CTE - 011M
C.P. – P.L. 104
Véhicules automobiles
zéro émission

Commission des transports et de l'environnement (CTE)

Mémoire déposé par le
Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement

Dans le cadre des

Consultations particulières et auditions publiques sur le

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

Août 2016

25e anniversaire!
Regroupement des conseils régionaux de l'environnement
RNCREQ

La **force d'un réseau** au service de l'environnement et du développement durable

Table des matières

Présentation du RNCREQ et des CRE 3

1- Mise en contexte sur le secteur des transports 3

1-1 Quelques constats 3

1-2 La vision du RNCREQ en matière de transport 8

2- Commentaires sur le projet de loi 9

2-1 Commentaires généraux : 9

2-2 Commentaires spécifiques 10

3- Ce que l'électrification ne permet pas 12

3-1 Réduire nos besoins en infrastructures 12

3-2 Freiner l'étalement urbain 13

3-3 Réduire la congestion 13

3-4 Réduire la sédentarité 14

3-5 Réduire nos dépenses en achats d'automobiles 14

3-6 Tendre à plus d'équité sociale 14

3-7 Pas le plus efficace en terme de réduction des émissions de GES 15

3-8 Réduire la pression sur les ressources 15

4- Recommandations du RNCREQ 16

Conclusion 17

Références 18

Annexe : Réduire la consommation de pétrole : la priorité 19

Présentation du RNCREQ et des CRE

Les conseils régionaux de l'environnement (CRE) existent au Québec depuis plus de trente-cinq ans. Dès les années 70, au Saguenay–Lac-Saint-Jean et dans l'Est-du-Québec, des groupes environnementaux se sont réunis pour créer un organisme régional de concertation en environnement. À partir de la fin des années 80, c'est au tour des régions de Québec, de l'Estrie, de la Montérégie, de l'Outaouais, de Chaudière-Appalaches, de Lanaudière et de la Côte-Nord de fonder leur CRE.

Présents aujourd'hui sur tout le territoire (sauf dans le Nord-du-Québec), les seize CRE interviennent en faveur de la protection et de l'amélioration de l'environnement dans chacune des régions du Québec. Par leurs actions, ils favorisent l'intégration des préoccupations environnementales dans les processus de développement et contribuent à harmoniser durabilité écologique, équité sociale et développement économique. Ils privilégient une approche constructive axée sur les solutions, par la concertation, l'éducation et la sensibilisation en tenant compte des réalités locales et régionales. Ils défendent des valeurs fondamentales comme la solidarité, l'équité et le respect.

Par leurs actions, les CRE contribuent à harmoniser qualité de l'environnement, équité sociale et développement économique.

Organismes autonomes issus du milieu, les CRE sont reconnus comme des interlocuteurs privilégiés du gouvernement sur les questions environnementales. Ils ont également le mandat de contribuer à la définition d'une vision globale du développement durable au Québec et de favoriser la concertation entre les organisations de leur région. En 2014, les CRE comptent ensemble près de 1 500 membres – citoyens, groupes environnementaux, organismes parapublics et municipaux, entreprises privées.

Le RNCREQ : un réseau unique d'acteurs influents dans le domaine de l'environnement au Québec

Fondé en 1991, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) a, quant à lui, pour mission de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions publiques en leur nom. Reconnu pour la rigueur de ses interventions, le RNCREQ œuvre dans la plupart des grands dossiers environnementaux (changements climatiques, matières résiduelles, gestion de l'eau, énergie, forêts, agriculture, etc.).

Le RNCREQ a pour mission de contribuer à la définition d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions publiques en leur nom.

Au fil des années, le réseau des CRE a développé une expertise qui non seulement alimente les consultations et les débats publics mais lui permet aussi de contribuer aux initiatives locales et d'accompagner les décideurs régionaux dans leurs démarches vers un développement durable.

1- Mise en contexte sur le secteur des transports

Encore aujourd'hui, le modèle dominant d'occupation du territoire et de mobilité est largement conditionné par la propriété et l'usage individuel de l'automobile. Or l'auto solo est un mode de transport très énergivore et coûteux (tant individuellement que collectivement), sans compter les nombreux autres désavantages associés à ce mode de vie. Qui plus est, les avantages des autres modes d'occupation et de mobilité sont bien connus.

Afin de fournir la meilleure analyse possible du projet de loi 104, la question à laquelle le RNCREQ cherche une réponse ici est la suivante :

En quoi le recours à l'électrification des véhicules constitue une avancée face à l'important défi qui est de lutter contre le modèle de l'auto-solo ?

Le cas échéant, il cherchera en quoi une loi sur les véhicules à zéro émission s'avère utile pour y parvenir.

1-1 Quelques constats

Notre modèle de mobilité centré sur l'auto solo est directement associé à de nombreux problèmes socioéconomiques importants :

