



**Mémoire sur le
Projet de Règlement sur les
émissions de GES des véhicules
automobiles et sur les redevances
pour les émissions excédentaires**

déposé dans le cadre des consultations publiques du
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

Février 2008

LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL

La Conférence régionale des élus de Montréal, qui regroupe les leaders politiques et socioéconomiques du milieu, a pour mandats de favoriser le développement de l'île de Montréal par le biais de la concertation et d'agir comme interlocuteur privilégié du gouvernement en matière de développement régional de son territoire.

La CRÉ de Montréal est :

- Un partenaire d'influence où les leaders élus et socioéconomiques de la région se mobilisent et agissent solidairement pour développer l'île de Montréal;
- Un carrefour qui met en réseau les leaders montréalais dans le but de faire valoir les intérêts et spécificités de la région de Montréal;
- Un acteur visionnaire, vigilant et proactif qui suscite des réflexions et des actions concrètes en réponse aux défis régionaux, aux besoins et aux attentes des citoyennes et citoyens.

SOMMAIRE¹

Dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 de lutte contre les changements climatiques du Québec, le gouvernement s'est engagé à utiliser les leviers d'intervention à sa disposition afin que les normes applicables aux véhicules vendus au Québec soient plus exigeantes en ce qui a trait à la réduction de gaz à effet de serre (GES). En respect de cet engagement, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), en collaboration avec le ministère des Transports, propose le projet de *Règlement sur les normes d'émissions de gaz à effet de serre applicables aux véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires*. Il vise à réduire les émissions de GES d'origine anthropique qui sont susceptibles d'occasionner des perturbations climatiques menaçant la qualité de l'environnement.

À cette fin, il fixe des normes d'émissions de GES que devront atteindre les véhicules automobiles neufs vendus au Québec et prévoit une progression dans les efforts de réduction demandés. Des normes sont établies pour les véhicules des années modèles 2010 à 2016. De manière à inciter l'atteinte des objectifs fixés, un régime de redevances liées au dépassement des normes est établi. Ces redevances permettent d'assurer que les conditions de mise en marché des véhicules reflètent davantage le principe du pollueur-payeur et la préoccupation de mieux internaliser l'ensemble des coûts que les émissions de GES peuvent occasionner à la société. De plus, il reconnaît également la possibilité de faire valoir des crédits pour les personnes qu'il vise et de les échanger pour atteindre les réductions demandées. La responsabilité de l'évaluation du respect des normes, du paiement des redevances ou de l'acquisition des crédits, s'il y a lieu, incombe au premier propriétaire de marque au Québec (p.ex. le siège social de GM). Notons que le projet de règlement a été élaboré avec un souci d'uniformité, l'industrie automobile faisant partie d'un marché nord-américain intégré.

En vue d'assurer un maximum de flexibilité dans l'atteinte des résultats recherchés, le projet de règlement fixe des normes d'émissions pour deux catégories de véhicules : l'une plus faible, pour les véhicules à passagers ayant un poids maximal brut d'au plus 3 855 kg et les camions légers dont le poids avec charge est d'au plus 1 705 kg, et l'autre plus élevée, pour les camions légers dont le poids avec charge est supérieur à 1 705 kg et les véhicules à passagers ayant un poids brut supérieur à 3 855 kg. En outre, le projet de règlement prévoit que le calcul des redevances puisse refléter les efforts de réduction sur l'ensemble du parc de véhicules des constructeurs.

Les normes maximales d'émissions de GES inscrites dans le projet de règlement sont identiques aux normes adoptées en Californie, excepté qu'elles sont exprimées en gramme d'équivalent CO₂ par kilomètre et non en gramme d'équivalent CO₂ par mille. Toutefois, les valeurs de consommations de carburant des véhicules automobiles utilisées pour vérifier le respect des normes sont mesurées en litres par kilomètre (voir tableau suivant).

