

Rendement en matière d'émissions de gaz à effet de serre pour le parc de véhicules légers de l'année de modèle 2020

Relativement au *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*



N° de cat. : En11-15F-PDF
ISSN : 2560-9017
EC23045

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
Édifice Place Vincent Massey
351 boul. Saint-Joseph
Gatineau (Québec) K1A 0H3
Ligne sans frais : 1-800-668-6767
Courriel : enviroinfo@ec.gc.ca

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par
le ministre de l'Environnement et du Changement climatique, 2023

Also available in English

Liste des acronymes

AP – Automobile à passagers

CAFE – Corporate average fuel economy (économie de carburant moyenne des véhicules d'entreprise) (États-Unis)

CL – Camion léger

CO – Monoxyde de carbone

CO₂ – Dioxyde de carbone

EGEC – Émissions de gaz d'échappement liées au carbone

EPA – Environmental Protection Agency (agence américaine de protection de l'environnement)

Éq. CO₂ – Équivalent en dioxyde de carbone

GES – Gaz à effet de serre

g/mi – Grammes par mille

HC – Hydrocarbures

HFET – Highway fuel economy test (essai relatif à la réduction de la consommation de carburant en cycle routier - États-Unis)

KVP – Kilomètres-véhicules parcourus

LCPE – Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

MP – Matières particulaires

NO_x – Oxydes d'azote

N₂O – Oxyde nitreux

PEF – Procédure d'essai fédérale

POP – Parc optionnel provisoire

PTC – Part de teneur en carbone

VEPC – Véhicule électrique à pile à combustible

VTP – Véhicule à technologie de pointe

Table des matières

Sommaire	1
1. Objet du rapport	3
2. Aperçu du règlement	3
2.1. Normes d'émissions d'éq. CO ₂	4
2.2. Émissions de gaz d'échappement liées au carbone.....	8
2.3. Assouplissements en matière de conformité	10
2.3.1. Allocation pour la réduction des fuites de frigorigènes provenant du système de climatisation (E)	10
2.3.2. Allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation (F)	11
2.3.3. Allocations pour l'utilisation de technologies innovatrices (G)	12
2.3.4. Allocation pour certaines grosses camionnettes.....	13
2.3.5. Véhicules à technologie de pointe.....	14
2.3.6. Dispositions visant les entreprises à faible volume - années de modèles 2012 et suivantes ..	16
2.3.7. Assouplissements pour entreprises de taille intermédiaire	17
2.4. Normes pour l'oxyde nitreux et le méthane.....	17
2.5. Valeur des émissions d'éq. CO ₂	19
2.6. Avancées technologiques et taux de pénétration	22
3. Points relatifs aux émissions	24
3.1. Transferts de points	25
3.2. Total des points générés et état final	26
4. Rendement général de l'industrie	27
Annexe	30

Liste des tableaux

Tableau 1. état de la présentation de rapports par année de modèle.....	4
Tableau 2. norme moyenne pour l'éq. CO ₂ du parc (g/mi).....	7
Tableau 3. empreinte moyenne pour les années de modèles 2017 à 2020 (pi ²)	8
Tableau 4. émissions moyennes de gaz d'échappement liées au carbone du parc (g/mi)	9
Tableau 5. allocation pour la réduction des fuites de frigorigènes provenant du système de climatisation (g/mi).....	11
Tableau 6. allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation (g/mi)	12
Tableau 7. allocation pour l'utilisation de technologies innovatrices (g/mi)	13
Tableau 8. facteurs multiplicateurs pour les véhicules à technologie de pointe	15

Tableau 9. volumes de production des VEB par année de modèle	15
Tableau 10. volumes de production des VEHR par année de modèle.....	16
Tableau 11. volumes de production des fabricant à faible volume par année de modèle	17
Tableau 12. calendrier de remplacement des normes d'émissions d'éq. CO ₂ moyennes du parc des entreprises de taille intermédiaire admissibles.....	17
Tableau 13. valeurs du déficit des émissions de N ₂ O par entreprise, pour les années de modèles 2017 à 2020 (Mg d'éq. CO ₂).....	18
Tableau 14. valeurs du déficit des émissions de CH ₄ par entreprise, pour les années de modèles 2017 à 2020 (Mg d'éq. CO ₂).....	18
Tableau 15. valeurs de conformité et normalisées pour les AP des années de modèles 2017 à 2020 (g/mi)	19
Tableau 16. valeurs de conformité et normalisées pour les CL des années de modèles 2017 à 2020 (g/mi)	20
Tableau 17. Taux de pénétration des technologies de transmission dans le parc canadien	24
Tableau 18. transactions de points (transfert sortie) par année de modèle (Mg d'éq. CO ₂)	25
Tableau 19. points nets par année de modèle et solde de points actuel (Mg d'éq. CO ₂)	26
Tableau 20. résumé de la conformité des automobiles à passagers des années de modèles 2011 à 2020 (g/mi).....	27
Tableau 21. résumé de la conformité des camions légers des années de modèles 2011 à 2020 (g/mi) ...	28
Tableau A-1. volumes de production par entreprise.....	30
Tableau A-2. menu préapprouvé de technologies permettant d'améliorer l'efficacité des systèmes de climatisation.....	34
Tableau A-3. nombre de véhicules à turbocompresseur	35
Tableau A-4. nombre de véhicules vendus avec DPV	35
Tableau A-5. nombre de véhicules vendus avec CLS	35
Tableau A-6. nombre de véhicules vendus avec une boîte de vitesses à rapports supérieurs	36
Tableau A-7. nombre de véhicules vendus avec TVC	36
Tableau A-8. nombre de véhicules vendus avec désactivation des cylindres	36
Tableau A-9. nombre de véhicules vendus avec IDE	37
Tableau A-10. nombre de véhicules au diesel vendus.....	37

Liste des figures

Figure 1. empreinte du véhicule	5
Figure 2. cibles 2011-2026 pour les automobiles à passagers.....	5
Figure 3. cibles 2011-2026 pour les camions légers	6
Figure 4. état de conformité de 2020 des automobiles à passagers avec les compensations.....	20
Figure 5. état de conformité de 2020 des camions légers avec les compensations	22
Figure 6. rendement moyen en matière d'émissions de GES – automobiles à passagers	28
Figure 7. rendement moyen en matière d'émissions de GES – camions légers.....	29
Figure A-1. état de conformité de 2017 des automobiles à passagers avec les compensations	31

Figure A-2. état de conformité de 2018 des automobiles à passagers avec les compensations	31
Figure A-3. état de conformité de 2019 des automobiles à passagers avec les compensations	32
Figure A-4. état de conformité de 2017 des camions légers avec les compensations	32
Figure A-5. état de conformité de 2018 des camions légers avec les compensations	33
Figure A-6. état de conformité de 2019 des camions légers avec les compensations	33

Sommaire

Le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* (ci-après appelé « le règlement ») établit les normes en matière d'émissions de gaz à effet de serre (GES) pour les véhicules routiers légers des années de modèles 2011 et ultérieures mis en vente au Canada. Ce règlement impose aux importateurs et fabricants de véhicules neufs de respecter les normes moyennes d'émissions de gaz à effet de serre du parc. Le règlement établit également des exigences annuelles de rapports de conformité. Le présent rapport résume le rendement moyen en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre des parcs de véhicules légers. Il présente également un résumé de la conformité pour chaque entreprise obligée, y compris leurs valeurs d'émissions en équivalent CO₂ (éq. CO₂)¹ individuelles (désignée par le terme « valeur de conformité ») et l'état de leurs points relatifs aux émissions.

Les normes d'émission d'éq. CO₂ sont propres à chaque entreprise, en ce sens qu'elles dépendent de l'empreinte et du nombre de véhicules mis en vente pour une année de modèle donnée. Ces valeurs cibles fondées sur l'empreinte des véhicules sont alignées avec celles de l'Environmental Protection Agency des États-Unis (EPA) et sont progressivement plus strictes pour les années de modèles 2012 à 2026². Puisque les normes canadiennes pour les gaz à effet de serre ont été instaurées avant le programme de l'EPA, les valeurs cibles de l'année de modèle 2011 du Canada reposaient plutôt sur les normes américaines Corporate Average Fuel Economy (CAFE). Depuis l'introduction du règlement, les normes moyennes des parcs pour les automobiles à passagers et les camions légers sont devenues plus strictes de 36,4 % et 25,9 %, respectivement.

Le rendement d'une entreprise par rapport à sa norme est déterminé à l'aide du rendement moyen du parc en matière d'émissions qui est pondéré selon les ventes d'une année de modèle donnée pour les automobiles à passagers et les camions légers neufs mis en vente, et exprimé en grammes par mille d'éq. CO₂ d'après les essais d'émissions normalisés simulant des cycles de conduite en ville et sur autoroute. Lors de ces essais, on mesure les émissions de CO₂ et celles d'autres produits de combustion liés au carbone, notamment le monoxyde de carbone (CO) et les hydrocarbures (HC), ce qui garantit que toutes les émissions de gaz d'échappement contenant du carbone sont aussi prises en compte. Le règlement établit également des limites pour le rejet d'autres gaz à effet de serre, comme le méthane (CH₄) et l'oxyde nitreux (N₂O). Plusieurs mécanismes incorporés dans le règlement fournissent aux entreprises un éventail d'options qui leur permettent d'atteindre les normes pour les gaz à effet de serre qui s'appliquent, tout en les incitant à mettre en œuvre de nouvelles technologies de réduction de ces gaz. Ces mécanismes comprennent des allocations pour les améliorations apportées aux véhicules et les technologies innovatrices complémentaires qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'une manière qui n'est pas directement mesurée pendant les essais normalisés des émissions de gaz

¹ Dans l'ensemble du présent rapport, l'éq. CO₂ sert d'unité courante afin de normaliser les impacts environnementaux des différents gaz à effet de serre (comme le N₂O et le CH₄) exprimés en quantité équivalente de CO₂.

² Le 12 février 2021, le gouvernement du Canada a publié le document de décision final sur l'évaluation à mi-mandat du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers. ECCC continuera de collaborer avec le gouvernement fédéral des États-Unis et la Californie à l'élaboration de nouvelles normes d'émissions de GES pour les véhicules légers à court terme et pour l'après 2025

d'échappement. Les mécanismes d'assouplissement comprennent la reconnaissance des avantages qu'offrent sur le plan des émissions la capacité de fonctionner avec deux types de carburant, l'électrification et d'autres technologies qui contribuent à améliorer le rendement en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Le règlement comprend également un système de points relatifs aux émissions qui permet aux entreprises de générer des points si le rendement moyen de leur parc surpasse la norme. Ces points peuvent être accumulés pour être utilisés ultérieurement afin de compenser des déficits d'émissions (une entreprise subit un déficit si le rendement de son parc est au-dessus de la norme qui s'y applique). Ce système permet aux entreprises de rester conformes à la réglementation lorsque la composition de leurs produits et la demande changent d'une année à l'autre et pendant le cycle des produits, ce qui peut se traduire par un rendement moyen du parc supérieur à la norme. Les entreprises qui génèrent des points relatifs aux émissions peuvent les transférer à d'autres entreprises. Les points générés grâce à un rendement supérieur à la norme ont une durée de validité déterminée par l'année de modèle où ils sont accordés, tandis que les déficits subis à cause d'un rendement inférieur à la norme doivent être compensés dans les 3 années suivantes. Un suivi de la conformité au règlement et des points qui y correspondent est effectué en partie au moyen des rapports annuels, et les entreprises doivent tenir à jour tous les dossiers pertinents ayant trait au rendement en matière d'émissions de gaz à effet de serre de leurs véhicules.

Le règlement a incité de façon déterminante les entreprises à apporter des améliorations progressives à l'efficacité et la réduction de GES de leurs véhicules légers neufs disponibles au Canada depuis l'année de modèle 2011. Le règlement a poussé les entreprises à relever ces défis techniques grâce à l'introduction d'une vaste gamme de technologies nouvelles et innovatrices. Pour satisfaire aux normes réglementaires, les entreprises ont non seulement continué à améliorer les moteurs à combustion interne classiques, mais elles ont également incorporé une panoplie d'approches innovatrices à leurs véhicules telles que des composantes aérodynamiques actives, des matériaux de pointe pour réduire le poids, de la peinture à réflectivité solaire, de l'éclairage à haute efficacité, etc. Les entreprises ont aussi été incitées à accroître la disponibilité des véhicules à technologie de pointe produisant moins à nulles émissions de GES, qui comprennent des véhicules électriques à batterie (BEV), des véhicules électriques hybrides rechargeables (PHEV), et des véhicules électriques à pile combustible (FCEV), collectivement en tant que véhicules zéro émission (VZE), et des véhicules au gaz naturel (VGN) pour atteindre les objectifs réglementaires. En fait, depuis l'introduction du règlement, le volume de production de VZE ont atteint 4,0 % pour l'année de modèle 2020. Spécifiquement, les véhicules électriques à batterie ont passé de 198 à 38 455 représentant 1,4 % du parc total en 2020, et le volume de production de véhicules hybrides rechargeables est passé de 0 à 20 381 représentant 2,6 % du parc total en 2020. La somme de ces modifications apportées dans les parcs de véhicules canadiens se sont traduites par des améliorations mesurables du rendement en termes d'émissions de GES, et les VZE devraient continuer à gagner des parts de marché à mesure que les normes continuent d'être de plus en plus strictes.

Les résultats des rapports réglementaires indiquent que les entreprises continuent de se conformer jusqu'à l'année de modèle 2020. La valeur de conformité moyenne pour le parc d'automobiles à passagers neuves est passée de 255 g/mi à 178 g/mi depuis l'introduction du règlement, ce qui représente une réduction de 30,2 %. La valeur de conformité pour les camions légers a diminué de 20,3 %, passant de 349 g/mi à 278 g/mi depuis l'introduction du règlement. Toutes les entreprises sont resté en conformité

avec le Règlement soit en respectant leur norme applicable, soit en utilisant les points relatifs aux émissions qu'elles avaient accumulés, soit en achetant des points à d'autres entreprises. À ce jour, les entreprises ont généré au total quelque 93,1 millions de points, dont environ 27,4 millions sont toujours disponibles pour utilisation future. Au total, 27,9 millions de points ont été utilisés pour compenser des déficits d'émissions subis par des entreprises individuelles durant les années de modèles 2011 à 2020 dont 3,6 millions de points ont été utilisés pour compenser des déficits accumulés pour l'année de modèle 2020. Les 37,8 millions de points restants ont expiré.

1. Objet du rapport

L'objet du présent rapport consiste à rendre compte des résultats propres aux entreprises sur le plan du rendement moyen en matière d'émissions de gaz à effet de serre des parcs canadiens d'automobiles à passagers (AP) et de camions légers (CL)³. Le rapport, qui se fonde sur le précédent rapport sur le rendement en matière d'émissions de GES pour l'année de modèle 2019, met l'accent sur le rendement des 4 dernières années de modèles. Les résultats présentés ici sont basés sur les données qui figurent dans les rapports annuels sur la conformité au règlement que fournissent les entreprises en vertu du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*; ces données ont fait l'objet d'un examen approfondi par Environnement et Changement climatique Canada (ECCC). Le rapport aide à identifier les tendances dans l'industrie de l'automobile du Canada, notamment l'adoption et l'émergence de technologies pouvant réduire les émissions de GES. Il décrit en outre l'échange de points relatifs aux émissions en vertu du règlement.

2. Aperçu du règlement

En octobre 2010, le gouvernement du Canada a publié le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*⁴ (le règlement) en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (LCPE). Il s'agissait du premier règlement pris par le gouvernement du Canada qui ciblait les GES et d'un jalon important de l'approche adoptée par ECCC pour s'attaquer aux émissions de GES du secteur canadien des transports. Le règlement et ses modifications subséquentes ont instauré des cibles progressivement plus rigoureuses pour les émissions de GES des véhicules légers neufs des années de modèles 2011 à 2026, qui concordent avec les normes nationales des États-Unis, établissant ainsi une approche nord-américaine commune.