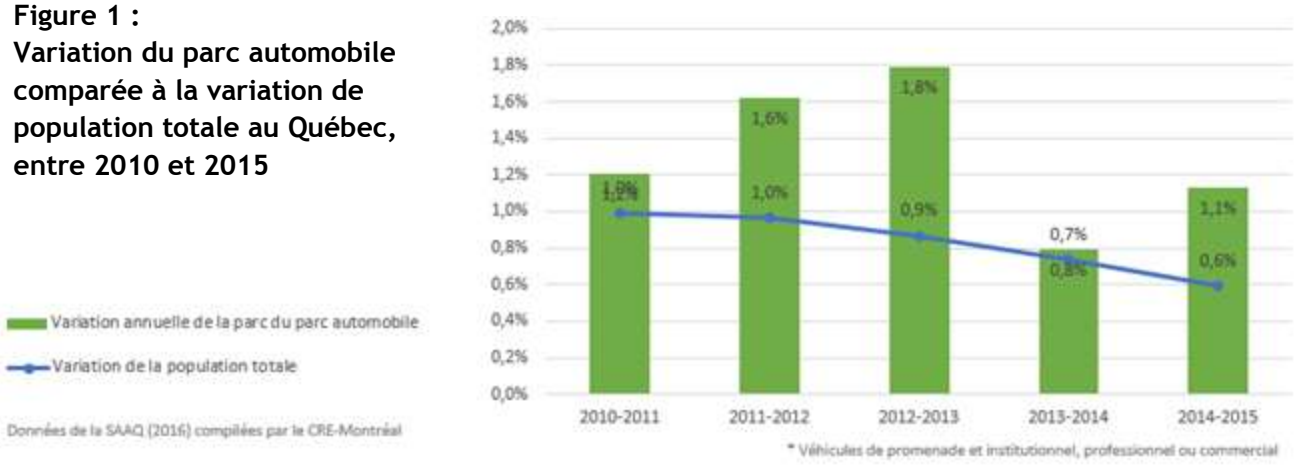
- sur le plan environnemental : épuisement des ressources, pollution de l'air, émissions de GES, perte de milieux naturels et de biodiversité, etc.
- sur le plan social : impacts négatifs sur la santé publique (maladies chroniques, sédentarité, morbidité, sécurité), accès inéquitable à la mobilité (notamment en région éloignée), qualité de vie réduite (place de l'auto et des stationnements, bruit), vulnérabilité aux risques climatiques et économiques (faible résilience), etc.
- sur le plan économique : explosion des coûts des infrastructures et de leur entretien, importants coûts associés à la congestion (dont une perte de productivité), balance commerciale largement déficitaire (pétrole + voitures = 27G$ = 5% du PIB), part croissante des dépenses des ménages allouées au transport (18% des dépenses courantes), etc.

Malheureusement, la compréhension globale et intégrée de cette problématique complexe n'est que partiellement acquise. En conséquence, plutôt que de s'améliorer, la situation décrite précédemment se détériore constamment.

1- Un parc automobile toujours plus grand

Sur les 5 dernières années, sauf entre 2013 et 2014, la variation de la taille du parc automobile a toujours été supérieure à la variation de la population totale. Ainsi, de 2010 à 2015, la taille totale du parc automobile a connu une augmentation de 6,71% tandis que celle de la population a seulement été de 4.22%.

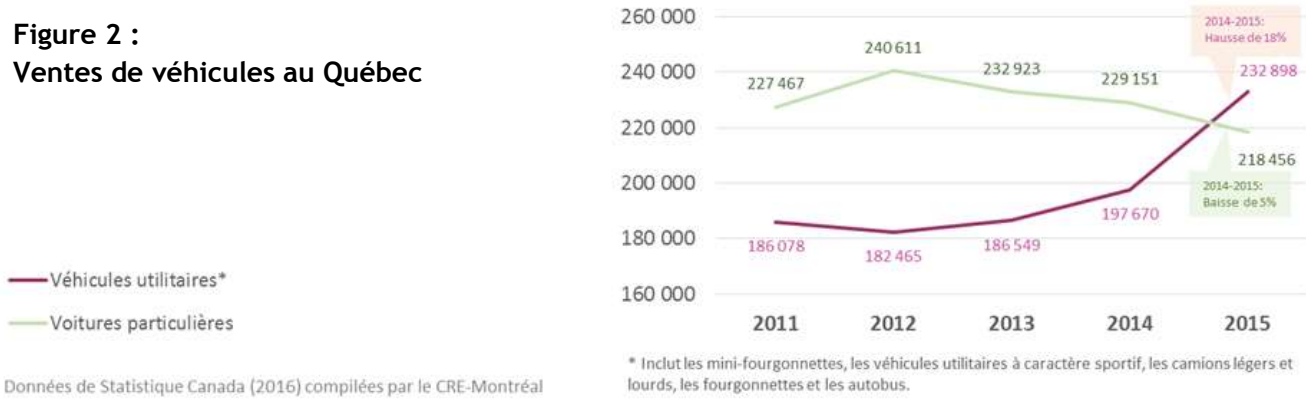
Figure 1 :
Variation du parc automobile comparée à la variation de population totale au Québec, entre 2010 et 2015



2- Des ventes records de véhicules utilitaires au Québec en 2015

Les ventes annuelles de véhicules utilitaires, qui incluent les véhicules utilitaires sport (VUS), augmentent depuis 2012. Un nouveau cap a même été atteint en 2015, alors qu'avec une hausse de 18% entre 2014 et 2015, la vente de ces véhicules a dépassé celle des voitures particulières qui ont quant à elles connu une baisse annuelle de 5%[1].

