



## SOUSSION ÉVALUATION DE MI-MANDAT

Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des  
automobiles à passagers et des camions léger

Septembre 2020

# SOMMAIRE

Tout comme lors de sa précédente soumission à l'automne 2018, Équiterre recommande de **maintenir la rigueur de la réglementation** initialement adoptée par le Canada durant l'ère Obama, ce qui implique un divorce des normes américaines, ou d'**adopter une réglementation encore plus ambitieuse que celle initialement prévue**.

## SOUS-RECOMMANDATIONS

1. Allier l'atteinte des cibles climatiques avec l'amélioration de la résilience de l'industrie automobile à long terme
2. Déployer une stratégie d'électrification des transports intégrée et structurante
3. Examiner les données qui pointent vers un impact économique limité si la réglementation canadienne devenait indépendante vis-à-vis de la réglementation américaine
4. Tenir compte des impacts sociétaux négatifs pour la population canadienne de manière prioritaire
5. Cesser l'octroi de crédits spéciaux lors de la fabrication de camions légers à haute performance
6. Adopter une série de politiques visant à renverser la tendance à la hausse des camions légers dans le parc automobile canadien

# SOUMISSION DÉTAILLÉE

## Évaluation de mi-mandat du Canada entourant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers

Historiquement, le Canada arrime ses mesures en lien avec la qualité du carburant, l'efficacité des véhicules, le contrôle des polluants atmosphériques avec les États-Unis, une pratique d'ailleurs inscrite dans le *Air Quality Agreement*, un accord canado-américain. Ainsi, plusieurs éléments en lien avec les normes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) incluent une référence à la réglementation américaine. Ce mécanisme fait notamment en sorte que les normes canadiennes sont automatiquement soumises au recul de la rigueur des normes d'émissions officiellement annoncé par les États-Unis au printemps dernier.

Dans cette optique, Équiterre se réjouit de l'opportunité de soutenir Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) dans sa réflexion et de mettre son expertise à son service. Devrait-on maintenir l'alignement automatique des normes canadiennes aux normes américaines en matière d'émissions de GES des véhicules légers ou entamer un divorce qui permettrait au Canada de maintenir la réglementation initialement adoptée?

À la lumière de l'actualité, dont la pandémie de COVID-19, les élections fédérales à venir aux États-Unis et la crise climatique en cours, Équiterre réitère la nécessité de minimalement **maintenir la rigueur de la réglementation** initialement adoptée, qui couvre les années modèles jusqu'en 2025, ce qui implique **un divorce de la réglementation américaine nouvellement adoptée** ou **d'adopter une réglementation encore plus ambitieuse**, alignée sur les normes californiennes, pour répondre adéquatement aux enjeux sanitaires, économiques et environnementaux auxquels les Canadiens et les Canadiennes sont collectivement confronté-e-s.

Dans la première partie, Équiterre propose des commentaires généraux destinés à éclairer des questions plus larges relatives au secteur des transports et à ses émissions de GES. La deuxième section présente les réponses détaillées d'Équiterre à trois (3) des huit (8) questions posées par EEEC.

### RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Il convient tout d'abord de rappeler qu'en 2018, le secteur des transports représentait un quart des émissions de GES du Canada et que les véhicules légers, qui comprennent les voitures, les camionnettes et les véhicules utilitaires sport (VUS), étaient responsables de près de la moitié de ces émissions.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Gouvernement du Canada, *Greenhouse gas sources and sinks: executive summary 2020* (2020)

## 1. Allier l'atteinte des cibles climatiques avec une plus grande résilience de l'industrie automobile

Équiterre estime que la réglementation du Canada sur les émissions de GES des véhicules légers ne devrait pas suivre la nouvelle réglementation des États-Unis s'il souhaite atteindre ses cibles de réduction de GES. Le gouvernement canadien reconnaît d'ailleurs la nécessité de se tourner vers des véhicules plus propres et compte réduire les émissions liées au transport de 30% en 2030 par rapport à 2005.<sup>2</sup> Cependant, cet objectif devra être lié à des actions ambitieuses et musclées, et un recul de la rigueur réglementaire canadienne mènerait le Canada dans la direction opposée. Au pays, alors que certains secteurs de l'économie connaissent des réductions de leurs émissions, celles du secteur des transport ont augmenté de 8% depuis 2015, dont un tiers de cette hausse provenait uniquement des camions légers.<sup>3</sup>