Le Ministère surveille la conformité aux exigences moyennes du parc grâce aux rapports annuels soumis en vertu du règlement, qui servent à établir le rendement moyen en matière d'émissions de GES et la norme applicable pour les parcs d'automobiles à passagers et de camions légers de chaque entreprise⁵. Dans le cadre du mécanisme de conformité réglementaire, les entreprises peuvent accumuler des points ou des déficits d'émissions, selon le rendement de leur parc par rapport à la norme. Ces rapports permettent aussi au Ministère de suivre le solde et les transferts des points relatifs aux émissions. Plus de 10 000 éléments de données sont recueillis à chaque cycle de rapports. Ceux-ci font l'objet d'une

³ Le Ministère a publié 6 [rapports](#) documentant le rendement global de la flotte des années de modèle antérieures.

⁴ [Le Règlement, les changements législatifs et le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation qui l'accompagne](#)

⁵ Les définitions d'automobile de tourisme et de camion léger se trouvent dans le Règlement.

validation et d'un examen continu par ECCC et peuvent être modifiés si de nouvelles données deviennent disponibles.

Les entreprises ayant présenté un rapport conformément au règlement pendant les années de modèles 2017 à 2020 figurent au tableau 1.

Tableau 1. état de la présentation de rapports par année de modèle

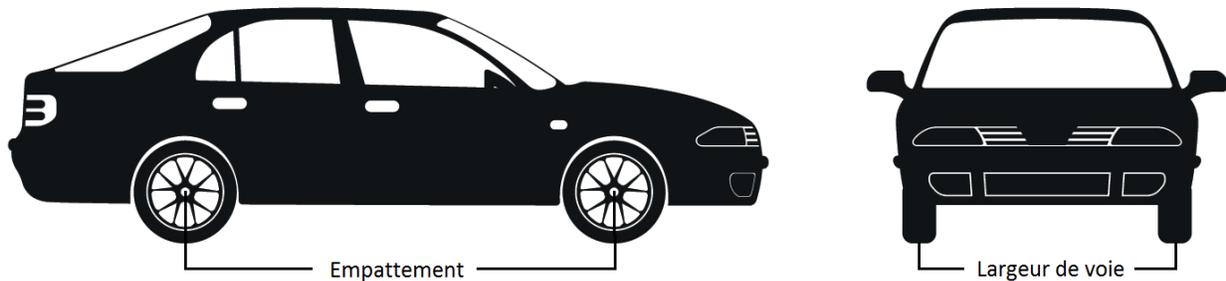
Fabricant	Nom commun	2017	2018	2019	2020
Aston Martin Lagonda Ltd.	Aston Martin	FFV ^a	FFV ^a	FFV ^a	FFV ^a
BMW Canada Inc.	BMW	*	*	*	*
BYD Canada Company Limited	BYD	--	--	--	*
FCA Canada Inc.	FCA	*	*	*	*
Ferrari North America Inc.	Ferrari	FFV ^a	FFV ^a	FFV ^a	FFV ^a
Ford du Canada Ltée.	Ford	*	*	*	*
General Motors du Canada	GM	*	*	*	*
Honda Canada Inc.	Honda	*	*	*	*
Hyundai Auto Canada Corp.	Hyundai	*	*	*	*
Jaguar Land Rover Canada ULC	JLR	*	*	*	*
Kia Canada Inc.	Kia	*	*	*	*
Lotus Cars Ltd.	Lotus	FFV ^a	FFV ^a	FFV ^a	FFV ^a
Maserati North America Inc.	Maserati	FFV ^a	FFV ^a	*	*
Mazda Canada Inc.	Mazda	*	*	*	*
McLaren Automotive Limited	McLaren	FFV ^a	FFV ^a	FFV ^a	FFV ^a
Mercedes-Benz Canada Inc.	Mercedes	*	*	*	*
Entreprise Mitsubishi Motor du Canada inc.	Mitsubishi	*	*	*	*
Nissan Canada Inc.	Nissan	*	*	*	*
Pagani Automobili SPA, Italie	Pagani	FFV ^a	FFV ^a	FFV ^a	FFV ^a
Automobiles Porsche du Canada limitée	Porsche	*	*	*	*
Subaru Canada Inc.	Subaru	*	*	*	*
Tesla Motors, Inc.	Tesla	*	*	*	*
Toyota Canada, Inc.	Toyota	*	*	*	*
Groupe Volkswagen Canada Inc.	Volkswagen	*	*	*	*
Volvo Cars of Canada Corp.	Volvo	*	*	*	*
*Indique qu'un rapport a été soumis					
^a À partir de l'année de modèle 2012, les fabricants à faible volume (FFV) peuvent choisir de se dispenser des normes pour l'éq. CO ₂ . Cela n'a pas d'effet perceptible sur le rendement à l'échelle du parc en raison du faible nombre de véhicules.					

2.1. Normes d'émissions d'éq. CO₂

Les normes applicables à une année de modèle donnée sont fondées sur des « valeurs cibles » prescrites d'émissions d'éq. CO₂ qui sont calculées en fonction de l'« empreinte » (figure 1) d'un véhicule et du nombre de véhicules du parc d'automobiles à passagers et de camions légers de chaque entreprise offert

en vente⁶ au premier acheteur au détail⁷. Ces normes sont basées sur la performance en ce sens qu'elles établissent une quantité maximale de CO2e sur une base de gramme par mile. Cette approche progressivement plus stricte permet aux entreprises de choisir parmi une gamme en constante évolution des technologies les plus rentables pour se conformer et réduire les émissions, plutôt que d'exiger une technologie particulière.

Figure 1. empreinte du véhicule



$$\text{Empreinte} = \frac{\text{largeur de voie avant} + \text{largeur de voie arrière}}{2} \times \text{empattement}$$

Le règlement prescrit des valeurs cibles progressivement plus strictes pour une taille d'empreinte donnée pour l'ensemble des années de modèles 2011 à 2026⁸. Les figures 2 et 3 montrent les valeurs cibles pour les automobiles à passagers et les camions légers, respectivement.

Figure 2. cibles 2011-2026 pour les automobiles à passagers

⁶ Les termes « vendu », « offert en vente », « mis en vente » et « volume de production » sont utilisés de manière interchangeable dans ce rapport pour désigner le nombre de véhicules fabriqués ou importés au Canada pour la première vente au détail.

⁷ Le règlement exclut les « véhicules d'occasion » importés au Canada, les véhicules neufs exportés du Canada, les véhicules d'urgence et les véhicules importés temporairement à des fins d'exposition, de démonstration, d'évaluation et d'essai.

⁸ Voir note de bas de page 2

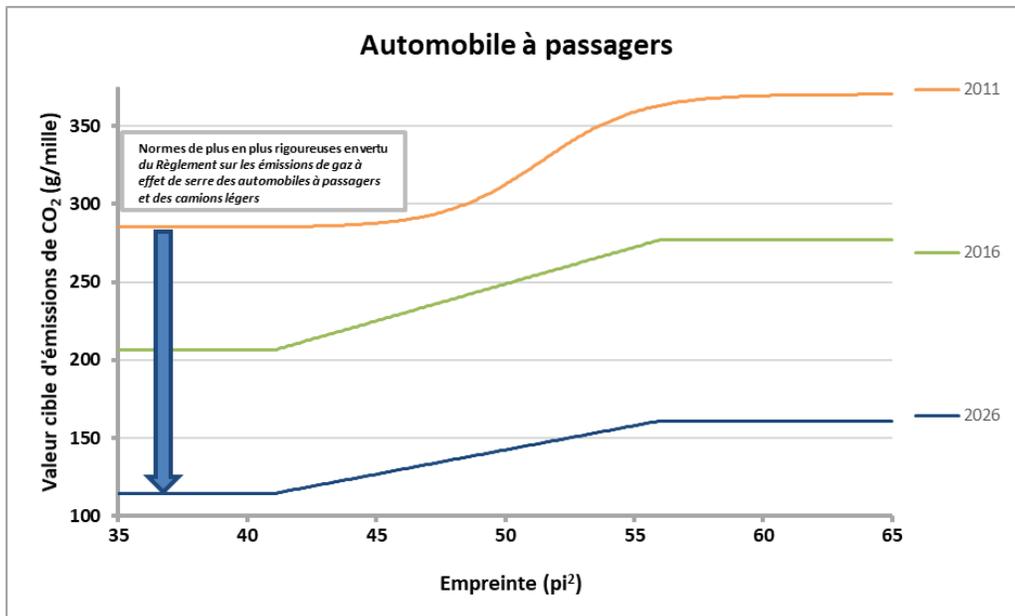
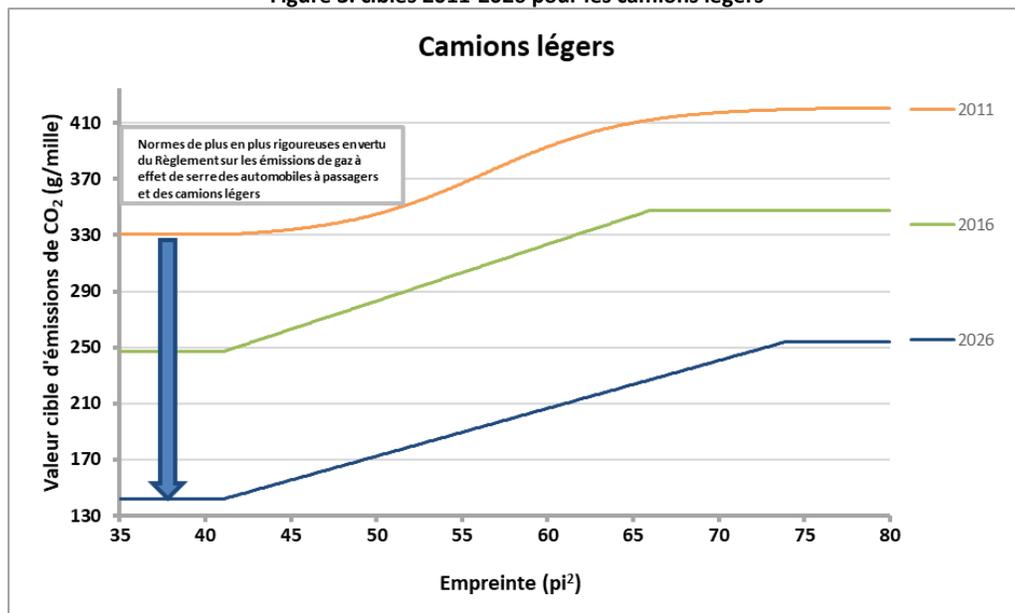


Figure 3. cibles 2011-2026 pour les camions légers



Comme le montrent les figures 2 et 3, les cibles pour l'année de modèle 2011 sont uniques parce qu'elles présentent une courbe lisse. La raison en est que les valeurs cibles de 2011 ont été instaurées 1 an avant l'entrée en vigueur du programme de l'EPA et qu'elles étaient alors fondées sur les niveaux de la CAFE. Par conséquent, le règlement prend la consommation de carburant comme base pour établir des

approximations raisonnables du rendement en matière de GES pour l'année de modèle 2011⁹. La norme pour l'éq. CO₂ a été établie au moyen d'un facteur de conversion de 8 887 grammes de CO₂/gallon d'essence¹⁰ pour l'année de modèle 2011 uniquement.

Pour les années de modèles 2012 et ultérieures, les valeurs cibles pour les émissions d'éq. CO₂ étaient harmonisées avec les valeurs cibles de l'EPA.

La norme moyenne globale qu'une entreprise doit respecter pour le parc d'automobiles à passagers et de camions légers est déterminée en définitive à l'aide du calcul de la moyenne pondérée en fonction des ventes de toutes les valeurs cibles selon la formule suivante :

$$\text{Norme moyenne du parc} = \frac{\Sigma (A \times B)}{C}$$

Où

A est la valeur cible des émissions d'éq. CO₂ pour chaque groupe d'automobiles à passagers ou de camions légers ayant les mêmes cibles d'émission;

B est le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers du groupe en question;

C est le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers du parc.

Les normes moyennes définitives d'éq. CO₂ du parc propres à chaque entreprise pour les années de modèles 2017 à 2020 sont présentées au tableau 2. Il s'agit des valeurs réglementaires que le parc d'automobiles à passagers et de camions légers d'une entreprise doit respecter.

Tableau 2. norme moyenne pour l'éq. CO₂ du parc (g/mi)

Fabricant	2017 AP	2018 AP	2019 AP	2020 AP	2017 CL	2018 CL	2019 CL	2020 CL
BMW	216	208	196	188	283	274	270	262
BYD	--	--	--	194	--	--	--	--
FCA	234	228	218	206	312	295	301	290
Ford	220	209	202	193	308	310	303	296
GM	218	204	192	181	320	310	298	293
Honda	214	204	193	184	274	261	258	245
Hyundai	216	206	196	184	278	266	258	269
JLR	244	242	219	203	286	286	278	267
Kia	216	204	195	183	277	267	263	253
Maserati	--	--	231	218	--	--	278	269
Mazda	212	202	189	183	267	256	249	238

⁹ Les valeurs cibles d'économie de carburant qui s'appliquent aux véhicules de l'année modèle 2011 sont calculées au moyen de la formule suivante :

$$T = 1 / ((1/a) + (1/b) - (1/a)) * ((e^{(x-c)/d}) / (1 + e^{(x-c)/d}))$$

dans laquelle : x est l'empreinte du véhicule en question, a = 31,20, b = 24,00, c = 51,41, d = 1,91 pour les AP, et a = 27,10, b = 21,10, c = 56,41, d = 4,28 pour les CL.

¹⁰ Bien que le facteur de conversion de 8 887 soit propre à l'essence, il a été appliqué à l'ensemble du parc parce que la proportion de véhicules qui utilisent d'autres types de carburant est très faible.

Mercedes	225	213	205	195	287	274	263	263
Mitsubishi	203	195	183	176	253	242	234	226
Nissan	216	205	191	190	282	273	261	245
Porsche	215	224	194	198	285	284	277	266
Subaru	210	199	189	180	257	245	241	235
Tesla	254	226	211	202	--	292	284	275
Toyota	212	201	192	183	286	273	265	261
Volkswagen	211	201	190	183	273	269	264	246
Volvo	242	245	222	212	288	291	274	263
Moy. du parc	216	205	194	185	298	288	282	272

L’empreinte moyenne de l’entreprise (tableau 3) est l’un des facteurs pour l’établissement de ses normes pour l’éq. CO₂. Les entreprises sont tenues de respecter leur propre norme moyenne pour l’éq. CO₂ de leur parc selon la taille des véhicules qu’elles produisent. Cependant, le règlement offre aux entreprises de taille intermédiaire des flexibilités de conformité supplémentaires pour utiliser un calendrier alternatif de normes d’émission annuelles pour les années modèles 2017 à 2020 (discuté à la section 2.3.7.).

Tableau 3. empreinte moyenne pour les années de modèles 2017 à 2020 (pi²)

Fabricant	2017 AP	2018 AP	2019 AP	2020 AP	2017 CL	2018 CL	2019 CL	2020 CL
BMW	45,6	46,3	45,9	46,3	50,4	50,8	51,9	52,0
BYD	--	--	--	47,9	--	--	--	--
FCA	49,3	50,9	51,2	50,9	57,8	56,1	59,0	58,3
Ford	46,7	46,6	47,4	47,7	58,3	61,3	60,7	60,2
GM	45,8	45,2	44,3	43,5	60,9	60,2	59,7	60,1
Honda	45,1	45,4	45,2	45,2	48,6	48,2	49,2	48,3
Hyundai	45,8	45,9	45,9	45,5	49,2	49,2	49,2	53,5
JLR	48,9	48,7	48,8	47,8	50,8	50,7	51,7	51,0
Kia	45,7	45,3	45,7	45,3	49,2	49,3	50,3	50,0
Maserati	--	--	54,3	53,8	--	--	53,4	53,4
Mazda	44,8	44,8	44,2	45,0	47,0	47,3	47,3	46,8
Mercedes	47,4	47,2	48,0	48,1	51,3	50,9	50,3	52,1
Mitsubishi	41,8	42,3	41,7	42,7	44,0	44,2	44,1	44,2
Nissan	45,4	45,5	44,6	45,8	50,4	50,8	49,9	48,2
Porsche	42,3	44,4	42,8	46,6	50,5	50,3	51,6	51,0
Subaru	44,5	44,4	44,4	44,4	44,8	44,9	45,7	46,1
Tesla	54,2	50,4	49,6	49,8	--	54,8	54,8	54,8
Toyota	44,8	44,7	44,9	45,1	51,7	51,1	50,9	51,7
Volkswagen	44,5	44,7	44,6	45,1	48,4	50,0	50,4	48,5
Volvo	48,7	49,2	49,7	49,9	51,2	52,1	50,9	50,4
Moy. du parc	45,5	45,5	45,3	45,6	54,9	54,8	55,1	54,5

2.2. Émissions de gaz d’échappement liées au carbone

La valeur moyenne des émissions de gaz d’échappement liées au carbone (EGEC) du parc d’une entreprise équivaut au rendement moyen pondéré en fonction des ventes d’une année de modèle donnée pour ses parcs d’automobiles à passagers et de camions légers, exprimé en grammes d’éq. CO₂ par mille. La valeur des EGEC est un nombre unique qui représente les émissions moyennes de gaz d’échappement liées au carbone provenant de l’ensemble des automobiles à passagers et de camions légers d’une entreprise. Les valeurs des émissions servant à calculer une valeur d’EGEC sont mesurées au moyen de deux procédures

d'essai en matière d'émissions : la procédure d'essai fédérale (Federal Test Procedure, FTP) et le cycle de conduite relatif à la réduction de la consommation de carburant sur route (Highway Fuel Economy Test, HFET). Les FTP et HFET sont plus communément appelés essais de conduite en ville et sur route; tous deux garantissent que les EGEC sont mesurées de façon cohérente dans toute l'industrie automobile. Pendant les essais, les fabricants mesurent les produits de combustion liés au carbone, dont le dioxyde de carbone (CO₂), le monoxyde de carbone (CO) et les hydrocarbures (HC), ce qui garantit que toutes les émissions des gaz d'échappement contenant du carbone qui mènent à la formation de CO₂ sont prises en compte.

