



Incidence de la mise à la ferraille des véhicules sur la réduction des émissions

Peter Boag, Président & chef de la direction

Septembre 2018

Chaque année on met hors service, en moyenne, entre quatre et cinq pour cent du parc des véhicules légers enregistrés au Canada. Ce « taux de mise à la ferraille », comme on l'appelle communément, est demeuré passablement constant au cours des récentes années. Il culmine à plus de 15% par an pour les véhicules âgés de 15 à 25 ans. Ces véhicules ne sont toutefois pas simplement retirés des routes, ils sont également remplacés par des modèles plus récents et plus efficaces. Du point de vue des émissions de GES, c'est une bonne nouvelle.

Au Canada, au cours de la dernière décennie, l'économie de carburant dans toutes les catégories de véhicules s'est accrue d'environ deux pour cent par année. La quasi-totalité des nouveaux véhicules du parc sont 20 pour cent plus économiques en carburant aujourd'hui qu'ils ne l'étaient il y a 10 ans. De fait, la moyenne est plus proche de 26 pour cent, selon Dennis DesRosiers, président de DesRosiers Automotive Consultants.

À l'aide de données généreusement fournies par DesRosiers Automotive, nous avons récemment procédé à un exercice de modélisation afin de quantifier les potentielles réductions d'émissions dues à la mise à la ferraille de véhicules âgés et à leur remplacement par des véhicules récents plus efficaces.

Pour la modélisation, nous avons utilisé :

- données de recensement annuelles détaillées du parc de véhicules légers (par année modèle);
- données sur le total annuel de kilomètres parcourus par année modèle;
- données sur l'économie de carburant de RNCan par année modèle;
- taux de mise à la ferraille selon l'âge du véhicule.

En fonction de cette information, nous avons effectué des projections quant aux réductions d'émissions qui pourraient être réalisées grâce au remplacement de véhicules mis à la ferraille pour la période de 2018 à 2025.

Dans notre modèle, on supposait que les véhicules « mis à la ferraille » avaient entre 15 et 28 ans (17 pour cent des véhicules du parc actuel ont 15 ans ou plus et sont en général les moins économiques en carburant). Pour chaque année, nous avons ensuite ajouté les émissions pour un nombre comparable de véhicules de l'année modèle en cours que nous avons présumés nécessaires pour remplacer les kilomètres parcourus par les véhicules mis à la ferraille, afin de déterminer les réductions d'émissions nettes réalisées par le remplacement de vieux véhicules « énergivores » par de nouveaux véhicules à haut rendement énergétique. Nous avons assumé la continuation de la croissance de l'économie de carburant de deux pour cent à l'échelle du parc qu'on a connue au cours de la dernière décennie.

Voici ce que nous avons constaté :

- Dans les premières années de notre modèle (2018 à 2021), les réductions d'émissions annuelles pour la première année se montent à environ 1 million de tonnes (MT).



- Après 2021, cette réduction de première année décline graduellement à 0,5 MT à mesure que les véhicules mis à la ferraille deviennent progressivement plus récents et que l'ampleur de la différence d'économie de carburant entre les véhicules mis à la ferraille et les véhicules de remplacement diminue.
- La réduction cumulative sur 8 ans (2018 à 2025) due à la mise à la ferraille de véhicules en 2018 est d'environ 7 MT.
- Pour les véhicules mis à la ferraille en 2019, la réduction cumulative sur 7 ans (2019 à 2025) demeure proche de 7 MT.
- Pour chaque année successive, les réductions d'émissions cumulatives dues à la mise à la ferraille déclinent à mesure que la période de cumul diminue d'année en année, notre modèle se terminant en 2025.

La somme de ces réductions d'émissions cumulatives annuelles (2018 à 2025) au cours de la période de 8 ans du modèle est d'environ 32 MT.

Il se trouve que cela correspond à peu près à l'objectif de réduction de 30 MT du gouvernement fédéral pour sa proposition de Norme sur les carburants propres. Bien entendu, les réductions d'émissions obtenues grâce à la mise à la ferraille ne se terminent pas en 2025. Il s'agit là seulement de l'année où s'achève notre modèle. En réalité, les réductions d'émissions dues à la mise à la ferraille continueront à s'accumuler indéfiniment. Évidemment, différentes hypothèses dans le modèle pourraient produire des résultats différents. Toutefois, quelles que soient les hypothèses, il est raisonnable de conclure que tant que l'efficacité énergétique des véhicules continuera de s'améliorer, la mise à la ferraille de véhicules entraînera de réelles réductions d'émissions dans l'avenir prévisible.

Notre analyse confirme que le remplacement d'un véhicule âgé par un véhicule neuf est l'un des moyens les plus efficaces dont disposent les Canadiens pour contribuer personnellement à la réduction des émissions. C'est également un moyen économique de participer au changement, la réduction de la consommation de carburant permettant d'épargner de l'argent à la pompe, une économie qui peut aider à contrebalancer le coût d'achat d'un nouveau véhicule. Il existe un éventail impressionnant de véhicules économes en carburant parmi lesquels choisir dans toutes les catégories et dans toutes les marques, en plus de tous les autres avantages d'un véhicule neuf.

Pour les gouvernements, le fait d'inciter les Canadiens à échanger leurs vieux véhicules pour des neufs le plus tôt possible relève du bon sens politique, particulièrement à un moment où les Canadiens conservent leurs véhicules plus longtemps que jamais auparavant. L'augmentation du taux de mise à la ferraille de dix, vingt ou trente pour cent assurerait une augmentation correspondante des réductions d'émissions au moment où les gouvernements s'efforcent d'atteindre leurs objectifs de 2030 conformément à l'Accord de Paris.

Pour obtenir de plus amples renseignements, visitez canadianfuels.ca | info@canadianfuels.ca | 613-232-3709

Suivez-nous

