

Consultations particulières et auditions publiques sur le Projet de Loi 104

Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules
automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les
émissions de gaz à effet de serre et autres polluants

Mémoire présenté par la Fondation David Suzuki

Commission des transports et de l'environnement

16 août 2016

À propos de la Fondation David Suzuki

Établie en 1990, la Fondation David Suzuki a pour mission de protéger l'environnement et notre qualité de vie, maintenant et pour l'avenir. À travers la science, la sensibilisation et l'engagement du public, et des partenariats avec les entreprises, les gouvernements et les acteurs de la société civile, la Fondation s'emploie à définir et à mettre en œuvre des solutions permettant de vivre en équilibre avec la nature. La Fondation David Suzuki a des bureaux à Vancouver, Toronto et Montréal. Elle compte sur l'appui de 300 000 sympathisants à travers le Canada, dont plus de 70 000 au Québec.

Introduction : Pourquoi le Québec a besoin d'une loi zéro émissions

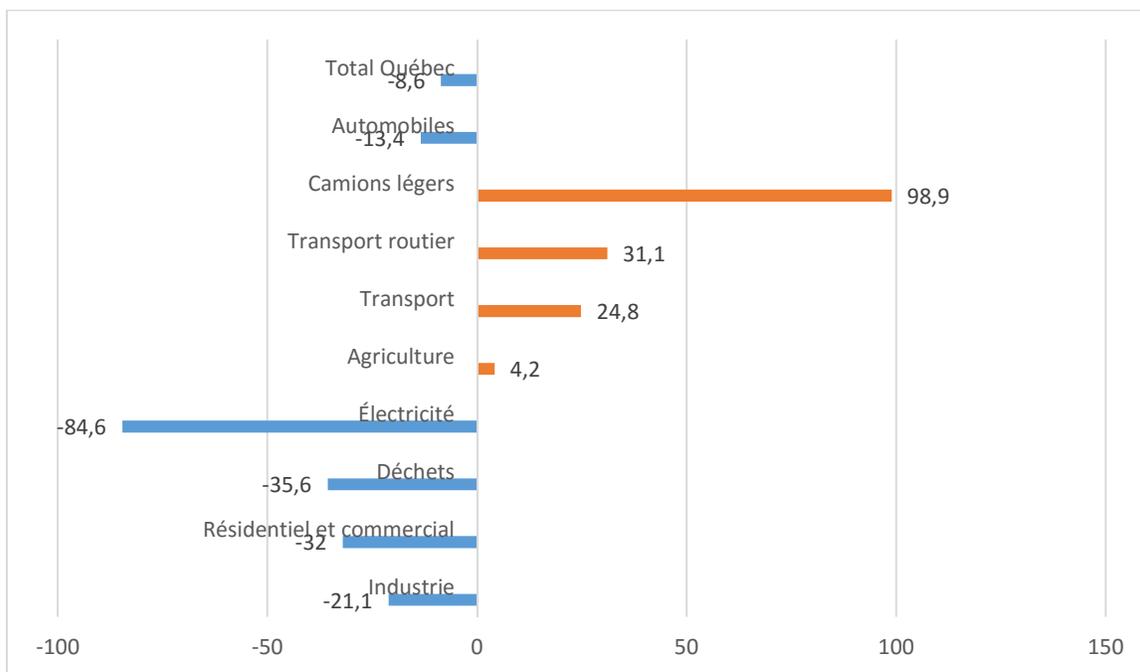
Le Québec est résolument engagé dans la lutte aux changements climatiques et la transition énergétique hors des combustibles fossiles. À cet égard, le gouvernement du Québec a pris les engagements suivants :

- Réduire de 20% d'ici 2020, et de 37,5% d'ici 2030, les émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport aux niveaux de 1990;
- Dans le cadre de la nouvelle politique énergétique, réduire de 40% d'ici 2030 la consommation de pétrole; et
- Dans le cadre du Under2 MOU, réduire de 80% à 95% les émissions de GES du Québec d'ici 2050.