Les EGEC de chaque modèle de véhicule sont calculées à l'aide des éléments constitutifs des émissions (comme le CO₂, les HC et le CO) rejetés par ce modèle lors des essais de conduite en ville et sur route. Les résultats des 2 essais sont ensuite fusionnés selon une répartition de 55 % de conduite en ville et de 45 % de conduite sur route. La valeur finale des EGEC d'une entreprise repose sur la moyenne pondérée en fonction des ventes des résultats des essais combinés pour chaque modèle et le nombre de véhicules fabriqués ou importés au Canada pour y être vendus.

Les valeurs moyennes des EGEC du parc calculées par les entreprises pour les années de modèles 2017 à 2020 sont présentées dans le tableau 4.

Tableau 4. émissions moyennes de gaz d'échappement liées au carbone du parc (g/mi)

Fabricant	2017 AP	2018 AP	2019 AP	2020 AP	2017 CL	2018 CL	2019 CL	2020 CL
BMW	249	259	250	249	309	300	292	295
BYD	--	--	--	0	--	--	--	--
FCA	310	314	311	324	373	360	368	357
Ford	260	241	249	204	349	347	341	325
GM	209	191	179	152	362	349	349	339
Honda	205	202	207	207	267	255	264	257
Hyundai	246	241	222	211	340	337	342	325
JLR	299	277	330	291	338	316	304	315
Kia	233	223	203	176	322	322	315	310
Maserati	--	--	376	370	--	--	421	410
Mazda	217	215	223	226	266	259	266	260
Mercedes	275	264	275	269	329	316	320	308
Mitsubishi	213	151	162	155	271	264	261	261
Nissan	236	204	202	214	293	294	288	265
Porsche	294	291	322	147	319	318	317	320
Subaru	251	254	243	250	248	242	241	235
Tesla ¹¹	0	0	0	0	--	0	0	0
Toyota	216	205	200	176	315	315	290	289
Volkswagen	237	255	221	193	321	296	292	300
Volvo	265	257	262	241	267	267	272	267
Moy. du parc	232	221	211	195	334	323	320	309

¹¹ Tesla et BYD produisent exclusivement des véhicules électriques à batterie et utilise l'incitatif 0 g/mi pour ses EGEC, comme le décrit la section 2.3.5.

2.3. Assouplissements en matière de conformité

Le règlement prévoit divers assouplissements en matière de conformité qui atténuent le fardeau de la conformité pour les entreprises à volume faible ou intermédiaire afin d'encourager l'utilisation de technologies de pointe réduisant les émissions de GES, et de tenir compte des technologies innovatrices dont il n'est pas facile de mesurer les répercussions lors des essais normalisés relatifs aux émissions. Le règlement reconnaît aussi que les véhicules capables de fonctionner avec des carburants produits à partir de sources renouvelables (comme l'éthanol) présentent le potentiel de réduire les émissions de GES. Les assouplissements pour la conformité susmentionnés sont examinés dans les sous-sections qui suivent.

2.3.1. Allocation pour la réduction des fuites de frigorigènes provenant du système de climatisation (E)

Les liquides réfrigérants actuellement utilisés dans les systèmes de climatisation possèdent un potentiel de réchauffement planétaire¹² (PRP) bien supérieur à celui du CO₂. Par conséquent, le rejet de ces liquides dans l'environnement exerce un effet plus important sur la formation de gaz à effet de serre qu'une quantité égale de CO₂. Le règlement prévoit des dispositions qui reconnaissent la réduction des émissions de GES provenant de systèmes de climatisation améliorés conçus pour réduire au minimum les fuites de liquide réfrigérant qui polluent l'environnement. En prenant appui sur le rendement des composants de climatisation, les fabricants peuvent calculer un taux de fuite de liquide réfrigérant total annuel pour un système de climatisation qui, en combinaison avec le type de liquide, détermine la réduction de fuites d'éq. CO₂ en grammes par mille (g/mi) pour chacun de leurs systèmes de climatisation. La valeur maximale de l'allocation pouvant être générée pour un système de climatisation amélioré installé dans une automobile à passagers est de 12,6 g/mi si le système utilise le liquide réfrigérant traditionnel HFC-134a, et de 13,8 g/mi si le système utilise un liquide réfrigérant dont le PRP est moindre. Les valeurs maximales des allocations pour les systèmes de climatisation installés dans des camions légers sont de 15,6 g/mi et 17,2 g/mi, respectivement.

L'allocation moyenne totale du parc pour la réduction des fuites de liquide réfrigérant des systèmes de climatisation est calculée à l'aide de la formule suivante :

$$E = \frac{\Sigma (A \times B)}{C}$$

Où

A est la réduction des fuites en éq. CO₂ pour chaque système de climatisation du parc qui a recours à ces technologies;

B est le nombre total de véhicules du parc qui sont équipés du système de climatisation;

C est le nombre total de véhicules du parc.

Le tableau 5 montre les allocations pour réduction des fuites en g/mi des années de modèles 2017 à 2020.

¹² On peut trouver des renseignements supplémentaires sur les PRP sur le [site Web détaillant les mesures du Canada pour lutter contre les changements climatiques](#).

Tableau 5. allocation pour la réduction des fuites de frigorigènes provenant du système de climatisation (g/mi)

Fabricant	2017 AP	2018 AP	2019 AP	2020 AP	2017 CL	2018 CL	2019 CL	2020 CL
BMW	13,7	13,6	13,5	13,6	16,9	16,9	17,2	17,2
BYD	--	--	--	0,0	--	--	--	--
FCA	13,6	13,8	13,7	13,8	14,8	15,8	15,6	15,7
Ford	11,7	12,8	12,8	13,6	14,4	15,5	16,3	17,1
GM	8,5	12,3	12,3	12,9	15,1	16,7	16,4	16,7
Honda	9,7	11,6	12,7	12,8	13,5	15,6	16,5	16,5
Hyundai	2,8	5,4	10,6	9,0	1,6	2,2	1,7	4,3
JLR	13,8	13,8	13,7	13,8	17,2	17,2	17,2	17,2
Kia	5,4	8,2	12,7	13,3	8,6	7,9	15,4	16,3
Maserati	--	--	5,9	13,8	--	--	7,7	17,2
Mazda	0,0	2,7	1,5	1,9	0,0	4,3	5,0	5,0
Mercedes	5,8	5,9	6,2	6,2	7,2	7,6	7,4	8,4
Mitsubishi	2,7	9,8	7,8	13,5	6,1	13,1	13,5	16,7
Nissan	4,2	6,2	8,6	--	6,8	6,9	7,4	--
Porsche	13,7	13,5	12,6	--	12,1	14,4	6,5	--
Subaru	1,9	1,4	1,4	7,9	5,8	4,5	9,1	14,9
Tesla	0,0	5,7	12,7	13,7	--	5,2	11,2	15,4
Toyota	3,3	5,2	8,1	10,8	6,5	7,5	11,1	12,8
Volkswagen	4,7	12,3	13,2	10,5	7,1	15,6	15,7	13,0
Volvo	5,3	5,1	4,9	13,2	6,5	6,9	7,4	16,6
Moy. du parc	6,0	8,4	10,3	9,7	12,0	13,3	14,2	14,3

2.3.2. Allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation (F)

Les améliorations de l'efficacité des systèmes de climatisation de véhicules peuvent aboutir à des réductions considérables des émissions d'éq. CO₂ qui ne sont pas directement mesurables lors des essais normalisés de mesure des émissions. L'implantation de technologies particulières (des compresseurs, moteurs, ventilateurs, etc., plus efficaces) peut réduire la puissance du moteur nécessaire pour faire fonctionner le système de climatisation ce qui, à son tour, réduit la quantité de carburant consommée et convertie en CO₂. Le règlement contient des dispositions qui reconnaissent la réduction des émissions de GES provenant de systèmes de climatisation dont l'efficacité est améliorée. Les fabricants peuvent demander ces allocations soit en présentant une preuve que l'EPA a approuvé la technologie qui améliore l'efficacité, soit en choisissant, pendant la présentation de rapports, dans un menu préapprouvé (tableau A-2 en annexe), les technologies applicables auxquelles une valeur a été attribuée. Ces valeurs d'allocation sont conformes à celles établies par l'EPA et peuvent être appliquées de façon cumulative à un système de climatisation. Concernant les années de modèles 2017 et ultérieures, cette valeur d'allocation maximale est de 5,0 g/mi pour les automobiles à passagers et de 7,2 g/mi pour les camions légers.

Après que les allocations pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation sont déterminées pour chaque système, l'allocation globale qui s'applique au parc de véhicules d'une entreprise est établie au moyen de la formule suivante :

$$F = \frac{\Sigma (A \times B)}{C}$$

Où

A est l'allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation pour chaque système de climatisation du parc qui comprend ces technologies;

B est le nombre total de véhicules du parc qui sont équipés du système de climatisation;

C est le nombre total de véhicules du parc.

Le tableau 6 montre les valeurs d'allocations moyennes en g/mi des années de modèles 2017 à 2020.

Tableau 6. allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation (g/mi)

Fabricant	2017 AP	2018 AP	2019 AP	2020 AP	2017 CL	2018 CL	2019 CL	2020 CL
BMW	4,8	4,9	4,9	4,9	5,5	6,3	7,0	7,0
BYD	--	--	--	0,0	--	--	--	--
FCA	4,8	4,7	4,7	4,8	5,6	5,9	5,8	6,2
Ford	3,4	4,0	4,3	4,6	6,1	6,8	6,7	6,6
GM	3,9	4,3	4,0	3,9	6,6	6,9	6,7	6,7
Honda	3,3	3,6	3,7	3,6	5,5	5,8	6,3	5,2
Hyundai	3,3	3,4	3,5	3,1	5,4	5,2	5,4	4,0
JLR	5,0	5,0	5,0	5,0	7,2	7,2	7,2	7,2
Kia	3,1	3,2	3,6	3,3	5,2	5,2	5,4	4,2
Maserati	--	--	4,9	5,0	--	--	7,2	7,2
Mazda	0,0	0,0	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	1,1
Mercedes	4,9	5,0	5,0	5,0	7,1	7,1	5,8	7,1
Mitsubishi	0,4	2,2	1,9	4,6	2,9	3,0	3,0	6,0
Nissan	3,2	3,9	4,0	--	3,4	4,0	4,2	--
Porsche	5,0	5,0	5,0	--	7,2	7,2	7,2	--
Subaru	3,0	3,1	3,0	3,6	4,5	4,6	5,8	6,6
Tesla	5,0	5,0	5,0	5,0	--	7,2	7,2	7,2
Toyota	4,4	4,2	4,6	4,7	6,9	6,0	6,4	6,3
Volkswagen	4,1	4,8	4,9	3,8	5,9	7,1	7,1	5,5
Volvo	4,2	4,0	4,8	4,7	5,4	6,2	6,2	6,3
Moy. du parc	3,5	3,7	3,9	3,4	5,8	6,0	6,0	5,8

2.3.3. Allocations pour l'utilisation de technologies innovatrices (G)

Le règlement tient compte du fait qu'une variété de technologies innovatrices capables de réduire les émissions d'éq. CO₂ ne peut pas être évaluée lors des essais normalisés de mesure des émissions. Les technologies innovatrices peuvent aller de commandes thermiques avancées, qui rendent le conducteur moins dépendant de systèmes de chauffage/climatisation alimentés par le moteur, à des panneaux solaires qui peuvent charger la batterie d'un véhicule électrique. Depuis l'année de modèle 2014, les entreprises peuvent choisir les technologies applicables dans un menu de valeurs d'allocation préétablies. Ce menu comprend des allocations pour les systèmes suivants:

- récupération de la chaleur
- éclairage extérieur à rendement supérieur
- panneaux solaires
- améliorations aérodynamiques actives
- arrêt-démarrage du moteur au ralenti
- chauffage actif de la boîte de vitesses

- chauffage actif du moteur
- technologies de commande thermique

Les entreprises peuvent faire rapport de toute combinaison de technologies innovatrices provenant de ce menu; cependant, la valeur totale des allocations pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers est plafonnée à 10 g/mi.

L'allocation moyenne totale du parc pour le recours à des technologies innovatrices est calculée à l'aide de la formule suivante :

$$G = \frac{\Sigma (A \times B)}{C}$$

Où

A est l'allocation pour chaque technologie innovatrice incorporée dans le parc;

B est le nombre total de véhicules du parc qui sont équipés de technologies innovatrices;

C est le nombre total de véhicules du parc.

Le tableau 7 résume les allocations totales pour le recours à des technologies innovatrices déclarées par les entreprises pour les années de modèles 2017 à 2020.

Tableau 7. allocation pour l'utilisation de technologies innovatrices (g/mi)

Fabricant	2017 AP	2018 AP	2019 AP	2020 AP	2017 CL	2018 CL	2019 CL	2020 CL
BMW	3,2	3,6	4,4	7,3	6,7	8,1	10,8	13,3
BYD	--	--	--	0,0	--	--	--	--
FCA	3,7	4,3	4,8	5,2	8,1	10,4	11,6	10,6
Ford	5,3	5,5	6,3	7,1	11,4	13,4	14,9	16,2
GM	5,4	7,1	6,0	6,0	7,8	8,9	10,0	12,1
Honda	3,9	4,1	4,1	4,4	8,3	8,5	9,4	12,7
Hyundai	1,5	2,4	2,1	4,0	5,6	5,7	5,3	8,5
JLR	4,2	6,9	5,5	6,8	7,4	12,4	12,2	12,9
Kia	1,9	2,0	2,9	4,7	3,4	4,5	4,7	7,5
Maserati	--	--	6,0	7,0	--	--	13,1	13,8
Mazda	0,0	1,4	1,9	2,4	0,0	4,6	5,1	6,6
Mercedes	1,0	3,9	1,5	1,4	2,1	3,3	2,5	2,9
Mitsubishi	0,0	2,4	1,7	3,2	0,0	1,4	1,4	4,9
Nissan	2,0	2,2	2,0	--	5,1	6,0	5,9	--
Porsche	2,7	3,2	2,0	--	3,5	3,1	9,8	--
Subaru	0,8	2,0	2,1	2,3	0,7	4,9	6,2	8,5
Tesla	0,0	4,8	4,6	4,6	--	8,3	8,3	8,3
Toyota	3,7	4,1	4,4	5,0	7,1	6,8	8,4	8,6
Volkswagen	3,8	4,7	5,1	5,6	6,6	10,6	11,6	11,9
Volvo	3,6	6,7	4,7	5,0	5,7	11,4	8,4	8,5
Moy. du parc	3,0	3,2	3,6	4,1	7,6	9,2	10,2	10,7

2.3.4. Allocation pour certaines grosses camionnettes

Pour l'année de modèle 2017, des allocations supplémentaires ont été instaurées que les entreprises peuvent demander concernant leurs grosses camionnettes. Ces nouveaux assouplissements

reconnaissent que l'hybridation et la réduction des émissions des véhicules peuvent avoir une certaine fonction utilitaire dans le marché canadien.