La pandémie de COVID-19 a d'ailleurs mis en lumière la vulnérabilité de certaines industries canadiennes, dont l'industrie automobile, face aux perturbations. Après avoir vu les ventes de voitures chuter de manière significative au premier trimestre de l'année 2020, les groupes de l'industrie automobile demandent désormais le soutien du gouvernement<sup>4</sup>.

Alors que les cibles de véhicules zéro émission (VZE) sont de 10% des ventes totales de voitures d'ici 2025, 3 % d'ici 2030 et 100% d'ici 2040<sup>5</sup>, un relâchement des normes d'émissions ralentirait la cadence pour atteindre ces objectifs, plus précisément si l'on tient compte du fait qu'aucun cadre réglementaire n'est actuellement en place pour les atteindre. En effet, selon *Navius Research*, en maintenant la législation actuelle, les ventes de VZE risquent plutôt de représenter 3,7% en 2025, 7,3% en 2030 et 14% en 2040.<sup>6</sup>

D'ailleurs, si le Canada atteignait son objectif de vente de VZE d'ici 2040, des projections récentes démontrent que l'industrie pourrait soutenir 1,1 million d'emplois et un PIB de 152 milliards de dollars.<sup>7</sup> À ce titre, il n'y a pas de solution miracle pour décarboniser le secteur des transports. Le Canada devrait plutôt combiner des dépenses intelligentes de relance avec un cadre réglementaire plus solide favorisant les véhicules propres afin de réduire les émissions nocives des pots d'échappement, de développer l'industrie VZE et de préparer notre secteur automobile pour l'économie de demain qui sera faible en carbone à n'en pas douter.

Équiterre encourage donc le gouvernement à adopter une stratégie industrielle VZE, qui devrait combiner diverses mesures, notamment l'adoption d'une norme VZE à l'échelle du pays, des investissements massifs dans les infrastructures de recharge des véhicules électriques (VÉ), le lancement d'un programme de recyclage des vieux véhicules et la mise en œuvre d'un système de redevance-remise qui aurait l'avantage de s'autofinancer.

---

<sup>2</sup> Gouvernement du Canada, *Modélisation des projections des émissions de gaz à effet de serre* (2018)

<sup>3</sup> Gouvernement du Canada, *Émissions de gaz à effet de serre* (2020)

<sup>4</sup> Nuthall, Keith, *Canadian Auto Sector Seeks Government Customer Incentives* (Wardsauto, 2020)

<sup>5</sup> Transport Canada, *Zero Emission Vehicles*

<sup>6</sup> Navius Research, *Simulating zero emission vehicle adoption and economic impacts in Canada* (2020)

<sup>7</sup> Ibid.

En somme, le resserrement des normes d'émissions des véhicules représente une action clé en matière de décarbonisation des transports au Canada, mais cette mesure doit être déployée de concert avec des politiques publiques aux objectifs clairs qui stimuleront à la fois l'offre et la demande de VZE au pays.

## 2. Déployer une stratégie d'électrification des transports intégrée et structurante

Parallèlement à l'ensemble de politiques publiques nécessaires pour accélérer l'électrification du parc automobile canadien, une stratégie nationale d'électrification des transports qui serait à la fois intégrée et structurante permettrait de donner le coup de barre nécessaire à ce secteur pour qu'il accélère sa transition, tout en créant des milieux de vie plus sains pour les collectivités à travers le pays.

Ainsi, un transfert modal massif doit s'opérer en faveur des transports en commun, du transport actif, des services de mobilité partagés et, lorsque nécessaire, des VÉ. En ce qui a trait à ces derniers, ce transfert modal pourrait se déployer à l'aide d'incitatifs, financiers ou non, tels que des programmes de remisage, des crédits d'impôt ou encore certains accès préférentiels à ces véhicules. Ces mesures accéléreraient le renouvellement du parc automobile tout en augmentant la part de marché des VÉ.