Ces engagements constituent la réponse du Québec au défi de mise en œuvre de l'Accord de Paris signé en décembre 2015 et qui prévoit de limiter le réchauffement climatique sous les deux degrés Celsius, en tentant de le garder sous les 1,5 degrés.

Le Québec a fait des pas importants en matière de lutte aux changements climatiques au cours de la dernière décennie. À la fin de 2013, les émissions du Québec étaient de 8,6% inférieures à leur niveau de 1990.¹ Alors que les émissions des secteurs industriel, résidentiel et institutionnel, de l'électricité et des déchets ont subi des baisses marquées de leurs émissions, le secteur du transport a vu ses émissions s'accroître de près de 25% pour représenter aujourd'hui 43% des émissions du Québec.

Figure 1 : Évolution des émissions par secteur 1990-2013 (en %)



¹ Source : Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2013 et leur évolution depuis 1990.

Camions légers : inverser la tendance

En analysant les données plus en détail, on se rend compte que le secteur du transport routier a accru ses émissions de 31,1% et représente aujourd'hui 33,6% des émissions totales du Québec. Au sein de ce sous-secteur, les véhicules automobiles ont vu leurs émissions diminuer de 13,4%, principalement en raison de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules alors que celles des camions légers (qui incluent les véhicules utilitaires sports (VUS)) ont augmenté de 98,9% en raison d'une hausse vertigineuse du nombre de ces véhicules sur les routes du Québec.

Selon les données de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), les ventes de VUS et de pick-ups ont augmenté respectivement de 173 % et de 166% entre 1990 et 2012. D'après Statistiques Canada, en 2015, il s'est vendu 232 898 VUS et camions légers et 218 456 voitures au Québec sur un total de 451 354 véhicules.² Une majorité des véhicules vendus au Québec sont désormais des camions et camions légers, ce qui contribue à alourdir le parc automobile québécois et à accroître ses émissions de GES malgré les nouvelles normes d'efficacité énergétique adoptées en 2009. Ce phénomène n'est pas unique au Québec : les ventes de VUS et autres camions légers ont atteint 60% des ventes totales aux États-Unis au premier trimestre de 2016, confirmant une tendance lourde des dernières années. Ce changement de composition a stoppé l'amélioration prévue de l'efficacité énergétique du parc automobile américain. En conséquence, les États-Unis devront réviser à la baisse les réductions d'émissions de GES anticipées lors de l'introduction des nouvelles normes d'efficacité énergétique.³

Il est évident à la lumière de ces données que les normes d'efficacité énergétique ne suffiront pas à réduire les émissions de GES. Il est impératif d'inverser la tendance à un alourdissement du parc automobile sinon il sera impossible pour le Québec d'atteindre ses objectifs de réduction des émissions de GES et de consommation de pétrole. C'est pourquoi la politique d'électrification des transports annoncée par Québec joue un rôle fondamental dans la stratégie climatique du Québec en plus d'être un pilier de notre développement économique futur.

Électrification des transports : les incitatifs ne suffisent pas

Le Plan d'action en électrification des transports (PAET), rendu public en octobre 2015, vise l'atteinte de 100 000 véhicules électriques au Québec en 2020, ce qui permettra de réduire les émissions de GES de 150 000 tonnes. Or, il y aurait présentement un peu plus de 10 000 véhicules électriques rechargeables au Québec et malgré les incitatifs financiers offerts et une croissance soutenue de la demande cette cible risque de ne pas être atteinte. L'absence d'intervention gouvernementale par le biais d'une loi zéro émissions mettrait en péril l'atteinte des objectifs d'électrification des transports en plus des objectifs de lutte aux changements climatiques du Québec.

