



2019

Résumé des commentaires reçus
en réponse au document de travail
sur l'évaluation de mi-mandat du
*Règlement sur les émissions de gaz
à effet de serre des automobiles à
passagers et des camions légers*

N° de cat. : En14-328/1-2019F-PDF

ISBN: 978-0-660-30007-8

À moins d'avis contraire, il est interdit de reproduire le contenu de cette publication, en totalité ou en partie, à des fins de diffusion commerciale sans avoir obtenu au préalable la permission écrite de l'administrateur du droit d'auteur d'Environnement et Changement climatique Canada. Si vous souhaitez obtenir du gouvernement du Canada les droits de reproduction du contenu à des fins commerciales, veuillez demander l'affranchissement du droit d'auteur de la Couronne en communiquant avec :

Environnement et Changement climatique Canada
Centre de renseignements à la population
7^e étage, édifice Fontaine
200, boulevard Sacré-Cœur
Gatineau (Québec) K1A 0H3
Téléphone : 819-997-2800
Ligne sans frais : 1-800-668-6767 (au Canada seulement)
Courriel : ec.enviroinfo.ec@canada.ca

Photo de couverture : © GettyImages.ca
Photos intérieures : © Environnement et Changement climatique Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, 2019

Also available in English

Table des matières

1	Introduction	1
2	Facteurs pris en compte dans l'évaluation de mi-mandat.....	2
3	Réponses aux principales questions de la consultation	3
3.1	Quels sont les niveaux de coûts de la technologie des véhicules et les délais de récupération raisonnables pour se conformer aux normes actuelles pour les années de modèle 2022 à 2025?	3
3.2	Y a-t-il des obstacles pour atteindre les niveaux d'électrification (pour les véhicules rechargeables) estimés dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de 2014?	5
3.3	Quels seraient le niveau d'électrification (pour les véhicules rechargeables) et le niveau d'adoption de groupes motopropulseurs hybrides nécessaires pour atteindre la conformité aux normes existantes pour les années de modèle 2022 à 2025?	6
3.4	La contribution du secteur des véhicules légers aux réductions d'émissions de gaz à effet de serre prévue pour atteindre les objectifs de réduction des émissions du gouvernement est-elle raisonnable?	7
3.5	Serait-il possible de se conformer aux normes actuelles pour les années de modèle 2022 à 2025 tout en maintenant la compétitivité de l'industrie automobile canadienne, étant donné la nature intégrée du secteur de la fabrication de véhicules et du commerce sur le marché nord-américain?	8
3.6	Les normes actuelles pour les années de modèle 2022 à 2025 seraient-elles avantageuses pour les consommateurs et la population?	9
3.7	Existe-t-il des enjeux liés à la sécurité qui devraient être pris en compte?	10
3.8	Y a-t-il des changements dans les mesures de souplesse existantes ou d'autres nouvelles mesures de souplesse qui devraient être envisagés pour faciliter la conformité aux normes existantes tout en réduisant au minimum les répercussions sur les réductions d'émissions de gaz à effet de serre attendues?	11
3.9	Y a-t-il des tendances émergentes, telles que l'autopartage, qui doivent être prises en compte dans le cadre de l'évaluation de mi-mandat?	12
3.10	Le ministère devrait-il tenir compte d'autres facteurs qui influent sur le marché des véhicules légers dans le cadre de l'évaluation de mi-mandat?	13
3.11	Le ministère devrait-il tenir compte d'autres facteurs dans son examen du résultat de l'évaluation de mi-mandat américaine et son évaluation de la pertinence de maintenir les normes établies pour les années de modèle 2022 à 2025 au Canada?	14
4	PROCHAINES ÉTAPES.....	15
5	Annexe : Ventilation des commentaires du public	16

1 Introduction

Le présent document résume les commentaires reçus par Environnement et Changement climatique Canada en réponse à son [document de travail](#) sur l'évaluation de mi-mandat du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*. Le document de travail a été publié le 20 août 2018 et la période de commentaires a pris fin le 28 septembre 2018.

Le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* établit des normes d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules routiers légers neufs mis en vente au Canada. Ce règlement exige que les fabricants et les importateurs de véhicules neufs respectent des normes moyennes d'émissions de GES de plus en plus rigoureuses pour les parcs d'automobiles à passagers et de camions légers jusqu'à l'année de modèle 2025. Les règlements du Canada sont harmonisés à ceux de l'Environmental Protection Agency des États-Unis et incorporent par renvoi les normes américaines.

Cette évaluation de mi-mandat vise à déterminer si les normes sur les émissions de gaz à effet de serre établies pour les véhicules des années de modèle allant de 2022 à 2025 demeurent pertinentes pour le Canada. La détermination sera éclairée par ce processus d'évaluation de mi-mandat et par un examen attentif des répercussions environnementales et économiques pour l'industrie et les consommateurs.

Environnement et Changement climatique Canada a reçu environ 230 commentaires d'un large éventail de parties intéressées en réponse au document de travail. Aux fins du présent résumé, ces dernières sont regroupées dans les catégories suivantes :

- industrie automobile (y compris les entreprises réglementées qui fabriquent ou importent des véhicules neufs, les fournisseurs de pièces automobiles, les concessionnaires automobiles et les entreprises d'infrastructure automobile);
- organisations non gouvernementales;
- autres gouvernements;
- le grand public (194 des 230 commentaires reçus).

Bien que tous les commentaires n'aient pas abordé directement les questions posées dans le document de travail, tous les commentaires reçus dans le cadre de cette consultation seront pris en compte dans l'évaluation de mi-mandat du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*.

Comme le présent document est un résumé, il comprend un amalgame des thèmes et des opinions les plus importants exprimés en réponse au document de travail. Bien qu'une partie de la rétroaction reçue par Environnement et Changement climatique Canada au cours de la période de consultation ne soit pas représentée ci-dessous, tous les commentaires soumis seront pris en compte dans le cadre du processus d'évaluation de mi-mandat.

