



**Mémoire dans le cadre des
Consultations particulières et auditions publiques sur le document
de consultation intitulé : Cible de réduction d'émissions de gaz à
effet de serre du Québec pour 2030**

David C. Adams
Président, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada

Le 22 octobre 2015

À propos de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada

Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC) est l'association nationale du secteur qui représente les intérêts de 14 constructeurs automobiles internationaux de renom, comme BMW Group Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada Corp., Jaguar Land Rover Canada ULC, Kia Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Ventes de véhicules Mitsubishi du Canada Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada, Inc., Toyota Canada Inc., Volkswagen Group Canada Inc. et La Compagnie des Automobiles Volvo du Canada.

Le CMAC défend les politiques publiques perspicaces visant à promouvoir la concurrence et la viabilité à long terme du marché automobile canadien. Ses membres s'engagent à répondre aux besoins de mobilité des Canadiens en leur offrant plus de choix, et des technologies environnementales et de sécurité à la fine pointe, tout en supprimant les barrières légales et commerciales inutiles. En matière de politiques publiques, nos membres appuient une politique de neutralité technologique, la réglementation environnementale sur une base nord-américaine tout en prenant en compte les normes de la Commission économique pour l'Europe (UNECE).

Les 14 compagnies membres du CMAC et leurs associés emploient, directement ou indirectement, plus de 77 000 Canadiens dans la fabrication, la vente, la distribution, les pièces, le service et le financement automobiles, ainsi que dans les opérations des sièges sociaux. En 2014, les membres du CMAC ont vendu 1 019 748 véhicules, soit l'équivalent de 55 % de la totalité des véhicules neufs vendus sur le marché canadien, et ont soutenu plus de 60 % des 3 300 concessions automobiles du Canada. De plus, les membres du CMAC gèrent 67 % des concessions automobiles du Québec et emploient environ 23 500 personnes. En 2014, neuf marques de nos membres figuraient parmi les dix marques les plus vendues par les concessions en 2014.

En 2014, les véhicules vendus par les compagnies membres de CMAC représentent 85 % des véhicules particuliers achetés par les Québécois et environ 70 % de l'ensemble des véhicules de toutes les catégories vendues au Québec. De plus, les membres du CMAC gèrent 67 % des concessions automobiles du Québec et emploient environ 23 500 personnes. En 2014, neuf marques de nos membres figuraient parmi les dix marques les plus vendues par les concessions en 2014. De janvier à août 2015, nos membres avaient vendu 86 % des voitures particulières neuves et 68 % des camions légers neufs achetés par les consommateurs québécois. Les membres du CMAC proposent également 15 des 22 véhicules électriques rechargeables actuellement disponibles sur le marché du Québec.

En considérant les émissions de GES dues aux transports représentent le plus important pourcentage des émissions de GES au Québec, nous souhaitons partager notre préoccupation et notre déception de ne pas avoir été invités à rencontrer le Comité sur le transport et l'environnement de l'Assemblée nationale, particulièrement en raison de l'importance des ventes particulières de nos membres. Le CMAC croit avoir une précieuse contribution à apporter à l'égard de l'objectif sociétal important visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de l'établissement d'objectifs appropriés. Par conséquent, il est regrettable que le Comité n'ait pas eu la possibilité d'entendre notre témoignage et de nous poser des questions. Cela dit, nous espérons que le comité cherchera à entendre l'ensemble de l'industrie automobile lors de futures consultations portant sur les changements climatiques. Néanmoins, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada a le plaisir de fournir ses commentaires écrits dans le document de consultation sur la Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030 et nous sommes confiants qu'il recevra toute l'attention nécessaire pour alimenter la réflexion des membres de la commission.



L'industrie automobile et les émissions de gaz à effet de serre au Québec

D'après le Rapport d'inventaire national 1990-2013 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada, l'industrie du transport était responsable de 42 % des émissions de GES, équivalent à 34,9 sur 82,6 Mt de CO₂ en 2013. D'après l'Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2012 et leur évolution depuis 1990, les véhicules légers diesel et essence étaient responsables de 53 % des émissions de GES de l'industrie du transport, soit 22 % (18,2 Mt) des émissions totales de GES du Québec. Bien que les émissions des véhicules légers aient augmenté de 19%¹ depuis 1990, il est important de constater que les immatriculations de véhicules au Québec ont augmenté de 63%² au cours de la même période.

Donc, même si les émissions ont augmenté, il y a beaucoup plus de véhicules sur la route, démontrant que le parc automobile est le plus écoénergétique de l'histoire de l'automobile. En outre, les émissions de gaz d'échappement automobile ont diminué de 12,8 % (1,53 Mt) depuis 1990.³ De plus, les émissions absolues de la catégorie plus large des transports routiers sont maintenant à la baisse, après avoir connu leur point culminant en 2010, selon le Rapport d'inventaire national 1990-2013 (cf. tableau 1 ci-après).