2.3.4.1. Allocation pour l'utilisation de technologies hybrides sur de grosses camionnettes

Les entreprises peuvent choisir de calculer une allocation liée à la présence de technologie électrique hybride sur de grosses camionnettes, si cette technologie est présente sur le pourcentage prescrit de grosses camionnettes du parc de cette entreprise pour l'année de modèle en question. Le taux de pénétration dépend de l'année de modèle en question et de la technologie employée sur les véhicules, soit l'hybridation électrique légère ou complète. Un véhicule utilisant « une technologie électrique hybride légère » signifie un véhicule qui présente une capacité de démarrage/d'arrêt et un système de récupération d'énergie au freinage qui permet de récupérer une énergie représentant de 15 % à 65 % de l'énergie de freinage totale. Un véhicule utilisant « une technologie électrique hybride complète » signifie un véhicule qui présente une capacité de démarrage/d'arrêt et un système de récupération d'énergie au freinage qui permet de récupérer une énergie représentant plus de 65 % de l'énergie de freinage totale.

2.3.4.2. Allocation pour les grosses camionnettes qui parviennent à réduire de façon importante leurs émissions sous la valeur cible applicable

Les entreprises peuvent demander une allocation pour leurs modèles de grosses camionnettes dont les EGEC se situent entre 80 % et 85 % de leur valeur cible d'émissions d'éq. CO₂ et dont le nombre représente un pourcentage prescrit du parc. Le règlement permet également aux entreprises de demander une allocation pour leurs grosses camionnettes dont les EGEC sont inférieures ou égales à 80 % de leur valeur cible d'émissions d'éq. CO₂ et dont le nombre représente au moins 10 % du parc de grosses camionnettes de l'entreprise pour les années de modèles 2017 à 2025.

Une entreprise peut utiliser seulement une des allocations pour grosses camionnettes pour un véhicule donné. L'allocation moyenne totale du parc pour certaines grosses camionnettes est calculée au moyen de la formule suivante :

$$H = \frac{\Sigma (A_H \times B_H) + \Sigma (A_R \times B_R)}{C}$$

Où

A_H est l'allocation pour l'utilisation de technologies électriques hybrides;

B_H est le nombre de grosses camionnettes du parc qui sont équipées de technologies électriques hybrides;

A_R est l'allocation pour grosses camionnettes qui atteignent une certaine valeur d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone;

B_R est le nombre de grosses camionnettes du parc qui atteignent une certaine valeur d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone;

C est le nombre total de véhicules du parc.

Aucune entreprise n'a utilisé l'allocation pour certaines grosses camionnettes de l'année de modèle 2020.

2.3.5. Véhicules à technologie de pointe

Le règlement propose un certain nombre d'incitatifs non monétaires supplémentaires pour la mise en service de « véhicules à technologie de pointe » (VTP), qui comprennent les véhicules électriques à batterie (VEB), les véhicules électriques hybrides rechargeables (VEHR), les véhicules électriques à pile à combustible (VEPC), et véhicules au gaz naturel. Les VEB sont entièrement alimentés par de l'énergie électrique stockée dans une batterie et ne produisent donc aucune émission de gaz d'échappement. Les VEHR comportent un groupe motopropulseur électrique qui leur permet d'être chargés d'électricité pour fonctionner exclusivement à l'électricité, accompagné d'un moteur classique pour accroître l'autonomie du véhicule. Les VEPC sont propulsés exclusivement par un moteur électrique alimenté par une cellule électrochimique qui produit de l'électricité sans combustion de carburant. Lors du calcul des EGEC, le règlement permet aux entreprises de déclarer 0 g/mi pour les véhicules électriques (par exemple, les VEB), les véhicules à pile à combustible et la portion électrique des véhicules hybrides rechargeables (lorsque les VEHR sont utilisés comme véhicules électriques). Par ailleurs, les entreprises peuvent multiplier le nombre de VTP de leur parc par un facteur précis afin d'augmenter l'effet qu'ils exercent sur la moyenne globale de leur parc. On trouvera les facteurs multiplicateurs pertinents et les années de modèles connexes au tableau 8.

Tableau 8. facteurs multiplicateurs pour les véhicules à technologie de pointe

Année de modèle	Multiplicateur des VEB et VEPC	Multiplicateur des VEHR	Gaz naturel
2011 à 2016	1,2	1,2	1,2
2017	2,5	2,1	1,6
2018	2,5	2,1	1,6
2019	2,5	2,1	1,6
2020	2,25	1,95	1,45
2021	2,0	1,8	1,3
2022 à 2025	1,5	1,3	1,0

Les volumes de production des VEB et VEHR vendus par année de modèle sont présentés au tableaux 9 et 10.

Tableau 9. volumes de production des VEB par année de modèle

Fabricant	2017 AP	2018 AP	2019 AP	2020 AP	2017 CL	2018 CL	2019 CL	2020 CL
BMW	96	70	69	158	--	--	--	--
BYD	--	--	--	25	--	--	--	--
FCA	--	--	--	--	--	--	--	--
Ford	522	682	--	--	--	--	--	--
GM	2 133	1 474	5 445	5 236	--	--	--	--
Honda	--	--	--	--	--	--	--	--
Hyundai	655	394	4 584	5 573	--	--	--	--
JLR	--	--	365	--	--	--	365	139
Kia	477	964	1 186	3 677	--	--	--	--
Mazda	--	--	--	--	--	--	--	--
Mercedes	106	442	141	--	--	--	--	--
Mitsubishi	85	--	--	--	--	--	--	--
Nissan	884	4 440	4 340	1 848	--	--	--	--
Porsche	--	--	--	1 039	--	--	--	--
Subaru	--	--	--	--	--	--	--	--
Tesla	3 483	8 511	12 502	18 483	--	450	862	328
Toyota	--	50	196	22	--	--	--	--

Volkswagen	705	808	1 024	1 929	--	--	918	23
Volvo	--	--	--	--	--	--	--	--
Total	9 146	17 835	29 487	37 990	0	450	2 145	490

Tableau 10. volumes de production des VEHR par année de modèle

Fabricant	2017 AP	2018 AP	2019 AP	2020 AP	2017 CL	2018 CL	2019 CL	2020 CL
BMW	528	481	656	277	184	566	--	46
BYD	--	--	--	--	--	--	--	--
FCA	--	--	--	--	739	1 578	600	1 026
Ford	1 991	2 106	1 513	1 906	--	--	--	208
GM	5 728	5 400	2 675	--	--	--	--	--
Honda	--	850	910	747	--	--	--	--
Hyundai	128	1 024	1 622	1 396	--	--	--	--
JLR	--	--	--	--	--	--	--	207
Kia	110	45	1 150	1 361	--	--	--	--
Mazda	--	--	--	--	--	--	--	--
Mercedes	31	330	--	9	45	--	147	59
Mitsubishi	--	5 380	2 088	2 456	--	--	--	--
Nissan	--	--	--	--	--	--	--	--
Porsche	--	344	90	73	417	348	325	320
Subaru	--	--	--	413	--	--	--	--
Tesla	--	--	--	--	--	--	--	--
Toyota	1 164	3 606	1 600	8 659	--	--	--	--
Volkswagen	483	609	--	--	--	--	--	444
Volvo	--	41	3	86	615	497	541	688
Total	10 163	20 216	12 317	16 970	2 000	2 989	1 613	3 411

2.3.6. Dispositions visant les entreprises à faible volume - années de modèles 2012 et suivantes

Des dispositions du règlement permettent aux petites entreprises qui proposent une gamme limitée de produits de choisir de ne pas respecter les normes pour l'éq. CO₂ (c'est-à-dire de ne pas appliquer les normes concernant les émissions d'équivalent CO₂¹³) pour les années de modèles 2012 et suivantes. Cette dispense est offerte aux entreprises qui:

- ont fabriqué ou importé moins de 750 automobiles à passagers et camions légers des années de modèles 2008 ou 2009
- ont fabriqué ou importé pour la vente une moyenne mobile de moins de 750 véhicules pendant les 3 années de modèles précédant l'année de modèle visée par la dispense
- présentent une déclaration de faible volume à ECCC.

Une entreprise à faible volume doit présenter un rapport annuel pour obtenir des points. Ces entreprises doivent toujours se conformer aux normes pour l'oxyde nitreux et le méthane (voir la section 2.5 pour plus de détails).

¹³ Cette dispense n'a pas d'effet perceptible sur le rendement de l'ensemble du parc étant donné le petit nombre de véhicules.

Le tableau 11 résume les volumes de production déclarés par les entreprises à faible volume. Pour les années de modèle 2012 et ultérieures, 6 de ces entreprises ont demandé cet assouplissement.

Tableau 11. volumes de production des fabricant à faible volume par année de modèle

Fabricant	2017	2018	2019	2020
Aston Martin	82	44	148	741
Ferrari	275	247	364	370
Maserati	1 369	1 000	--	--
McLaren	112	220	195	157
Lotus	13	12	0	15
Pagani	0	0	0	0
Total	1 851	1 523	707	1 283

2.3.7. Assouplissements pour entreprises de taille intermédiaire

Le règlement comporte une option pour les entreprises de taille intermédiaire afin qu'elles puissent respecter une autre norme moins stricte de rechange entre les années de modèles 2012 à 2016 inclusivement. Cette disposition devait donner aux entreprises de taille intermédiaire, qui ont une gamme de produits moins variée, le temps de passer aux normes plus strictes.

À partir de l'année de modèle 2017, les entreprises de taille intermédiaire sont autorisées peut suivre un calendrier alternatif de normes d'émissions annuelles pour les années de modèles 2017 à 2020, tel que l'illustre le tableau 13. À compter de l'année de modèle 2021, ces entreprises devront respecter aux normes d'émission prescrites pour l'année de modèle applicable. Les entreprises qui choisissent de suivre le calendrier alternatif ne seront pas autorisées à vendre des points relatifs aux émissions obtenus au titre de ces normes à aucune autre entreprise réglementée.

Tableau 12. calendrier de remplacement des normes d'émissions d'éq. CO₂ moyennes du parc des entreprises de taille intermédiaire admissibles

Année de modèle	Norme d'émissions d'éq. CO ₂ moyenne du parc
2017	2016
2018	2016
2019	2018
2020	2019

Au cours des années modèles 2017 à 2020, JLR, Porsche et Volvo ont utilisé le calendrier alternatif des normes d'émissions moyennes du parc.

2.4. Normes pour l'oxyde nitreux et le méthane

Le règlement limite également le rejet d'autres GES, notamment le méthane (CH₄) et l'oxyde nitreux (N₂O). À partir de l'année de modèle 2012, le règlement établit des normes pour le N₂O et le CH₄ à 0,01 g/mi et 0,03 g/mi, respectivement. Ces normes doivent plafonner les émissions de N₂O et de CH₄ des véhicules à des niveaux que les technologies existantes peuvent atteindre et veiller à ce que les niveaux

n'augmentent pas chez les futurs véhicules. À l'heure actuelle, les entreprises peuvent faire appel à 3 méthodes pour se conformer aux normes relatives au N₂O et au CH₄.

La première méthode permet aux entreprises de certifier que les émissions de N₂O et de CH₄ de tous leurs véhicules d'une année de modèle donnée sont inférieures aux normes fondées sur un plafond. Cette méthode n'influe pas sur le calcul des EGEC d'une entreprise.

La deuxième méthode permet aux entreprises de quantifier les émissions de N₂O et de CH₄ en tant que quantité équivalente de CO₂ et de l'inclure dans la détermination de leurs EGEC globales. Les entreprises qui font appel à cette méthode doivent intégrer les données des essais de mesure du N₂O et du CH₄ au calcul des EGEC, tout en prenant en compte le PRP plus élevé de ces 2 gaz. Cette méthode n'est pas aussi communément utilisée, parce qu'elle compte les émissions de N₂O et de CH₄ même pour la partie du parc de l'entreprise qui ne dépasse pas la norme.

La troisième méthode permet aux entreprises de certifier les véhicules selon d'autres normes d'émissions de N₂O et de CH₄. Cette méthode procure généralement le plus de flexibilité aux entreprises, car celles-ci sont libres d'établir les normes de rechange s'appliquant uniquement aux véhicules qui ne respecteraient pas la valeur fondée sur un plafond, au lieu de toucher l'ensemble du parc. Par ailleurs, les entreprises qui utilisent cette méthode peuvent se conformer aux normes sur le N₂O et le CH₄ séparément en fixant des normes de rechange pour les émissions de l'un ou l'autre de ces gaz, au besoin. Tout dépassement de ces normes de rechange est calculé comme un déficit devant être compensé par des points relatifs aux émissions d'éq. CO₂. Le total des déficits subis par les entreprises qui l'ont fait est résumé au tableau 13 et au tableau 14.

Tableau 13. valeurs du déficit des émissions de N₂O par entreprise, pour les années de modèles 2017 à 2020 (Mg d'éq. CO₂)

Fabricant	2017 AP	2018 AP	2019 AP	2020 AP	2017 CL	2018 CL	2019 CL	2020 CL
BMW	-1 215	-2 284	--	--	-3 276	-3 920	--	--
FCA	--	--	--	-49	-10 957	-23 275	-6 269	-10 333
Ford	-2 124	-715	-847	-10	-47 486	-17 047	-10 562	-713
GM	-645	-1 166	-236	--	-3 114	-6 146	-4 501	-35 225
Hyundai	--	-331	-999	-917	--	--	--	--
JLR	-1 379	-1 999	-62	--	-2 830	-9 638	-3 935	-1 322
Kia	--	-2 211	-1 447	-1 104	--	--	--	--
Mazda	-807	-1 449	-360	-179	-5 436	-4 324	-12 750	-3 439
Nissan	-930	-414	--	--	--	--	--	--
Toyota	-2 219	-1 306	-1 466	-1 267	-3 599	-2 289	-3 490	-8 913
Volkswagen	--	--	--	--	--	--	-300	-120
Total du parc	-9 319	-11 875	-5 417	-3 526	-76 698	-66 639	-41 807	-60 065

Tableau 14. valeurs du déficit des émissions de CH₄ par entreprise, pour les années de modèles 2017 à 2020 (Mg d'éq. CO₂)

Fabricant	2017 AP	2018 AP	2019 AP	2020 AP	2017 CL	2018 CL	2019 CL	2020 CL
BMW	-153	-288	--	--	-412	-493	--	--
FCA	-7	-3	-3	-37	-1 296	-3 215	-3 001	-186
Ford	-532	-152	-155	-240	-8 296	-18 801	-13 041	-10 361
GM	-81	-357	-137	-64	-1 791	-1 969	-762	-310

Mazda	-136	-340	-474	-122	-475	-121	-401	0
Volkswagen	-85	-74	-15	-51	--	--	--	--
Total du parc	-994	-1 214	-784	-514	-12 270	-24 599	-17 205	-10 857

2.5. Valeur des émissions d'éq. CO₂

La valeur moyenne des émissions d'éq. CO₂ du parc, appelée « valeur de conformité », est le rendement moyen en eq. CO₂ des parcs d'automobiles à passagers et de camions légers d'une entreprise, déclarée sous forme d'EGEC après ajustement pour tous les assouplissements de la conformité et calculée au moyen de l'équation suivante :

$$\text{Valeur de conformité} = D - E - F - G - H$$

Où

D est la valeur moyenne des EGEC d'un parc pour chaque parc (section 2.2);

E est l'allocation pour la réduction des fuites de liquide réfrigérant de la climatisation (section 2.3.1);

F est l'allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation (section 2.3.2);

G est l'allocation pour l'utilisation de technologies innovatrices qui réduisent de façon mesurable les émissions d'éq. CO₂ (section 2.3.3);

H est l'allocation pour certaines grosses camionnettes (section 2.3.4).

Au bout du compte, c'est la valeur de conformité d'une entreprise pour son parc d'automobiles à passagers et de camions légers qui est comparée à sa norme pour l'éq. CO₂ pour les deux catégories susmentionnées afin de déterminer la conformité et d'établir le solde des points relatifs aux émissions. Le tableau 15 et le tableau 16 montrent les valeurs de conformité et normalisées des entreprises pour les parcs d'automobiles à passagers et de camions légers des années de modèles 2017 à 2020.