Figure 2 :
Ventes de véhicules au Québec



[1] Statistique Canada. Ventes de véhicules automobiles neufs, par province (Québec), consulté en ligne le 15 août 2016 : http://www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/l02/cst01/trade36e-fra.htm

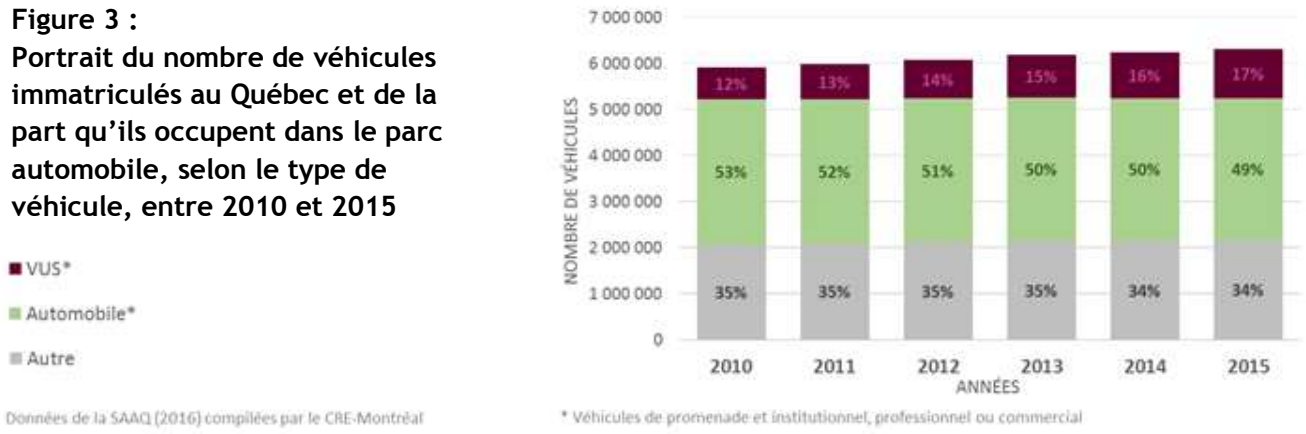
Selon Pierre-Olivier Pineau, titulaire de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie à HEC Montréal, cette augmentation provient tant du transport des marchandises que de celui des personnes, mais concernant ce dernier type d'utilisation, il avance que :

> « On associe souvent le véhicule individuel à la liberté. Il est à notre disposition, pour aller où l'on veut, quand on veut. Les routes sont à nous. Même le hors route serait à nous, avec les VUS : combien de fois voit-on dans les publicités un camion léger gravir sans difficulté une montagne, traverser un désert ou arriver au bout d'une plage? »[2].

3- Les véhicules utilitaires sports (VUS) gagnent du terrain dans le parc automobile

Avec une augmentation des ventes de véhicules utilitaires de 25% au Québec entre 2011 et 2015[1], on observe une augmentation de la part de véhicules utilitaires sport (VUS) dans le parc automobile. En 2010, les VUS occupaient seulement 12% du parc automobile de la province, alors que cette part a augmenté à 17% en 2015. À Montréal, l'écart est plus élevé pour cette même période, alors que 14% des véhicules du parc automobile de la région étaient des VUS en 2010 et que cette part a augmenté à 21% en 2015.

Figure 3 :
Portrait du nombre de véhicules immatriculés au Québec et de la part qu'ils occupent dans le parc automobile, selon le type de véhicule, entre 2010 et 2015



Données de la SAAQ (2016) compilées par le CRE-Montréal

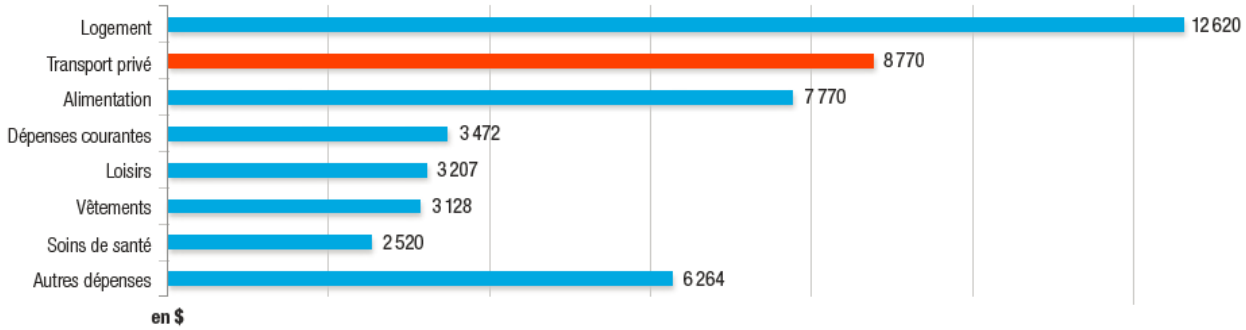
* Véhicules de promenade et institutionnel, professionnel ou commercial

[2] Pierre-Olivier Pineau, « Le transport et la réduction des émissions de GES : pour atteindre les cibles, il faut une révolution de nos habitudes ». Association québécoise des transports. Consulté en ligne le 15 août 2016 : https://aqtr.com/association/actualites/transport-reduction-emissions-ges-atteindre-cibles-il-faut-revolution-nos-habitudes

4- Un impact majeur sur les revenus des ménages

Le transport automobile et la combustion d'essence qui y est associée représentent une part importante du budget des ménages québécois. En 2012, le ménage québécois moyen, sur des dépenses annuelles de consommation de 49 000 $, accordait environ 9 000 $ au transport privé, soit plus de 18 % de ses dépenses courantes. Cette part des dépenses est en croissance depuis les dix dernières années (Cirano, 2010). Il s'agit du deuxième poste de dépense en importance après le logement. Le transport privé devance l'alimentation et dépasse de plus de deux fois le budget alloué aux loisirs.