En quelques mots, la décarbonisation du secteur des transports doit être une priorité dans le cadre de la relance économique du Canada, ce qui contribuerait à rattraper le retard du Canada dans sa transition. Une stratégie d'électrification des transports qui serait efficace et structurante doit bien entendu passer par l'auto, mais devrait inclure les véhicules lourds et mi-lourds, le transport collectif et la mobilité active.

## RECOMMANDATIONS EN RÉPONSE AUX QUESTIONS SPÉCIFIQUES D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Voici les principales idées soulevées à travers les réponses d'Équiterre à trois (3) des questions spécifiques suggérées par ECCC.

## 3. Examiner les données qui pointent vers un impact économique limité si la réglementation canadienne devenait indépendante vis-à-vis de la réglementation américaine

Répondant à la fois à la question « Quel autre élément devrait-il être considéré pour déterminer les répercussions de l'évaluation de mi-mandat sur la compétitivité du secteur automobile canadien ? » et la question « ECCC devrait-il modifier la méthodologie prévue pour comparer les scénarios 1 et 2 ? », le présent argumentaire vise à mettre l'accent sur quelques éléments d'actualité qui soutiennent l'idée selon laquelle la compétitivité de l'industrie automobile canadienne ne serait pas menacée par le maintien des normes originales et le divorce avec la réglementation américaine. Au niveau de la méthodologie employée par ECCC, Équiterre suggère d'inclure un troisième scénario : l'alignement informel ou formel aux normes californiennes.

### Les constructeurs automobiles en quête de certitude et de leadership

D'abord, en réponse au document de travail de ECCC sur l'évaluation de mi-mandat, les membres de l'industrie de l'approvisionnement automobile ont estimé que l'alignement sur les normes moins strictes

des États-Unis pourrait avoir des effets néfastes sur les fabricants de pièces automobiles canadiens. Le risque qu'un tel alignement pourrait faire peser sur les investissements passés dans les technologies de pointe a également été relevé. Cela fait écho à une déclaration de l'*Automotive Parts Manufacturers' Association*, dont un représentant a déclaré : « Nous avons investi des centaines de milliards de dollars dans l'allègement des véhicules ainsi que dans la propulsion alternative. Si cette norme est abaissée, à ce stade tardif, dans certains cas, elle menace de bloquer une partie de ces dépenses en recherche et développement »<sup>8</sup>.

Par la suite, une analyse effectuée par le *International Council on Clean Transportation* (ICCT) indique que la Californie ainsi que treize (13) autres états, le district de Columbia et plusieurs villes, qui ont tous choisi de maintenir les cibles originales et plus strictes de réduction de la consommation de carburant pour 2025, représentent près de 40% du marché total des modèles de véhicules produits au Canada.<sup>9</sup> Le Minnesota, le Nouveau-Mexique et le Nevada ont d'ailleurs annoncé leur souhait de rejoindre la Californie, faisant augmenter la part de marché qui se soumettrait à une réglementation plus stricte.<sup>10</sup>

En outre, « *[g]iven the auto industry's strong preference to sell the same vehicle models across Canada and the U.S., this Canada-CA+13 regulatory alliance could motivate automakers to simply sell the higher efficiency models required in Canada and the CA+13 states in the remaining 36 U.S. states. Thus, the current 2025 regulation would be the de facto standards for the entire U.S.-Canadian market.* »<sup>11</sup>

Il serait donc avantageux pour le Canada d'aligner ses normes sur celles de la Californie, plutôt que de maintenir l'alignement aux États-Unis dans le domaine de la décarbonisation des transports. À ce sujet, la preuve en a une fois de plus été faite avec le récent décret californien exigeant que 100% des véhicules légers neufs vendus soient des VZE à partir de 2035.<sup>12</sup>

De plus, dans le contexte des conflits juridiques entre la Californie et les États-Unis<sup>13</sup>, qui risque de voir le recul de la réglementation être renversé en raison des lacunes scientifiques censées le justifier, il serait mal avisé de la part du gouvernement canadien de maintenir cette réglementation. Ensuite, dans le contexte politique actuel, il devient d'autant plus risqué de considérer le maintien de l'alignement du Canada à la réglementation américaine. Tout au plus, ce bref recul ne fait que retarder le moment où des normes plus strictes seront adoptées.

