



## *Nous sommes en train de manquer une excellente occasion de réduire les émissions*

*Peter Boag, Président & chef de la direction*

*Janvier 2018*

L'année en cours est cruciale pour le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques. Cette politique globale est le facteur essentiel pour le respect de l'engagement du Canada dans le cadre de l'Accord de Paris sur le climat visant une réduction des émissions de 30 pour cent sous les niveaux de 2005 d'ici 2030. La réalisation de cet objectif n'est toutefois pas en bonne voie.

Dans l'Emissions Gap Report 2017 (Rapport sur l'écart pour ce qui est des émissions), les Nations Unies prévoient que les émissions du Canada vont demeurer stables autour du niveau de 2010. Selon ce rapport, les prévisions du gouvernement fédéral et les études indépendantes s'accordent pour dire que le Canada sera loin de respecter son engagement en vertu de l'Accord de Paris dans le cadre des politiques actuelles.

Ce n'est pas que les efforts de réductions des émissions du Canada ne soient pas ambitieux.

Le gouvernement fédéral a établi une tarification progressive du carbone jusqu'en 2022, a mis en place un cadre réglementaire (la Norme de carburant propre), proposé une approche fédérale de la tarification du carbone pour les grandes installations industrielles, impliqué les provinces dans le développement d'une stratégie pour les véhicules à émissions zéro (VEZ) et investi des millions pour agrandir le réseau de postes de recharge pour véhicules électriques et de postes de ravitaillement en carburants de substitution.

Ce n'est pas une question d'ambition mais bien de mesures abordables et axées sur les résultats.

Le travail du gouvernement dans le domaine de la Norme de carburant propre, de la stratégie VEZ et de l'investissement dans une infrastructure de recharge des véhicules électriques met en évidence la difficulté et l'importance de la réduction des émissions de GES dues aux transports. À lui seul, le transport routier est responsable de 19 % du total des émissions de GES du Canada.

Bien que la croissance des émissions liées aux transports ait été en grande partie contenue, la réduction des émissions exige une stratégie globale et ciblée qui inclut l'amélioration des systèmes de propulsion et des technologies de véhicules déjà en place, la conservation de l'énergie par la transition à des modes de déplacement moins énergivores, la conduite plus efficace des véhicules et la transition au fil du temps à des sources d'énergie de remplacement. De promptes réductions sont essentielles : plus il faudra de temps pour infléchir la tendance, plus il sera difficile d'atteindre les objectifs de réduction.

Jusqu'à maintenant, les responsables des politiques aux niveaux fédéral et provincial se sont concentrés sur des ambitions à long terme de coûteuses solutions transformatives comme l'électrification, aux dépens de possibilités immédiates à moindre coût résultant de l'amélioration continue de la technologie du moteur à combustion interne. Ignorer ces réductions à court terme constitue une occasion manquée pour les responsables des politiques climatiques.



Les chercheurs de l'Institut de technologie du Massachusetts (MIT) sont d'accord. Dans un rapport de 2015 intitulé *On the Road toward 2050* (En route vers 2050), ils concluaient que, pour ce qui est de la réduction des émissions dues aux transports, « l'impact des sources d'énergie de substitution telles que l'électricité et l'hydrogène, même en projetant 30 années dans le futur, reste modeste. » Niveau de maturité technologique mis à part, les décideurs vont également à contre-courant des préférences et comportements actuels des consommateurs en ignorant la conclusion du MIT que « les améliorations des moteurs à combustion interne, des transmissions, ainsi que de la technologie des véhicules grâce à la réduction du poids, de la traînée aérodynamique et de la résistance au roulement des pneus, assureront les plus importantes réductions de consommation du carburant et d'émissions de GES au cours des 20 prochaines années et plus. »

En 2017, pour la toute première fois, les constructeurs d'automobiles ont vendu plus de deux millions de véhicules au Canada. Parmi les 2 038 798 véhicules achetés l'an dernier, seuls 639 823 étaient des voitures particulières, ce qui représente le plus bas niveau pour les voitures depuis 1964. Les multiségments et VUS intermédiaires ont remplacé la berline comme véhicule de choix des familles canadiennes. Les véhicules électriques comptent pour 0,9 % de tous les types de véhicules sur la route.

Il est clair que les Canadiens préfèrent la fiabilité et la qualité éprouvées des véhicules à moteur à combustion interne. De plus, les Canadiens conservent longtemps ces véhicules à durabilité prolongée. Dans le parc de quelque 22 millions de véhicules actuellement immatriculés au Canada, l'âge moyen est d'environ 10 ans et près de 1,5 million sont des véhicules datant d'avant l'année-modèle 1995. Le remplacement de certains de ces modèles plus anciens par de nouveaux véhicules à moteur à combustion interne économiques en carburant (et même de nouveaux multiségments et VUS écoénergétiques) représente une énorme opportunité d'atteindre rapidement des réductions d'émissions qui peuvent contribuer à mettre le Canada en bonne voie de respecter son engagement en vertu de l'Accord de Paris.

Dans presque tous les segments de véhicules, l'efficacité énergétique a augmenté de plus de 20 pour cent au cours de la dernière décennie. Pour les VUS, cette amélioration varie entre 25 et 30 pour cent et l'on s'attend à des gains d'efficacité additionnels dans un avenir prévisible. Dennis DesRosiers, analyste chevronné de l'industrie automobile, en a partagé avec moi un excellent exemple : le Jeep Wrangler 2018, un VUS emblématique, est 10 % moins énergivore que le modèle de l'année précédente. Les chercheurs et les ingénieurs conçoivent de possibles trajectoires technologiques qui permettraient d'atteindre une amélioration additionnelle de 65 pour cent du rendement énergétique des moteurs à combustion interne d'ici 2050.

Plutôt que d'inciter les Canadiens à acheter des véhicules dont ils ne veulent clairement pas pour atteindre des réductions d'émissions dans un avenir lointain, les responsables des politiques devraient s'efforcer de tirer avantage des préférences des consommateurs pour réaliser des réductions d'émissions réelles, immédiates et peu coûteuses grâce à des solutions politiques visant à accélérer le remplacement d'anciens modèles gourmands en carburant par de nouveaux véhicules à moteur à combustion interne beaucoup plus écoénergétiques.

---

Pour obtenir de plus amples renseignements, visitez [canadianfuels.ca](http://canadianfuels.ca) | [info@canadianfuels.ca](mailto:info@canadianfuels.ca) | 613-232-3709

Suivez-nous