Toutes les entreprises réglementées, à l'exception d'une seule, ont prié le ministère d'éviter de prendre toute décision concernant l'évaluation de mi-mandat du Canada jusqu'à la conclusion du processus de

réglementation en cours aux États-Unis. Ces entreprises réglementées ont fait remarquer que les négociations en cours entre la Californie et le gouvernement fédéral américain pourraient aboutir à un compromis et à la prolongation du programme national unique, l'« One National Program ». S'il n'y a pas de compromis, ils s'attendent à des litiges entre la Californie et le gouvernement fédéral américain, ce qui entraînera une incertitude accrue pour l'industrie.

D'autres membres de l'industrie automobile, comme les fournisseurs de pièces et les concessionnaires, ont exprimé une forte préférence pour que le Canada aligne ses normes sur celles des États-Unis, sans égard à tout changement de rigueur qui pourrait résulter du processus de réglementation en cours aux États-Unis. Les entreprises faisant partie de l'industrie du covoiturage et de l'infrastructure des véhicules électriques ont soutenu le maintien des normes existantes.

La majorité des organisations non gouvernementales ont demandé au Canada de maintenir ou d'accroître la rigueur des normes actuelles. Certaines organisations non gouvernementales ont suggéré que le ministère retire l'incorporation par renvoi existante des normes américaines afin d'éviter que les normes canadiennes s'harmonisent automatiquement avec les futurs changements aux États-Unis. Certaines organisations non gouvernementales se sont demandé s'il serait possible de prédire comment l'approvisionnement en véhicules canadiens serait touché si les normes canadiennes n'étaient pas harmonisées avec celles des États-Unis.

Certains gouvernements municipaux et provinciaux ont également formulé des commentaires. Ces gouvernements ont généralement appuyé le maintien par le Canada de la rigueur des normes actuelles.

De façon générale, les membres du public ont demandé au gouvernement de maintenir la rigueur des normes canadiennes existantes ou de les rendre plus rigoureuses plutôt que d'adopter des normes moins rigoureuses qui s'harmoniseraient avec le projet de règlement actuel de l'Environmental Protection Agency des États-Unis, qui gèlerait les normes d'émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers au niveau de 2020, et ce, jusqu'à l'année de modèle 2026. On trouvera en annexe, à la fin du présent document, une ventilation des commentaires reçus du public.

Le ministère surveille le processus d'élaboration des règlements en cours aux États-Unis, les mesures prises par la Californie et d'autres États américains, ainsi que de nombreux autres pays qui élaborent des mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers. Si le ministère détermine que des modifications au règlement du Canada sont justifiées, un processus d'élaboration de la réglementation sera amorcé et les parties intéressées auront d'autres occasions de formuler des commentaires.

2 Facteurs pris en compte dans l'évaluation de mi-mandat

Comme il est indiqué dans le document de travail, Environnement et Changement climatique Canada propose d'évaluer un certain nombre de facteurs dans le cadre de ce processus, notamment la conformité des entreprises aux normes depuis l'année de modèle 2011 et l'évolution des facteurs économiques et stratégiques depuis la publication des modifications au règlement en 2014. Certains de ces facteurs

économiques et stratégiques comprennent :

- la cible du Canada de réduire, d'ici 2030, ses émissions de GES à l'échelle de l'économie de 30 % par rapport au niveau de 2005, adoptée dans le cadre de l'Accord de Paris;
- le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques du Canada, et les initiatives visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, y compris la Norme canadienne sur les carburants propres et l'engagement à fixer un prix pour les émissions de carbone;
- la nature intégrée du secteur de la fabrication de véhicules et du commerce sur le marché nord-américain;
- les prix du carburant au Canada et leurs effets sur le choix des véhicules;
- les efforts du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux visant à accroître le nombre de véhicules sans émissions au Canada;
- le rythme des innovations technologiques au sein du marché des véhicules légers;
- des dispositions propres au Canada en vertu de la réglementation existante pour encourager les technologies de pointe;
- l'évolution de la composition du parc canadien.

3 Réponses aux principales questions de la consultation

Le document de travail a appuyé les consultations en sollicitant des points de vue préliminaires sur les facteurs à prendre en compte dans l'évaluation de la pertinence des exigences canadiennes. Le document de travail posait 11 questions de consultation clés sur les facteurs à l'étude dans le cadre de l'évaluation de mi-mandat du Canada, et les réponses reçues sont résumées ci-dessous.

3.1 Quels sont les niveaux de coûts de la technologie des véhicules et les délais de récupération raisonnables pour se conformer aux normes actuelles pour les années de modèle 2022 à 2025?

Le « délai de récupération » désigne le temps qu'il faut pour que les économies financières générées par les véhicules à haut rendement énergétique compensent l'augmentation du prix d'achat résultant des technologies utilisées pour rendre les véhicules plus écoénergétiques. Des différences comme le prix du carburant, le kilométrage parcouru par les véhicules et les taux de change peuvent influencer sur les délais de récupération au Canada par rapport aux États-Unis.

Les organisations non gouvernementales ont cité des études de l'International Council on Clean Transportation, dont les recherches indiquent que les coûts de conformité aux normes existantes ont diminué plus rapidement que prévu lorsque les modifications à la réglementation du Canada ont été publiées en 2014. Presque toutes les organisations non gouvernementales ont déclaré qu'aucune technologie coûteuse, à haut risque ou révolutionnaire n'est nécessaire pour respecter les normes existantes jusqu'à l'année de modèle 2025. Certaines organisations non gouvernementales ont également déclaré que toute nouvelle technologie innovante qui sera développée dans les années à venir aiderait probablement les constructeurs à rendre leurs véhicules plus écoénergétiques. Plusieurs organisations non gouvernementales ont déclaré que les progrès technologiques seraient bénéfiques pour l'économie et l'industrie canadiennes et procureraient aux

entreprises canadiennes un avantage concurrentiel qui pourrait être exporté internationalement.