Tableau 15. valeurs de conformité et normalisées pour les AP des années de modèles 2017 à 2020 (g/mi)

Fabricant	2017 Valeur de conformité	2018 Valeur de conformité	2019 Valeur de conformité	2020 Valeur de conformité	2017 Valeur normal.	2018 Valeur normal.	2019 Valeur normal.	2020 Valeur normal.
BMW	227	237	227	223	216	208	196	188
BYD	--	--	--	0	--	--	--	194
FCA	288	291	288	300	234	228	218	206
Ford	240	219	226	179	220	209	202	193
GM	191	167	157	129	218	204	192	181
Honda	188	183	187	186	214	204	193	184
Hyundai	238	230	206	195	216	206	196	184
JLR	276	251	306	265	244	242	219	203
Kia	223	210	184	155	216	204	195	183
Maserati	--	--	359	344	--	--	231	218
Mazda	217	211	220	220	212	202	189	183
Mercedes	263	249	262	256	225	213	205	195
Mitsubishi	210	137	151	134	203	195	183	176
Nissan	227	192	187	214	216	205	191	190
Porsche	273	269	302	147	215	224	194	198
Subaru	245	248	237	236	210	199	189	180
Tesla ¹⁴	-5	-16	-22	-23	254	226	211	202

¹⁴ Tesla ne produit que des véhicules électriques et est en mesure d'utiliser l'incitatif de 0 g/mi pour l'ensemble de son parc. La valeur de conformité est négative lorsque les allocations pour la climatisation ont été prises en compte.

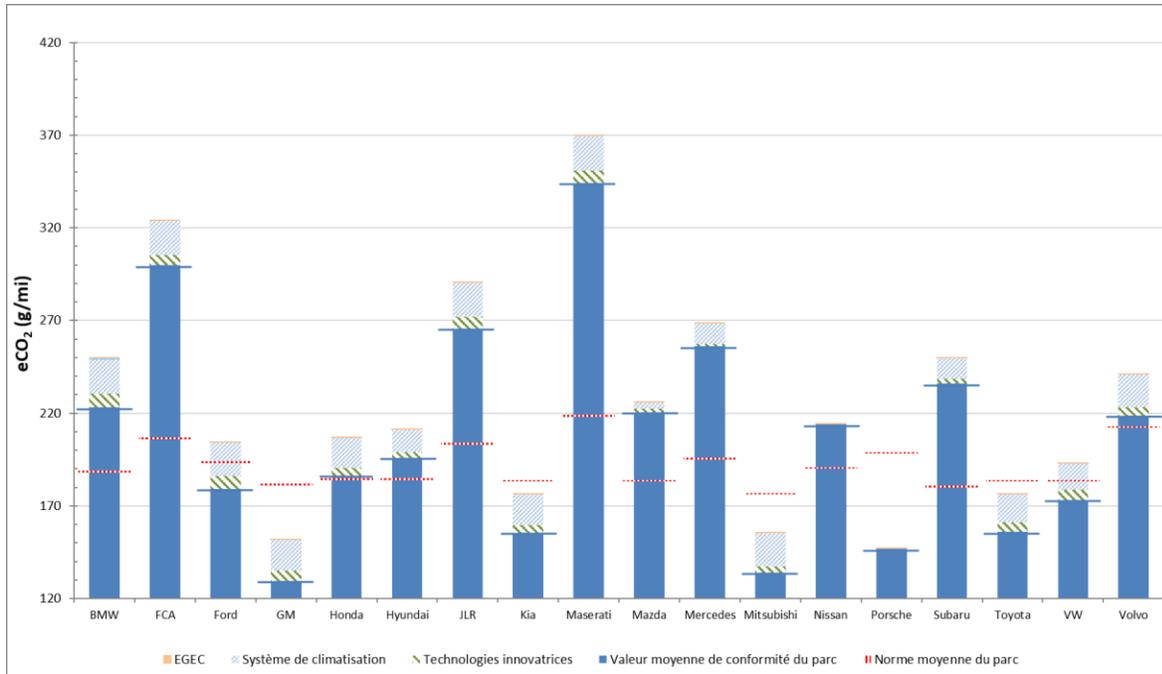
Toyota	205	192	183	156	212	201	192	183
Volkswagen	224	233	198	173	211	201	190	183
Volvo	252	241	248	218	242	245	222	212
Moy. du parc	220	205	193	178	216	205	194	185

Tableau 16. valeurs de conformité et normalisées pour les CL des années de modèles 2017 à 2020 (g/mi)

Fabricant	2017 Valeur de conformité	2018 Valeur de conformité	2019 Valeur de conformité	2020 Valeur de conformité	2017 Valeur normal.	2018 Valeur normal.	2019 Valeur normal.	2020 Valeur normal.
BMW	280	269	257	258	283	274	270	262
BYD	--	--	--	--	--	--	--	--
FCA	345	328	335	325	312	295	301	290
Ford	317	311	303	285	308	310	303	296
GM	333	317	316	304	320	310	298	293
Honda	240	225	232	223	274	261	258	245
Hyundai	327	324	330	308	278	266	258	269
JLR	306	279	267	278	286	286	278	267
Kia	305	304	290	282	277	267	263	253
Maserati	--	--	393	372	--	--	278	269
Mazda	266	250	256	247	267	256	249	238
Mercedes	313	298	304	290	287	274	263	263
Mitsubishi	262	247	243	233	253	242	234	226
Nissan	278	277	271	265	282	273	261	245
Porsche	296	293	294	320	285	284	277	266
Subaru	237	228	220	205	257	245	241	235
Tesla ¹⁵	--	-21	-27	-31	--	292	284	275
Toyota	295	295	264	261	286	273	265	261
Volkswagen	301	263	258	270	273	269	264	246
Volvo	249	243	250	236	288	291	274	263
Moy. du parc	309	294	290	278	298	288	282	272

Les figures 4 et 5 illustrent le rôle que l'assouplissement de la conformité joue pour qu'une entreprise parvienne à une conformité globale pour ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers pour l'année de modèle 2020. La ligne orange en haut de la barre indique le EGEC moyen du parc d'une entreprise. La large ligne rouge représente la norme moyenne du parc et la large ligne bleu foncé, la valeur moyenne de conformité du parc (les assouplissements à la conformité sont pris en compte). Les barres montrent dans quelle mesure les entreprises intègrent les assouplissements en matière de conformité décrits précédemment dans leurs produits pour atteindre leur valeur de conformité moyenne. Les figures qui montrent cette information pour des années de modèles antérieures se trouvent en annexe.

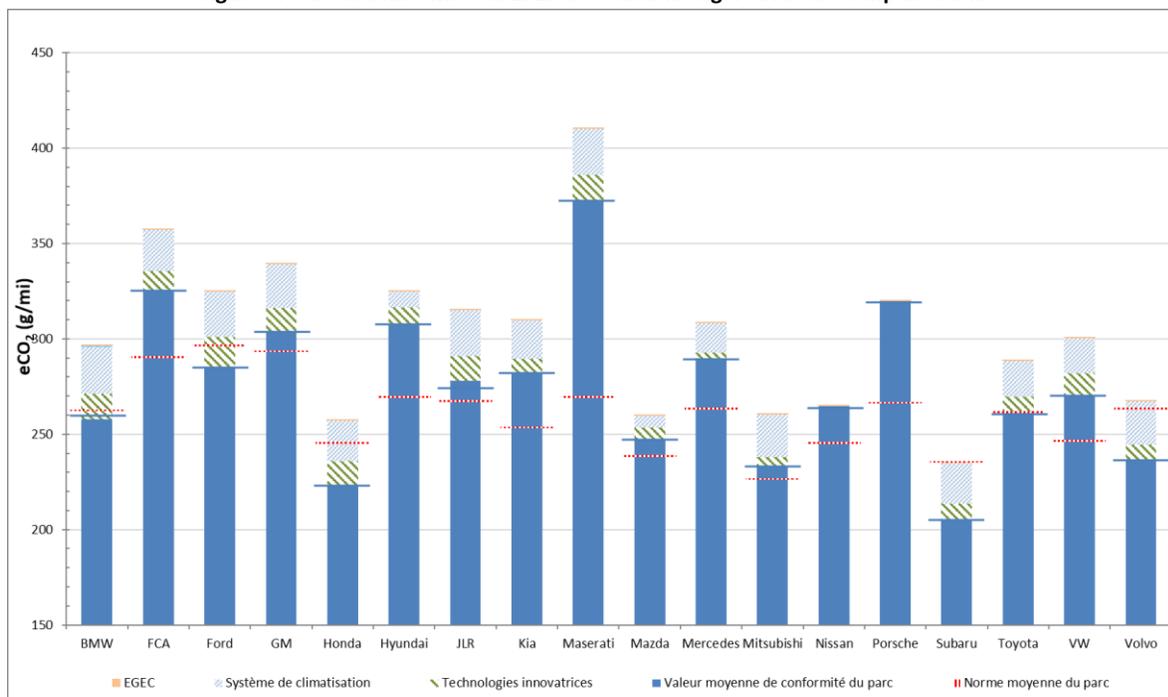
Figure 4. état de conformité de 2020 des automobiles à passagers avec les compensations



Remarque :

1. La valeur de conformité finale peut être inférieure au EGEC grâce à l'application d'assouplissements en matière de conformité.
2. Tesla a une norme moyenne du parc de 202 g/mi et une valeur de conformité moyenne du parc de -23 g/mi. La valeur de conformité de Tesla se situe en dehors de la plage de ce graphique
3. BYD a une norme moyenne du parc de 194 g/mi et une valeur de conformité moyenne du parc de 0 g/mi. La valeur de conformité de Tesla se situe en dehors de la plage de ce graphique

Figure 5. état de conformité de 2020 des camions légers avec les compensations



Remarque :

1. La valeur de conformité finale peut être inférieure au EGEC à l'application d'assouplissements en matière de conformité.
2. Tesla a une norme moyenne du parc de 275 g/mi et une valeur de conformité moyenne du parc de -31 g/mi. La valeur de conformité de Tesla se situe en dehors de la plage de ce graphique

2.6. Avancées technologiques et taux de pénétration

À mesure que les normes moyennes d'émissions des parcs se sont resserrées, les fabricants d'automobiles ont mis au point un éventail de technologies afin de réduire leurs émissions d'éq. CO₂. Certaines de ces technologies cherchent à réduire ou éliminer l'utilisation des carburants classiques en introduisant des composants de groupe motopropulseur électriques (VEB, VEHR, etc.). Il existe aussi un vaste ensemble de technologies auxquelles ont recours les entreprises pour améliorer l'efficacité des boîtes de vitesses et des moteurs classiques et réduire les émissions. Les moteurs turbocompressés, la désactivation des cylindres et les transmissions à variation continue en sont quelques exemples.

Bien que cette section ne constitue pas une liste exhaustive, elle décrit certains des types de technologie les plus communément utilisés, ainsi que leur pénétration correspondante du parc canadien de véhicules neufs au cours d'années de modèles données.

Turbocompresseur

Les turbocompresseurs améliorent la puissance et l'efficacité d'un moteur à combustion interne en récupérant une partie de l'énergie de la chaleur résiduelle qui autrement serait perdue par le tuyau d'échappement. Ces gaz d'échappement alimentent une turbine reliée à un compresseur qui injecte des quantités d'air plus importantes dans la chambre de combustion (suralimentation). La puissance générée est plus grande que celle d'un moteur à aspiration naturelle de cylindrée semblable, et l'efficacité est meilleure que celle d'un moteur à aspiration naturelle de puissance et couple similaires. On peut ainsi

utiliser un moteur de moindre cylindrée plus léger qui peut produire la même puissance qu'un moteur de cylindrée et de poids plus importants sans turbocompresseur. Pour cette raison, des turbocompresseurs sont de plus en plus communément installés dans des véhicules à moteur plus petit, afin de réduire le poids global du véhicule et d'améliorer la consommation de carburant jusqu'à 8 %.

Distribution à programme variable et contrôle de levée des soupapes

Les soupapes d'admission et d'échappement du moteur assurent l'entrée de l'air dans les cylindres et la sortie des gaz d'échappement des cylindres. Cette fonction est importante, parce que le moteur a besoin, pour offrir un rendement optimal, de « respirer » avec précision. Dans la plupart des moteurs classiques, le réglage de la distribution et de la levée des soupapes est fixe et non idéal pour tous les régimes. Les systèmes de distribution à programme variable (DPV) et contrôle de levée des soupapes (CLS) ajustent la distribution et l'ouverture des soupapes d'admission et d'échappement en fonction du régime. L'optimisation de la « respiration » du moteur améliore son efficacité et aboutit à une réduction de la consommation de carburant et des émissions. Les technologies de distribution à programme variable et contrôle de levée des soupapes peuvent améliorer l'efficacité de 3 à 4 %.

Boîte de vitesses à rapports supérieurs (>6 rapports)

La consommation de carburant et, par extension, les émissions d'éq. CO₂ qui proviennent d'un véhicule dépendent du fonctionnement efficace de tous ses éléments constitutifs. Le fonctionnement d'un moteur à un régime autre que le plus efficace se soldera par une augmentation de la consommation de carburant et des émissions d'éq. CO₂. Les boîtes de vitesses qui ont de nombreux rapports (ou vitesses) permettent de faire tourner le moteur à un régime plus efficace plus souvent. Il est de plus en plus commun que des véhicules soient équipés de boîtes à six vitesses ou davantage pour maintenir le moteur à son régime optimal et réduire ainsi les émissions d'éq. CO₂.

Transmissions à variation continue

Les transmissions à variation continue (TVC) sont des boîtes de vitesses qui, contrairement aux transmissions à configurations conventionnelles, n'ont pas un nombre de rapports fixe. Comme les TVC n'ont pas un nombre discret de points de changement de vitesse, elles peuvent fonctionner de manière variable dans un nombre infini de situations de conduite pour fournir le rapport optimal entre le moteur et les roues. Le moteur peut ainsi fonctionner de la façon la plus efficace possible et ne consommer que la quantité de carburant requise, ce qui réduit les émissions d'éq. CO₂. Habituellement, les TVC peuvent améliorer la consommation de carburant jusqu'à 4 %.

Système de désactivation des cylindres

Les systèmes de désactivation des cylindres (SDC) mettent en veilleuse les cylindres d'un moteur à six ou huit cylindres lorsqu'une partie de la puissance seulement est nécessaire (lors d'un déplacement à vitesse constante, d'une décélération, etc.). Le SDC agit en désactivant les soupapes d'admission et d'échappement d'un ensemble particulier de cylindres du moteur. Le SDC peut réduire les émissions d'éq. CO₂ en améliorant la consommation globale de carburant du véhicule de 4 à 10 %¹⁵.

¹⁵ [Ressources naturelles Canada](#)

Injection directe d'essence

Un mélange air-carburant bien dosé est essentiel au rendement de tout moteur à combustion interne classique et exerce un effet direct sur les émissions qui en découlent. Au cours des quelques dernières décennies, le mécanisme le plus commun pour la préparation du mélange air-carburant était le système à « injection dans la lumière d'admission », dans lequel l'air et le carburant sont mélangés dans la tubulure d'admission, puis aspirés dans la chambre de combustion. Les systèmes d'injection directe d'essence (IDE) pulvérisent plutôt le carburant directement dans la chambre de combustion, ce qui produit un mélange air-carburant légèrement plus frais, qui permet que les taux de compression soient plus élevés et qui améliore la consommation de carburant. Les systèmes d'IDE distribuent et mesurent également mieux le carburant fourni aux cylindres, ce qui aboutit à une combustion plus efficace.

Diesel

Un moteur diesel fournit un meilleur couple à bas régime et une meilleure consommation de carburant qu'un moteur à essence de cylindrée comparable. Le carburant diesel renferme davantage d'énergie par unité de volume qu'une quantité équivalente d'essence. Il s'ensuit que la distance que peuvent parcourir les véhicules diesels est, en moyenne, supérieure de 20 à 35 % par litre de carburant à celle d'un véhicule à essence équivalent¹⁶, ce qui se traduit par des réductions mesurables des émissions d'éq. CO₂.

Les taux de pénétration des technologies décrites ci-dessus dans l'ensemble du parc sont présentés au tableau 17, tandis que les données afférentes à l'utilisation propre aux entreprises se trouvent dans les tableaux A-3 à A-10.