¹ Tiré de Gouvernement du Québec (2007) *Projet de règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires – Étude d'impact économique*. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, décembre 2007.

Normes d'émissions de GES exprimées en litres d'essence par 100 kilomètres

Année modèle	Catégorie 1	Catégorie 2
	Litres/100 km	Litres/100 km
2009	8,33	11,19
2010	7,75	10,70
2011	6,88	9,92
2012	6,01	9,18
2013	5,85	9,06
2014	5,72	8,89
2015	5,47	8,69
2016	5,27	8,44

À compter de l'année 2010 pour les grands constructeurs automobiles, une redevance de 5 000 \$ par équivalent de véhicule est exigible pour tout dépassement des normes maximales d'émissions.

L'adoption du projet de règlement au Québec s'inscrit dans un mouvement amorcé aux États-Unis. Le Québec suit la Californie et dix autres États américains, représentant plus de 30 % du marché nord-américain de l'automobile. En considérant les autres États et les provinces ayant annoncé vouloir suivre le Québec et la Californie dans l'application de normes comparables, on atteint alors 40 % du marché nord-américain

Le Québec n'occupe qu'une faible part du marché total des véhicules vendus en Amérique du Nord; le projet de règlement aura donc peu d'impact sur l'industrie automobile québécoise. En effet, les impacts seront davantage attribuables au contexte actuel de restructuration du marché et à l'ensemble des réglementations adoptées qu'à la seule application du projet de règlement au Québec. On observe déjà un changement de comportement de la part des consommateurs : on remarque une hausse marquée des ventes de véhicules à faible consommation de carburant.

Comme ce projet de règlement ne sera édicté que si la Californie applique ses normes, l'impact sur l'industrie automobile québécoise sera marginal, puisque son marché s'inscrit dans le marché nord-américain de l'automobile, où l'implantation de normes d'émissions de GES est déjà fermement enclenchée. Un maximum de flexibilité est laissé à l'industrie automobile; le projet de règlement fixe les cibles à atteindre et non les moyens.

Le parc automobile européen de véhicules à passagers et de camions légers respecte déjà des normes équivalentes à celles fixées en 2011 dans le projet de règlement pour les véhicules à passagers, traduisant la faisabilité d'atteindre les normes du projet de règlement. Près de 25 % des véhicules actuellement mis en marché au Québec respectent déjà les normes de 2009.

POSITION DE LA CRÉ DE MONTRÉAL FACE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET AU TRANSPORT DURABLE

Les leaders élus et socioéconomiques de l'agglomération montréalaise, tout comme la population, sont particulièrement préoccupés par la qualité de l'air et le phénomène des changements climatiques. En ce sens, la CRÉ de Montréal s'est positionnée à plusieurs reprises en faveur d'une réduction des émissions de GES produites par le secteur du transport sur son territoire.

À titre d'exemple, au cours de l'année 2007, la CRÉ de Montréal a appuyé fortement la mise en œuvre du Plan de transport de la Ville de Montréal. Ce dernier vise à « contribuer de façon maximale à l'effort collectif pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur son territoire », en misant sur un usage accru du transport collectif et des transports actifs et une réduction de l'usage de l'automobile. Comme le souligne à juste titre le Plan de transport de Montréal² : « Les contributions des gouvernements, tant fédéral que provincial, doivent privilégier les modes les plus écologiques afin de corriger l'imperfection des marchés sur ce plan ». **La CRÉ est d'avis qu'il faut internaliser les coûts de l'utilisation de véhicules polluants et que le projet de règlement de normes maximales d'émissions de GES du Gouvernement du Québec s'avère un moyen efficace d'y parvenir.**

Par ailleurs, le *Projet d'échanges France-Québec sur la mobilité durable* du comité Environnement et développement durable de la CRÉ de Montréal vise également à contribuer à une réduction des émissions de GES attribuable au secteur du transport dans la région de Montréal. Ce projet a permis de créer un échange d'expériences novatrices entre les décideurs français et montréalais. La contribution de la CRÉ de Montréal à l'organisation du colloque « Mobilité durable : du concept à la réalité » de l'Association québécoise du transport et de routes (AQTR) en janvier 2007 en constitue un exemple concret.