À ce stade-ci, même si la nouvelle réglementation américaine était maintenue, les constructeurs automobiles continueront leurs efforts de recherche et développement et atteindront fort probablement des gains de performance plus élevés que le 1,5% nouvellement exigé. C'est ce que nous apprend l'accord récemment conclu entre Ford, Volkswagen, BMW, Honda et Volvo avec le *California Air Resources Board* qui indique plutôt au marché automobile que la performance énergétique des

<sup>8</sup> Munson, James, *Canada Watching EPA Vehicle Rule Changes Closely* (Bloomberg Law, 2018)

<sup>9</sup> Luria, Dan, Alan Baum and Ben Sharpe, *Automobile production in Canada and implications for Canada's 2025 passenger vehicle greenhouse gas standards* (International Council on Clean Transportation, 2018)

<sup>10</sup> Radwanski, Adam, *Canada's conundrum on auto emissions: Follow Trump's retreat or take risky leadership role in climate fight* (The Globe and Mail, 2019)

<sup>11</sup> Luria, Dan et al., *Automobile production in Canada and implications for Canada's 2025 passenger vehicle greenhouse gas standards* (The International Council on Clean Transportation, 2018)

<sup>12</sup> Office of Governor Gavin Newsom, *Governor Newsom Announces California Will Phase Out Gasoline-Powered Cars & Drastically Reduce Demand for Fossil Fuel in California's Fight Against Climate Change* (2020)

<sup>13</sup> Tabuchi, Hiroko, *States Sue to Block Trump From Weakening Fuel Economy Rules* (The New York Times, 2020)

véhicules légers augmentera de 3,7% par an entre 2022 et 2026.<sup>1415</sup> Plus précisément, une déclaration commune faite par les cinq (5) constructeurs automobiles au sujet de l'entente lance un signal fort : « Ces conditions apporteront à nos entreprises une certitude réglementaire plus que nécessaire en nous permettant de répondre aux exigences fédérales et étatiques avec une seule flotte nationale et en évitant un patchwork de réglementations, tout en continuant d'assurer des réductions significatives des émissions de gaz à effet de serre »<sup>16</sup>.

### **L'industrie automobile canadienne à la traîne sur la scène internationale**

À l'échelle internationale, le déclin de l'industrie automobile canadienne est entamé depuis 20 ans. Effectivement, entre 2000 et 2019, le nombre de véhicules assemblés ici a diminué de 3 millions à 1,9 million. Le Canada compte également une perte de cinq (5) usines d'assemblage, ce qui a entre autres contribué à glissement du cinquième producteur automobile mondial au douzième.<sup>17</sup> Alors que les usines ontariennes de Chrysler, Ford, General Motors, Honda et Toyota sont dominées par la construction de voitures à essence conventionnelles, ces compagnies investissent des milliards de dollars dans la fabrication de VÉ en Chine, en Europe et même aux États-Unis.<sup>18</sup> Ces données décevantes renforcent d'autant plus le besoin de mener une transition urgente au sein du secteur des transports canadien que l'industrie automobile fasse le poids dans un marché qui évolue rapidement.

Enfin, de manière complémentaire, un récent sondage mené par *Pollara Strategic Insights* pour le compte de *Clean Energy Canada* (CEC) indique qu'une majorité de Canadiens et de Canadiennes (63%) sont favorables au maintien des normes originales d'émissions des véhicules légers ou à leur resserrement, plutôt qu'à leur affaiblissement.<sup>19</sup>

En tenant compte de ces chiffres, l'évaluation de mi-mandat du Canada nous donne l'occasion de choisir entre un recul en matière d'économie, d'environnement et de santé de la population ou la voie du progrès en suivant plutôt des juridictions tournées vers l'avenir. Le Canada souhaite-t-il être du bon côté de l'Histoire?

