

# Au-delà de la voiture électrique

En juin dernier, le gouvernement du Québec déposait le projet de loi 104 qui vise à augmenter le nombre de véhicules zéro émission au Québec.

Si le titre et l'intention sont vont dans la bonne direction, le projet de loi suggère une vision étroite de ce que devrait être un véhicule zéro émission et laisse en plan les aspects les plus importants d'une politique du transport qui devrait viser à réduire de manière durable les émissions de gaz à effet de serre dans ce secteur tout en appuyant le développement économique du Québec.

## Une loi trop étroite

Selon le dernier Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre, le secteur des transports envoie 34,9 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> (Mt.éq.CO<sub>2</sub>) dans l'atmosphère, soit 43 % des émissions de GES au Québec, tous modes de transport confondus. Cette proportion atteint 34 % lorsqu'on ne compte que le transport routier et 22,6 % (pour 18,35 Mt.éq.CO<sub>2</sub>) lorsqu'on se concentre sur les véhicules de promenade, soit un peu plus du cinquième de l'ensemble des émissions de GES du Québec.

Ces chiffres montrent l'importance d'agir dans les voitures et les camions légers qui émettent la moitié des GES provenant du secteur transport; mais ils montrent aussi qu'il faut éviter une approche trop étroite si l'on veut réellement réduire de manière importante les émissions de GES dans ce secteur. C'est pourquoi le projet de loi 104 devrait être élargi dans sa vision et son application afin d'en augmenter l'impact et ainsi accélérer l'attente des objectifs.

## Toucher l'ensemble des véhicules

Dans un premier temps, il ne semble pas y avoir de raisons de limiter l'application de la loi aux automobiles et camions légers. Voilà une occasion de forcer également la main aux constructeurs de motocyclettes, de véhicules récréatifs ainsi qu'à l'industrie des poids lourds en adaptant, bien sûr, les cibles et les seuils de vente minimum à ces secteurs.

La loi pourrait aussi favoriser en priorité le remplacement des véhicules qui font le plus de kilométrage afin d'augmenter l'impact des véhicules à faibles émissions.

---

### ***Recommandations***

*Étendre l'application de la loi à l'ensemble des véhicules particuliers, incluant les motocyclettes et les véhicules récréatifs.*

*Étendre l'obligation aux flottes de véhicules – taxis, véhicules commerciaux, etc.*

*Moduler les crédits en fonction du kilométrage parcouru par le véhicule afin d'amplifier l'effet de la voiture à faible émission sur les GES.*

*Étendre l'application de la loi à l'ensemble des véhicules lourds, incluant les poids lourds et les autobus.*

---

## **Éviter les choix technologiques**

Malgré son titre, la loi ne se contente pas d'augmenter le nombre de véhicules automobiles à zéro émission, elle impose une solution technologique dont personne ne sait si, à long terme, elle sera la seule ou la meilleure. C'est pourquoi il serait préférable de laisser à chaque fabricant le choix de sa technologie en imposant, par exemple, que l'énergie fournie pour faire fonctionner le véhicule doit émettre zéro GES /autres polluants ou presque, sur l'ensemble de sa filière de production. Cela signifie, par exemple, qu'une voiture fonctionnant à l'hydrogène produit par du méthane ne serait pas acceptable, mais que si le constructeur déploie les infrastructures pour la production d'hydrogène à partir de l'hydrolyse de l'eau, il peut l'inclure. Une telle approche facilite l'innovation et les solutions alternatives.

---

### ***Recommandation***

*Éviter les choix technologiques, en se limitant à une exigence d'émission zéro, ce qui permet à d'autres technologies de se qualifier*

---

## **Viser la mobilité des individus pas celles des automobiles**

Notre recommandation la plus importante vise à réaligner l'objectif de la loi. Tel que présenté, le projet de loi 104 cible les constructeurs automobile de masse mettant en marché des automobiles et camions légers comme moyens de transport. Or, le but ultime du gouvernement ne devrait pas être seulement de moderniser la flotte de véhicules de promenade mais bien de réduire les émissions de GES associées au déplacement des personnes. C'est dans cette optique qu'il faut penser les changements qui doivent se faire dans le secteur des transports, même dans le cadre d'une loi sur les véhicules.

Au-delà de la technologie portée par les véhicules vendus, la loi pourrait aussi permettre aux fabricants d'accumuler des crédits en réduisant de manière nette le

nombre de véhicules à essence sur les routes et leur kilométrage parcouru, des transformations qui atteignent l'objectif ultime de réduire les émissions de GES associé au transport des individus. Cette réduction pourrait se faire par le soutien aux modes de transports actifs, le covoiturage, l'autopartage ou même le soutien, par les fabricants d'automobiles de solutions vertes telles que le vélo assisté. Une telle approche augmenterait les retombées économiques de la loi qui, pour le moment, vise surtout la commercialisation des produits découlant de la recherche dans les laboratoires étrangers des grands constructeurs automobiles.

Une approche centrée sur la mobilité des individus accorderait donc des crédits à toute industrie qui permet de réduire le kilométrage parcouru par des véhicules à essence par des solutions à zéro émission. Ces crédits pourraient alors être rachetés par les constructeurs automobiles qui se trouveraient alors à subventionner directement la transformation du transport des individus.

---

### ***Recommandation***

*Accorder des crédits aux entreprises qui réduisent le kilométrage parcouru par des solutions à zéro émission.*

---

## **Donner un peu plus de mordant à la loi**

La loi 104, telle que présentée, devrait présenter des exigences beaucoup plus serrées afin d'assurer une transformation rapide du secteur en accord avec les objectifs ambitieux de réduction des émissions de GES.

La loi présente aussi quelques lacunes, comme la définition de ce qu'est un constructeur automobile.

---

### ***Recommandations***

*Définir ce qu'est un constructeur automobile, ce qui permettrait d'apprécier l'importance du seuil de véhicules vendus et des amendes proposées.*

*Réduire le seuil de véhicules vendus à une valeur négligeable à partir duquel un constructeur automobile ou d'autres véhicules est soumis à la loi*

*Augmenter le niveau des amendes et imposer un plancher lié au prix du carbone tel qu'il se transige à la bourse du SPEDE.*

*Ramener l'ensemble du processus d'évaluation des crédits de 3 à 1 ans.*

*Assurer le maximum de divulgation; le projet de loi actuel permet au ministre de protéger la confidentialité des données de manière trop large*

*Clarifier dans le projet de loi les objectifs généraux en ce qui concerne les permis.*

---

## **En conclusion**

Ces modifications placeraient le Québec à l'avant-garde dans la transformation de la mobilité routière en proposant une vision intégrée qui ne cible pas seulement certains moyens mais bien l'objectif: le transport des individus et des marchandises. En évitant d'imposer des technologies particulières et en favorisant la recherche de moyens de transports alternatifs, un projet de loi révisé mettrait l'inventivité des Québécois au service de cette transformation et faciliterait la création de richesses, ce qui est complètement ignoré dans le projet actuel.

En terminant, nous désirons remercier la Commission des Transports et de l'Environnement pour l'invitation à participer à ses travaux au titre de co-présidents de la Commission sur les Enjeux Énergétiques du Québec (CEEQ).

Roger Lanoue et Normand Mousseau

4 août 2016