Tableau 1
Rapport d'inventaire national 1990 à 2013 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada

Table A10-10 1990-2013 GHG Emission Summary for Quebec

Greenhouse Gas Categories	1990	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013
<i>kt CO₂ equivalent</i>								
TOTAL	89 800	89 700	90 200	87 600	82 700	84 200	81 600	82 600
ENERGY	60 700	63 000	62 700	62 700	59 000	59 900	58 300	58 800
a. Stationary Combustion Sources	32 300	30 600	28 400	26 400	23 300	23 500	22 600	23 600
Public Electricity and Heat Production	1 500	572	622	651	430	405	488	371
Petroleum Refining Industries	3 400	3 200	3 700	3 600	1 900	2 300	2 200	2 200
Mining and Upstream Oil and Gas Production	824	998	318	1 600	1 210	486	655	1 080
Manufacturing Industries	12 300	11 300	10 300	8 110	8 170	9 090	9 260	9 840
Construction	458	191	308	388	420	343	364	362
Commercial and Institutional	4 240	5 550	5 250	5 180	4 890	4 890	3 980	4 080
Residential	9 310	8 430	7 650	6 450	5 820	5 630	5 310	5 280
Agriculture and Forestry	291	263	292	413	450	399	406	405
b. Transport³	28 000	31 900	33 900	35 900	35 400	36 100	35 300	34 900
Domestic Aviation	820	730	740	620	690	620	740	730
Road Transportation	20 800	25 100	27 800	27 700	27 800	27 600	27 600	27 300
Light-Duty Gasoline Vehicles	11 900	11 300	10 700	10 600	10 600	10 400	10 300	10 200
Light-Duty Gasoline Trucks	3 550	6 560	7 770	7 750	7 750	7 570	7 540	7 480
Heavy-Duty Gasoline Vehicles	585	545	863	902	912	901	905	907
Motorcycles	32.3	47.6	81.4	85	86	84.8	85.2	85.3
Light-Duty Diesel Vehicles	186	181	223	263	279	297	309	318
Light-Duty Diesel Trucks	194	360	363	366	369	376	376	371
Heavy-Duty Diesel Vehicles	4 020	6 140	7 740	7 650	7 730	8 000	8 070	7 900
Propane and Natural Gas Vehicles	110	36	34	26	31	30	38	44
Railways	570	810	710	940	850	900	940	880
Domestic Navigation	1 400	1 300	1 300	1 800	1 400	1 000	850	960
Other Transportation	4 300	3 900	3 400	4 900	4 800	5 900	5 200	5 100
Off-Road Gasoline	1 400	1 300	1 400	1 400	1 400	1 800	1 400	1 500
Off-Road Diesel	2 900	2 500	1 600	3 300	3 300	4 000	3 600	3 300
Pipeline Transport	26.1	108	338	229	156	152	201	228
c. Fugitive Sources	430	500	390	360	340	290	280	260
Coal Mining	-	-	-	-	-	-	-	-
Oil and Natural Gas	430	500	390	360	340	290	280	260
d. CO₂ Transport and Storage	-							

La quantité d'émissions de GES provenant du transport routier continuera à baisser de façon significative sous l'influence des réglementations strictes concernant les GES pour les véhicules légers

¹ Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2015, *GES 1990-2012 – Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre end 2012 et leur évolution depuis 1990*

² Société de l'assurance automobile du Québec, 2015, *Données et Statistiques*

³ Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2015, *GES 1990-2012 – Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre end 2012 et leur évolution depuis 1990*, p. 15.

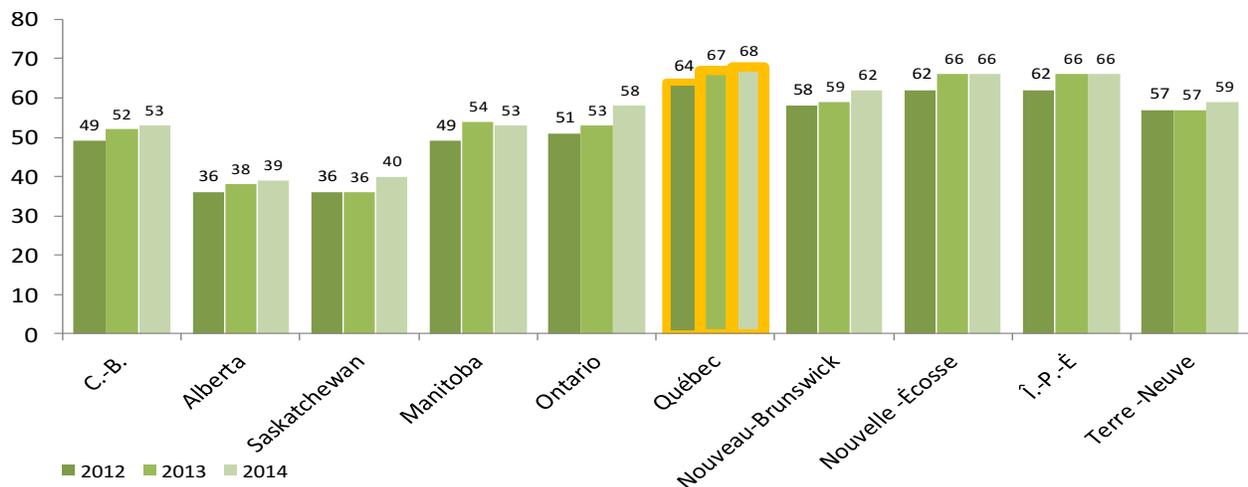


imposées par les États-Unis, le Québec et le gouvernement fédéral entre 2011 et 2016. De plus, le gouvernement fédéral a harmonisé à celles des États-Unis et de la Californie une deuxième vague de réglementations concernant les émissions de GES entre 2017 et 2025. Ces réglementations forcent réellement la création de nouvelles technologies et obligent tous les fabricants à adopter une approche à facettes multiples pour réduire la consommation de carburant et les émissions de GES. L'un des aspects de la réduction des émissions sera la transition vers l'utilisation de carburants émettant moins de carbone.

