrie automobile
 AUTRE – Organisations affiliées

CT – Court terme
 MT – Moyen terme
 LT – Long terme

Réductions de frais

Dans le budget fédéral du 23 février 2005, le gouvernement a présenté à nouveau l'idée de réduire les frais pour les véhicules neufs dans l'espoir d'encourager les consommateurs à acheter des voitures plus efficaces du point de vue de la consommation d'essence. Le but visé est la réduction des émissions de gaz à effet de serre. On croit qu'un plan de réduction de frais fournirait un rabais au consommateur pour l'achat de certains types de véhicules tout en imposant une taxe sur d'autres, laquelle se baserait prétendument sur une série de critères relatives à la consommation de carburant et établies par le gouvernement. Toutefois, d'après les recherches de Ressources nationales Canada, si le pays imposait des réductions de frais, ce coût dépasserait le budget de 15\$ par tonne, de 1800 à 6400 pour cent, projeté par le gouvernement, ce qui constitue un bien maigre retour sur l'investissement.


Par la suite, le 5 avril 2005, l'industrie a signé une entente avec le gouvernement fédéral pour diminuer les réductions de gaz à effet de serre à 5,3 Mt d'ici 2010. L'engagement qu'a pris l'industrie, soit celui d'atteindre les 5,3 Mt, rend impossible toute considération de réduction de frais. La nécessité de désigner un groupe consultatif externe – La Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (NRTEE), afin de développer des options d'une taxe de réduction de frais, de faire en sorte que les intervenants se concertent et de faire des recommandations au gouvernement avant le prochain budget fédéral en 2006 - est également remplacée par l'entente de l'industrie automobile sur les gaz à effet de serre.

L'industrie automobile a des ressources limitées au Canada, elle a besoin de les concentrer sur l'entente sur les gaz à effet de serre et ne doit pas se perdre dans l'étude d'un régime de réductions de frais.

Qualité du carburant

Il est essentiel - avec l'introduction continue de technologies qui mettent sur le marché des véhicules perfectionnés et produisant moins d'émissions - que les carburants disponibles au Canada soient ceux qui possèdent les propriétés requises et les normes de qualité nécessaires à ces véhicules perfectionnés pour qu'ils puissent performer efficacement.

CPSCA
Groupe de travail sur la durabilité
Mai 2005

Initiative	Élément du plan d'action	Projet	Échéance	État
Énergie	1. Le coût d'électricité en Ontario n'est plus concurrentiel avec les autres juridictions de fabrication automobile et l'Ontario ne compte plus un avantage d'offre fiable à un coût raisonnable	PROV	CT	
	2. L'Ontario devrait reconsidérer l'échéance pour la production à charbon car l'écart actuel entre l'offre et la demande sera accentué	PROV	CT	



Réglé – mise en œuvre en cours et à temps



Plans, engagements et échéances pas clairs – attention requise



Attention immédiate

FÉD – Gouvernement fédéral
 PROV – Gouvernement provincial
 AUTO – Industrie automobile
 AUTRE – Organisations affiliées


CT – Court terme
 MT – Moyen terme
 LT – Long terme

L'ÉNERGIE

Les tarifs hydroélectriques des entreprises ontariennes ont augmenté de 46 pour cent entre le premier quart de l'année 2000 et le deuxième quart de 2004. Le gouvernement ontarien devrait maintenir et promouvoir la croissance économique provinciale et attirer une classe fiable de fournisseurs d'électricité renouvelable, qui de surcroît seraient environnementalement responsables. Les coûts élevés de l'énergie vont mettre en péril la compétitivité mondiale de l'industrie, ce qui mènera à une diminution des investissements dans le domaine de nouvelles technologies et/ou des installations manufacturières avec pour résultat final des pertes d'emploi dans le secteur manufacturier ontarien.

La suppression graduelle de dépôts utilisant l'énergie fossile devrait être directement imputable à la disponibilité d'énergie électrique fiable et renouvelable au prix équivalent ou inférieur à l'énergie supprimée, et non à des facteurs temporels arbitraires.