En somme, ECCC devrait veiller à ce que les éléments présentés ci-haut, qui indiquent des effets limités d'un divorce sur la compétitivité par rapport aux normes fédérales américaines ainsi que des avantages économiques potentiels, soient pris en considération. ECCC devrait aussi considérer s'aligner aux normes californiennes, que ce soit de manière formelle ou non, afin d'accélérer la transition du secteur des transports. L'option choisie doit contribuer à placer le Canada dans une position plus forte pour respecter ses engagements climatiques de 2030 et maintenir sa compétitivité à l'échelle mondiale, car d'autres grands marchés tels que la Chine et l'Europe mettent déjà en œuvre des réglementations agressives en matière de GES ainsi que des politiques favorisant les VZE et les véhicules à haute efficacité et à propulsion électrique.

---

<sup>14</sup> Shepardson, David, *Defying Trump, California locks in vehicle emission deals with major automakers* (Reuters, 2020)

<sup>15</sup> D. Lawrence, Eric, *4 automakers reach emissions deal with California, bucking rollback* (Detroit Free Press, 2019)

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> Sharpe, Ben and Jessie Pelchat, *Canada is falling behind on transition to electric vehicles* (Policy Options, 2020)

<sup>18</sup> Sharpe, Ben, Nic Lutsey, Cedric Smith and Carolyn Kim, *Power Play: Canada's Role in the Electric Vehicle Transition* (The International Council on Clean Transportation, 2020)

<sup>19</sup> Worden, Craig and Mubashera Kothawala, *Light-Duty Vehicle Emission Standards in Canada: Public Perspectives and Preferences: Overview of Key Findings*, (prepared by Pollara Strategic Insights for Clean Energy Canada, 2019)

#### 4. Tenir compte des impacts sociétaux négatifs pour la population canadienne de manière prioritaire

Répondant à la question « ECCC devrait-il modifier la méthodologie prévue pour comparer les scénarios 1 et 2 ? », Équiterre estime qu'une première considération doit être soulevée quant à la méthodologie utilisée par ECCC. Plus spécifiquement, elle concerne l'adoption d'une approche holistique lors de l'analyse comparative des scénarios, qui comprend un examen plus approfondi de leurs conséquences sur la santé et sur les finances des citoyens et citoyennes canadiens, notamment dans le contexte de vulnérabilité accrue des ménages en cette période de pandémie.

##### **Des enjeux de santé publique et de pollution de l'air notables**

L'analyse réalisée par l'*Environmental Protection Agency* (EPA) pour adopter son nouveau règlement, qui a été présentée par ECCC lors du webinaire du 24 août 2020, indique que les coûts sociétaux associés au recul de la réglementation américaine seront plus élevés de 22 milliards de dollars par rapport aux normes initialement adoptées.<sup>20</sup> Elle comprend aussi 440 à 1 000 décès prématurés supplémentaires, ce qui montre que les véhicules à moteur à combustion interne présentent des inconvénients majeurs.<sup>21</sup>

Dans une perspective de santé publique, il est essentiel de souligner les co-bénéfices. Plus précisément, le gouvernement du Canada admet que « les polluants atmosphériques provenant de sources d'essence continuent de présenter un risque pour la santé humaine au Canada »<sup>22</sup>. Santé Canada conclut que, en plus d'être à l'origine de 700 décès prématurés pour l'année 2015, les polluants atmosphériques provenant de sources d'essence continuent de poser un risque pour la santé humaine au Canada :

« *[G]asoline emissions are associated with acute respiratory symptom days, restricted activity days, asthma symptom days, hospital admissions, emergency room visits, child acute bronchitis episodes and adult chronic bronchitis cases across Canada.* »<sup>23</sup>

En fait, pour l'année civile 2015, les coûts sociétaux totaux associés aux émissions de carburant sont estimés à 7,3 milliards de dollars.<sup>24</sup> La prise en compte de ces risques pour la santé lors de l'analyse des scénarios 1 et 2 devrait être une priorité. En ce sens, le maintien de nos normes actuelles semble être l'option la plus logique.