Plusieurs raisons expliquent cette situation : au premier chef le manque de disponibilité de modèles sur le territoire québécois. Il y aurait présentement 23 modèles de véhicules

² Source : <http://www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/l02/cst01/trade36e-fra.htm>

³ Source : ClimateWire : <http://www.eenews.net/stories/1060039475>

électriques disponibles au Québec, alors que le marché californien en compte 353. Mais dans les faits, seuls une poignée de modèles sont véritablement disponibles pour achat chez les concessionnaires québécois. Les acheteurs doivent subir de longues périodes d'attente avant de recevoir les VZE commandés chez les concessionnaires puisque ceux-ci en tiennent peu en stock. Il faut également ajouter la réticence des concessionnaires à offrir ces véhicules puisque les marges de profit perçues à la vente de VUS sont largement supérieures à celles obtenues lors de la vente d'un véhicule électrique. L'achat d'un véhicule électrique s'apparente trop souvent à un parcours de combattant pour les consommateurs.

Une loi Zéro émissions peut lever ces barrières en ayant pour effet d'accroître la disponibilité d'un plus grand nombre de modèles sur le marché, tout en stimulant l'innovation et la concurrence chez les constructeurs automobiles et les concessionnaires pour s'accaparer un nouveau segment de marché dont l'augmentation des ventes est inévitable. Une loi zéro émissions rendra également les concessionnaires, les manufacturiers et les consommateurs plus familiers avec ce nouveau type de véhicule et permettra de lever certaines barrières liées au manque d'information ou à la désinformation qui persiste sur les véhicules électriques.

Finalement, et il s'agit probablement de l'argument le plus important, une loi zéro émissions permettra d'amplifier les autres mesures d'électrification des transports. Les incitatifs financiers, le déploiement de bornes de recharge et toutes les mesures prises à ce jour ne peuvent atteindre leur plein potentiel qu'avec l'introduction d'une loi zéro émissions. Des études ont démontré qu'une juridiction ne peut espérer une pénétration accrue des véhicules électriques en s'appuyant simplement sur une transformation du marché menée par d'autres juridictions. Ainsi, le Québec ne pourrait bénéficier de l'effet d'entraînement causé par l'adoption de lois zéro émissions dans dix états américains.⁴

Rehausser les objectifs du Québec

L'objectif annoncé par le gouvernement est d'atteindre 14 533 véhicules, ou 3,4% des ventes en 2018, 30 194 ou 6,9 % en 2020, et 70 609 ou 15,5 % des ventes en 2025. Selon les données fournies par le gouvernement, 357 365 véhicules électriques seraient en circulation en 2025. Il s'agit d'objectifs réalistes puisque les ventes de véhicules électriques ont représenté 0,7% des ventes en 2015 et ont été en croissance constante ces dernières années. La Fondation David Suzuki est d'avis que ces objectifs devraient être rehaussés, particulièrement pour la période 2020-2025.

Selon les modélisations réalisées par l'Institut de recherche et d'information socioéconomique (IRIS), le parc automobile passera de 5 millions à 5,8 millions de véhicules en 2025.⁵ C'est donc

⁴ Voir: Sykes, Maxwell; *Does a region need its own zero emission vehicle mandate, or can it free-ride off another? Modelling British Columbia and California*. Research Summary by HBA, Ivey Business School at Western University, 2007 MRM (Planning), School of Resource and Environmental Management, Simon Fraser University.

⁵ Schepper, Bertrand; Le transport en commun comme solution à la relance économique et à la crise environnementale au Québec. Note socio-économique, 2 février 2016. En ligne : <http://iris-recherche.qc.ca/publications/transport-collectif>

dire que malgré la loi zéro émissions, le nombre de véhicules à moteur à combustion continuera d'augmenter au cours des prochaines années et ne commencera à diminuer que sur l'horizon 2025-2030. La Fondation David Suzuki croit que le Québec devrait se doter de cibles plus ambitieuses pour la période 2020-2025 et viser un total de 800 000 véhicules électriques en 2025, soit 13,7% du parc automobile québécois, ce qui reviendrait à plafonner le nombre de véhicules dotés d'un moteur à combustion à 5 millions. Pour ce faire, le Québec devrait viser l'atteinte de 25% de ventes de véhicules électriques, ou 113 885 véhicules en 2025, de 22,5% ou 102 497 véhicules en 2024, 20% en 2023, 17,5% en 2022 et 15% en 2021.