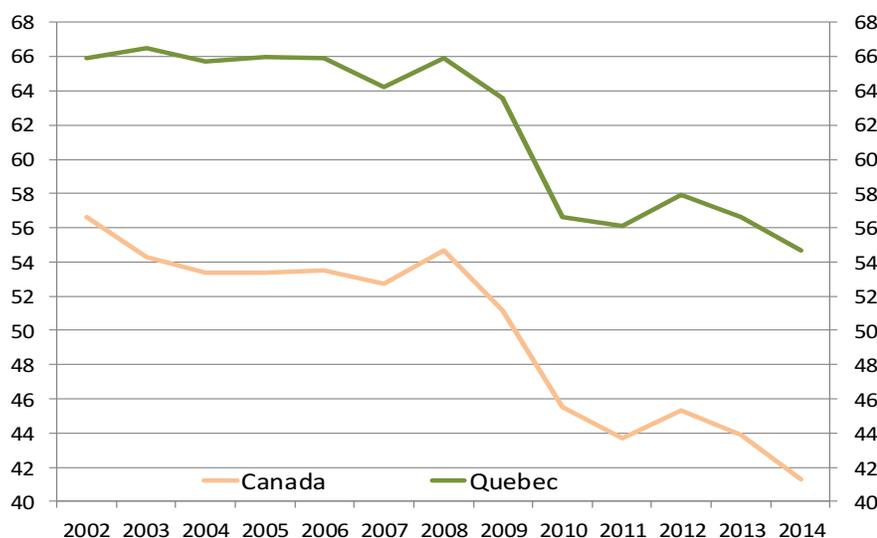
Un autre aspect de la réduction des émissions et de la consommation de carburant sera le déploiement d'une série de technologies poussées, notamment le raffinement du moteur à combustion interne, l'allègement des panneaux de carrosserie et des composants du véhicule, ainsi que l'utilisation de technologies de propulsion à la fine pointe dans les véhicules électriques hybrides rechargeables, les véhicules entièrement électriques, les véhicules électriques à hydrogène et autres technologies. Ces mêmes réglementations exigent une réduction de la consommation de carburant de 5 % par an pour les voitures particulières et de 3 % pour les camions légers. Cela représente une mesure drastique, surtout si l'on considère que les améliorations annuelles en matière de consommation se situent historiquement à environ 1 %. En conséquence, on s'attend à ce qu'un véhicule fabriqué en 2025 consomme moitié moins de carburant et produise moitié moins de GES qu'un véhicule fabriqué en 2008.

Comme mentionné précédemment, le Québec représente un marché important pour les membres du CMAC et les conducteurs québécois ont adopté en grand nombre les voitures particulières et les camions légers écoénergétiques proposés par nos membres. Il est démontré que les automobilistes québécois conduisent un plus grand nombre de véhicules plus abordables et plus écoénergétiques que le reste du pays (cf. Graphique 1). Le Québec détient également le pourcentage d'achat de voitures particulières le plus élevé de toutes les provinces (cf. Graphique 2).

**Graphique 1 – Pourcentage des ventes des petits véhicules par rapport au total des ventes
(Segments des sous-compactes, des compactes, des VUS,
des petites camionnettes et des petites fourgonnettes)**



Graphique 2 – Ventas de voitures particulières au Québec vs au Canada en pourcentage du total des ventes



Commentaires sur le document de consultation intitulé : Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030

Les membres du CMAC collaborent activement avec les quatre ministères clés (le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, le Ministère des Transports du Québec, le Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles et le Ministère du Développement économique, de l'Innovation et des Exportations) depuis bon nombre d'années, car chacun joue un rôle important dans le développement d'une économie viable et la réduction des émissions de GES. Le CMAC reconnaît que la protection de l'environnement et la croissance économique ne sont pas des objectifs indépendants et incompatibles, mais plutôt des objectifs codépendants dans un monde de plus en plus confronté à des restrictions sur l'utilisation du carbone.

L'économie ne peut être véritablement viable que si l'on tient compte de l'environnement. Néanmoins, dans un contexte économique prospère incluant des niveaux d'emploi élevés d'une économie diversifiée, les émissions constituent pour le moment un sous-produit inévitable. Ces émissions proviennent non seulement de l'industrie, mais également de la chaîne d'approvisionnement au service de l'industrie, ainsi que des citoyens employés dans ces entreprises devant se déplacer pour se rendre et revenir de leur lieu de travail. Selon l'[Enquête nationale auprès des ménages 2011 de Statistiques Canada](#), 78,4 % des Québécois utilisent une voiture ou un camion léger particulier pour se rendre au travail, comparativement aux 13,3 % qui utilisent les transports en commun et aux 7,3 % adeptes du transport actif.

