

Montréal, le 17 août 2016

CTE - 009M
C.P. – P.L. 104
Véhicules automobiles
zéro émission
VERSION RÉVISÉE

Commission des transports et de l'environnement
Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires, 3^e étage, bureau 3.15
Québec (Québec) G1A 1A3

Objet : Réactions de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec et d'Unifor-Québec au projet de loi n° 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

La Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) est la plus grande centrale syndicale québécoise et représente 600 000 membres de tous les secteurs d'activité économique et de toutes les régions de la province. La FTQ se préoccupe fortement des impacts de la lutte contre les changements climatiques par rapport à l'emploi et au travail.

Fondé en août 2013, Unifor a été créé par la réunion du Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier (SCEP) et des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA). Le syndicat représente plus de 310 000 membres au Canada, dont près de 55 000 au Québec. Unifor représente plus de 25 000 membres dans la fabrication d'automobiles, de pièces, de véhicules de transport en commun et spécialisés de même que dans l'entretien mécanique. Unifor représente des membres dans plus d'une vingtaine de secteurs économiques et est présent dans la majorité des régions au Québec.

L'idée d'une loi pour favoriser l'achat ou la location de véhicules automobiles à faibles émissions de gaz à effet de serre (GES) circule depuis quelque temps. Plusieurs États américains ont déjà mis sur pied de tels systèmes. En avril 2015, le Parti québécois (PQ) déposait le projet de loi n° 392 qui visait à améliorer l'offre de véhicules branchables au Québec. Ce dernier n'a toutefois pas été examiné par la Commission des transports et de l'environnement.

Le projet de loi n° 104, qui découle de la politique énergétique 2030¹, met sur pied un système de crédits et de redevances pour les constructeurs automobiles afin de favoriser la location ou

¹ QUÉBEC, *Politique énergétique 2030 - L'énergie des Québécois. Source de croissance*, Québec, 2016, p.37.

l'achat de véhicules à faibles émissions de GES. De manière générale, nous estimons que cette initiative constitue un pas dans la bonne direction puisque cela favorise la transition vers des énergies propres. Par contre, l'augmentation du nombre de véhicules électriques risque de provoquer, à moyen terme, la perte de milliers d'emplois de qualité, et ce, dans une multitude de secteurs. Pensons par exemple à l'entretien mécanique des véhicules à essence, la fabrication de pièces automobiles et aussi au raffinage de produits pétroliers.

L'accroissement du nombre de véhicules électriques constitue une illustration des défis posés par la transition vers une société et une économie plus durables. Nous exigeons la mise sur pied des mesures et des programmes afin que cette transition se fasse en douceur pour l'ensemble des travailleurs et travailleuses des industries intenses en carbone.

De plus, le projet de loi n° 104 ne doit pas constituer la principale initiative pour réduire l'empreinte carbone des transports individuels. Nous estimons que des efforts importants doivent être consacrés pour développer et électrifier les transports collectifs.

Les grandes lignes du projet de loi n° 104

Le projet de loi n° 104 a pour objectif de réduire les émissions de GES associées aux véhicules automobiles². Pour ce faire, l'on met sur pied un système de crédits et de redevances pour les constructeurs automobiles. Chaque achat ou location de véhicules à faibles émissions, qu'ils soient électriques, hybrides ou autres, donne droit à un certain nombre de crédits. Pour des périodes de trois ans, chaque constructeur automobile doit en avoir accumulé suffisamment sous peine de devoir verser une redevance au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC). Les constructeurs automobiles ayant accumulé davantage de crédits que nécessaire peuvent les utiliser ultérieurement ou les vendre à un autre constructeur. Les paramètres et les règles de ce système seront prochainement déterminés par règlement.

Ce système ressemble beaucoup au marché du carbone³. Ainsi, les entreprises sont incitées à atteindre un objectif, dans ce cas-ci la vente de véhicules à faible émission. Évidemment, son efficacité dépendra grandement du niveau des crédits à accumuler et des redevances à verser en cas de non-conformité. Nous ne sommes pas en désaccord avec l'instauration de tels

² Dans le projet de loi, un véhicule automobile est défini comme « un véhicule à moteur qui sert au transport, sur un chemin public, d'au plus neuf personnes à la fois ou de biens, et dont le poids nominal brut est inférieur à 4 500 kg ». Cela inclut donc les automobiles et camionnettes, mais exclut les véhicules lourds.

³ Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre du Québec (SPEDE).

systemes, mais ils ne doivent pas occuper une place prépondérante. Les forces du marché ne régleront pas à elles seules la crise climatique. L'État doit jouer un rôle de premier plan dans la transition vers une société et une économie durables, par exemple en réalisant des investissements dans les infrastructures vertes, en s'assurant du développement du réseau de bornes de recharge ou en lançant un grand chantier d'électrification des transports.