Figure 4 :
Dépenses courantes des ménages québécois, 2012

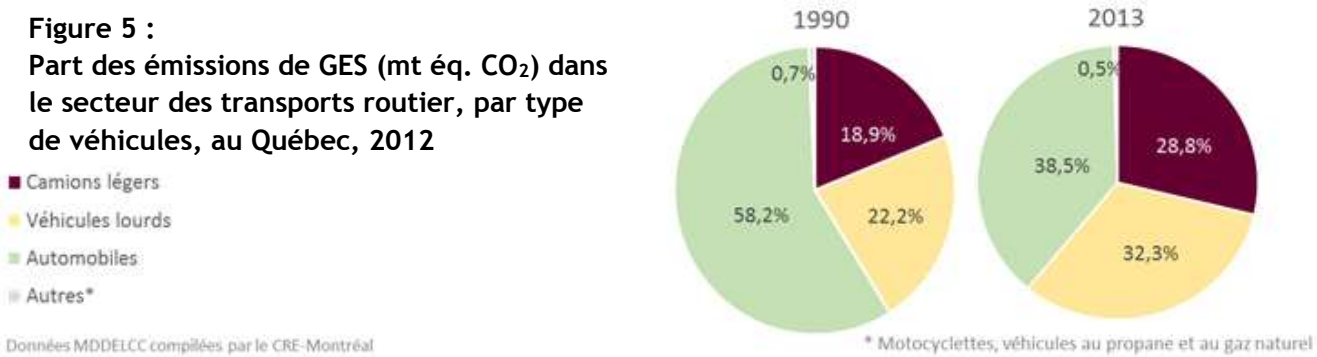


Source : Statistique Canada, Tableau 203-0021.

5- Les émissions de GES du secteur du transport explosent

Tandis que les principaux secteurs responsables des émissions de GES au Québec connaissent une stagnation ou même une baisse de leurs émissions, seul le secteur des transports connaît une croissance fulgurante des siennes. Ainsi, malgré les gains d'efficacité énergétique des moteurs depuis les années 90 et la baisse du nombre de kilomètres parcourus par voiture, ces gains ont été annulés par l'augmentation du nombre de véhicules en circulation (Lanoue et Mousseau 2014, 126) et par l'augmentation de la puissance, du poids et des accessoires des véhicules (MDDEP 2010).

Figure 5 :
Part des émissions de GES (mt éq. CO_2) dans le secteur des transports routier, par type de véhicules, au Québec, 2012



Données MDDELCC compilées par le CRE-Montréal

* Motocyclettes, véhicules au propane et au gaz naturel

Le volume des émissions a même progressé de 31,1% entre 1990 et 2013. Incidemment, la part des émissions du secteur des transports dans le bilan québécois des émissions de GES prend une place de plus en plus prépondérante.

Figure 6 :
Émissions de GES du transport routier au Québec en 1990 et 2013

Transport routier	Émissions (Mt éq. CO_2)		Variations des émissions de 1990 à 2013		Part du secteur en 2013
	1990	2013	Mt éq. CO_2	%	%
Automobiles	12,12	10,50	-1,62	-13,4	38,5
Camions légers	3,94	7,85	3,90	98,9	28,8
Véhicules lourds	4,61	8,80	4,20	91,1	32,3
Autres (motocyclettes, véhicules au propane et au gaz naturel)	0,14	0,13	-0,01	-9,9	0,5
Total	**20,82**	**27,28**	**6,47**	**31,1**	**100,0**

1-2 La vision du RNCREQ en matière de transport

Comme nous venons de le voir, la consommation d'énergie dans le secteur des transports est en forte croissance au Québec (tout comme les émissions de GES qui y sont associées). Il est donc impératif de rapidement freiner cette tendance, pour ensuite la renverser.

Le RNCREQ reconnaît et salue les efforts du gouvernement du Québec visant à favoriser l'électrification des transports, ce qui constitue assurément l'une des options à envisager pour améliorer le bilan environnemental de ce secteur. Plus généralement, le RNCREQ appuie le recours à l'électricité pour remplacer le pétrole dans les véhicules. C'est une option qui fait énormément de sens au Québec puisque notre électricité est abordable et de source renouvelable. Nous reconnaissons en outre qu'il s'agit d'une option qui suscite un fort appui et peut servir de motivation globale en faveur d'une véritable révolution énergétique au Québec.

Toutefois, l'électrification des véhicules ne doit pas être considérée comme la solution unique au défi des transports, puisqu'elle n'offre qu'une réponse partielle à la problématique globale du transport. Plus fondamentalement, le RNCREQ estime que les attentes et les efforts du gouvernement dans ce secteur sont actuellement démesurés par rapport aux autres alternatives à mettre en place de façon prioritaire.

En outre, les mesures mise de l'avant jusqu'ici par le gouvernement pour favoriser l'électrification des transports, lesquelles sont axées principalement sur des privilèges aux consommateurs, sont inadéquates et inéquitables.

Pour le RNCREQ, dans le domaine du transport des personnes, il faut certes agir sur la consommation des véhicules, mais il faut avant tout prioriser les mesures visant la réduction de la taille des véhicules, leur nombre, et la distance qu'ils parcourent. Nous estimons qu'il y a moyen de le faire grâce à des mesures à faible coût tel que :

- soutenir le déploiement des initiatives de partage de véhicule;
- mettre en place une règlementation et/ou des incitatifs fiscaux (bonus/malus) afin de réduire l'achat de véhicules surdimensionnés et/ou à forte consommation;
- mettre en place des règlementations (voies réservées) et/ou des incitatifs fiscaux (péages) pour augmenter le nombre de personnes par véhicule (covoiturage, transport collectif);
- réduire la distance parcourue par véhicule grâce à des incitatifs fiscaux (coût d'immatriculation en fonction du kilométrage annuel).