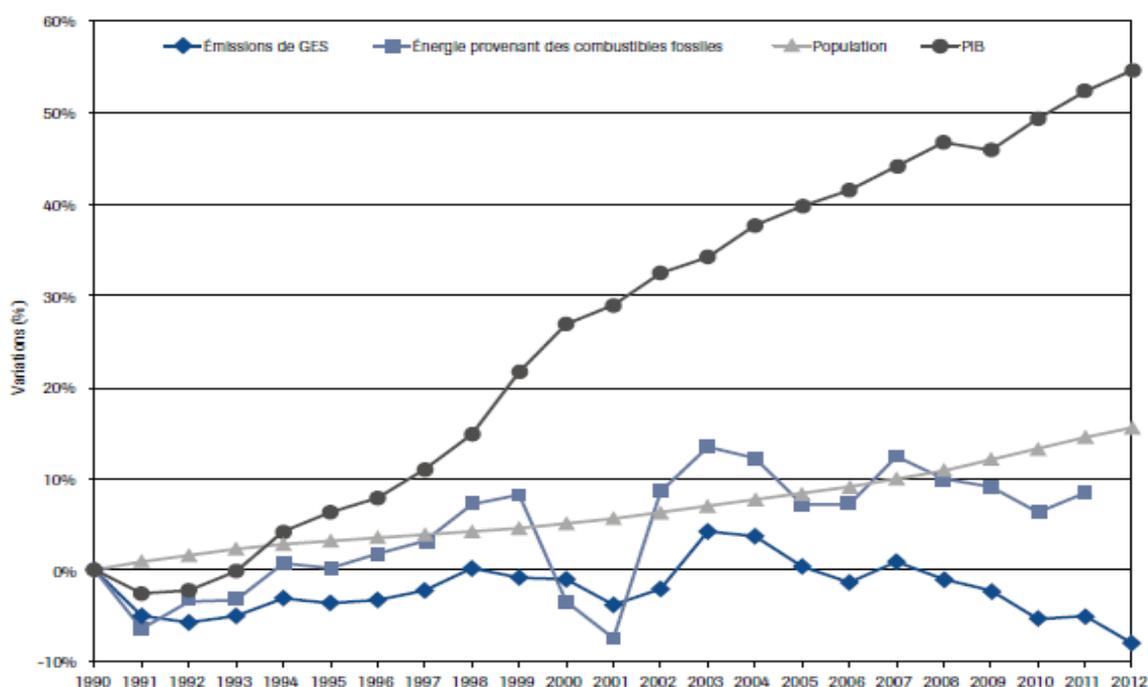
Les membres du CMAC produisent et distribuent des véhicules pour répondre aux besoins des consommateurs à un prix juste et dans le respect de la réglementation gouvernementale tout en sachant que les citoyens utilisent en majorité pour se rendre sur leur lieu de travail, mais également



faire leur épicerie, se rendre à la patinoire ou participer à de multiples activités récréatives. L'automobile fournit la liberté, la flexibilité et la mobilité qui permettent aux citoyens d'améliorer leur qualité de vie en complémentarité aux autres modes de transports urbains ou actifs.

Au fur et à mesure que les niveaux des revenus des particuliers s'améliorent au sein d'une économie croissante grâce aux emplois bien rémunérés, la propriété d'un véhicule personnel est généralement un objectif visé pour les raisons susmentionnées. Selon l'Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2012 et leur évolution depuis 1990 (voir ci-dessous), le PIB du Québec a augmenté de 54,6 % depuis 1990, ce qui correspond à la hausse de 63 % des véhicules enregistrés depuis 1990 mentionnée plus haut.

Tableau 2
Évolution des émissions de GES, des Énergies provenant des combustibles fossiles, de la population et du PIB de 1990 à 1992



Malgré la croissance du PIB et de l'ensemble des enregistrements de véhicules légers, les émissions produites par le transport routier se sont stabilisées et ont même commencé à diminuer. Cette tendance devrait se poursuivre à l'avenir en raison des réglementations sur les émissions de GES des nouveaux véhicules arrivant sur le marché mises en œuvre à l'échelle nord-américaine, notamment celles de Californie pour la période de 2011 à 2025.

Cependant, contrairement aux principaux contaminants atmosphériques ou aux émissions génératrices de smog, comme les COV, les NOx et les particules fines pour lesquels les fabricants automobiles étaient tenus d'assumer l'entière responsabilité et d'investir des centaines de millions de dollars afin de les éliminer pratiquement sur tous les véhicules modernes, les émissions de GES sont sensiblement différentes.



Les émissions de GES sont directement liées à la consommation de carburant d'un véhicule et sont, par conséquent, soumises aux aléas des choix des consommateurs, qui décideront d'acheter un véhicule écoénergétique ou énergivore.

D'ailleurs, nous voudrions souligner que les membres des CMAC sont des chefs de file dans le développement de technologies de propulsion écoénergétiques et alternatives, telles que les véhicules hybrides, électriques et à hydrogène. Cela dit, les consommateurs semblent moins enclins à adopter des modes de transport produisant moins de carbone et, plus spécifiquement, des voitures particulières utilisant moins de carbone. Les véhicules hybrides, pourtant proposés sur le marché depuis plus de 15 ans, représentent toujours seulement environ 1 % de tous les véhicules en circulation (cf. Tableau 2), tandis que les véhicules électriques représentent moins de 0,5 % de tous les véhicules en circulation et ce, malgré les investissements et les efforts conséquents des constructeurs automobiles à fournir, commercialiser et soutenir ces produits.