Un plan d'action plutôt modeste

Le projet de loi n° 104 contribue à la réalisation du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020. Celui-ci comporte quatre principales cibles pour 2020 : compter 5000 emplois dans la filière des véhicules électriques, atteindre 100 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec, réduire de 66 millions le nombre de litres de carburants consommés annuellement et réduire de 150 000 tonnes de CO₂ les émissions annuelles des transports⁴. Les moyens du plan d'action restent modestes. Sur un budget total de 421 M\$, on prévoit en consacrer 116 M\$ pour encourager l'utilisation de véhicules électriques et 156 M\$ au transport collectif.

Selon les plus récentes données de l'Association des véhicules électriques du Québec, il y a environ 10 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables sur les routes du Québec⁵. D'ici 2020, soit dans moins de 5 ans, il faudra multiplier ce nombre par 10. En 2015, il y avait un peu plus de 5 millions de véhicules routiers automobiles légers immatriculés au Québec⁶. Toutefois, même si 100 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables étaient actuellement sur les routes du Québec, cela équivaldrait uniquement à 2 % du parc automobile. Cela constitue donc une goutte d'eau dans l'océan.

Certains considèrent que dans un contexte de croissance du parc automobile et d'augmentation de la consommation de pétrole, les mesures du plan d'action ne viendraient que « ralentir l'augmentation des GES émis par le transport terrestre⁷ ». Ainsi, ce plan d'action contribuera de façon négligeable à l'atteinte des cibles climatiques. Comme l'indique l'Institut de recherche en économie contemporaine (IRÉC) à propos du plan d'action, « la rhétorique ne parvient pas à cacher l'absence de vision à long terme et le refus de s'engager fermement dans la transition énergétique de l'économie du Québec⁸ ».

Même avec des cibles d'une aussi faible envergure, nous demeurons inquiets quant à leur atteinte. Nous trouvons plutôt inusité que le gouvernement n'ait pas réalisé d'évaluation du

⁴ QUÉBEC, et MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plan d'action en électrification des transports 2015-2020*, Québec, 2015, p.17.

⁵ ASSOCIATION DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES DU QUÉBEC, *Statistiques SAAQ-AVEQ sur l'électromobilité au Québec en date du 30 avril 2016*, 17 juin 2016, [En ligne] [www.aveq.ca/actualiteacutes/statistiques-saaq-aveq-sur-lelectromobilite-au-quebec-en-date-du-30-avril-2016-infographique] (Consulté le 13 juillet 2016).

⁶ STATISTIQUE CANADA, *Immatriculations de véhicules*, Québec, [tableau CANSIM 405-0004] [En ligne] [www5.statcan.gc.ca/cansim/a47] (Consulté le 4 juillet 2016).

⁷ BOURQUE, Gilles L., *Plan d'action sur l'électrification des transports du gouvernement Couillard. Tout ça pour ça !*, Note d'intervention de l'IRÉC, n° 43, novembre 2015, p. 4.

⁸ *Ibid.*, p.5

Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques. Dans l'actuel plan d'action, on mentionne que la mouture précédente a permis de développer la filière et de réduire les émissions de GES⁹. Or, les données sur le sujet démontrent que l'empreinte carbone du transport routier est demeurée stable entre 2011 et 2013.

Et pourtant, ce dernier plan d'action ne manquait pas d'ambition. L'on prévoyait l'arrivée de 300 000 véhicules électriques en 2020, ce qui aurait eu pour conséquence une réduction de 900 000 tonnes de CO₂. Au total, l'on envisageait d'investir 250 M\$, et ce, pour les véhicules électriques, le transport collectif et le développement de la filière industrielle. Pourquoi le gouvernement a-t-il revu à la baisse les cibles ? Aurait-il fallu investir davantage ? Pour le moment, plusieurs questions importantes restent en suspens. Considérant les similitudes entre l'actuel et le précédent plan d'action, nous demeurons inquiets pour la suite des choses.

Pour la FTQ, la priorité doit être accordée au développement et à l'électrification des transports collectifs. Il s'agit de l'approche la plus structurante pour l'économie du Québec puisqu'elle permet de réduire la consommation de pétrole, de soutenir la création d'emplois de qualité dans le secteur manufacturier et d'atteindre les cibles climatiques. Soulignons également que d'importants efforts doivent être consacrés à la diminution de l'empreinte carbone pour le transport des marchandises.

Les impacts sur l'emploi

Comme nous le mentionnions, les transports constituent le secteur qui émet le plus de gaz à effet de serre au Québec. Il est clair que toute stratégie de lutte contre les changements climatiques nécessite une révision en profondeur des modes de transport des personnes et des marchandises. De manière générale, l'on considère qu'il existe deux façons de diminuer l'empreinte carbone des véhicules automobiles¹⁰. D'abord, l'on peut en réduire l'usage, ce qui signifie moins d'automobiles sur les routes. Ensuite, de nouvelles technologies, les véhicules électriques et les hybrides rechargeables par exemple, permettent de réduire la pollution émise par chacun des véhicules.