La CRÉ de Montréal s'applique également à sensibiliser la population montréalaise à l'enjeu des changements climatiques. Elle est notamment coorganisatrice de la campagne *Défi climat* qui vise l'engagement des Montréalaises et Montréalais à réduire leurs propres émissions de GES, notamment produites lors de leurs déplacements.

En somme, les leaders élus et socioéconomiques de la région de Montréal sont soucieux de favoriser une réduction significative des rejets de GES sur le territoire de l'île de Montréal. **Par le présent mémoire, la CRÉ de Montréal souhaite démontrer son soutien au gouvernement du Québec dans son projet de Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires.** Le projet est examiné sous l'angle des impacts en matière de réduction des émissions de GES sur la région de Montréal, de santé publique et des impacts économiques afin de justifier la position de la CRÉ de Montréal.

² Ville de Montréal (2007) *Plan de transport 2007 – Réinventer Montréal*, Document de consultation, p. 138.

TRANSPORT ET CHANGEMENTS CLIMATIQUES : SITUATION SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL

Selon l'*Inventaire des émissions de GES 2002-2003 de la Collectivité montréalaise*³, les émissions sur le territoire auraient augmenté durant cette période de 4,4% passant de 13,1 à 13,7 mégatonnes d'équivalent de dioxyde de carbone par année (Mt CO₂e/an). La moyenne des émissions sur le territoire de l'île de Montréal est de 7,2t CO₂e/an, ce qui est bien en dessous de la moyenne québécoise de 12,1 t CO₂e/an en raison principalement du système de transport en commun accessible à la population de l'agglomération montréalaise. Toutefois, comparée à d'autres grandes villes canadiennes, l'efficacité énergétique de l'économie de la métropole québécoise peut être améliorée (Ville de Montréal, 2007).

« La collectivité montréalaise a fait le choix du développement durable. L'objectif ultime d'une collectivité viable, quant aux GES, est de passer en dessous d'une demi-tonne de CO₂e par an par citoyen, ce qui correspond à la capacité d'absorption de la Terre. » (Ville de Montréal, 2007). Par conséquent, des interventions sont nécessaires afin d'améliorer l'efficacité énergétique de l'économie montréalaise.

Le premier responsable des émissions de GES sur l'île de Montréal est le secteur du transport avec près de 50% des émissions. Le transport routier cause près de 86% des émissions de GES du secteur du transport dans la région. Les voitures à essence et les camions légers à essence (VUS, camionnettes, etc.) génèrent respectivement 43% et 17% des émissions du transport. Les camions lourds sont responsables de près de 27% des émissions de GES du secteur du transport. Si la voiture à essence constitue la principale source d'émissions, les camions lourds et légers sont, quant à eux, responsables de la croissance des GES du transport ces dernières années, en raison de l'augmentation rapide de leur nombre et de leur dépense énergétique (Ville de Montréal, 2007).

Ainsi, les véhicules à passagers et les camions légers ciblés par le projet de normes maximales d'émissions de GES du gouvernement du Québec sont responsables de près de 30% des émissions totales de GES sur l'île de Montréal. Par conséquent, ce projet constitue une intervention stratégique pour réduire les rejets de GES de l'agglomération montréalaise.

Il est pertinent de souligner que les estimations des émissions de GES attribuables au secteur du transport sur l'île de Montréal pourraient être réévaluées à la hausse. Une part des émissions causées par la production de pétrole de l'Est de Montréal (responsable de 19% des émissions montréalaises) est destinée au transport des personnes et des marchandises sur le territoire. De plus, la méthodologie d'évaluation ne prend pas en compte les émissions des véhicules immatriculés à l'extérieur de l'île de Montréal, notamment des résidents sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, puisque les émissions sont affectées au lieu de résidence (Ville de Montréal, 2007).