Tableau 3
Véhicules en circulation par type de carburant – Canada

Model Year	Diesel	Battery Electric	Hybrid/ PHEV	E-85 Enabled	Conventional Fuel	Other	Total
14 to July	36,587	1,147	11,107	172,063	862,399	1	1,083,304
2013	44,597	1,120	21,705	305,035	1,351,304	8	1,723,769
2012	46,641	1,172	24,944	280,128	1,221,763	16	1,574,664
2011	46,019	285	10,069	240,988	1,206,594	0	1,503,955
2010	28,107	8	17,713	286,885	1,341,658	0	1,674,371
2009	28,400	3	15,342	113,760	1,239,329	12	1,396,846
2008	39,810	7	18,341	126,179	1,419,426	0	1,603,763
2007	34,224	6	12,925	54,623	1,544,402	0	1,646,180
2006	70,097	6	8,233	3,057	1,365,104	0	1,446,497
2005	50,400	2	4,221	7,857	1,397,013	5	1,459,498
2004	51,152	0	1,832	9,364	1,204,529	66	1,266,943
2003	48,875	3	792	9,887	1,321,509	39	1,381,105
2002	33,509	8	197	7,396	1,143,497	73	1,184,680
2001	31,020	2	646	2,803	890,456	86	925,013
2000	20,146	5	189	2,610	860,669	87	883,706
Older	138,607	6	0	1,084	3,531,335	554	3,671,586
Total	748,191	3,780	148,256	1,623,719	21,900,987	947	24,425,880
Share	3.1%	0.015%	0.61%	6.6%	89.7%	0.004%	

Source: DesRosiers Automotive Consultants Inc. And IHS Automotive, driven by Polk

En outre, l'éducation et la sensibilisation sont essentielles à la réduction de la consommation d'essence des automobilistes. Celles-ci sont importantes, non seulement au moment de l'achat d'un véhicule écoénergétique correspondant aux besoins du consommateur, mais également lors de l'utilisation du véhicule puisqu'un entretien adéquat du véhicule peut aider à réduire la consommation excessive de carburant.

De plus, une planification appropriée des trajets, ainsi que l'éducation et la connaissance de la disponibilité et de la proximité d'autres moyens de transport (comme le covoiturage, les transports en commun, etc.) encourageraient les propriétaires à utiliser leurs véhicules de façon responsable. De nombreux outils et applications sur Internet de Ressources Naturelles Canada, Communauto, Car2go, Transit App, etc. permettent aux automobilistes d'analyser plus facilement l'efficacité énergétique de leur véhicule et les alternatives qui s'offrent à eux.



CMAC est aussi préoccupé qu'un bonus-malus est envisagé dans le document de consultation. En effet, nous croyons qu'il est préférable de mettre en place des mesures encourageant l'adoption de technologies plus écoénergétiques plutôt que de punir financièrement les consommateurs pour entraîner des changements dans leurs habitudes et préférences d'achats.

Comme nous l'avons fait remarquer plus haut, les services d'entretien réguliers et la surveillance de la pression des pneus aideront également les véhicules plus anciens à être le plus écoénergétique possible sans mentionner l'utilité de réduire le parc automobile le plus vieillissant au Canada.

Quant aux technologies perfectionnées, comme les véhicules électriques, il est indispensable que les clients comprennent bien non seulement les avantages, mais également les limites de ces technologies. Afin qu'elles puissent être acceptées par un plus grand nombre de consommateurs, ces technologies doivent être décrites correctement et les clients doivent bien les comprendre. Une mauvaise compréhension pourrait entraîner de la déception chez les acheteurs, ce qui freinera l'adoption de ces technologies par les consommateurs.

De plus, les véhicules à carburant mixte pouvant être propulsés par des carburants à plus faible teneur en carbone composés jusqu'à 85 % d'éthanol (E85) représentent 6,6 % du total des véhicules en circulation. Cependant, aucune réduction d'émissions ne peut être prise en compte par cette technologie intégrée à ces véhicules, car il n'existe que quelques stations-service publiques d'E85 au Canada.

Force est de constater la même chose pour les véhicules à hydrogène. Les véhicules électriques à hydrogène actuellement sur le marché canadien sont représentés en très petit nombre, mais devraient pouvoir être proposés plus globalement au cours des deux à trois prochaines années. Cependant, cela prendra de nombreuses années avant que cette technologie ne puisse être pleinement commercialisée.

De plus, nous aimerions faire remarquer que les solutions visant à réduire les déplacements motorisés des passagers, notamment le développement des transports en commun, l'augmentation de la densification des centres urbains et la création de quartiers résidentiels écologiques, semblent s'étendre sur une période plus longue que l'horizon 2030. Le document de consultation suggère qu'un objectif de réduction de 37,5 % des émissions de GES par rapport aux niveaux de 1990 dans ces délais est approprié.

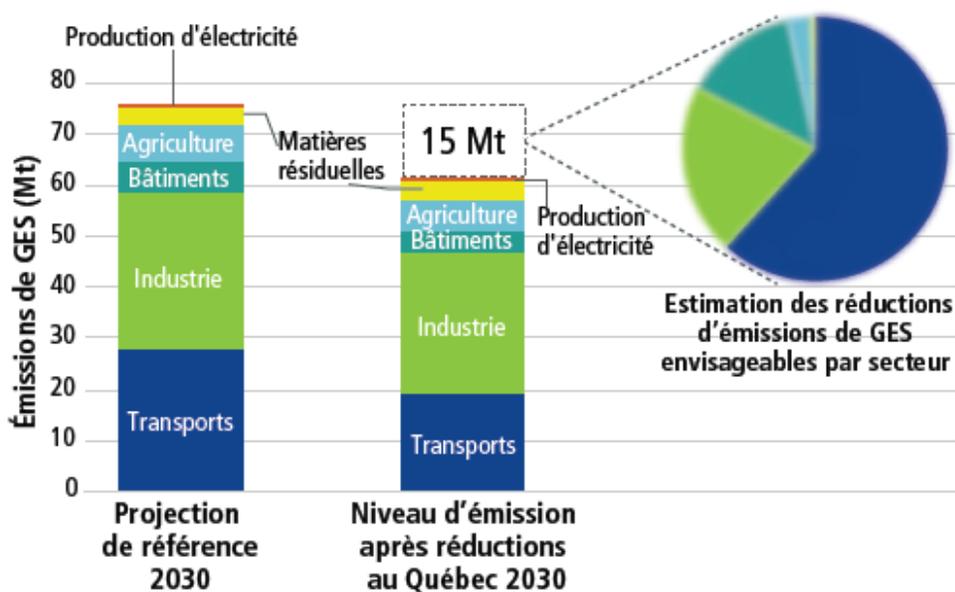
Même si nous reconnaissons pleinement le besoin de réduire les émissions de GES globales afin de restreindre l'augmentation des températures mondiales moyennes à 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, nous croyons qu'un objectif de réduction de 37,5 % n'est pas réalisable.