##### **La méthodologie de l'EPA largement remise en question**

Rappelant la méthodologie utilisée par l'EPA qui a été vivement critiquée et qui est d'ailleurs contestée en cour, des économistes œuvrant au sein du gouvernement fédéral américain avaient déjà mis en garde l'EPA quant à la validité de son analyse coûts-bénéfices justifiant l'adoption de la nouvelle réglementation. Selon le sénateur Tom Carper, des documents présentant le *Final Rule* contiennent des erreurs significatives et des erreurs techniques »<sup>25</sup>.

<sup>20</sup> Environment and Climate Change Canada, 2019: Summary of comments received in response to the discussion paper on the mid-term evaluation of the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emissions Regulations (2019)

<sup>21</sup> Health Canada, *Human Health Risk Assessment for Gasoline Exhaust - Summary* (2019)

<sup>22</sup> Ibid.

<sup>23</sup> Ibid.

<sup>24</sup> Ibid.

<sup>25</sup> Shepardson, David, *Inspector general to review U.S. EPA vehicle emissions rewrite* (Reuters, 2020)

Pour aller plus loin, même si la méthodologie déployée par l'EPA n'était pas à remettre en cause, les données présentées par ECCC indiquent que le *Final Rule* réduiront le prix moyen d'un véhicule de 977\$, mais que les consommateur·trice·s canadien·ne·s dépenseront 1461\$ dollars supplémentaires en carburant. Équiterre rappelle que la pandémie actuelle fragilise les ménages. Si ECCC utilisait la méthodologie américaine telle quelle pour évaluer les scénarios envisageables et que des données allant dans le même sens se dessinaient, le maintien de l'alignement des normes canadiennes aux normes américaines ne s'inscrirait pas dans une vision de relance économique juste.

À la lumière de la pandémie COVID-19 et de ses conséquences désastreuses sur notre économie, envisager le second scénario ne serait pas conforme aux intérêts de la population canadienne. Au Canada, le *International Council on Clean Transportation* prévoit qu'une voiture moyenne construite pour respecter les normes de 2025 permettra d'économiser environ 383\$ par an sur le carburant, tandis que les camionnettes et les VUS construits selon les normes de 2025 permettront d'économiser 662\$ par an.<sup>26</sup>

En résumé, lors de la révision de la méthodologie utilisée pour comparer les scénarios 1 & 2, ECCC devrait prendre en considération les divers co-bénéfices socio-économiques tels que les conséquences sur la santé, notamment en termes de pollution atmosphérique, qui coûte chaque année des milliards de dollars aux Canadiens et aux Canadiennes et adopter une méthode de calculs rigoureuse et fiable afin de prendre une décision allant dans le sens des intérêts de la population.

## 5. Cesser l'octroi de crédits spéciaux lors de la fabrication de camions légers à haute performance

Répondant à la question « Le Canada devrait-il maintenir des points particuliers pour certaines camionnettes hybrides et de performance supérieure ? », cette recommandation est élaborée en tenant compte du fait que les camions légers tels que les camionnettes (ou *pick-ups*), les véhicules utilitaires sport (VUS) et les mini-fourgonnettes consomment plus d'énergie pour leur production et leur utilisation que les véhicules plus petits. Équiterre est d'avis que la part croissante des camions légers dans le parc automobile canadien est un enjeu qu'ECCC devrait prioriser si l'on souhaite que les gains d'efficacité en émissions de GES des plus petits véhicules contribuent réellement à l'atteinte de nos cibles climatiques.