³ Ville de Montréal (2007) *Inventaire des émissions de gaz à effet de serre 2002-2003, Collectivité montréalaise*. Service des infrastructures, transport et environnement, Direction de l'environnement et du développement durable, Planification et suivi environnemental.

IMPACT SUR LES ÉMISSIONS DE GES DE L'AGGLOMÉRATION MONTRÉALAISE

Comme le souligne l'étude d'impact économique du projet de règlement d'émissions de GES⁴, les impacts en matière de réduction des émissions de GES seront plus modestes les premières années d'application, du fait du taux de renouvellement du parc automobile. Toutefois, les bénéfices environnementaux s'accroîtront au fil des années jusqu'en 2027, date où l'ensemble du parc de véhicules automobiles du Québec aura été renouvelé en respectant les normes d'émissions maximales du projet de règlement. L'adoption du projet de règlement permettra, en 2017, d'éviter des émissions de près de 3,3 Mt de CO₂e pour le Québec.

Une estimation de l'impact environnemental du projet de règlement a été réalisée pour la région de Montréal en considérant que 18% du parc automobile du Québec est situé sur l'île de Montréal⁵, et dans la perspective que cette part se maintienne jusqu'en 2016. L'adoption du projet de normes d'émissions maximales permettra, en 2017, d'éviter des émissions de près de 600 kilotonnes (KT) de CO₂e sur l'île de Montréal. Par rapport aux émissions de GES de 2003, cette quantité représente une réduction éventuelle de 15% des émissions des véhicules à passagers et camions légers à Montréal, principale source de GES sur l'île de Montréal⁶. **Il est clair que ce projet de règlement aurait un impact majeur sur les émissions du secteur du transport à Montréal qui résultera en une réduction significative des émissions totales de l'île de Montréal.**

IMPACT SUR LA SANTÉ PUBLIQUE

Le secteur du transport sur l'île de Montréal est une importante source de polluants atmosphériques et un des premiers responsables de la dégradation de la qualité de l'air. Ce projet de règlement sur les émissions de GES des véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires influencera de façon significative la santé de la population de la région de Montréal. **La CRÉ de Montréal encourage donc le gouvernement du Québec dans l'adoption et l'application d'un tel règlement.**

Les effets de la pollution de l'air liée au transport sur la santé, notamment en termes d'augmentation de maladies cardiaques et respiratoires, constituent en effet un enjeu majeur du transport selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS)⁷. Santé Canada⁸ estime que 5 900 décès par année sont imputables à la pollution atmosphérique dans huit villes canadiennes (Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Hamilton, Windsor, Calgary et Vancouver), dont 1 540 décès prématurés surviennent à Montréal. Cette évaluation ne tient pas compte des impacts en matière de morbidité, notamment auprès de la population vulnérable telle que les enfants, les personnes âgées et les personnes ayant

⁴ Gouvernement du Québec (2007) *Projet de règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires – Étude d'impact économique*. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, décembre 2007.

⁵ Société de l'assurance automobile du Québec (2007) *Le Bilan 2006 : accidents, parc automobile et permis de conduire*. Direction des études et des stratégies en sécurité routière, SAAQ.

⁶ À titre comparatif, le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de GES de la période 2008-2012 de 6 % sous leur niveau de 1990 dans le cadre du Protocole de Kyoto.

⁷ WHO (2005). Health Effects of Transport-Related Air Pollution. WHO Regional Office for Europe, Copenhague.

⁸ Pour plus de détails, consulter : http://www.hc-sc.gc.ca/ahc-asc/media/nr-cp/2005/2005_32bk2_f.html.

des troubles respiratoires. Par ailleurs, les changements climatiques risquent également de provoquer des épisodes de canicule avec des conséquences particulièrement aigües en milieu urbain.