Par l'entremise de notre réseau de distribution, nos membres interagissent quotidiennement avec les consommateurs et sont particulièrement bien positionnés pour conseiller les gouvernements sur leurs habitudes et préférences. CMAC est donc d'avis que l'objectif est irréaliste, car les réductions considérables d'émissions de GES devant obligatoirement provenir du transport afin d'atteindre cet objectif nécessiteront des interventions drastiques du gouvernement sur le marché et des changements de comportements importants qui risquent d'aliéner les consommateurs.



Graphique 3 - Niveau d'émission et potentiel de réduction d'émissions de GES par secteur d'activité

Niveau d'émission et potentiel de réduction d'émissions de GES en 2030, par secteur d'activité



Les mesures restrictives et contraignantes qui n'obtiendront pas l'appui des consommateurs incluent :

- la restriction de la propriété de véhicule;
- la restriction des types de véhicules pouvant être achetés en fonction de leur consommation énergétique;
- l'obligation imposée aux consommateurs de retirer les véhicules qui ne répondent pas aux objectifs de plus en plus faibles de consommation de carburant;
- les limites des kilomètres parcourus;
- la taxation excessive des carburants fossiles;
- l'interdiction de posséder et/ou d'utiliser un véhicule dans les centres urbains;
- l'obligation pour les citoyens vivant dans des centres urbains d'acheter uniquement des véhicules ne produisant aucune émission (quel qu'en soit le coût);
- l'instauration de péages routiers et de frais de stationnement onéreux;
- l'augmentation des transports en commun et des niveaux de service pour les rendre plus pratiques et accessibles;
- la transition des camions lourds responsables de l'approvisionnement de l'industrie vers d'autres sources d'énergie ou de carburants à plus faible teneur en carbone;

Une cible et une approche plus réaliste assureront certainement que les habitudes et préférences des consommateurs évolueront à un rythme qui permettra d'atteindre les objectifs. Nous recommandons donc que le Québec fixe un objectif de réduction des émissions plus réaliste, sachant que le Québec est responsable de 11,3 % des émissions de GES au Canada et que le Canada est responsable de moins de 2 % des émissions de GES mondiales. Nous ne suggérons aucunement que le Québec ne prenne aucune mesure afin de réduire les émissions de GES, mais plutôt que, dans le but de préserver et de développer une économie viable, une perspective appropriée soit appliquée lors de l'établissement de l'objectif.



Le fait est que le Québec est beaucoup plus touché par les émissions de GES (et leurs effets transfrontaliers) produits aux États-Unis et en Chine que par les émissions créées par la province même. Il semble raisonnable pour le Québec de s'efforcer de minimiser les émissions au plus faible coût possible. Cela peut signifier investir dans la recherche et le développement dans le domaine de la fabrication d'énergie propre au Québec afin de fournir l'expertise et l'équipement qui permettront à d'autres émetteurs mondiaux plus importants de réduire leurs émissions en achetant des technologies propres du Québec.

Le document de consultation souligne le potentiel remplacement du pétrole dans les transports par de l'électricité de source renouvelable et disponible à faible coût. Bien que l'électricité comporte plusieurs avantages et puisse sembler plus prometteuse que d'autres quant à son application aux véhicules particuliers, nous pensons qu'il serait préférable que le Québec ne privilégie pas une source d'énergie spécifique, mais plutôt qu'il mette en place un climat économique et réglementaire favorisant la recherche et le développement d'autant de sources d'énergie que possible, puis laisse les consommateurs décider des sources d'énergie les plus appropriées sur le marché. En effet, selon le rapport sur la Perspective énergétique 2035 publié par BP en janvier 2014, le secteur des transports continuera à être principalement dominé par les carburants fossiles (87 % en 2035).

Cela dit, il est évident pour tous que la décarbonisation du transport reste un composant indispensable à toute stratégie internationale visant à limiter l'augmentation des températures du globe à moins de 2°C par rapport aux températures d'avant l'ère industrielle, afin d'éviter les conséquences associées au changement climatique. Dans ce domaine, le Québec possède une ressource clé avec Hydro-Québec et la recherche effectuée dans la technologie des batteries des véhicules électriques.

Toutefois, grâce à l'abondance de l'eau et des ressources électriques propres, le Québec a également l'opportunité de devenir un chef de file mondial en matière de production d'hydrogène, ce qui permettrait de faciliter la commercialisation de la prochaine génération de véhicules à technologie propre : les véhicules à hydrogène.