Ce n'est pas la première fois que l'industrie automobile doit s'adapter et faire face à des défis environnementaux. Pensons par exemple au remplacement des carburateurs par des systèmes

⁹ QUÉBEC, et MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plan d'action en électrification des transports 2015-2020*, Québec, 2015, mot du premier ministre.

¹⁰ HOLMES, John, et Austin HRACS, « The Transportation Equipment Industry », *Climate@Work*, édité par Carla LIPSIG-MUMMÉ, Fernwood Publishing, 2013, p.113.

d'injection électronique qui a eu un impact important sur les façons de travailler des mécaniciens et des mécaniciennes. Avec les cibles de réduction d'émissions de GES, on peut s'attendre à des transformations similaires, mais d'une envergure jamais vue.

Les véhicules hybrides rechargeables diffèrent peu des véhicules à essence en raison du maintien d'un moteur à combustion. Mais, les travailleurs et les travailleuses représentés par Unifor-Québec constatent que les véhicules électriques nécessitent beaucoup moins d'entretien et d'intervention comparativement aux véhicules à essence. Notons par exemple, l'absence des systèmes et composantes qui nécessitent une lubrification et l'absence de composantes reliées au système d'allumage. Le fait de ne pas avoir de moteur à combustion réduit considérablement les besoins de main-d'œuvre. Cette situation pourrait, à moyen et long termes, causer des pertes d'emplois de qualité.

D'autres pertes d'emplois pourraient découler de la multiplication des véhicules électriques et de l'essor du transport collectif. Les pièces automobiles pour les véhicules à essence, fabriquées par plusieurs entreprises, pourraient ne pas trouver preneur. Ce projet de loi et la politique énergétique 2030 ont pour objectif une diminution de la consommation d'hydrocarbures. Il nous apparaît évident qu'il y aura des conséquences pour ceux et celles qui œuvrent dans des secteurs comme le raffinage de produits pétroliers.

Par conséquent, sans une transition planifiée par l'État, il existe un risque réel que ces transformations mènent à un chômage important. Qu'est-ce que le gouvernement entend faire pour éviter que les coûts de la transition ne soient pas entièrement assumés par les travailleurs et les travailleuses des secteurs plus polluants ? A-t-on prévu des programmes de formation, de soutien du revenu ou d'adaptation au marché du travail ? Quelle est la stratégie pour créer des emplois de qualité partout au Québec ? À quand une politique industrielle pour le 21^e siècle ? Les consultations des dernières années, que ce soit sur les changements climatiques ou la politique énergétique, nous ont habitués au manque de vision du gouvernement par rapport aux enjeux de l'emploi. Cette situation doit impérativement changer.

Considérant que la transition s'échelonnera sur une trentaine d'années, il est possible de s'y préparer. Cela demande l'élaboration d'un plan cohérent et structuré qui s'inscrit dans une perspective de long terme. Et surtout, les actions du gouvernement doivent s'ancrer dans un cadre de transition juste. L'Organisation internationale du Travail a défini certains principes

qui devraient guider cette transition dans un document publié en 2015¹¹. Parmi ceux-ci, nous relevons l'intégration du dialogue social; le respect et la promotion des droits fondamentaux du travail; la promotion de l'égalité entre les hommes et les femmes; la cohérence entre les différentes politiques gouvernementales; la création d'emplois décents, ainsi que l'importance de la protection sociale face aux pertes d'emplois et aux licenciements. Nous invitons le gouvernement à s'inspirer de ces principes et, surtout, à renouer avec le dialogue social.

À l'instar de tous les secteurs qui seront touchés par la lutte contre les changements climatiques, nous demandons au gouvernement de produire des analyses quant au futur de l'emploi pour les secteurs qui seront affectés par l'arrivée des véhicules électriques et de mettre sur pied, en concertation avec le mouvement syndical, des programmes et des mesures qui répondent aux besoins des travailleurs et des travailleuses. Les comités sectoriels de main-d'œuvre pourraient jouer un rôle important à cet égard. La FTQ et Unifor-Québec sont prêts à se mettre au travail et à trouver des solutions afin d'assurer le succès de cette transition vers une économie et une société plus durables.

¹¹ ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL, *Principes directeurs pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous*, Genève, 2015.

Veuillez recevoir nos salutations distinguées,

Le président de la FTQ

A black ink signature of Daniel Boyer, written in a cursive style.

Daniel Boyer

Le secrétaire général de la FTQ

A black ink signature of Serge Cadieux, written in a cursive style.

Serge Cadieux

Le directeur québécois d'Unifor
et vice-président de la FTQ

A blue ink signature of Renaud Gagné, written in a cursive style.

Renaud Gagné

CLÉ/cv/yh
Sepb-574
12 août 2016