Une organisation non gouvernementale a estimé qu'un véhicule conforme aux normes de l'année de modèle 2025 coûterait en moyenne 865 \$ de plus que le même véhicule conforme aux normes de l'année de modèle 2020, bien que cette valeur soit différente pour chaque entreprise. Ces coûts technologiques sont compensés par les avantages accumulés en raison de la mise en œuvre de la technologie sur les véhicules. Les organisations non gouvernementales ont estimé que le délai de récupération se situerait entre 1 et 6 ans pour les véhicules des années de modèle 2020 à 2025, le délai de récupération le plus court correspondant aux véhicules des années de modèle ultérieures. Une organisation non gouvernementale a également suggéré que l'on envisage d'augmenter le prix de l'essence dans le cadre des plans de tarification de la pollution par le carbone du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux et d'instaurer une taxation avec remise pour l'achat de véhicules, ce qui améliorerait le délai de récupération connexe. Ils ont en outre laissé entendre que le consommateur canadien pourrait raisonnablement s'attendre à économiser 4 000 \$ sur les seuls frais de carburant s'il achetait un véhicule conforme aux normes de l'année de modèle 2025.

Les entreprises réglementées et leurs associations ont déclaré que les estimations des coûts de la technologie et le niveau de technologie requis pour atteindre les normes de 2022 à 2025 sont sous-estimés, de sorte que les délais de récupération connexes s'en trouvent aussi sous-estimés. Ils ont déclaré que les coûts et les délais de récupération de la technologie varieraient d'une entreprise à l'autre. Par exemple, une entreprise réglementée a estimé que l'augmentation du coût d'un véhicule de l'année de modèle 2025 par rapport à un véhicule de l'année de modèle 2021 serait de 1 850 \$. En revanche, une association représentant des entreprises qui fabriquent et fournissent divers composants aux constructeurs de véhicules a déclaré que le rythme de l'introduction des technologies d'efficacité énergétique et l'éventail des options disponibles en la matière ont dépassé les prévisions initiales et ont entraîné des coûts inférieurs aux estimations antérieures. En outre, des normes rigoureuses ont donné aux fournisseurs et aux constructeurs automobiles nationaux un avantage concurrentiel sur leurs concurrents étrangers grâce à l'adoption et à l'optimisation rapides des technologies automobiles.

De nombreuses entreprises réglementées et leurs associations ont déclaré que le Canada est un preneur de technologie sur le marché mondial des véhicules et qu'il ne serait pas rentable de concevoir et de construire des véhicules uniquement pour le marché canadien. Elles ont déclaré que de nombreuses entreprises ne pourraient se conformer à ces normes qu'en réduisant l'offre de certains modèles au Canada ou en augmentant le coût des véhicules à des niveaux inabordables si les normes canadiennes venaient à être considérablement différentes de celles d'un marché mondial plus vaste (historiquement, le marché américain). Plusieurs entreprises réglementées ont fait remarquer qu'un nombre croissant de consommateurs choisissent de louer des véhicules et que, par conséquent, les délais de récupération raisonnables pour les consommateurs ne devraient pas dépasser cinq ans. Certaines ont déclaré que la durée de location la plus courante est de trois ans et que les consommateurs ne seraient pas motivés à acquérir un véhicule dont le délai de récupération dépasse la durée du bail.

3.2 Y a-t-il des obstacles pour atteindre les niveaux d'électrification (pour les véhicules rechargeables) estimés dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de 2014?

Dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de 2014 qui accompagnait le règlement, les niveaux d'électrification des parcs automobiles pour l'année de modèle 2025 étaient estimés entre 2 % et 4 %. Les données communiquées à Environnement et Changement climatique Canada par les entreprises réglementées indiquent que les ventes de véhicules électriques à batterie et de véhicules électriques rechargeables augmentent rapidement par rapport à un niveau de référence très faible, et que les véhicules représentaient environ 0,5 % des ventes de véhicules neufs en 2016.

De nombreux membres du public et d'autres ordres de gouvernement ont déclaré que le principal obstacle qui empêche l'adoption des véhicules électriques est le prix d'achat initial plus élevé que celui des véhicules à moteur à combustion interne. De nombreux membres du public ont exprimé le désir de voir d'autres mesures financières fédérales et provinciales pour encourager l'achat de véhicules électriques, investir dans l'infrastructure et éduquer le public à cet égard. Les membres du public ont encouragé le gouvernement à envisager d'obliger les entreprises à vendre un certain nombre ou pourcentage de véhicules électriques. Les membres du public ont également suggéré que le gouvernement envisage d'autres politiques comme l'obligation d'équiper les véhicules de certaines technologies ou l'interdiction de vendre des moteurs à combustion interne. Ceux qui ont plaidé en faveur des mandats relatifs aux véhicules électriques ont aussi souvent déclaré que la disponibilité des modèles de véhicules électriques était insuffisante au Canada. Ils ont également suggéré qu'un programme supplémentaire qui encouragerait le renouvellement du parc de véhicules contribuerait à accélérer le remplacement des véhicules conventionnels par des véhicules électriques.

Plusieurs organisations non gouvernementales ont déclaré qu'il était peu probable que les véhicules électriques représentent de 2 % à 4 % des ventes de véhicules neufs sans d'autres mesures stratégiques gouvernementales. Elles ont ajouté que les investissements du gouvernement dans les incitatifs financiers, l'infrastructure, les mandats et les programmes d'éducation permettraient d'accroître l'adoption des véhicules électriques au Canada. Elles ont en outre déclaré que l'infrastructure de recharge devrait utiliser des normes communes et non exclusives et être en mesure de desservir les véhicules de tous les constructeurs.

Les principaux obstacles à l'augmentation des ventes de véhicules électriques cernés par les organisations non gouvernementales étaient les suivants :

- faible disponibilité des véhicules électriques rechargeables;
- absence de parité de prix pour les véhicules électriques rechargeables;
- insuffisance des investissements dans l'infrastructure de recharge;
- absence d'une stratégie fédérale en matière de véhicules sans émissions.

Les organisations non gouvernementales ont déclaré qu'il faudrait peu de nouvelles technologies et un faible déploiement de véhicules électriques pour respecter les normes de 2025. Elles ont ajouté que les incitatifs

financiers des gouvernements provinciaux avaient aidé à réduire les prix plus élevés des véhicules électriques. Pour encourager l'adoption des véhicules électriques, les organisations non gouvernementales ont suggéré diverses initiatives, notamment :

- péages routiers pour les véhicules à moteur à combustion interne ;
- laissez-passer de traversier pour les véhicules électriques ;
- rabais ou crédits d'impôt pour l'achat de véhicules sans émissions;
- mesures incitatives offertes directement aux fabricants et aux importateurs de véhicules sans émissions.