**CPSCA
Groupe de travail sur la durabilité
Mai 2005**

Initiative	Élément du plan d'action	Propriétaire	Échéance	État
Programme pour les consommateurs	1. Incitatifs pour les véhicules à piles à combustibles et les véhicules à technologies avancées	FÉD/PROV	MT/LT	
	2. Accroître le soutien à l'infrastructure de ravitaillement de rechange, comme E10	FÉD/PROV	MT/LT	
	3. Un programme national d'éducation sur l'air pur	FÉD	LT	



Réglé – mise en œuvre en cours et à temps



Plans, engagements et échéances pas clairs- attention requise



Attention immédiate

FÉD – Gouvernement fédéral
PROV – Gouvernement provincial
AUTO – Industrie automobile
AUTRE – Organisations affiliées

CT – Court terme
MT – Moyen terme
LT – Long terme

PROGRAMME AUX CONSOMMATEURS

Incitatifs pour les véhicules au carburant perfectionné et aux véhicules technologiquement perfectionnés et à faible émission :

Afin de réduire efficacement les émissions de smog et de gaz à effet de serre produites par les véhicules, par l'introduction de technologies perfectionnées et conformément à l'engagement du Canada sur le Protocole de Kyoto, il sera nécessaire d'établir une série de politiques en ce sens. Parmi lesquelles davantage d'incitatifs pour promouvoir les véhicules au carburant perfectionné et technologiquement perfectionnés; l'accessibilité aux carburants propres, la réflexion sur les problèmes de circulation dans les zones urbaines, la sensibilisation du public sur l'impact de la circulation automobile et sur la nécessité de veiller au bon maintien de son véhicule.

En raison du coût élevé de production et de développement de véhicules technologiquement perfectionnés et autres véhicules qui ont une consommation efficace de carburant, le fait d'offrir des incitatifs monétaires importants (ou des taxes) directement aux consommateurs n'aura pas pour effet que de stimuler la demande et rendre le prix de ces véhicules plus concurrentiels, mais cela aidera aussi à mettre sur le marché ces automobiles qui sont moins dangereux pour l'environnement comparativement aux véhicules conventionnels.


Les constructeurs automobiles s'efforcent constamment de fournir des véhicules qui satisfont les besoins de consommateurs de plus en plus exigeants. Mais au bout du compte, c'est le consommateur qui détermine la consommation de carburant de toute la flotte par le biais de ses achats et des décisions qu'il prend lorsqu'il s'agit de l'automobile conduite. En aidant les consommateurs à faire le bon choix, en réduisant les sommes associées aux véhicules technologiquement perfectionnés, on accélérera le processus par lequel ces véhicules sont intégrés à la flotte déjà existante.

Le programme national pour une conduite moins polluante

Le moyen le plus efficace de réduire tant les émissions que les gaz à effet de serre est d'améliorer la performance des 19 millions de véhicules actuellement sur les routes par opposition aux 1,6 millions de nouveaux véhicules qui s'y ajoutent annuellement. Une amélioration de 5 p. 100 à la flotte actuelle équivaut à une amélioration de 60 p. 100 seulement pour les véhicules neufs. Nous avons besoin de mettre sur pied un programme national qui améliorera la prise de conscience publique quant aux habitudes de conduite sur l'environnement. On peut citer l'exemple d'une initiative éducative, la campagne de l'AIA : « Soyez attentifs aux soins de votre auto ».

**CPSCA
Groupe de travail sur la durabilité
Mai 2005**

Initiative Éléments du plan d'action Propriétaire Échéances État

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 aux choix éconérgetiques pour les investissements dans les usines	FÉD/PROV	MT	
	3. Soutien à la formation des employés	FÉD/PROV	LT	



Réglé – mise en œuvre en cours et à temps



Plans, engagements et échéances pas clairs- attention requise



Attention immédiate

FÉD – Gouvernement fédéral
PROV – Gouvernement provincial
AUTO – Industrie automobile
AUTRE – Organisations affiliées

CT – Court terme
MT – Moyen terme
LT – Long terme

LEADER MONDIAL DANS LA CONSTRUCTION

Afin d'être en mesure de faire face à la concurrence dans une industrie automobile mondiale, les ordres de gouvernements fédéraux et provinciaux devraient penser encourager des incitatifs qui visent les investissements d'efficacité énergétique tels qu'une plus importante radiation des allocations, une période abrégée des radiations, des taux de prêts préférentiels et des rabais en argent. Les effets de ces mesures ont deux impacts, d'abord, elles permettent à l'industrie automobile canadienne d'être plus compétitive mondialement, ensuite, elles lui permettent de réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre par des réductions indirectes aux générations d'installations électriques

De plus, on devrait mettre sur pied des programmes de formation sur la manière de réduire l'utilisation énergétique et des crédits devaient être distribués afin d'encourager l'intérêt à la formation.