La mise en place de telles mesures doit être précédée de campagnes de sensibilisation et s'accompagner d'investissements significatifs dans le développement de l'offre de transport actif et collectif. Il faut des alternatives efficaces, peu couteuses et confortables, et ce, tant en territoire urbain que rural, dans l'objectif de favoriser une mobilité interurbaine efficace et abordable.

Il faudra en outre favoriser des modes d'occupation du territoire qui permettront de diminuer les besoins de motorisation (mixité de fonctions, densification, etc.).

Nous élaborons plus en détails sur ces enjeux dans la section 3 du présent mémoire.

2- Commentaires sur le projet de loi

Le RNCREQ remercie la Commission des transports et de l'environnement (CET) de l'avoir invité à participer à la présente consultation concernant le 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.

Tel qu'énoncé précédemment, le RNCREQ croit qu'il est nécessaire que le gouvernement favorise la pénétration des véhicules électriques sur le marché québécois. En outre, nous sommes d'avis qu'il est plus équitable de le faire grâce à des mesures règlementaires, tel que proposé ici, plutôt que par le recours à des privilèges et des incitatifs économiques.

En conséquence, le RNCREQ accueille favorablement le présent projet de loi et félicite le gouvernement pour avoir persévéré sur cette voie en dépit des résistances qui se sont dressées sur son chemin.

2-1 Commentaires généraux :

De manière globale, le Regroupement se réjouit de voir que la réduction de la consommation de pétrole figure parmi les préoccupations les plus importantes du gouvernement actuellement. Nous avons pu en être témoins lors du dévoilement de la Politique énergétique 2030, laquelle propose d'ambitieuses cibles de réduction de consommation de produits pétroliers. Le RNCREQ rappelle que les conseils régionaux de l'environnement et de nombreux partenaires sont déjà engagés dans la démarche *Par notre PROPRE énergie*, qui vise à réunir les conditions nécessaires pour conduire le Québec à une réduction significative de sa consommation de pétrole.

Ce projet de loi constitue un pas important sur cette voie. En outre, il témoigne de la forte détermination du gouvernement envers cet idéal. Le gouvernement fait la preuve que des gestes courageux doivent être posés si l'on veut atteindre nos ambitieux objectifs.

La disponibilité des véhicules électriques est une variable critique à l'atteinte des cibles que s'est fixé le gouvernement du Québec. Il est donc essentiel de légiférer rapidement afin de réunir les conditions optimales pour y parvenir. Le présent projet de loi contribuera assurément à soutenir la croissance du secteur et à favoriser l'accessibilité et la disponibilité des véhicules électriques, partout au Québec.

Cela dit, le RNCREQ s'inquiète de la formule retenue (bourse d'échange de crédit) qui lui semble très complexe à administrer. Cela aura assurément un impact négatif sur les ressources du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), lequel, rappelons-le, est déjà le ministère le plus pauvre du gouvernement. Selon le RNCREQ, les ressources humaines et financières du MDDELCC sont déjà insuffisantes pour lui permettre d'exercer adéquatement ses responsabilités à la hauteur des attentes des québécois.

À cet égard, il serait possiblement plus juste de confier la gestion de la LZE au Ministère des transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDE) puisque cet enjeu relève plus directement de ses responsabilités. Cela permettra au MDDELCC de se concentrer sur des mesures plus structurantes et déterminantes en matière de réduction de GES.

2-2 Commentaires spécifiques

Le RNCREQ n'a pas d'expertise particulière sur la législation automobile, pas plus que sur celle qui concerne spécifiquement les véhicules électriques.

Nous soumettons néanmoins ces quelques commentaires spécifiques qui sont basés sur des principes ou considérations auxquels nous adhérons.

1- **Éviter les délais de mise en œuvre** : l'adoption et la mise en vigueur rapide de la norme VZE permettra des réductions d'émissions de gaz à effet de serre (GES), mais aussi de maximiser les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux de la lutte contre les changements climatiques au Québec, comme cela a été souligné dans le mémoire de la Coalition Zéro Émission Québec (CZEQ) et du Club Tesla Québec (CTQ).

2- **Ne pas favoriser uniquement les véhicules 100% électriques** : comme le souligne le mémoire de l'Association des Véhicules Électriques du Québec (AVÉQ) : « il ne faudrait pas qu'en voulant bien faire avec une loi Zéro Émission (LZE) au Québec on mette en péril la disponibilité des voitures hybrides rechargeables alors qu'elles peuvent émettre 6 à 10 fois moins de gaz à effet de serre qu'une voiture à hydrogène au Québec. »

3- **Encourager (et surtout ne pas entraver) le déploiement des modèles d'auto-partage** : il faut éviter que des règles trop strictes n'encouragent inutilement que l'auto-solo. La Loi doit privilégier les parcs de véhicules d'auto-partage et de compagnies de locations, ainsi que les flottes des taxis, des municipalités et des entreprises. Il serait notamment approprié de donner d'avantage de crédits aux concessionnaires ou aux manufacturiers lorsque le véhicule vendu est destiné à des utilisateurs multiples.

4- **Mise en œuvre progressive de la Loi** : le pourcentage de ventes minimum de véhicules électriques pourrait être progressif dans le temps, comme cela est suggéré dans les mémoires de l'AVEQ, de la CZEQ et de la CTQ.

   Comme le précise le mémoire de l'AVÉQ, « si le Québec veut vraiment être un leader en électrification des transports, il doit se donner une loi Zéro émission à la hauteur de ses ambitions et augmenter le seuil des crédits VZE en conséquence.