Les entreprises de l'industrie automobile ont déclaré que le coût élevé des véhicules électriques et l'absence d'incitatifs financiers gouvernementaux dans toutes les régions du pays réduisaient la pénétration des véhicules électriques. Elles ont également noté que les ventes de véhicules électriques sont faibles, même dans les régions bénéficiant de mesures incitatives financières, et plus faibles dans les régions du pays qui n'en bénéficient pas.

Certaines entreprises réglementées ont déclaré que les dispositions réglementaires en vigueur qui obligeraient éventuellement les entreprises à évaluer les émissions en amont lors de la production de véhicules électriques constituaient un obstacle supplémentaire, puisque les premières entreprises tenues d'évaluer les émissions en amont seraient celles qui vendent le plus grand nombre de véhicules électriques.

3.3 Quels seraient le niveau d'électrification (pour les véhicules rechargeables) et le niveau d'adoption de groupes motopropulseurs hybrides nécessaires pour atteindre la conformité aux normes existantes pour les années de modèle 2022 à 2025?

De nombreuses entreprises réglementées ont déclaré qu'il faudrait des niveaux d'électrification plus élevés que prévu pour respecter les normes existantes. Ils ont également déclaré qu'aucune combinaison raisonnable de politiques nationales abordables, de préférences des consommateurs en matière d'achat et de production de véhicules électriques en usine ne pourrait modifier le parc automobile afin qu'il respecte les normes pour les années de modèle 2022 à 2025.

Les entreprises réglementées ont déclaré que l'infrastructure de recharge n'était ni assez étendue ni assez visible pour le public canadien. Une entreprise réglementée a suggéré qu'il pourrait être nécessaire au départ d'avoir plus de bornes de recharge qu'il n'en faut présentement pour rassurer les consommateurs quant à la disponibilité insuffisante de bornes de recharge.

Une entreprise a fourni des données indiquant que son parc de véhicules neufs vendus au Canada en 2018 se composait de 2,5 % de véhicules électriques et prévoyait qu'elle pourrait atteindre entre 7 % et 10 % de ventes de véhicules électriques d'ici 2025 si les incitatifs provinciaux d'achat à l'intention des consommateurs se poursuivent jusqu'en 2025 et si l'infrastructure de recharge rapide s'étend le long des corridors routiers. Une autre entreprise réglementée a déclaré que les normes existantes n'exigeaient qu'une faible ou aucune adoption de véhicules électriques à batterie pour assurer la conformité jusqu'à l'année de modèle 2025.

Les organisations non gouvernementales et les entreprises réglementées ont déclaré que la préférence croissante des consommateurs pour les camions légers par rapport aux automobiles à passagers réduisait la pénétration globale des véhicules électriques au Canada, parce que la plupart des modèles actuels et futurs de véhicules électriques rechargeables se trouvent dans le segment des automobiles à passagers. Une association de l'industrie a déclaré que la faiblesse persistante des prix du pétrole encourage les consommateurs à acheter des véhicules plus gros. Certaines entreprises et organisations non gouvernementales ont déclaré que l'amélioration du rendement du carburant des véhicules conventionnels rendait les véhicules électriques moins attrayants pour les consommateurs. Ces entreprises ont mentionné le coût élevé de l'électricité au Canada et le fait que le déficit d'autonomie des véhicules électriques par rapport aux véhicules conventionnels s'aggrave dans des conditions plus froides. Plusieurs entreprises réglementées ont fait remarquer que de nombreuses familles canadiennes ne possèdent qu'un seul véhicule et qu'elles ne sont pas disposées à acheter un véhicule électrique plus dispendieux ayant une autonomie limitée comme seul véhicule. Elles ont fait remarquer que l'endettement des ménages canadiens atteint maintenant des niveaux records et que l'on ne peut s'attendre à ce que les véhicules électriques atteignent une part de marché considérable tant qu'ils n'atteignent pas la parité de prix avec les véhicules conventionnels. Une autre entreprise réglementée a insisté sur le fait qu'il n'y a actuellement aucun obstacle à l'électrification généralisée et que l'absence d'inventaire disponible a été le principal facteur déterminant de la lenteur de l'adoption des véhicules électriques dans la plupart des pays à ce jour. Elles ont suggéré l'adoption d'une exigence concernant la vente de véhicules électriques et ont déclaré que cela avait augmenté l'offre de véhicules électriques dans d'autres pays.

Les organisations non gouvernementales sont généralement d'avis que les niveaux actuels d'électrification ne sont pas suffisants pour atteindre les objectifs du Canada en matière de changements climatiques. Il a été suggéré de fixer des objectifs plus ambitieux pour les véhicules électriques, d'accroître la coordination entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et de créer un nouveau résumé d'étude d'impact de la réglementation à utiliser pour l'élaboration des futures mesures réglementaires canadiennes. Plusieurs organisations non gouvernementales ont également recommandé la création d'un mandat pour les véhicules sans émissions afin de compléter la réglementation.

3.4 La contribution du secteur des véhicules légers aux réductions d'émissions de gaz à effet de serre prévue pour atteindre les objectifs de réduction des émissions du gouvernement est-elle raisonnable?

Le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques a été signé en 2016. Il consiste en un plan collectif fédéral- provincial-territorial visant à faire croître l'économie du pays tout en réduisant les émissions et en augmentant notre résilience et notre capacité d'adaptation aux changements climatiques. L'évaluation de mi-mandat est axée sur les normes d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules légers des années de modèle 2022 à 2025. Les émissions annuelles de gaz à effet de serre en 2030 devraient être

inférieures d'environ 7 millions de tonnes en raison de l'application des normes pour ces véhicules.

