

**Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers**

**La Gazette du Canada, Partie I, 31 décembre 2022**



**Association canadienne des constructeurs de véhicules**

**Le 16 mars 2023**

Brian Kingston  
Président et chef de la direction  
613-513-9626  
bkingston@cvma.ca

L'ACCV soutient l'objectif du gouvernement fédéral de réduire considérablement les émissions attribuables au secteur des transports. Les membres de l'ACCV comptent parmi les plus grands investisseurs du pays dans le domaine des technologies vertes, ayant annoncé des investissements de plusieurs milliards de dollars pour l'assemblage des VE et la chaîne d'approvisionnement des batteries au cours des trois dernières années. Afin de réduire substantiellement les émissions du nouveau parc de véhicules utilitaires légers, nous recommandons ce qui suit :

**Améliorer l'état de préparation à la transition vers les VE :** Les objectifs du gouvernement en matière de réduction des émissions attribuables au secteur des transports dépendent principalement de la suppression des obstacles bien connus à l'adoption des VZE. L'adoption à grande échelle de ces véhicules par les consommateurs nécessitera de nouvelles mesures incitatives, une expansion de l'infrastructure de recharge accessible et une campagne de sensibilisation efficace. La réalisation des objectifs de vente de VZE dépend essentiellement de l'état de préparation à la transition vers les véhicules électriques.

**Maintenir l'alignement réglementaire nord-américain :** Le nombre de VZE arrivant sur le marché est en forte croissance dans tous les segments de véhicules utilitaires légers et l'accès du Canada à ces produits s'appuie sur l'intégration de longue date de l'industrie automobile nord-américaine. Une norme de rendement en matière d'émissions de GES plus stricte pour les véhicules utilitaires légers (VUL), alignée sur les normes fédérales américaines de réduction des émissions de GES à court terme et à plus long terme, est à notre portée et constituerait un outil très efficace pour atteindre les réductions d'émissions du parc de VUL visées et les objectifs du gouvernement en matière de ventes de VZE.

L'industrie s'est engagée à investir environ 1,2 milliard de dollars américains jusqu'en 2030 pour offrir une nouvelle gamme de véhicules électriques et établir une chaîne d'approvisionnement connexe allant de l'extraction des minerais essentiels à l'assemblage final des véhicules<sup>1</sup>. Le projet de règlement et le résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) qui l'accompagne doivent tenir compte de cette transformation industrielle, de l'ampleur des investissements requis et des risques associés. Fixer des objectifs de vente arbitraires assortis de sanctions en cas de non-respect sans procéder à une évaluation complète de la transformation industrielle requise nous apparaît à la fois imprudent et peu fructueux.

Cela dit, si ECCC décide d'aller de l'avant pour établir une réglementation redondante et spécifiquement canadienne sur les ventes de VZE, le règlement proposé doit être amélioré afin de mieux tenir compte de la transformation en cours dans l'industrie automobile.

**Les améliorations clés à apporter sont les suivantes :**

1. L'attribution de points d'action précoce, non échangeables, pour reconnaître le déploiement immédiat des VZE;
2. Des crédits supplémentaires pour les VZE plus utilitaires en raison de la contribution potentielle de ces véhicules à la réduction des émissions de GES et pour stimuler les investissements technologiques nécessaires au développement de ce segment;
3. Une majoration des crédits générés par les activités liées aux VZE afin d'encourager les investissements dans l'infrastructure de recharge et pour favoriser l'adoption des VZE par les consommateurs;
4. L'attribution de crédits pour les VZE et les batteries ou composants fabriqués au Canada afin de soutenir le développement d'une chaîne d'approvisionnement canadienne pour les VE;
5. La possibilité de réviser les objectifs annuels si des circonstances indépendantes de la volonté des parties réglementées les rendent irréalisables. Il peut s'agir, par exemple, d'une infrastructure

---

<sup>1</sup> <https://www.reuters.com/technology/exclusive-automakers-double-spending-evs-batteries-12-trillion-by-2030-2022-10-21/>

de recharge déficiente, d'une capacité insuffisante de production et de transmission d'électricité ou d'une pénurie de minéraux nécessaires à la fabrication des batteries.

En plus de ces améliorations, nous recommandons que le résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) et l'analyse coûts-avantages soient refaits une fois que l'Agence pour la protection de l'environnement (EPA) des États-Unis aura publié son avis de projet de règlement (NPRM), prévu d'ici avril 2023, pour les normes de rendement relatives aux émissions de GES des VUL. Ce REIR ne tient pas suffisamment compte de l'impact de la réglementation relative aux émissions de GES des VUL en vigueur jusqu'à l'année modèle 2026 sur les réductions effectives d'émissions de GES dans le parc de véhicules à moteur à combustion interne neufs ou déjà sur la route et sur l'augmentation du nombre de VZE après l'année modèle 2026. Une analyse plus complète, plus précise et fondée sur des données doit être entreprise afin de déterminer les véritables implications et incidences sur le plan des coûts pour l'industrie automobile, les consommateurs canadiens et le gouvernement.

Nos commentaires sur le contexte entourant la publication de la partie I, volume 156 de la Gazette du Canada figurent à l'annexe A et sont suivis de commentaires détaillés sur le résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) et l'analyse coûts-avantages (ACA) qui s'y rapportent. Les commentaires sur le texte réglementaire proposé figurent à l'annexe B.

Ajoutons qu'il est possible que l'ACCV soumette d'autres commentaires après la date limite, une fois que l'avis de projet de règlement américain aura été publié et analysé.



Brian Kingston  
Président et chef de la direction