En effet, la préférence croissante des consommateur·trice·s canadien·ne·s pour les camions légers a diverses implications négatives sur l'environnement et la société. En fait, l'*International Energy Agency* souligne que la hausse des VUS sur les routes est le deuxième secteur le plus contributeur à l'augmentation des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> depuis 2010, après le secteur de l'électricité, mais avant l'industrie lourde, les camions mi-lourds et lourds ainsi que l'aviation.<sup>27</sup>

### Plus d'économie mais plus de consommation

Comme le souligne ECCC, malgré des améliorations notables en ce qui a trait à l'efficacité énergétique véhicules légers, en moins de 30 ans, les émissions totales des véhicules à passagers ont augmenté de 34%, en raison de l'évolution des types de véhicules achetés et utilisés. ECCC a également indiqué que

<sup>26</sup> Posada, Francisco, *Assessing Canada's 2025 passenger vehicle greenhouse gas standards: Benefits analysis* (The International Council on Clean Transportation, 2018)

<sup>27</sup> Cozzi, Laura and Apostros Petropoulos, *Growing preference for SUVs challenges emissions reductions in passenger car market* (International Energy Agency, 2019)

les émissions des voitures ont diminué de 14% au cours de la même période<sup>28</sup>, témoignant de l'urgence d'agir pour limiter l'achat de véhicules à passagers énergivores. Selon Ressources naturelles Canada, « avant 2010, les voitures et les camions avaient une part de marché plus ou moins égale d'environ 50% chacun. Depuis lors, un fossé s'est creusé. En décembre 2017, 73% des ventes de véhicules neufs étaient des camions, un record »<sup>29</sup>. L'*International Energy Agency* est claire sur le fait que les VUS consomment en moyenne environ un quart d'énergie de plus que les voitures de taille moyenne. En somme, ces données confirment que l'augmentation de la demande en camions légers a annulé les efforts d'économie de carburant à l'échelle mondiale, malgré le fait que l'amélioration de l'efficacité énergétique des petites voitures a permis d'économiser plus de 2 millions de barils par jour.<sup>30</sup>

### **Les Canadien·ne·s ont des véhicules de plus en plus lourds et énergivores**

En outre, selon l'*International Energy Agency*, le parc canadien de camions légers fait partie des plus énergivores et émetteurs d'émissions de CO<sub>2</sub> par kilomètre parcouru, et se classe parmi les premiers rangs mondiaux quant au poids moyen et à la taille moyenne de ses véhicules. À cet effet, la taille moyenne des parcs automobiles est un facteur important dans la réduction des émissions de GES. La tendance à la hausse des camions légers pourrait ralentir le développement de parcs automobiles propres et efficaces<sup>31</sup>, ce qui explique pourquoi Équiterre se montre critique à l'égard des crédits spéciaux associés aux camions légers.

À la lumière des éléments soulevés dans les paragraphes précédents, il est recommandé d'éliminer les crédits spéciaux accordés à tous les camions légers à haute performance. À cet effet, Équiterre souligne que les normes actuelles au Canada doivent être considérablement renforcées pour favoriser un rythme régulier et rapide de l'amélioration technologique du côté des petits véhicules. Les efforts de recherche et développement auraient donc des retombées plus importantes si l'élimination progressive des camions légers à moteur conventionnel était entamée prochainement.

Reconnaissant le fait qu'il faut accélérer l'électrification des transports pour répondre aux impératifs économiques et climatiques du Canada, Équiterre suggère de maintenir les crédits spéciaux octroyés suite à la fabrication de camions légers hybrides ou électriques. Cette proposition s'ancre également dans l'idée que certains corps professionnels requièrent des véhicules de ce type pour leurs opérations courantes.

## **6. Adopter une série de politiques visant à renverser la tendance à la hausse des camions légers dans le parc automobile canadien**

Devant l'ampleur de cet enjeu au Canada, cette dernière recommandation, qui répond à la même question que la recommandation 6, insiste sur l'urgence d'agir pour inverser la tendance. En effet, au-delà des impacts environnementaux substantiels, une augmentation des camions légers dans le parc automobile entraîne une série de conséquences majeures dans la société.