Tableau 17. Taux de pénétration des technologies de transmission dans le parc canadien

Technologie	2017	2018	2019	2020
Turbocompresseur	27,7%	33,8%	33,2%	32,7%
DPV	96,5%	94,7%	95,4%	94,2%
CLS	16,5%	17,9%	18,2%	18,0%
Boîte de vitesses à rapports supérieurs	26,9%	39,4%	54,9%	57,4%
TVC	19,9%	20,9%	21,0%	28,4%
Désactivation des cylindres	14,2%	12,5%	16,3%	13,7%
IDE	38,0%	45,6%	42,0%	48,0%
Diesel	0,6%	1,2%	0,5%	0,7%

3. Points relatifs aux émissions

Le règlement comporte un système de points relatifs aux émissions pour concourir à l'atteinte des objectifs généraux en matière d'environnement d'une façon qui procure à l'industrie réglementée une certaine souplesse sur le plan de la conformité. L'entreprise calcule les points obtenus ou la valeur du déficit d'émissions en mégagrammes (Mg) d'éq. CO₂ pour chacun de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers d'une année de modèle donnée. Les points sont pondérés selon les KVP pour tenir compte du nombre plus important de kilomètres parcourus par les camions légers pendant leur durée de vie que par les automobiles à passagers. D'après l'équation mathématique ci-dessous, l'entreprise obtient des points pour cette année de modèle si le résultat du calcul est positif ou meilleur que la norme d'émissions de GES. Si le résultat est négatif ou inférieur que la norme applicable, l'entreprise subit un déficit. Une entreprise qui subit un déficit d'émissions doit le compenser au moyen d'un nombre

¹⁶ [Site web de l'EPA](#)

équivalent de points relatifs aux émissions d'années de modèles antérieures ou au cours des 3 années de modèles suivantes.

Le solde total des points est calculé au moyen de l'équation suivante¹⁷ :

$$\text{Points} = \frac{(A - B) \times C \times D}{1\,000\,000}$$

Où

- A** représente la norme moyenne s'appliquant au parc d'automobiles à passagers ou de camions légers;
- B** représente la valeur de conformité moyenne du parc d'automobiles à passagers ou de camions légers;
- C** représente le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers qui constituent le parc;
- D** représente la distance totale présumée parcourue par les véhicules en question, soit :
 - (a) 195 264 milles pour un parc d'automobiles à passagers
 - (b) 225 865 milles pour un parc de camions légers.

Les points représentent les réductions d'émissions que les fabricants ont atteintes en sus de celles exigées par le règlement. La capacité d'accumuler des points permet aux fabricants de planifier et de mettre en place une implantation progressive et méthodique de la technologie de réduction des émissions grâce à une planification du cycle des produits afin de respecter les futures normes d'émissions plus strictes.

Au départ, le règlement a établi que les points pouvaient être cumulés pour compenser un futur déficit jusqu'à 5 années de modèles après l'année pendant laquelle les points ont été obtenus (la durée de validité des points était de 5 ans). Le règlement a été modifié de manière à prolonger la durée de validité des points acquis depuis les années de modèles 2010 à 2016 jusqu'en 2021. Les points qui peuvent servir à compenser un déficit subi lors des années de modèles 2022 et ultérieures ne peuvent être générés qu'à compter de l'année de modèle 2017 et sont valides pour 5 ans.

3.1. Transferts de points

Le tableau 18 résume les transactions par entreprise et l'année de modèle lors de laquelle les points ont été générés. Plus de 15 millions de points ont été transférés entre entreprises, soit pour être utilisés immédiatement afin de compenser un déficit ou en prévision d'un éventuel déficit à l'avenir, si l'on inclut ceux qui ont été achetés auprès du receveur général. Il faut noter que l'année de modèle n'indique pas nécessairement le moment où un transfert de points a eu lieu. Par exemple, il est possible de transférer des points pour l'année de modèle 2012 pendant l'année civile 2017. En outre, la quantité totale des transferts à une entreprise ou de cette entreprise à une autre pendant une année de modèle donnée peut être le résultat de transactions multiples.

Tableau 18. transactions de points (transfert sortie) par année de modèle (Mg d'éq. CO₂)

Fabricant	Action précoce	2011 à 2016	2017	2018	2019	2020	Total
FCA	--	11 974	--	--	--	--	11 974

¹⁷ En octobre 2021, le Ministère a publié un arrêté d'urgence pour corriger la formule multiplicatrice utilisée pour déterminer les crédits d'émission équivalents au dioxyde de carbone (CO₂) pour les véhicules à technologie de pointe.

Honda	2 138 563	3 069 910	--	--	--	--	5 208 473
Mitsubishi	63 349	--	--	--	--	--	63 349
Nissan	822 292	402 728	--	--	--	--	1 225 020
Suzuki	123 345	30 431	--	--	--	--	153 776
Tesla	2 292	352 079	176 147	433 130	615 273	1 748 770	3 327 691
Toyota	2 623 142	2 680 598	--	--	--	--	5 303 740
Receveur général	--	6 906	--	--	--	--	6 906

Tableau 18. transactions de points (transfert entrée) par année de modèle (Mg d'éq. CO₂)

Fabricant	Action précoce	2011 à 2016	2017	2018	2019	2020	Total
Aston Martin	--	2 626	--	--	--	--	2626
BMW	--	1 000 000	--	--	--	--	1 000 000
FCA	4 775 129	3 333 018	176 147	433 130	465 273	1 648 770	10 831 467
Ferrari	8 473	--	--	--	--	--	8 473
Ford	342 272	257 728	--	--	--	--	600 000
JLR	143 369	--	--	--	--	--	143 369
Lotus	--	139	--	--	--	--	139
Mercedes	--	1 745 000	--	--	--	--	1 745 000
Maserati	3 740	11 974	--	--	--	--	15 714
Porsche	--	4 141	--	--	150 000	100 000	254 141
Subaru	--	300 000	--	--	--	--	300 000
Volkswagen	500 000	--	--	--	--	--	500 000

3.2. Total des points générés et état final

Le tableau 19 montre les points acquis (ou les déficits subis) par toutes les entreprises durant l'année de modèle 2020. Ce tableau montre également le nombre total de points restant en banque dans chaque entreprise, en tenant compte des points dont la validité est expirée, qui ont été transférés ou qui ont servi à compenser un déficit.

Depuis l'entrée en vigueur du règlement, les entreprises ont généré environ 93,1 millions de points relatifs aux émissions (y compris des points d'action précoce et des points de POP), dont environ 27,4 millions restent valides pour une utilisation ultérieure. Au total, 27,9 millions de points ont servi à compenser des déficits, et la validité de 37,8 millions de points a expiré.

Tableau 19. points nets par année de modèle et solde de points actuel (Mg d'éq. CO₂)

Fabricants	Points générés/déficit subi en 2020	Solde actuel ¹⁸
BMW	-111 239	651 582
BYD	2121	2121
FCA	-1 138 386	4 353 184
Ford	464 898	1 415 360
GM	-37 430	3 322 554
Honda	337 831	5 504 364
Hyundai	-336 026	1 594 791
JLR	-42 691	--
Kia	77 346	307 449
Maserati	-6 332	--

¹⁸ Le solde actuel rend compte de tout point dont la validité a expiré, les points d'action précoce restants, les transactions et les compensations.

Mazda	-183 370	2 869 902
Mercedes	-321 720	262 208
Mitsubishi	30 695	784 583
Nissan	-464 865	633 100
Porsche	-8 708	84 423
Subaru	121 948	990 440
Tesla	1 880 526	1 968 642
Toyota	559 334	2 205 754
Volkswagen	-129 343	648 206
Volvo	61 183	282 957
Total	755 772	27 449 553

4. Rendement général de l'industrie

L'information sur la conformité moyenne globale du parc d'automobiles à passagers et de camions légers est résumée aux tableaux 20 et 21. En outre, les figures 6 et 7 illustrent le rendement d'une année à l'autre des parcs d'automobiles à passagers et de camions légers. Ces lignes de tendance décrivent la norme moyenne applicable à l'ensemble du parc (ligne en pointillé) et la valeur de conformité (ligne continue) de chaque parc.

Comme le parc de chaque fabricant est unique, les données présentées dans les tableaux et figures sont fondées sur les valeurs regroupées pour toutes les entreprises et doivent décrire les résultats moyens.

Tableau 20. résumé de la conformité des automobiles à passagers des années de modèles 2011 à 2020 (g/mi)

Année de modèle	EGEC	Technologies innovatrices	Réduction des fuites de réfrigérant du climatiseur	amélioration de l'efficacité du climatiseur	Valeur de conformité	Norme	Marge de conformité
2011	258	0,2	2,0	1,3	255	291	36
2012	247	0,5	2,9	2,0	242	263	21
2013	244	0,4	3,0	2,4	238	256	18
2014	241	1,5	3,5	2,6	233	248	15
2015	238	1,8	4,0	2,9	230	238	8
2016	238	2,0	4,7	3,4	228	227	-1
2017	232	3,0	6,0	3,5	220	216	-4
2018	221	3,3	8,4	3,7	205	205	0
2019	211	3,1	10,3	3,9	193	194	1
2020	195	4,1	9,7	3,4	178	185	7

Figure 6. rendement moyen en matière d'émissions de GES – automobiles à passagers

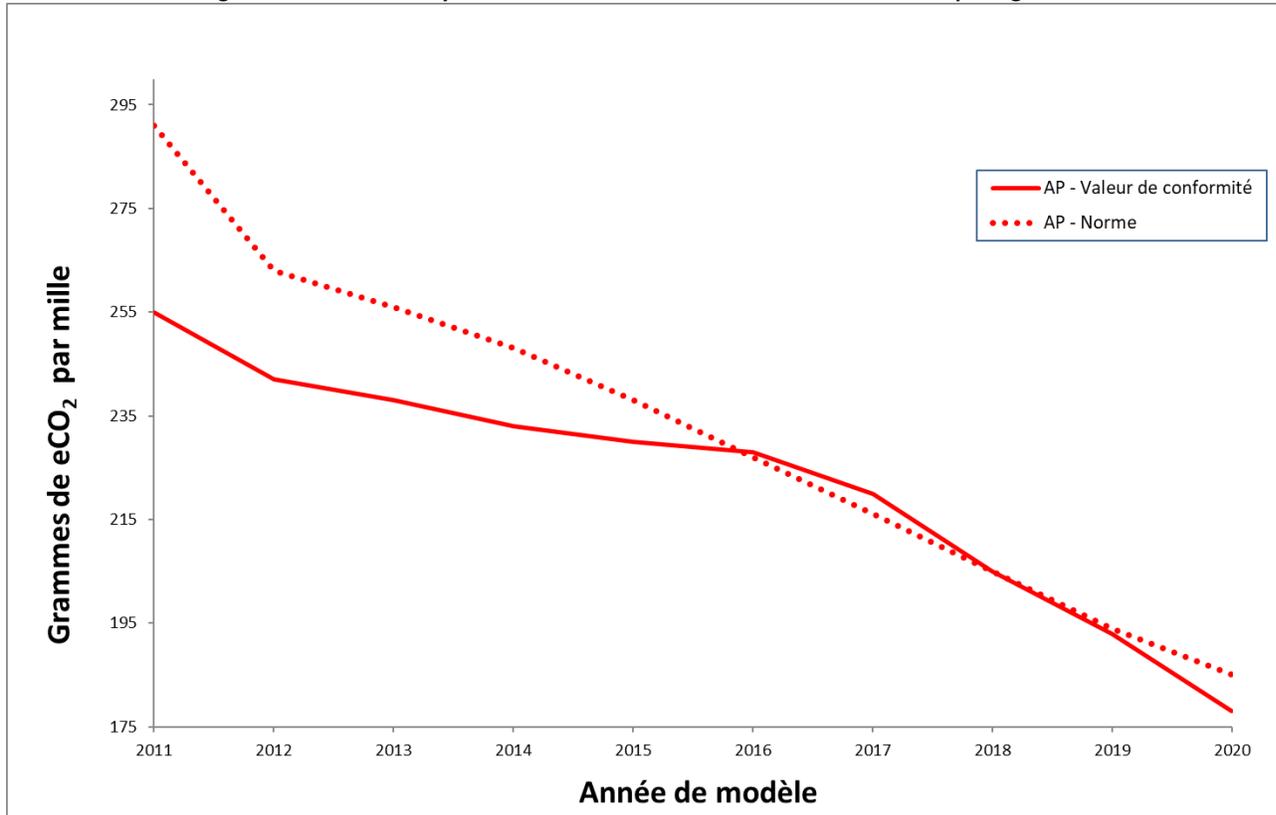
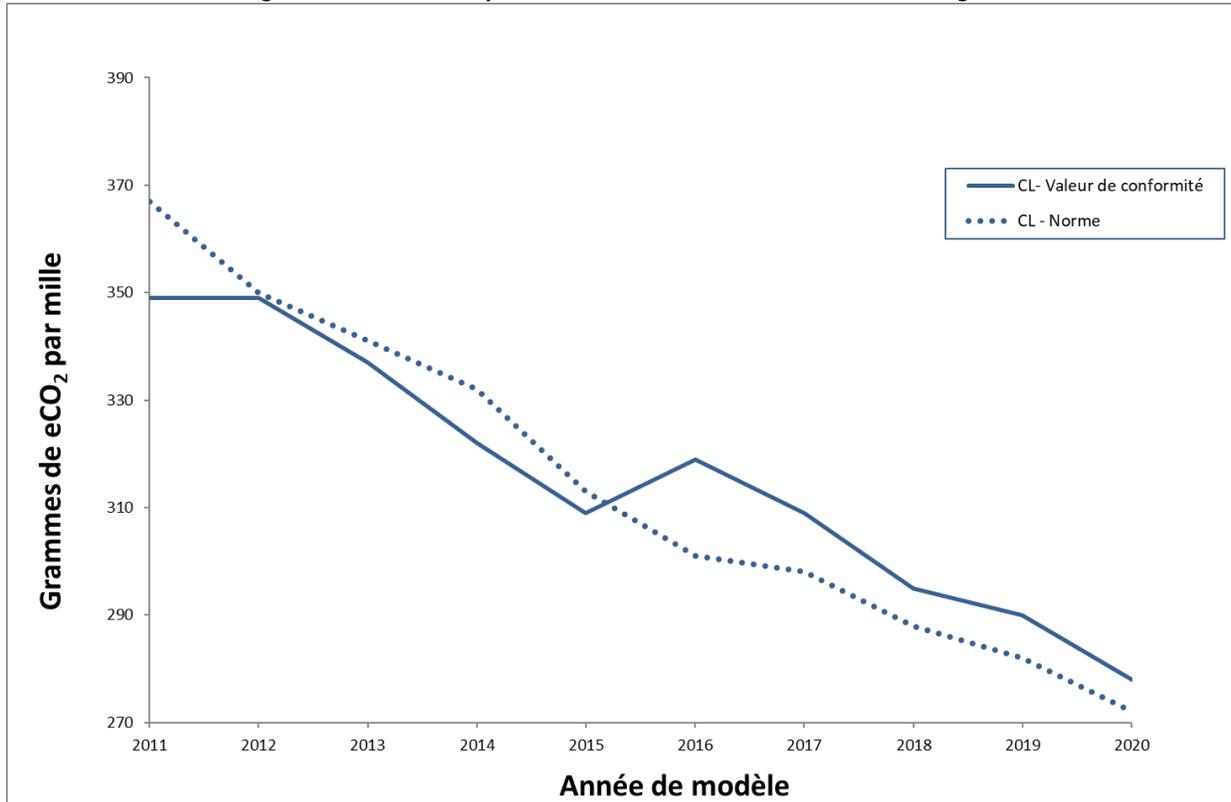


Tableau 21. résumé de la conformité des camions légers des années de modèles 2011 à 2020 (g/mi)

Année de modèle	EGEC	Technologies innovatrices	Réduction des fuites de réfrigérant du climatiseur	amélioration de l'efficacité du climatiseur	Valeur de conformité	Norme	Marge de conformité
2011	356	0,7	5,5	1,3	349	367	18
2012	357	1,2	5,8	1,5	349	350	1
2013	347	1,3	6,2	2,2	337	341	4
2014	337	4,3	6,8	3,1	322	332	10
2015	326	5,2	7,6	3,6	309	313	4
2016	337	5,9	8,5	3,7	319	301	-18
2017	334	7,5	12,0	5,7	309	298	-11
2018	323	8,5	13,3	6,1	295	288	-7
2019	320	9,7	14,2	6,0	290	282	-8
2020	309	10,7	14,3	5,8	278	272	-6

Figure 7. rendement moyen en matière d'émissions de GES – camions légers



Comme le montrent les figures 6 et 7, l'année de modèle 2020, la valeur de conformité globale des automobiles à passagers a descendu à 178 g/mi, et la valeur de conformité globale des camions légers est tombée à 278 g/mi, ce qui a donné une amélioration globale nette de 30,2 % et 20,3 % par rapport à l'année de modèle 2011 pour les automobiles à passagers et les camions légers, respectivement.