La diminution des polluants atmosphériques locaux découlant de l'adoption de normes maximales d'émissions de GES générera des impacts positifs pour la santé publique des Montréalaises et Montréalais. En ce sens, l'OCDE⁹ soutient que les coûts des interventions politiques visant à réduire la pollution atmosphérique causée par le transport sont souvent largement inférieurs aux bénéfices économiques qui en découlent en considérant uniquement la diminution des dépenses des systèmes de santé et des pertes de productivité.

IMPACT SUR LES CONSOMMATEURS

La CRÉ de Montréal encourage également le gouvernement du Québec à adopter le projet de règlement sur les émissions de GES du fait des économies appréciables qui découleront de la diminution de la consommation moyenne de carburant des véhicules neufs. En effet, ces économies d'essence seront largement supérieures aux coûts additionnels liés à l'achat de véhicules moins polluants.

En supposant une durée de vie moyenne des véhicules de dix ans, un prix de l'essence à 1\$/litre, le gouvernement du Québec évalue des économies nettes de 4 485\$ à 5 625 \$ par véhicule. Pour l'ensemble des consommateurs québécois qui achèteront un véhicule neuf en 2016, les économies totales sont évaluées à 2 milliards de dollars. Il s'agit d'une évaluation conservatrice étant donné que la durée de vie des véhicules neufs est supérieure à dix ans. Ce montant représente environ 15% du prix moyen des véhicules. Cette nouvelle disponibilité budgétaire en partie dans la grande région de Montréal (CMM) devrait avoir un impact significatif sur la vitalité économique de la métropole.

Sur la base de l'évaluation économique réalisée par le gouvernement du Québec, et en intégrant les données de ventes de véhicules neufs sur l'île de Montréal en 2005¹⁰, on estime que les économies totales seront de 690 millions de dollars pour les consommateurs montréalais qui achèteront un véhicule de l'année modèle 2016, et ce en supposant un prix de l'essence à 1\$/litre. En considérant un prix de l'essence de 1,25\$/litre, les bénéfices représenteront une augmentation des revenus disponibles pour les ménages montréalais de près de 860 millions de dollars, soit plus de 70 millions de \$/an. En somme, ce projet générera des bénéfices économiques majeurs sur le territoire de l'île de Montréal.

⁹ OCDE (à venir) OECD Environmental Outlook toward 2030. Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris.

¹⁰ Données sur les ventes de véhicules légers en 2005 sur le site de la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec disponibles à l'adresse suivante : <http://www.ccaq.com/cmsDisplay.asp>

CONCLUSION – RECOMMANDATION

Le mémoire de la CRÉ de Montréal fait état du consensus qui a émergé des discussions entre les élus et représentants socioéconomiques de la région de Montréal. Le gouvernement du Québec choisit résolument la voie d'un développement durable avec ce projet qui permettra d'améliorer significativement l'efficacité énergétique de la flotte de véhicules circulant sur le territoire de l'île de Montréal.

Le projet de *Règlement sur les émissions de GES des véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires* génèrera une réduction significative des émissions de GES sur l'île de Montréal, ainsi que des bénéfices économiques majeurs pour les Montréalaises et Montréalais. Dans une optique de santé publique, il est évident que l'application de ce règlement ne peut être que positive pour la population montréalaise.

La CRÉ de Montréal réitère son soutien au gouvernement du Québec dans sa volonté d'utiliser les leviers d'intervention à sa disposition afin de favoriser une amélioration de l'efficacité énergétique du secteur des transports au Québec et ce, pour toutes les catégories de véhicules routiers, neufs et usagés.

Par conséquent, la CRÉ de Montréal appuie fortement le projet du gouvernement du Québec dans l'adoption des normes maximales d'émissions de GES pour les véhicules neufs et ce, afin de contribuer au développement durable du système de transport de la région de Montréal.