<sup>28</sup> Environment and Climate Change Canada, Canadian Environmental Sustainability Indicators: Greenhouse Gas Emissions (2018)

<sup>29</sup> Canada Energy Regulator, Market Snapshot: Share of truck sales are at a record high in Canada (2018)

<sup>30</sup> Cozzi, Laura and Apostros Petropoulos, Growing preference for SUVs challenges emissions reductions in passenger car market (International Energy Agency, 2019)

<sup>31</sup> International Energy Agency, Fuel Economy in Major Car Markets: Technology and Policy Drivers (2019)

À l'avant-plan de ces impacts négatifs se trouve la menace à la sécurité publique. Des données indiquent notamment que, lors de collisions entre un camion léger et des usager·ère·s de la route qui sont plus vulnérables (piéton·ne·s et cyclistes), il y a des risques supplémentaires pour ces derniers et dernières. Ces risques accrus sont en grande partie liés aux blessures causées par les fronts des véhicules. Les pare-chocs, les grilles et les phares des véhicules utilitaires légers sont parmi les éléments les plus dangereux pour les usager·ère·s de la route vulnérables.<sup>32</sup> Selon l'*Insurance Institute for Highway Safety*, « malgré les changements dans la conception des véhicules et la composition du parc automobile au cours des deux dernières décennies, les VUS peuvent continuer à présenter un risque disproportionné de blessures pour les piétons par rapport aux voitures »<sup>33</sup>.

En résumé, l'intérêt manifesté par la population canadienne envers les camions légers doit être renversé. Tel qu'indiqué plus haut, Équiterre suggère donc que les crédits spéciaux accordés pour la performance énergétique des camions légers soient éliminés, sauf pour les camions légers hybrides et électriques.

Reflétant l'urgence d'électrifier l'ensemble du parc automobile, cette suggestion envoie un message clair à l'industrie, à savoir que la transition vers les VÉ est bel et bien entamée. Pour répondre à des enjeux de santé publique et de qualité de l'air et pour que l'amélioration de la performance énergétique réalisée sur les véhicules légers contribue à la réduction des émissions de GES du Canada, le nombre de camions légers fonctionnant au carburant doit rapidement diminuer. Pour ce faire, une série d'autres interventions de politiques publiques pourrait être envisagée à cette fin.

## REMARQUES FINALES

Les données recueillies dans cette soumission d'Équiterre montrent que le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers de 2014 pour les années modèles 2017-2025 est un minimum approprié qui doit être rétabli. Cette rigueur devrait également augmenter de façon constante et ambitieuse pour la période post-2025.

La progression de la rigueur des normes d'émissions contribuerait à compenser le déficit de réduction des émissions de GES du Canada, qui est en voie d'être 40% en-deçà de son objectif pour 2030 selon ECCC.<sup>34</sup> Étant donné que le gouvernement fédéral s'appuie fortement sur cette réglementation en matière d'émissions des véhicules pour atteindre ses cibles climatiques et en l'absence de nouvelles politiques liées aux transports, il est improbable d'atteindre ces cibles avec l'adoption de normes d'émissions plus faibles. L'*International Council on Clean Transportation* estime que 29% des réductions attendues pour le secteur des transports seraient annulées si la réglementation canadienne restait alignée à celle américaine.<sup>35</sup>

---

<sup>32</sup> Monfort, S. and Becky C. Mueller, *Pedestrian injuries from cars and SUVs: updated crash outcomes from the Vulnerable Road User Injury Prevention Alliance (VIPA)* (2020)

<sup>33</sup> Ibid.

<sup>34</sup> Environment and Climate Change Canada, *Canadian Environmental Sustainability Indicators: Progress towards Canada's greenhouse gas emissions reduction target* (2019)

<sup>35</sup> The International Council on Clean Transportation, *Canada's Passenger Vehicle Greenhouse Gas Standards* (2020)

Pour atteindre nos objectifs climatiques et devenir un leader en matière de transport propre, le Canada doit impérativement réduire les émissions de GES des voitures à passagers et des camions légers. La reprise économique canadienne représente une occasion unique d'investir dans des secteurs difficiles à décarboniser, dont les transports, et de les rendre plus résilients. Par conséquent, nous recommandons qu'Environnement et Changement climatique Canada s'engage le plus rapidement possible dans le processus réglementaire visant à supprimer la référence aux règlements de l'EPA dans la réglementation canadienne sur les émissions des véhicules légers.

Chaque crise s'accompagne d'une opportunité. Le Canada n'a pas à subir la transition ; il devrait en être le leader, et il a le potentiel pour le faire.