   Ceux qui pensent qu'un seuil de 36% de crédits véhicules zéro émissions (VZE) est beaucoup trop ambitieux, n'oublions pas que la Norvège, le leader mondial de l'électrification des transports, a décidé de bannir la vente de voitures à essence à partir de 2025. Les Pays-Bas pensent en faire autant, l'Allemagne et l'Inde s'apprêtent à le faire pour 2030. Pour eux, l'objectif ce n'est pas un maigre 15% mais bien 100% en 2025 ou 2030. »

5- **Paramètres d'attribution des crédits** : les crédits devraient être attribués différemment en fonction des caractéristiques des véhicules et de leurs performances. Les paramètres de mise en œuvre de la LZE seront en effet critiques pour assurer l'atteinte des objectifs que s'est fixés le

gouvernement en termes de nombre de VÉ sur les routes. En ce qui concerne la détermination du nombre de crédits selon le type de véhicules, le RNCREQ incite notamment le gouvernement du Québec à s'inspirer des mémoires de la CZEQ et de l'AVÉQ, lesquels possèdent une bonne expertise dans ce domaine. Nous pensons en outre que les critères qui doivent être retenus afin de définir les crédits doivent prendre en compte l'efficacité énergétique, le potentiel de réduction des émissions de GES ainsi que celui des autres polluants.

6- **Mise à jour du cadre réglementaire** : l'évolution du marché de l'automobile est telle qu'elle exigera que soit remis à jour régulièrement le cadre réglementaire afin qu'il témoigne et intègre les nouveautés et évolutions quant aux modèles disponibles sur le territoire québécois.

3- Ce que l'électrification ne permet pas

Bien que cela puisse sembler hors-propos a priori, le RNCREQ tient à profiter de son passage devant la Commission des Transports et l'environnement (CTE) pour énoncer sa vision globale en matière d'électrification des transports.

Soulignons d'entrée de jeu que malgré son impact positif en terme de réduction des émissions de GES et autres polluants, l'électrification des véhicules de promenade ne répond que partiellement ou pas du tout à d'autres problématiques environnementales sociales et économiques contemporaines. En octobre 2015 déjà, le RNCREQ et Transport 2000 questionnaient l'importance démesurée accordée par le gouvernement du Québec à l'électrification des transports lorsqu'on la compare aux solutions plus structurantes qui existent pour endiguer les problèmes de mobilité, d'amélioration de la balance commerciale, de qualité de l'air et de changements climatiques[3].

Dans ces conditions et en l'absence de cibles de réduction de la taille du parc automobile et de mesures agressives visant le développement de l'offre de transports en commun partout au Québec (ce qui est le cas actuellement), le présent projet de Loi, bien que perçu positivement par le RNCREQ, risque de perpétuer deux choses :

- le modèle de l'auto-solo, qui comme on l'a vu dans le premier chapitre est responsable d'un nombre considérable de problématiques pour notre société (économiques, sociales, environnementales);
- la fuite en avant de l'augmentation de la taille du parc automobile.

Cette section se veut donc l'occasion de préciser la position du RNCREQ sur ce sujet. Nous souhaitons en outre faire la démonstration de la nécessité pour le gouvernement du Québec de prioriser les autres mesures essentielles à mettre en place s'il veut réussir la transition énergétique qu'il a entreprise.

3-1 Réduire nos besoins en infrastructures

Les infrastructures de transport automobile sont souvent considérées comme étant des services essentiels. Or, celles-ci sont onéreuses à construire et à entretenir, ce qui limite les sommes disponibles pour financer adéquatement des options de transport alternatives. Dans le mémoire que le professeur Luc Gagnon et ses collègues ont présenté à la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec (CEÉQ), le collectif d'auteurs cite un rapport de Transports Canada de 2008 estimant à 1 607 $ par véhicule léger le coût annuel des autoroutes, des routes et des ponts, de même que les frais pour l'entretien, le déneigement et le respect du *Code de la sécurité routière* (Gagnon et al. 2013, 6; Transports Canada 2008). Extrapolés à un parc automobile de 5 millions de véhicules légers au Québec, ces coûts dépassent les 8 G $ par année. Par conséquent, si le parc augmente de 1,5 % par année, comme c'est la tendance à l'heure actuelle, on peut considérer que le coût des infrastructures augmente dans la même proportion, c'est-à-dire de 120 M $

[3] RNCREQ et Transport 2000. « Plan d'électrification des transports - La modération a bien meilleur goût ». Communiqué de presse. Le 9 octobre 2015. Consultable en ligne : http://www.rncreq.org/communiques/2015-10-09_Communique_RNCREQ_Politique-electrification.pdf

par année. C'est pour cela que le RNCREQ demande à ce que soient priorisées les mesures qui contribueront à la diminution de la taille du parc automobile.

3-2 Freiner l'étalement urbain

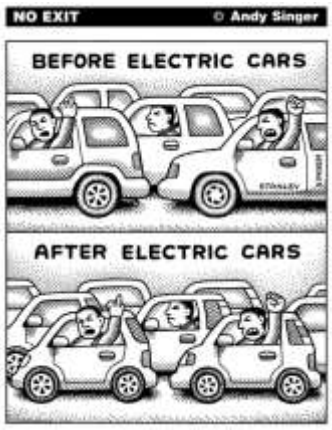
Les pratiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme façonnent nos milieux de vie et leur organisation, et fixent leurs caractéristiques pour au moins une ou deux générations. Une autoroute, un musée, un quartier sont construits pour plusieurs décennies. L'impact de leur localisation et par exemple, du choix des matériaux, se fera sentir pendant toute leur durée de vie, et en particulier sur les besoins de motorisation, très énergivores.