Les répondants étaient en faveur de la poursuite de la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des véhicules légers au Canada. De nombreuses entreprises réglementées ont déclaré qu'il serait difficile d'obtenir de nouvelles réductions substantielles des émissions de gaz à effet de serre, citant comme obstacles la faible demande actuelle pour des véhicules électriques et les délais associés au taux de remplacement du parc automobile. Une entreprise réglementée a fait remarquer que les émissions par véhicule des véhicules des années de modèle 2015 et 2016 étaient de 15 à 17 % inférieures à celles des véhicules de l'année modèle 2005.

Les entreprises réglementées et une organisation non gouvernementale ont déclaré que le fardeau de la réduction des émissions de gaz à effet de serre devrait être partagé équitablement entre tous les secteurs de l'économie canadienne. Des organisations non gouvernementales et une association de l'industrie ont recommandé que le gouvernement adopte une approche globale pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et qu'il adopte des politiques visant à encourager l'adoption des véhicules électriques, à retirer les véhicules plus vieux et à réduire l'intensité carbonique des carburants. Ces intervenants considéraient la réglementation comme faisant partie d'une série de mesures complémentaires et se renforçant mutuellement pour promouvoir la transition vers des systèmes de transport à faible émission de carbone.

Certaines organisations non gouvernementales et d'autres gouvernements ont déclaré que les objectifs existants et les réductions d'émissions prévues pour le secteur des véhicules légers étaient raisonnables. D'autres organisations non gouvernementales, un autre gouvernement et une entreprise réglementée ont également exprimé le souhait d'objectifs plus rigoureux. Une société d'investissement a fait remarquer que les déplacements au moyen de véhicules à passagers continueront probablement de faire partie du paysage des transports au Canada dans un avenir immédiat, en particulier dans les régions rurales, et que cette dépendance continue souligne l'importance d'établir des normes rigoureuses et pertinentes relativement aux émissions générées par les véhicules.

Une organisation non gouvernementale, qui estimait que les objectifs existants étaient raisonnables, a calculé que s'harmoniser avec la proposition actuelle des États-Unis de geler les normes au niveau de l'année de modèle 2020 pour les années de modèle 2021 à 2026 pourrait accroître les émissions de gaz à effet de serre de près de 11 millions de tonnes au-dessus du niveau nécessaire pour atteindre les objectifs décrits dans le Cadre pancanadien.

3.5 Serait-il possible de se conformer aux normes actuelles pour les années de modèle 2022 à 2025 tout en maintenant la compétitivité de l'industrie automobile canadienne, étant donné la nature intégrée du secteur de la fabrication de véhicules et du commerce sur le marché nord-américain?

De nombreuses entreprises réglementées ont fait remarquer qu'il ne serait pas possible de respecter les normes

de plus en plus rigoureuses en vigueur au Canada si les normes américaines étaient maintenues au niveau de l'année de modèle 2020. Une entreprise réglementée a déclaré qu'elle ne voyait pas la possibilité qu'un véhicule doté d'un moteur à combustion interne puisse se conformer aux normes sur les GES pour les véhicules légers l'année de modèle 2025 sans une forme d'électrification, comme un groupe motopropulseur hybride.

Les entreprises réglementées ont déclaré que sur le marché des véhicules, le Canada est un pays preneur de technologies, et que les entreprises pourraient devoir limiter l'offre de certains modèles de véhicules aux consommateurs canadiens si les normes canadiennes s'avèrent plus rigoureuses que les normes américaines comparables. Elles ont ajouté que l'amortissement des coûts associés à la conception, aux essais et à la construction de véhicules pour un petit marché comme le Canada rendrait ces véhicules trop coûteux.

Certains répondants de l'industrie ont également prédit que les consommateurs pourraient réagir à un choix limité de véhicules ou à des prix d'achat plus élevés en retardant l'achat de nouveaux véhicules (ce qui retarderait l'introduction de nouvelles technologies de sécurité et pourrait nuire à l'activité économique globale) ou choisir d'acheter des véhicules neufs et quasi neufs aux États-Unis.

De nombreuses entreprises réglementées ont déclaré que maintenir une harmonisation avec les normes américaines est la seule façon pour l'industrie automobile canadienne de demeurer concurrentielle. Une association de l'industrie a fait remarquer que l'harmonisation de la réglementation permet de réaliser des économies d'échelle plus importantes et des gains d'efficacité avec moins de coûts d'adaptation qu'il ne faudrait pour les petits marchés comme le Canada.

De nombreuses organisations non gouvernementales, des membres du public et une entreprise d'investissement ont souligné l'importance de maintenir la concurrence du secteur automobile canadien dans le contexte du marché mondial, où il existe une demande croissante pour des véhicules à faibles émissions dans d'autres parties du monde. Une entreprise d'investissement a également exprimé la crainte que l'assouplissement des normes canadiennes réduise l'incitation à développer de nouvelles technologies au Canada. Une organisation non gouvernementale a fait valoir que l'industrie canadienne pourrait se trouver dans une position plus faible si des changements politiques se produisaient après les élections américaines de 2020, et que l'assouplissement des normes réduirait la demande de technologies de pointe en Amérique du Nord.

Une autre organisation non gouvernementale a déclaré que même si la fabrication des pièces et l'assemblage des véhicules sont intégrés en Amérique du Nord, la concurrence de l'industrie automobile canadienne ne serait pas nécessairement minée si les normes canadiennes sur les émissions de gaz à effet de serre différaient de celles des États-Unis.

3.6 Les normes actuelles pour les années de modèle 2022 à 2025 seraient-elles avantageuses pour les consommateurs et la population?

La majorité des organisations non gouvernementales et certains répondants d'entreprises réglementées ont déclaré que les normes existantes procurent des avantages substantiels aux Canadiens. Les entreprises

réglementées et les organisations non gouvernementales ont déclaré que les économies de carburant prévues l'emporteraient sur les coûts liés à la conformité, ce qui permettrait d'économiser les fonds publics à long terme, et que les mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre seraient bénéfiques tant pour le climat que pour la santé publique. Une entreprise d'investissement a déclaré que la réglementation actuelle profite également au public en stimulant les possibilités de développement économique.