Bien que nos commentaires portent principalement sur le présent document de consultation, il doit être pris en considération avec l'ensemble des politiques du gouvernement, notamment en matière d'électrification des transports. Le CMAC est conscient que le Québec souhaite accroître la pénétration des véhicules électriques, comme le souligne le Plan d'action sur l'électrification des transports récemment publié. Ce plan a établi l'objectif ambitieux de 100 000 véhicules électriques enregistrés d'ici 2020 et de 300 000 d'ici 2026.

Le document de consultation souligne également le besoin d'accroître activement le nombre de véhicules électriques, afin de réduire les émissions de GES. Cependant, la méthodologie appliquée dans le rapport intitulé [Véhicules électriques – Réduction des émissions de gaz à effet de serre en Ontario](#)⁴ suggère que les ventes de véhicules électriques devront augmenter chaque année de plus de 50 % par rapport à l'année précédente, afin de s'approcher de l'objectif de 100 000 véhicules électriques immatriculés d'ici 2020. Il est intéressant de noter, qu'au cours des six dernières années, et ce jusque en août 2015, 7 135 véhicules électriques ont été immatriculés au Québec au total.

Par conséquent, l'objectif de 100 000 immatriculations d'ici 2020 semble très ambitieux. De plus, même si l'objectif devait être atteint, les réductions d'émissions de GES résultant des 100 000 véhicules électriques immatriculés d'ici 2020 sont estimées à environ 1 Mt. Cela représente un défi

⁴ Plug'n Drive, 2015, [Electric Vehicles – Reducing Ontario's Greenhouse Gas Emissions](#)



lorsqu'on remarque l'écart entre les émissions de 2012 noté dans le document de consultation et la réduction de 15 Mt nécessaire afin d'atteindre le niveau proposé par l'objectif de réduction de 37,5 %.

De plus, le Plan d'action et ce document de consultation soulignent également le désir du Québec de progresser vers un mandat d'obligation de vente de véhicules à émission zéro similaire à celui de la Californie. Bien que certains regroupements québécois soient en faveur de l'introduction immédiate d'un tel mandat, le CMAC croit qu'un mandat comme celui-ci n'est ni nécessaire ni même souhaitable. Il convient de noter que, grâce aux mesures progressives que le gouvernement a entreprises pour créer des incitatifs comme à l'achat de véhicules électriques et de bornes de recharge, ainsi que la construction d'infrastructures de recharge publique, le Québec obtient déjà un taux de pénétration de véhicules électriques plus élevé que la plupart des états américains ayant emboîté le pas à la Californie quant à la vente de véhicules à émission zéro.

En dépit des efforts déployés par le Québec, le coût technologique et l'autonomie limitée des véhicules électriques entravent l'adoption massive des véhicules électriques par les consommateurs. Cette situation est appelée à changer au fil du temps, mais une intervention directe sur le marché visant à obliger les fabricants à augmenter l'offre de véhicules sur le marché ne contribuera pas à augmenter la demande pour ces véhicules. Le fait est que de nombreux consommateurs ne peuvent pas présentement se permettre l'achat de tels véhicules, même en tenant compte des généreux incitatifs offerts par le gouvernement, ou ne souhaitent tout simplement pas les acquérir, en raison de l'autonomie limitée de ces véhicules.

Il est vrai que des améliorations considérables ont été apportées à l'infrastructure de chargement électrique du Québec, qui possède actuellement environ 800 stations de chargement, et à la vitesse de rechargement des véhicules, grâce à l'installation d'environ 15 chargeurs rapides. Cependant, l'infrastructure actuelle ne couvre pas l'ensemble du territoire et les temps de rechargement, même s'ils s'améliorent, restent longs. Ces facteurs limitent une adoption plus large des véhicules électriques. De plus, même si l'autonomie des batteries modernes s'est améliorée et les coûts ont baissé quelque peu, les batteries restent en grande partie responsables du coût des véhicules électriques et l'autonomie de la plupart d'entre elles ne s'est pas améliorée de façon significative au cours des quatre dernières années.

Bien qu'il semble que certains véhicules électriques avec une autonomie de 250 à 300 km puissent être disponibles sous peu et que les coûts des batteries ont baissé considérablement (passant de 1 200 à 1 400 \$ le kWh il y a quatre ans à 400 à 500 \$ aujourd'hui), une batterie de véhicule électrique de bonne taille coûte tout de même plus de 10 000 \$, ce qui les rend difficilement abordables pour de nombreux clients. Bien qu'il soit prévu que les coûts des batteries baissent d'environ 8 % par an, il faudra encore du temps avant qu'ils n'atteignent le seuil des 150 \$ par kWh qui, de l'avis des experts, sera le seuil permettant aux véhicules électriques de concurrencer les véhicules à combustion interne et d'être commercialisés en masse.

Le coût d'achat des véhicules est un souci important pour le consommateur québécois, car le Québec a la proportion de vente de véhicules d'occasion par rapport aux véhicules neufs la plus élevée du pays. En effet, les ventes de véhicules d'occasion au Québec représentaient en 2014 63 % de la totalité des ventes de véhicules. Ce fait est important, car, même avec l'incitatif d'achat de 8 000 \$ offert par le gouvernement pour l'achat des véhicules électriques, ceux-ci restent hors de portée financière pour près des deux tiers des acheteurs d'automobiles qui achètent des véhicules d'occasion principalement pour des raisons de coût.