Jusqu'ici, on a permis le développement toujours plus loin au lieu de favoriser celui des zones déjà urbanisées. Cet étalement urbain a eu comme conséquences notamment le dézonage de zones agricoles et l'accentuation de notre dépendance à l'automobile. Parallèlement à ces enjeux, l'étalement urbain rend nécessaire la construction de nouveaux aqueducs, écoles, routes, services d'incendie, équipements de loisirs, qui coûtent chers à notre société[4]. Enfin, ce modèle d'aménagement est responsable de nombreuses autres conséquences néfastes, que ce soit en matière de santé, de perte de biodiversité, de sécurité routière, d'inefficacité énergétique, ou de disparition des milieux humides.

Considérant les tendances reliées à l'évolution du parc automobile citées en première partie de ce mémoire, nous considérons que le développement de la voiture électrique ne contribuera aucunement à enrayer le phénomène de l'étalement urbain, et contribuera même, à la perpétuer.

Nous le répétons, le gouvernement doit d'abord prioriser la réduction des besoins de mobilité et assurer le développement de l'offre de transports collectifs, partout au Québec.[5]

3-3 Réduire la congestion



Les coûts de congestion coûtent des milliards de dollars à chaque année. À Montréal uniquement, il est estimé qu'ils représentent annuellement entre 1,8 et 2,5 milliards de dollars, soit plus de 1 % du produit intérieur brut de la métropole québécoise[6].

Malgré le fait que l'électrification des véhicules de promenades apporte des gains en termes de réduction de la consommation de carburants, d'émissions de GES ou de polluants, il n'en demeure pas moins que même avec des voitures électriques, les embouteillages resteront les mêmes et continueront à avoir un impact sur la productivité de notre société notamment.

[4] Sustainable Prosperity. « Suburban sprawl – The cost of sprawl ».. Octobre 2013. Consultable en ligne : thecostofsprawl.com/
[5] Vivre en ville, Équiterre, la Fondation David Suzuki et le RNCREQ. Mémoire déposé à la Commission de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale lors de la Consultation générale et des auditions publiques sur l'avant-projet de loi, Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme. Mai 2011. Consultable en ligne :
[6] Le Devoir, Florence Sara G. Ferraris. « La congestion nous coûte annuellement autour de 2 milliards ». 2 novembre 2015. Consultable en ligne : http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/454075/la-tarification-planche-de-salut-contre-la-congestion

3-4 Réduire la sédentarité

Les voitures électriques permettent une réduction de la pollution atmosphérique et du smog liés à la combustion des hydrocarbures[7] qui ont des conséquences sur la santé des individus et sur la demande en services de santé, en plus des coûts monétaires associés, qui sont de l'ordre de plusieurs centaines de millions de dollars. Mais parmi les autres impacts et coûts de santé publique reliés à notre dépendance à l'automobile, on peut aussi citer l'obésité et la sédentarité. Là encore, le développement de ce créneau ne répondra pas à cet enjeu.

3-5 Réduire nos dépenses en achats d'automobiles

L'intégration des voitures électriques dans le parc automobile québécois devrait contribuer à réduire nos dépenses d'importations en pétrole, si bien sûr on réussit en même temps à réduire l'augmentation de la taille du parc automobile, qui est une tendance actuelle lourde.

Comme le souligne Pierre-Olivier Pineau, dans notre parc automobile, « les Québécois ont investi la somme record de 14,7 milliards en 2015, pour acheter 450 000 nouveaux véhicules, un nombre record aussi. […] Mais avec des ventes toujours croissantes, le nombre de consommateurs de carburants pétroliers ne diminuera que très lentement. En fait, à peu près aucune diminution des émissions totales dans le secteur du transport routier n'est à prévoir d'ici 2030 avec ce projet de loi. »[8]

À court et à moyen terme donc, en terme d'effet sur la balance commerciale, on risque de ne pas tant y gagner au change, à moins de veiller à ce que des véhicules électriques soient, du moins en partie, fabriqués ou assemblés ici, ce qui ne semble pas être le cas pour le moment et même dans un futur plus ou moins proche.

3-6 Tendre à plus d'équité sociale

Sur le plan de l'équité sociale, la mise en place d'un rabais à l'achat d'un véhicule, électrique ou non, est fort discutable. Pour le RNCREQ et Transport 2000[9], il semble évident que ce sont les ménages aisés qui peuvent se permettre d'acheter une voiture neuve, et de surcroît électrique. Vu de cette manière, le rabais à l'achat d'un véhicule électrique constitue donc une mesure inéquitable pour les consommateurs. Ce sont essentiellement les plus nantis qui ont la chance d'améliorer leur mobilité alors que tous les Québécois contribuent au financement du Fonds vert.

7. Les principaux contaminants responsables de la pollution atmosphérique sont tous majoritairement générés par la combustion d'hydrocarbures : oxydes d'azote (NOx) à 97 %, composés organiques volatiles (COV) à 52 % et monoxyde de carbone à 82 % (RNCREQ 2010, 17).

[8] La Presse, Pierre-Olivier Pineau. « La transition énergétique est lancée ! ». 13 juin 2016. Consultable en ligne : http://www.lapresse.ca/debats/nos-collaborateurs/pierre-olivier-pineau/201606/16/01-4992580-la-transition-energetique-est-lancee-.php

[9] RNCREQ et Transport 2000. « Plan d'électrification des transports - La modération a bien meilleur goût ». Communiqué de presse. 2015. Consultable en ligne : http://www.rncreq.org/communiques/2015-10-09_Communique_RNCREQ_Politique-electrification.pdf

Les autres privilèges accordés aux propriétaires de voitures électriques, tels que l'accès aux voies réservées ou encore la gratuité des péages et des services de traversiers, nous apparaissent tout aussi inéquitables.