Bien que ces cibles semblent à première vue ambitieuses, elles doivent être mises en perspective avec l'évolution rapide de la technologie des véhicules électriques dont l'autonomie augmente et le coût diminue très rapidement. Selon Bloomberg⁶, le coût des piles de voitures électriques a diminué de 35% l'année dernière et les véhicules électriques atteindront la parité-coût avec les véhicules à moteur à explosion d'ici six ans, soit au plus tard en 2022. Par la suite, les véhicules électriques deviendront moins coûteux que les véhicules traditionnels, inversant le rapport concurrentiel entre les deux technologies. Bloomberg note également que les ventes de mondiales de véhicules électriques ont cru de 60% l'année dernière et continueront de croître au même rythme d'ici 2020. Il s'agit selon Bloomberg du même taux de croissance qui a permis à la Ford modèle T d'imposer l'automobile à essence il y a un siècle. La pénétration du marché par les véhicules électriques devrait donc suivre une courbe exponentielle au tournant de la prochaine décennie qui rendent possible l'atteinte de cibles plus ambitieuses que celles proposées.

Conclusion : remettre de l'argent dans les poches des Québécois

Les ménages québécois consacrent désormais 20% de leur budget annuel au transport. Plus qu'à l'alimentation et à peine moins qu'au logement. Les ménages dépensent 28 G \$ par année pour acheter des véhicules et 8 G \$ pour l'essence. En 2015, plus d'un Québécois sur deux qui s'est procuré une voiture neuve a fait l'achat d'un VUS ou d'un camion léger au coût moyen de 40 000 \$ plutôt que les 26 000\$ requis pour l'achat d'une automobile. Une fois cet achat concrétisé, ils ont mis sur la route un véhicule qui consomme en moyenne 36% plus d'essence.⁷

Les ventes records de VUS stimulées activement par l'industrie automobile et les concessionnaires contribuent de manière significative à l'endettement des ménages et à la hausse des émissions de GES du Québec dans le secteur des transports. La prétendue préférence des consommateurs pour des VUS est alimentée volontairement par l'industrie pour accroître ses marges de profit à leurs dépens. En forçant un changement de culture et en offrant au consommateur une grande gamme de choix de véhicules électriques, la loi zéro émissions va

⁶ Voir Randall, Tom; Here's How Electric Cars Will Cause the Next Oil Crisis A shift is under way that will lead to widespread adoption of EVs in the next decade Bloomberg Feb. 25, 2016. En ligne:

<http://www.bloomberg.com/features/2016-ev-oil-crisis/>

⁷ Pineau, Pierre-Olivier; L'austérité roule en VUS, La Presse, 16 mars 2015.

<http://www.lapresse.ca/debats/nos-collaborateurs/pierre-olivier-pineau/201503/12/01-4851689-lausterite-roule-en-vus.php>

remettre dans les poches des consommateurs de l'argent dont ils ont grand besoin. Faut-il rappeler que les coûts d'opération d'un véhicule électrique sont largement inférieurs à ceux de véhicule à essence ou diesel ?

Plus encore, pour la première fois, une mesure gouvernementale rendra l'industrie automobile imputable de l'atteinte d'objectifs de réduction d'émissions de GES. Dans le contexte post Accord de Paris où le Québec demande aux industries, aux citoyens à l'ensemble de la société de faire des efforts pour réduire nos émissions de GES, il semble normal que l'industrie automobile soit elle aussi mise à contribution en matière d'électrification des transports, d'autant plus que la transition encouragée par la loi zéro émissions est inévitable et qu'elle sera lucrative pour l'industrie automobile. La Fondation David Suzuki encourage le gouvernement à aller de l'avant avec la Loi 104 et à assurer que les règles proposées assureront l'atteinte des cibles prévues.