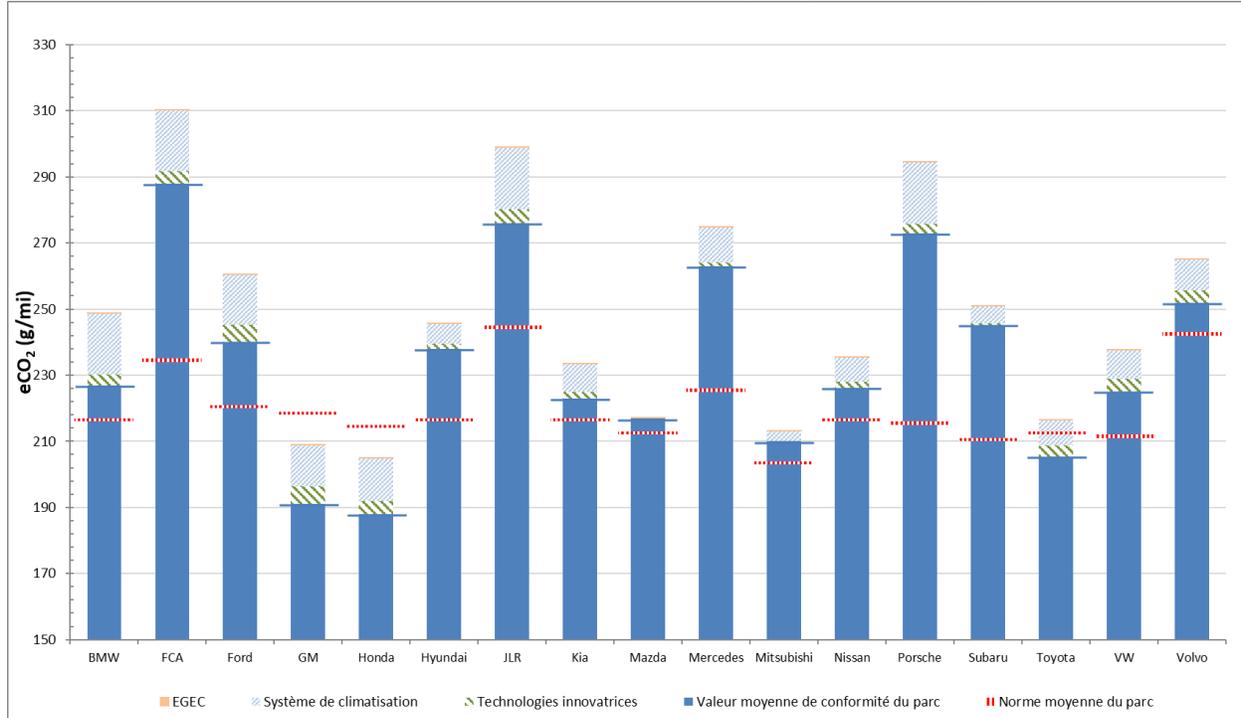
Toutes les entreprises ont respecté les normes en utilisant les points relatifs aux émissions qu'elles avaient accumulés ou en achetant des points à d'autres entreprises. Les résultats obtenus à ce jour indiquent que toutes les entreprises continuent de respecter leurs obligations réglementaires pour l'année de modèle 2020.

Annexe

Tableau A-1. volumes de production par entreprise

Fabricant	2017 AP	2017 CL	2017 tous	2018 AP	2018 CL	2018 tous	2019 AP	2019 CL	2019 tous	2020 AP	2020 CL	2020 tous
Aston Martin	82	0	82	44	0	44	148	0	148	741	0	741
BMW	25 882	17 059	42 941	34 831	17 207	52 038	23 245	18 585	41 830	18 188	13 506	31 694
BYD	--	--	--	--	--	--	--	--	--	25	0	25
FCA	20 591	242 874	263 465	15 144	170 242	185 386	11 522	221 797	233 319	2 936	137 799	140 735
Ferrari	275	0	275	247	0	247	364	0	364	370	0	370
Ford	72 230	205 393	277 623	41 855	233 897	275 752	27 203	200 523	227 726	15 349	172 413	187 762
GM	96 569	173 949	270 518	81 077	188 187	269 264	60 593	186 381	246 974	24 622	128 565	153 187
Honda	112 783	81 780	194 563	110 320	81 930	192 250	102 062	102 252	204 314	80 531	73 611	154 142
Hyundai	161 646	11 171	172 817	117 473	6 050	123 523	111 853	3 900	115 753	122 929	8 298	131 227
JLR	2 345	11 870	14 215	1 654	11 646	13 300	567	11 678	12 245	423	14 985	15 408
Kia	42 768	25 637	68 405	55 202	22 719	77 921	42 547	28 680	71 227	47 977	33 467	81 444
Lotus	13	0	13	12	0	12	0	0	0	15	0	15
Maserati	--	--	0	--	--	0	172	291	463	77	191	268
Mazda	35 910	23 202	59 112	55 953	26 762	82 715	39 613	30 779	70 392	18 368	21 827	40 195
McLaren	112	0	112	220	0	220	195	0	195	157	0	157
Mercedes	22 371	22 371	44 742	25 562	29 596	55 158	17 214	19 918	37 132	13 543	26 523	40 066
Mitsubishi	13 686	11 301	24 987	9 004	15 434	24 438	5 158	13 252	18 410	4 151	14 435	18 586
Nissan	87 293	62 006	149 299	82 124	57 229	139 353	88 662	52 623	141 285	56 966	43 810	100 776
Pagani	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Porsche	2 357	6 829	9 186	3 589	7 837	11 426	2 130	5 723	7 853	2 944	4 856	7 800
Subaru	17 744	33 502	51 246	16 574	42 019	58 593	16 350	49 803	66 153	12 845	38 408	51 253
Tesla	3 483	--	3 483	8 511	450	8 961	13 101	263	13 364	18 483	328	18 811
Toyota	107 989	121 998	229 987	112 328	121 236	233 564	90 548	113 360	203 908	99 295	118 030	217 325
Volkswagen	72 212	26 667	98 879	61 658	68 060	129 718	78 118	50 314	128 432	22 059	32 233	54 292
Volvo	1 331	5 008	6 339	1 256	6 691	7 947	1 762	10 116	11 878	953	9 061	10 014
Total du parc	899 672	1 082 617	1 982 289	834 638	1 107 192	1 941 830	733 127	1 120 238	1 853 365	563 947	892 346	1 456 293

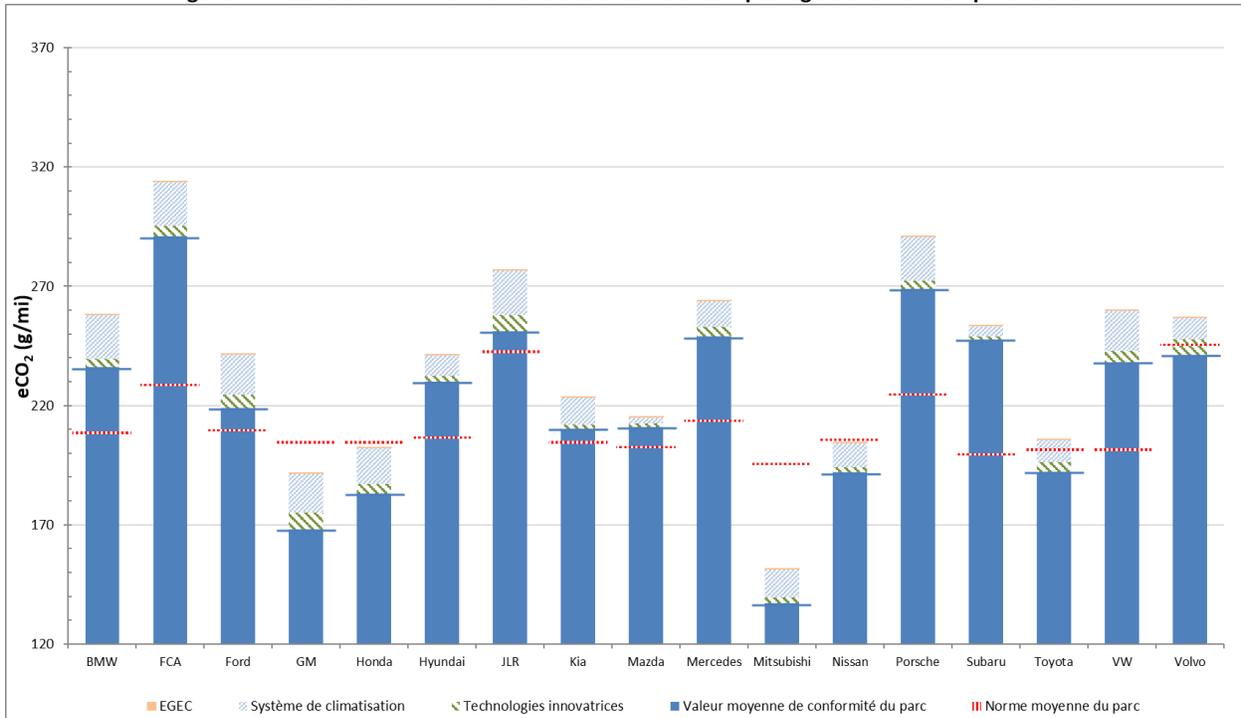
Figure A-1. état de conformité de 2017 des automobiles à passagers avec les compensations



Remarques :

1. La valeur de conformité finale peut être inférieure au EGEc grâce à l'application d'assouplissements en matière de conformité.
2. Tesla a une norme moyenne du parc de 254 g/mi et une valeur de conformité moyenne du parc de -5 g/mi. La valeur de conformité de Tesla se situe en dehors de la plage de ce graphique

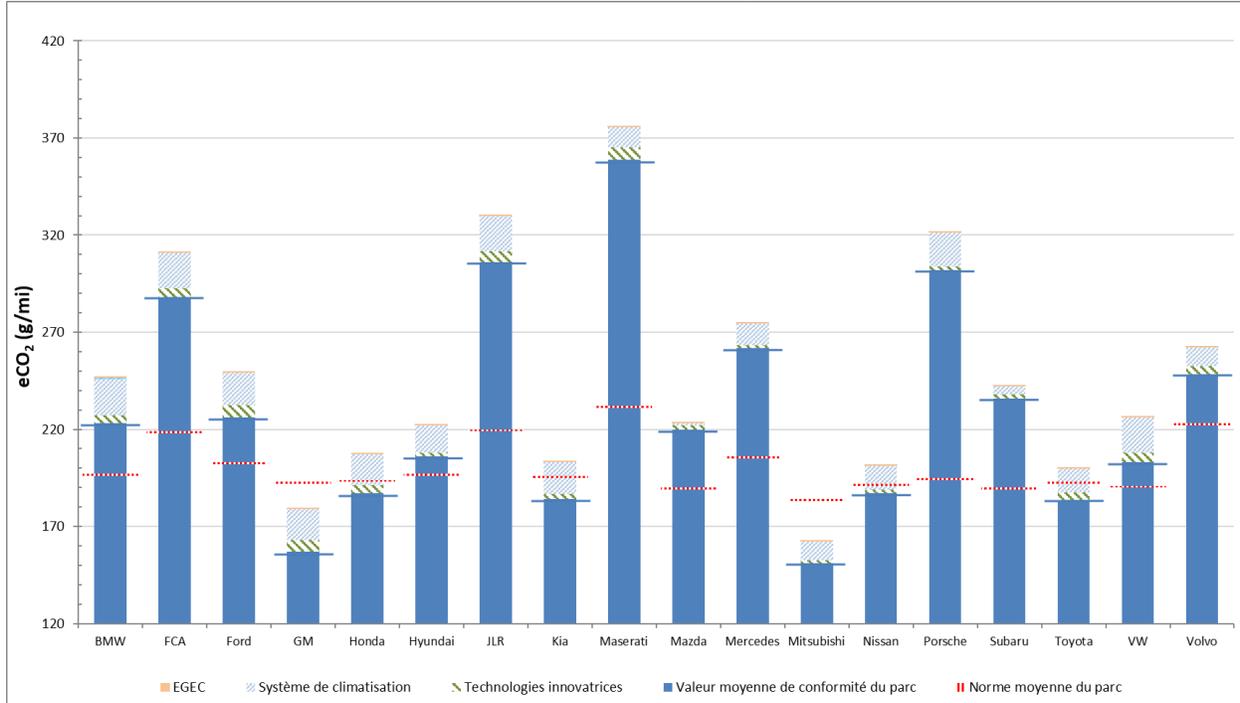
Figure A-2. état de conformité de 2018 des automobiles à passagers avec les compensations



Remarques :

1. La valeur de conformité finale peut être inférieure au EGEc grâce à l'application d'assouplissements en matière de conformité.
2. Tesla a une norme moyenne du parc de 226 g/mi et une valeur de conformité moyenne du parc de -16 g/mi. La valeur de conformité de Tesla se situe en dehors de la plage de ce graphique

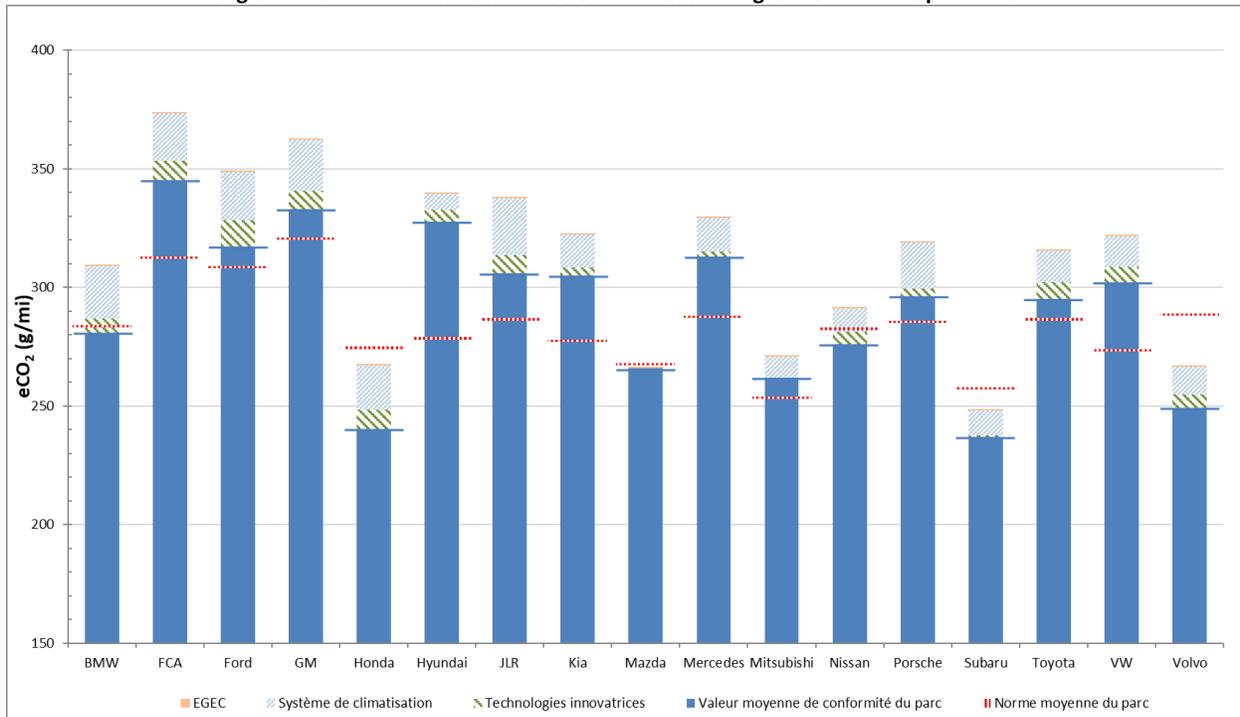
Figure A-3. état de conformité de 2019 des automobiles à passagers avec les compensations