Une association de l'industrie a déclaré que de nombreux consommateurs n'attachent aucune valeur personnelle à la réduction des gaz à effet de serre. Une entreprise réglementée a déclaré que certains consommateurs évitent parfois les technologies de pointe en raison de leur inconfort quant au fonctionnement de la technologie, malgré les avantages environnementaux et les économies de carburant.

La plupart des entreprises réglementées ont déclaré que les normes existantes ne profiteraient pas au public dans un marché divisé et que les coûts connexes entraîneraient une hausse des prix des véhicules et une réduction de la disponibilité des véhicules, car certaines entreprises empêcheraient probablement la vente de certains modèles pour assurer la conformité. Elles ont ajouté que ces coûts, ainsi que l'éventuelle acceptation tardive des modèles à carburants de remplacement et un taux réduit de remplacement du parc, pourraient avoir une incidence sur la rentabilité et entraîner des pertes d'emplois.

3.7 Existe-t-il des enjeux liés à la sécurité qui devraient être pris en compte?

Les États-Unis prévoient que les modifications aux normes proposées dans leur avis de projet de réglementation actuel réduiraient de 12 700 le nombre de décès sur la route aux États-Unis par rapport aux normes existantes pendant la durée de vie des véhicules produits jusqu'à l'année de modèle 2029. La réduction estimée du nombre de décès sur la route est attribuée à la baisse du coût de la conduite de véhicules qui entraîne une augmentation du nombre de kilomètres parcourus, aux consommateurs conservant des véhicules moins sécuritaires en raison des coûts, et aux voitures plus légères offrant moins de protection aux occupants en cas de collision.

Une entreprise réglementée et une association de l'industrie ont déclaré que le Canada pourrait ne pas bénéficier des avantages en matière de sécurité prévus dans l'avis de projet de réglementation des États-Unis s'il ne s'harmonise pas avec les normes américaines proposées. Une association de l'industrie et des entreprises réglementées ont déclaré que ce remplacement retardé par de nouveaux véhicules sur le marché pourrait entraîner une réduction des avantages sur le plan de la sécurité routière et par conséquent, une augmentation des décès et des blessures sur la route.

Un nombre important d'organisations non gouvernementales et une entreprise réglementée ont fortement contesté l'analyse de la sécurité présentée dans l'avis de projet de réglementation des États-Unis. Une organisation non gouvernementale a mis en lumière plusieurs articles scientifiques récents qui ont conclu que l'utilisation de véhicules légers n'augmentait pas le nombre de décès sur la route et pourrait même avoir une incidence positive nette sur le nombre de décès sur la route, car elle réduit le risque que les collisions entre véhicules et piétons soient mortelles pour les piétons. Une autre organisation non gouvernementale a fait

remarquer que les méthodes d'analyse et les conclusions de la National Highway Traffic Safety Administration en ce qui concerne l'allègement sont en opposition directe avec ses propres conclusions antérieures lors de l'élaboration de la réglementation de 2012 et l'analyse de la sécurité dans le projet commun de 2016 visant à déterminer le caractère approprié des normes relatives aux années de modèle 2022 à 2025. Certaines organisations non gouvernementales ont également noté que les arguments relatifs à la sécurité dans le règlement proposé sont en contradiction avec une étude sur cette question publiée par la National Academy of Sciences des États-Unis en 2015. Certaines organisations non gouvernementales n'étaient pas d'accord avec l'hypothèse d'un effet de rebond de 20 % et de l'incidence prévue sur la sécurité. Enfin, de nombreuses organisations non gouvernementales ont souligné ce qu'elles considèrent comme des erreurs techniques, des erreurs de calcul et des hypothèses indéfendables dans l'analyse de la sécurité de l'avis de projet de réglementation des États-Unis.

3.8 Y a-t-il des changements dans les mesures de souplesse existantes ou d'autres nouvelles mesures de souplesse qui devraient être envisagés pour faciliter la conformité aux normes existantes tout en réduisant au minimum les répercussions sur les réductions d'émissions de gaz à effet de serre attendues?

Diverses mesures de souplesse et mesures incitatives non pécuniaires sont intégrées au règlement et ces mesures permettent aux entreprises de se conformer au règlement actuel du Canada sur les émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules légers d'une manière qui convient le mieux à leur modèle d'entreprise et au déploiement technologique. Il s'agit notamment de points hors cycle qui reconnaissent les avantages en matière d'émissions de gaz à effet de serre des technologies qui ne sont pas pris en compte au cours des cycles d'essais de conformité standard (c.-à-d. des dispositifs d'aérodynamisme actif), de points pour améliorer l'efficacité de la climatisation et réduire les fuites, et de multiplicateurs de points pour les véhicules à technologie avancée comme les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables.

La grande majorité des entreprises réglementées ont déclaré que les mesures de souplesse leur permettent d'utiliser les technologies les mieux adaptées à chaque entreprise tout en respectant des normes de plus en plus rigoureuses.

Les entreprises réglementées ont souligné leur appui à l'idée d'avoir des multiplicateurs pour les véhicules à technologie de pointe qui encouragent les entreprises à commercialiser plus de ces véhicules, mais elles ont également suggéré des changements aux dispositions actuelles énoncées dans le règlement. La plupart ont déclaré que les multiplicateurs de points existants devraient être augmentés et prolongés jusqu'à l'année de modèle 2025, plutôt que de commencer à diminuer à partir de l'année de modèle 2020. Une entreprise réglementée a suggéré qu'un multiplicateur de points plus élevé soit offert pour les véhicules ayant une plus grande autonomie entièrement électrique. Une autre entreprise réglementée a suggéré que les multiplicateurs de points soient étendus à tous les véhicules équipés de groupes motopropulseurs électriques hybrides, plutôt que ce qui se trouve dans les dispositions actuelles, soit de limiter ces points à certains types de camions légers.