De plus, il faut remarquer que le mandat d'obligation de vente de véhicules zéro émission (VZE) pour les constructeurs est ici appliqué plus étroitement à un mandat d'obligation de vente de véhicules électriques, ce qui ne ressemble en rien aux mandats d'autres pays. Le mandat VZE de la Californie par exemple inclut de nombreuses technologies automobiles, telles que les véhicules à émissions zéro partielles, les véhicules électriques hybrides rechargeables, les véhicules entièrement électriques et les véhicules à hydrogène.

Au fur et à mesure que l'autonomie des véhicules électriques s'améliore et que les coûts des batteries baissent, de plus en plus de consommateurs seront enclins à envisager l'achat d'un véhicule électrique, ce qui motivera automatiquement les constructeurs à répondre à cette demande.

Dans l'ensemble, le coût est un facteur essentiel dans le choix d'un véhicule, tant pour l'investissement de départ que pour l'entretien du véhicule pendant la durée d'utilisation. À l'inverse des entreprises qui achètent leurs véhicules pour le transport commercial et des marchandises, la plupart des consommateurs n'évaluent pas un véhicule en prenant en compte le coût sur la durée totale de possession, mais plutôt sur le coût de l'achat, c'est-à-dire son rapport qualité/prix (Tableau 3).

Traditionnellement, les consommateurs s'inquiètent de la consommation de carburant de leur véhicule seulement lorsque les coûts de carburant sont élevés. De ce fait, le prix de l'essence a tendance à influencer le type de véhicule acheté et le nombre de kilomètres parcourus. Pour preuve, l'industrie automobile a remarqué au cours de l'année passée que les consommateurs ont acheté davantage de camions moins écoénergétiques que de voitures particulières, puisque le prix du pétrole a baissé d'environ 50 %, entraînant une réduction de plus de 25 % du prix de l'essence. Au niveau national, les camions légers représentaient 61,2 % des ventes de janvier à septembre 2015, par rapport à 58,1 % à la même période en 2014.

Tableau 4
Raisons principales d'achat d'un modèle de véhicule
(les trois raisons les plus mentionnées)

		2000	2005	2010	2011	2012	2013
Rank							
1	Value For The Money	23.9%	33.0%	31.0%	25.3%	27.1%	26.7%
2	Fuel Economy	16.1%	25.2%	23.1%	22.7%	26.1%	25.2%
3	Reliability/ Dependability	28.7%	29.1%	24.3%	21.4%	23.4%	23.8%
4	Price/ Cost to Buy	31.7%	23.2%	23.5%	20.5%	21.2%	19.7%
5	All Wheel Drive/ Four Wheel Drive		12.1%	14.6%	19.2%	15.7%	17.1%
6	Exterior Styling	14.1%	17.3%	14.8%	13.1%	12.7%	12.7%
7	Manufacturer's Reputation	18.7%	16.1%	15.1%	10.9%	11.9%	11.9%
8	Durability/ Long Lasting	9.8%	12.4%	11.5%	9.9%	11.1%	11.4%
9	Interior Comfort	8.0%	13.2%	10.8%	10.2%	10.5%	10.7%
10	Quality of Workmanship	13.4%	12.9%	10.9%	8.7%	10.2%	10.6%

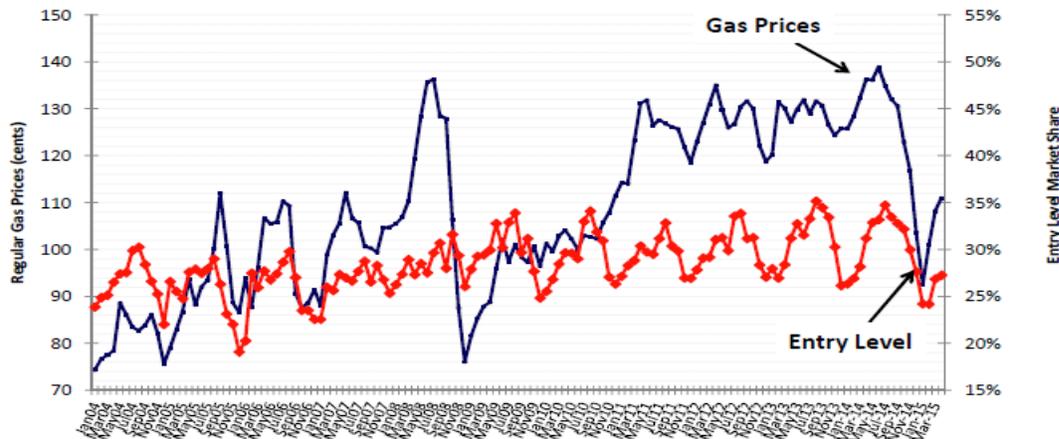
Source: Maritz Canada

Éduquer les consommateurs sur le coût total de la possession d'un véhicule pourrait permettre de les encourager à choisir un véhicule plus écoénergétique correspondant à leurs besoins.



Graphique 4 – Prix de l'essence et part de marché canadien d'entrée de gamme

Canadian Entry-Level Market Share vs. Gas Prices January 2004 – April 2015



Source: MJ Ervin & Associates, Natural Resources Canada, DesRosiers Automotive Consultants Inc.
Note: Entry level vehicles include all subcompacts, compacts and subcompact sport utilizes.

Les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada vous sont reconnaissants d'avoir pu partager leurs commentaires sur le document de consultation et nous demeurons disponibles pour répondre à toutes questions émanant de ce mémoire.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, mes salutations respectueuses,

David C. Adams
Président
Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada
2 Bloor Street West Suite 1804 Box 5
Toronto ON M4W 3E2
T 416.595.8251