Remarques :

1. La valeur de conformité finale peut être inférieure au EGEc grâce à l'application d'assouplissements en matière de conformité.
2. Tesla a une norme moyenne du parc de 211 g/mi et une valeur de conformité moyenne du parc de -22 g/mi. La valeur de conformité de Tesla se situe en dehors de la plage de ce graphique

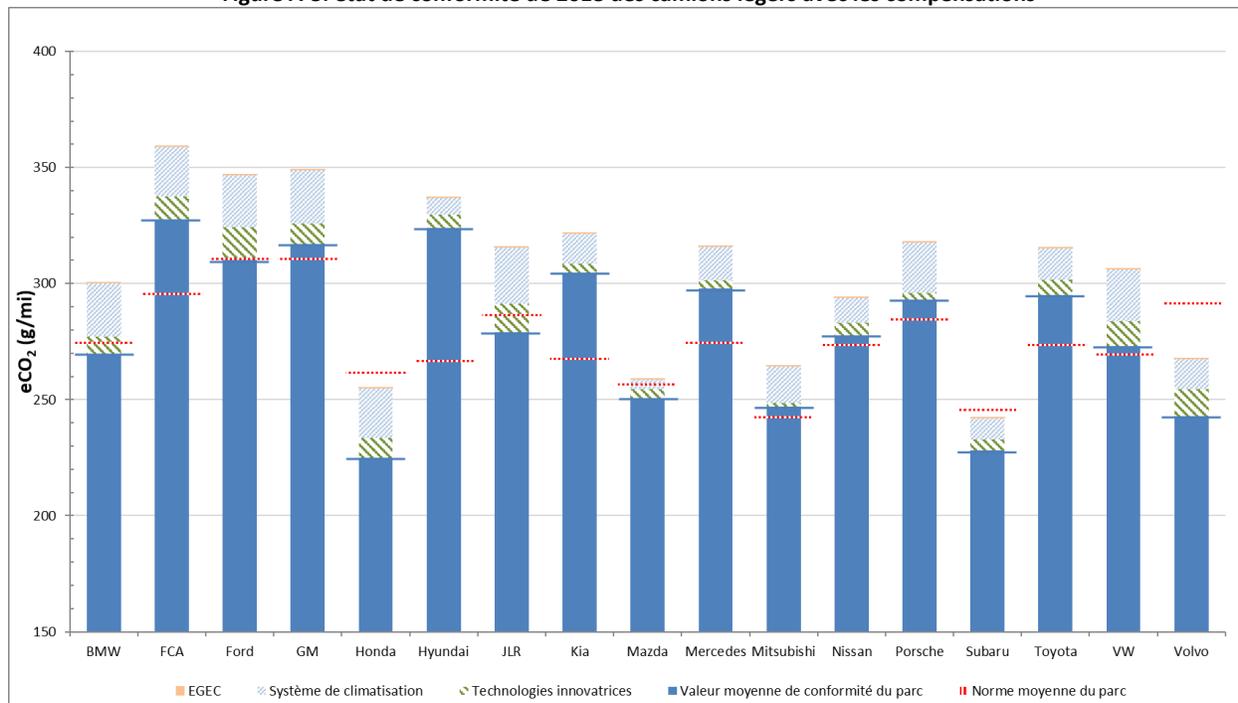
Figure A-4. état de conformité de 2017 des camions légers avec les compensations



Remarques :

1. La valeur de conformité finale peut être inférieure au EGEc grâce à l'application d'assouplissements en matière de conformité.

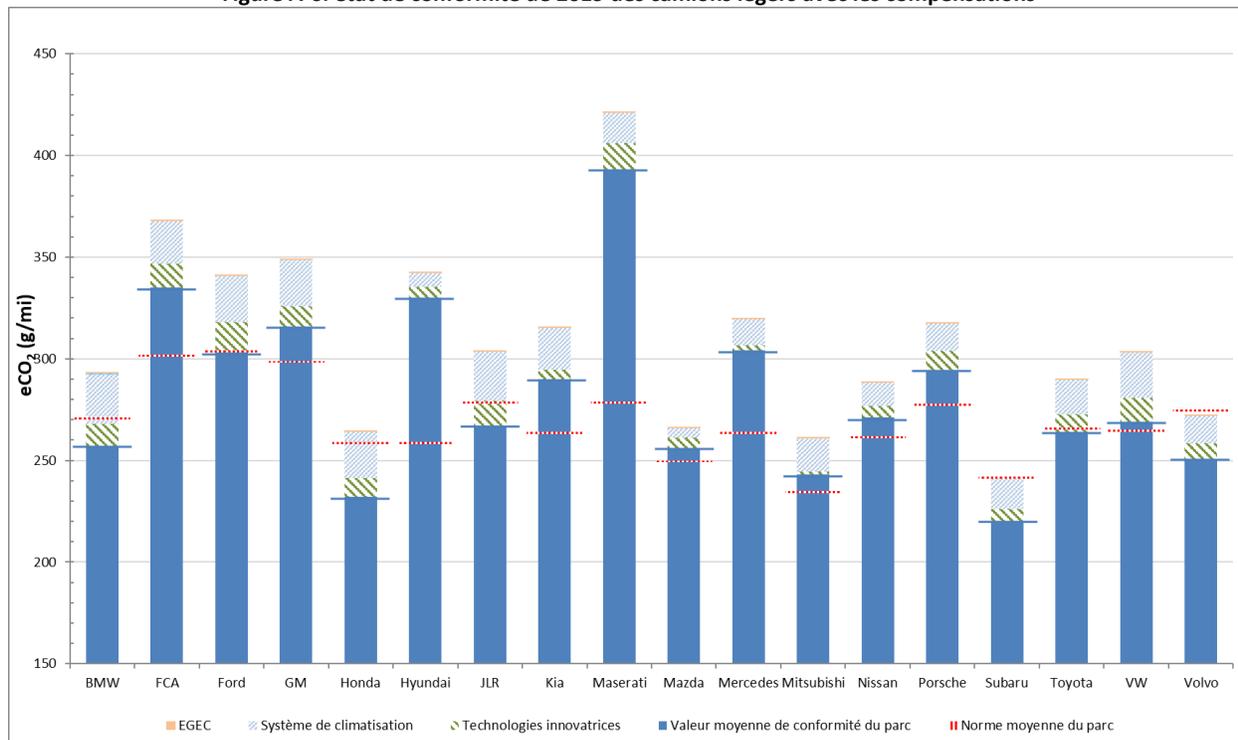
Figure A-5. état de conformité de 2018 des camions légers avec les compensations



Remarques :

1. La valeur de conformité finale peut être inférieure au ECEC grâce à l'application d'assouplissements en matière de conformité.
2. Tesla a une norme moyenne du parc de 292 g/mi et une valeur de conformité moyenne du parc de -21 g/mi. La valeur de conformité de Tesla se situe en dehors de la plage de ce graphique

Figure A-6. état de conformité de 2019 des camions légers avec les compensations



Remarques :

1. La valeur de conformité finale peut être inférieure au ECEC grâce à l'application d'assouplissements en matière de conformité.
2. Tesla a une norme moyenne du parc de 284 g/mi et une valeur de conformité moyenne du parc de -27 g/mi. La valeur de conformité de Tesla se situe en dehors de la plage de ce graphique

Tableau A-2. menu préapprouvé de technologies permettant d'améliorer l'efficacité des systèmes de climatisation

Technologie	Valeur de l'allocation en g/mi
Réduction du chauffage, par un compresseur à déplacement variable commandé de l'extérieur (par exemple, un compresseur qui contrôle le volume d'air en fonction du réglage de la température et/ou du système de climatisation [refroidissement] à l'intérieur de l'habitacle).	1,7
Réduction du chauffage, par un compresseur à déplacement fixe ou variable pneumatique commandé de l'extérieur (par exemple, un compresseur qui contrôle le volume d'air en fonction des conditions à l'intérieur du système de climatisation, ou qui lui sont internes, comme la pression de refoulement, la pression d'aspiration ou la température de la sortie de l'évaporateur).	1,1
Réglage par défaut de la recirculation de l'air avec asservissement en circuit fermé de l'arrivée d'air (information saisie par un capteur pour le contrôle de la qualité de l'air intérieur) chaque fois que la température ambiante atteint 75 °F ou davantage : les systèmes de climatisation qui fonctionnent avec l'asservissement en circuit fermé de l'arrivée d'air à différentes températures peuvent acquérir des points sur présentation d'une analyse technique à l'administrateur aux fins d'approbation.	1,7
Réglage par défaut de la recirculation de l'air avec contrôle en boucle ouverte de l'arrivée d'air (aucune information saisie par capteur) chaque fois que la température ambiante atteint 75 °F ou davantage : les systèmes de climatisation qui fonctionnent avec le contrôle en boucle ouverte de l'arrivée d'air à différentes températures peuvent acquérir des points sur présentation d'une analyse technique à l'administrateur aux fins d'approbation.	1,1
Commandes du moteur de la soufflerie qui limitent le gaspillage d'électricité (par exemple, contrôle de la puissance modulé par la largeur de l'impulsion).	0,9
Échangeur de chaleur interne (par exemple, un dispositif qui transfère la chaleur du liquide réfrigérant en phase liquide à pression élevée entrant dans l'évaporateur au liquide réfrigérant en phase gazeuse à basse pression qui sort de l'évaporateur).	1,1
Condensateurs et/ou évaporateurs améliorés avec analyse du système sur le ou les composants indiquant un coefficient d'amélioration du rendement du système supérieur à 10 % comparativement à des modèles précédents conçus selon la norme de l'industrie).	1,1
Séparateur d'huile. Le fabricant doit présenter une analyse technique qui montre l'amélioration accrue du système par rapport à la conception de base, dans laquelle le composant de base servant à la comparaison est la version dont le fabricant assurait le plus récemment la production dans un véhicule de conception identique ou dans un modèle de véhicule semblable ou apparenté. Les caractéristiques du composant de base doivent être comparées au nouveau composant pour en montrer l'amélioration.	0,6

Tableau A-3. nombre de véhicules à turbocompresseur

Fabricant	2017	2018	2019	2020
BMW	42 508	51 729	41 633	31 481
BYD	--	--	--	0
FCA	6 412	13 340	10 693	14 687
Ford	164 219	164 992	161 201	132 368
GM	62 935	102 272	82 820	56 807
Honda	72 053	92 935	92 538	76 355
Hyundai	18 680	15 002	17 376	16 152
JLR	6 904	7 665	6 080	12 771
Kia	6 772	6 740	2 301	2 675
Maserati	--	--	452	268
Mazda	3 351	5 943	12 735	5 416
Mercedes	44 636	54 716	36 991	40 066
Mitsubishi	0	3 051	3 848	4 173
Nissan	8 776	4 013	8 486	3 365
Porsche	8 086	102 06	7 401	6 354
Subaru	6 969	7 540	8 696	12 249
Toyota	7 756	4 969	6 884	7 444
Volkswagen	88 174	108 768	111 198	50 140
Volvo	2 299	2 088	3 192	3 549
Total	550 530	655 969	614 525	476 320

Tableau A-4. nombre de véhicules vendus avec DPV

Fabricant	2017	2018	2019	2020
BMW	40 874	49 292	41 633	31 481
				0
FCA	256 770	174 949	222 283	135 261
Ford	236 387	216 872	191 796	159 409
GM	265 518	262 223	238 873	142 300
Honda	194 563	189 280	204 314	154 142
Hyundai	172 162	123 129	111 169	125 654
JLR	11 321	10 833	9 817	14 287
Kia	67 928	76 957	70 041	77 767
Maserati	--	--	463	268
Mazda	59 112	82 715	70 208	40 195
Mercedes	44 636	54 716	36 991	40 066
Mitsubishi	21 579	24 438	18 410	18 586
Nissan	148 415	134 913	136 945	98 928
Porsche	9 186	11 426	7 853	6 761
Subaru	51 246	58 593	66 153	51 253
Toyota	229 987	233 514	203 712	217 303
Volkswagen	98 759	128 910	126 490	49 087
Volvo	6 339	7 947	11 878	10 014
Total	1 914 782	1 840 707	1 769 029	1 372 762

Tableau A-5. nombre de véhicules vendus avec CLS

Fabricant	2017	2018	2019	2020
BMW	40 250	49 292	41 633	31 481
FCA	3 390	20 691	12 547	8 156
GM	5 318	3 940	62	4 933
Honda	194 563	132 525	131 803	95 409
JLR	11 321	10 833	9 817	14 287
Mercedes	0	0	9 587	18 149
Mitsubishi	6 600	6 425	4 862	5 545
Nissan	12 249	8 325	4 394	1 903

Porsche	9 186	11 426	7 853	6 761
Toyota	6 012	13 514	9 804	39 288
Volkswagen	39 030	91 365	105 248	36 835
Total	327 919	348 336	337 610	262 747

Tableau A-6. nombre de véhicules vendus avec une boîte de vitesses à rapports supérieurs

Fabricant	2017	2018	2019	2020
BMW	36 967	48 365	36 184	30 975
FCA	140 612	124 854	184 880	116 342
Ford	32 228	142 121	153 389	165 213
GM	57 092	79 811	124 530	101 414
Honda	38 550	45 711	77 951	60 188
Hyundai	8 284	8 757	25 507	33 571
JLR	14 192	13 294	11 873	15 269
Kia	1 162	2 440	20 537	21 058
Maserati	--	--	452	268
Mercedes	44 346	54 716	36 991	40 066
Mitsubishi	0	3 051	3 848	4 173
Nissan	43 356	30 409	47 354	30 762
Porsche	9 030	10 935	7 607	6 317
Subaru	10 924	33 738	56 211	45 076
Toyota	63 640	68 806	115 112	106 374
Volkswagen	28 174	90 782	104 054	49 028
Volvo	6 339	7 947	11 878	10 014
Total	534 896	765 737	1 018 358	836 108

Tableau A-7. nombre de véhicules vendus avec TVC

Fabricant	2017	2018	2019	2020
FCA	178	0	600	1 026
Ford	3 173	2 860	5 390	11 772
GM	12 217	10 944	22 050	12 178
Honda	131 295	141 280	137 294	109 601
Hyundai	0	0	0	46 969
Kia	0	0	12 300	31 660
Mitsubishi	19 002	15 846	14 497	14 333
Nissan	114 907	112 790	114 857	95 193
Subaru	43 218	49 919	59 598	45 489
Toyota	71 042	73 312	23 416	45 664
Total	395 032	406 951	390 002	413 885

Tableau A-8. nombre de véhicules vendus avec désactivation des cylindres

Fabricant	2017	2018	2019	2020
FCA	98 158	48 374	96 115	52 737
Ford	0	0	0	16 696
GM	137 599	137 688	131 428	83 485
Honda	44 490	33 245	42 749	23 086
Mazda	0	23 102	28 751	20 472
Mercedes	0	0	2 142	1 817
Volkswagen	1 682	1 044	569	778
Total	281 929	243 453	301 754	199 071

Tableau A-9. nombre de véhicules vendus avec IDE

Fabricant	2017	2018	2019	2020
BMW	40 874	49 292	41 633	31 481
FCA	886	3257	7 744	11 126
Ford	0	102 948	22 051	77 783
GM	244 125	240 931	211 556	129 927
Honda	120 523	125 220	142 381	103 952
Hyundai	113 544	73 000	74 035	58 513
JLR	11 321	10 833	9 817	14 287
Kia	59 381	65 121	56 952	44 780
Maserati	--	--	452	268
Mazda	56 102	82 715	70 208	40 195
Mercedes	44 636	54 687	36 966	40 059
Nissan	41 163	41 087	40 129	32 920
Subaru	14 903	29 505	52 667	49 459
Toyota	676	434	317	2 655
Volkswagen	0	0	0	52 340
Volvo	6 339	7 947	11 878	10 014
Total	754 473	886 977	778 786	699 759

Tableau A-10. nombre de véhicules au diesel vendus

Fabricant	2017	2018	2019	2020
BMW	1 643	2 437	0	0
FCA	4 174	9 880	2 661	3 489
Ford	0	3 030	1 913	265
GM	2 867	5 567	2 656	5 651
JLR	2 894	2 467	2 063	982
Mazda	0	0	184	0
Total	11 578	23 381	9 477	10 387