Certaines entreprises réglementées ont également demandé que des points soient accordés pour les investissements dans les infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant de remplacement, y compris la suggestion qu'une norme de carburant à faible teneur en carbone utilisant un système d'échange de points pourrait être envisagée afin d'encourager le développement de l'infrastructure de ravitaillement. Les associations industrielles ont appuyé le programme actuel de points hors cycle et bon nombre d'entre elles ont recommandé de faciliter l'ajout de nouvelles technologies à la liste des technologies admissibles au lieu d'attendre le prochain cycle de modifications réglementaires. Les fournisseurs d'équipement ont suggéré d'offrir des points d'équivalent en dioxyde de carbone pour les technologies qui réduisent le carbone noir. Une organisation non gouvernementale s'est dite préoccupée par le fait que les entreprises réglementées pourraient devenir de plus en plus dépendantes des points hors cycle, ce qui pourrait compromettre le déploiement d'autres technologies de pointe. Les fournisseurs de pièces et les entreprises réglementées étaient favorables aux points hors cycle pour les climatiseurs efficaces et les réfrigérants à faible potentiel de réchauffement global et ne croient pas qu'ils devraient être éliminés comme le propose l'actuel avis de projet de réglementation des États-Unis. De nombreuses entreprises réglementées croient qu'il devrait y avoir une option d'achat de points auprès de l'organisme de réglementation comme mécanisme de conformité si elles ne sont pas en mesure d'en acheter auprès d'autres entreprises sur le marché libre. Plusieurs entreprises réglementées ont déclaré que les dispositions visant à évaluer éventuellement les émissions en amont lors de la production de véhicules électriques devraient être supprimées du règlement. Elles ont fait valoir que ces dispositions pourraient, par inadvertance, décourager les entreprises d'augmenter les ventes de véhicules électriques à un moment donné à l'avenir.

3.9 Y a-t-il des tendances émergentes, telles que l'autopartage, qui doivent être prises en compte dans le cadre de l'évaluation de mi-mandat?

Un certain nombre d'entreprises réglementées et une organisation non gouvernementale ont fait état des investissements consentis par les constructeurs automobiles pour développer des véhicules autonomes et ont examiné la façon dont la réglementation canadienne devrait traiter ces véhicules. Les entreprises réglementées ont souligné que l'Environmental Protection Agency des États-Unis a déclaré que les véhicules autonomes pourraient avoir la capacité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et que les règlements devraient contenir des dispositions qui le reconnaissent. Une organisation non gouvernementale a noté que l'augmentation du poids et de la consommation d'énergie résultant des systèmes de détection, de télématique et d'informatique sophistiqués dont sont équipés les véhicules autonomes pourrait augmenter les émissions de gaz à effet de serre. Elle a fait remarquer que les véhicules autonomes avaient le potentiel d'augmenter les émissions en raison de l'augmentation du nombre de véhicules-kilomètres parcourus avec des passagers payants et du nombre de véhicules-kilomètres parcourus à vide entre des voyages générateurs de revenus.

3.10 Le Ministère devrait-il tenir compte d'autres facteurs qui influent sur le marché des véhicules légers dans le cadre de l'évaluation de mi-mandat?

Un certain nombre d'entreprises et d'organisations non gouvernementales ont souligné que les préférences des consommateurs continuaient de s'orienter vers les camions légers. De nombreuses entreprises réglementées ont souligné que le parc canadien de véhicules neufs comptait proportionnellement plus de camions légers et de véhicules à traction intégrale que celui des États-Unis, et qu'Environnement et Changement climatique Canada devrait en tenir compte dans l'évaluation de mi-mandat. Une organisation non gouvernementale a affirmé que le règlement actuel a permis la croissance des ventes de véhicules plus gros et que le gouvernement devrait envisager des politiques visant à réorienter les achats des consommateurs vers les automobiles à passagers.

Plusieurs entreprises réglementées et leurs associations ont souligné l'importance d'envisager l'introduction progressive des normes d'émission de polluants atmosphériques de niveau 3 dans le cadre de l'évaluation de mi-mandat. Ces normes sur les polluants atmosphériques sont également des normes moyennes pour les parcs de véhicules et sont conformes aux normes équivalentes aux États-Unis, et les défis liés au respect de ces normes sur les polluants atmosphériques augmenteraient si le Canada avait des normes d'émissions de gaz à effet de serre différentes de celles des États-Unis. Les entreprises réglementées ont prévenu que, dans ce scénario, elles pourraient devoir limiter les modèles de véhicules offerts aux Canadiens ou vendre des modèles uniques au Canada, ce qui contribuerait à augmenter les coûts et le fardeau réglementaire.

Certaines organisations non gouvernementales ont suggéré que le gouvernement réforme la taxe d'accise fédérale actuelle sur les véhicules à forte consommation de carburant à titre de mesure complémentaire pour encourager l'achat de véhicules plus efficaces. Ces organisations non gouvernementales ont également suggéré que le gouvernement envisage des politiques qui appuieraient le remplacement des véhicules personnels par le transport en commun, le transport actif et les services de mobilité partagés. Ces organisations non gouvernementales et une entreprise réglementée ont en outre suggéré que le gouvernement envisage d'autres politiques complémentaires pour encourager l'adoption de véhicules électriques, y compris une norme de carburant à faible teneur en carbone, un mandat pour les véhicules sans émissions, et des politiques pour encourager le retrait des véhicules plus anciens.

Certaines organisations non gouvernementales se sont déclarées préoccupées par les multiplicateurs pour les véhicules électriques dans le règlement actuel. Elles ont déclaré qu'à mesure que les ventes de véhicules électriques augmentaient, les points additionnels que les entreprises réglementées recevaient de la vente de ces véhicules perfectionnés pourraient à leur tour permettre d'augmenter les ventes de véhicules inefficaces et compenser les émissions de gaz à effet de serre réduites des véhicules électriques. Elles recommandent qu'Environnement et Changement climatique Canada envisage de réduire ou d'éliminer les multiplicateurs pour les véhicules électriques dans le règlement.

Un commentaire d'un membre du public a recommandé que le gouvernement adopte un programme de taxation avec remise à titre de mesure complémentaire afin d'accroître la demande de véhicules plus

écoénergétiques et de véhicules plus perfectionnés, et de réduire la demande de véhicules plus gros et inefficaces. Ce répondant a préconisé que les frais et les remises s'appliquent largement à tous les types de véhicules, les montants variant en fonction de la performance des véhicules, et a souligné que les seuils de remise devraient changer avec le temps pour que le système demeure neutre sur le plan des coûts.

3.11 Le Ministère devrait-il tenir compte d'autres facteurs dans son examen du résultat de l'évaluation de mi-mandat américaine et son évaluation de la pertinence de maintenir les normes établies pour les années de modèle 2022 à 2025 au Canada?

De nombreuses entreprises réglementées ont insisté sur l'importance de maintenir des normes harmonisées avec celles des États-Unis, mais certaines ont également indiqué qu'elles n'appuient pas nécessairement la proposition américaine actuelle de geler les normes au niveau de 2020 pour les années de modèle 2021 à 2026. Elles ont recommandé qu'Environnement et Changement climatique Canada attende l'achèvement du processus d'élaboration de la réglementation en cours aux États-Unis et le résultat des négociations entre la Californie et le gouvernement fédéral américain. Les entreprises ont déclaré que des normes d'émissions propres au Canada gaspilleraient les ressources et offriraient peu d'avantages aux consommateurs ou à l'environnement. Une entreprise réglementée et plusieurs membres de l'industrie automobile ont affirmé qu'une harmonisation avec une norme américaine moins rigoureuse pourrait avoir des répercussions négatives sur les fabricants canadiens de pièces d'automobile et comporter des risques pour les milliards de dollars qui ont été investis dans des technologies avancées.

Certaines organisations non gouvernementales et une entreprise d'investissement ont encouragé Environnement et Changement climatique Canada à envisager de s'harmoniser avec les normes rigoureuses d'autres pays et régions comme la Californie. Certaines organisations non gouvernementales ont suggéré que le Canada se tourne vers l'Europe, la Chine et les pays scandinaves pour des politiques visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers.

Certaines organisations non gouvernementales ont fait référence à des rapports récents de la vérificatrice générale et au Troisième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques, qui indiquent que le Canada n'a pas encore adopté suffisamment de mesures pour respecter ses engagements pris dans l'Accord de Paris. Elles ont déclaré que le Canada devrait adopter d'autres mesures pour réduire les émissions provenant des transports afin de l'aider à atteindre ses objectifs en matière de changements climatiques.

Une autre organisation non gouvernementale a fait remarquer que les projections contenues dans l'étude d'impact de la réglementation qui accompagnait le règlement de 2014 indiquaient que 80 % des réductions de GES prévues dans le secteur des véhicules légers seraient attribuables aux années de modèle 2021 à 2025.

4 Prochaines étapes

Au cours des prochains mois, Environnement et Changement climatique Canada continuera d'évaluer les commentaires et les questions soulevées par les intervenants en réponse au document de travail. Le ministère continuera d'évaluer les coûts, les avantages et les répercussions possibles du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* pour l'industrie automobile canadienne.

Les États-Unis ont annoncé leur intention de publier un règlement définitif en mars 2019. Le ministère continuera de surveiller le processus de modification de la réglementation en cours aux États-Unis, les mesures prises par la Californie et d'autres États américains, ainsi que de nombreux autres pays qui élaborent des mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers.

À la suite de la publication d'un règlement final américain, Environnement et Changement climatique Canada entreprendra d'autres consultations pour déterminer si les normes d'émissions de gaz à effet de serre établies pour les années de modèle 2022 à 2025 demeurent appropriées pour le Canada. Si le ministère détermine qu'il y a lieu de modifier le règlement du Canada, un processus d'élaboration de la réglementation sera amorcé et comprendra d'autres consultations et la possibilité de formuler des commentaires.

5 Annexe : Ventilation des commentaires du public

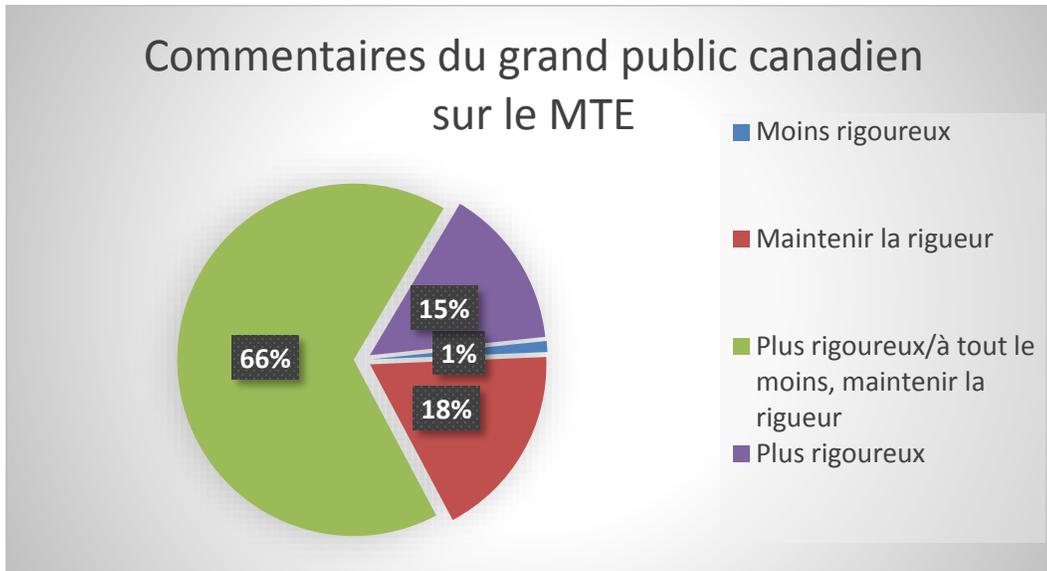


Figure 1: Ventilation des commentaires du public

Figure 1: La figure 1 est un diagramme circulaire illustrant la composition, en pourcentage, des suggestions du public en matière de mesures de rigueur concernant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers.

Le graphique est divisé en quatre sections différentes classées en fonction du niveau de rigueur de réglementation souhaité suggéré par le public, qui sont les suivantes:

- 66% a suggéré que le règlement devienne plus strict mais reste au moins le même;
- 18% a suggéré que la rigueur du Règlement reste la même;
- 15% a suggéré de renforcer la rigueur du Règlement;
- 1% a suggéré que la sévérité du Règlement devienne moins stricte.