Aussi, nous pensons que les incitatifs à l'achat de véhicules électriques doivent être graduellement remplacés par un système qui pénalise plutôt l'achat de véhicules de luxes et/ou énergivores (bonus-malus), ce qui est plus efficace et plus équitable, et par ailleurs fiscalement neutre pour l'État.

3-7 Pas le plus efficace en terme de réduction des émissions de GES

Bien qu'ils appuient cette filière, le RNCREQ et Transport 2000[10] estiment « que l'électrification des transports ne devrait pas être la priorité si l'on cherche à stimuler l'économie du Québec, à favoriser la mobilité durable, en plus de réduire nos émissions de GES et de contaminants atmosphériques. Les faibles bénéfices escomptés dans le Plan [d'électrification des transports] par rapport aux efforts nécessaires pour lutter efficacement contre les changements climatiques en témoignent : les réductions des émissions de GES seront de 150 000 tonnes par année, pour un investissement sur cinq ans d'au minimum 420 millions de dollars. C'est plus de 10 % du budget du Fonds vert pour à peine 1 % de l'objectif de réduction de GES pour 2020. »

3-8 Réduire la pression sur les ressources

Le jour du dépassement était cette année le lundi 8 août. Celle-ci indique quand, « théoriquement, les ressources renouvelables de la planète pour cette année ont été consommées. Au-delà de cette date, l'humanité puise donc dans les réserves naturelles de la Terre d'une façon non réversible si bien qu'à terme, la raréfaction des ressources condamnera l'humanité à les rationner et donc à entrer en décroissance. »[11]

Il convient ici de rappeler que l'électrification des transports n'est pas sans impacts sur l'environnement. Malgré les réductions des émissions de GES qu'elle implique au chapitre de l'énergie de motorisation, il faut tout de même fabriquer les voitures et les batteries, construire et entretenir les infrastructures de recharge, gérer les batteries en fin de vie, etc.[12] La pression sur les ressources demeure importante et des émissions de GES sont associées aux autres phases du cycle de vie (fabrication, disposition).

[10] Ibid.

[11] Le jour du dépassement. Wikipédia. Consultable en ligne : https://fr.wikipedia.org/wiki/Jour_du_d%C3%A9passement. Calculé par le Global Footprint Network (http://www.footprintnetwork.org/fr/)

[12] ADEME. « Élaboration selon les principes des ACV des bilans énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et des autres impacts environnementaux induits par l'ensemble des filières de véhicules électriques et de véhicules thermiques ». Décembre 2013. Consultable en ligne : http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/90511_acv-comparative-ve-vt-rapport.pdf

4- Recommandations du RNCREQ

En plus de ses commentaires spécifiques quant au projet de loi plus haut dans ce mémoire, le RNCREQ voudrait ajouter ou rappeler quelques recommandations :

Recommandation 1

Malgré ses multiples avantages, l'électrification des transports ne doit pas être perçue comme une solution unique et miraculeuse. Le RNCREQ recommande au gouvernement de prioriser les mesures à faibles coûts qui permettront de réduire significativement la consommation des véhicules, leur taille, leur nombre et la distance qu'ils parcourent.

Le RNCREQ recommande en outre que le gouvernement du Québec se dote de cibles et d'objectifs visant une baisse de la motorisation (ou du nombre de véhicules) de son parc automobile et qu'il soutienne de manière ambitieuse le développement de l'offre pour le transport collectif (incluant l'auto-partage).

Recommandation 2

Le RNCREQ demande au gouvernement de considérer la possibilité d'opter pour une mécanique moins complexe et lourde à gérer que le système de bourse d'échange de crédit qu'il propose.

Il serait notamment plus juste de confier la gestion de la LZE au Ministère des transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDE), puisque cet enjeu relève plus directement de ses responsabilités.

Le cas échéant, il faudra que le MDDELCC puisse compter sur des ressources humaines et financières supplémentaires pour s'acquitter de ces nouvelles responsabilités.

Recommandation 3

Réformer l'actuel programme de financement à l'achat pour plus d'équité sociale et d'efficacité. Les incitatifs à l'achat de véhicules électriques doivent être graduellement remplacés par un système qui pénalise plutôt l'achat de véhicules de luxes et/ou énergivores (bonus-malus), ce qui est plus efficace et plus équitable, et par ailleurs fiscalement neutre pour l'État.

Cela permettra de laisser les sommes du Fonds vert pour des mesures favorisant la réduction des besoins de mobilité, de la taille du parc automobile ou pour le développement de l'offre de transport collectif sur l'ensemble du territoire québécois.

Recommandation 4

Favoriser les rabais à l'achat et les incitatifs pour les parcs de véhicules d'auto-partage, de location et de taxis, ainsi que pour les flottes de véhicules des municipalités ou des entreprises. À titre d'exemple, un rabais à l'achat d'un véhicule électrique pour un parc en auto-partage profite pendant toute la durée de vie utile du véhicule et à au moins 18 000 personnes.

Il pourrait également être envisagé de le faire en donnant davantage de crédits aux concessionnaires ou aux manufacturiers.

Recommandation 5

Puisqu'un incitatif financier significatif est offert aux citoyens qui achètent un véhicule électrique, le RNCREQ recommande, par souci d'équité et par mesure d'efficacité, d'instaurer un rabais à l'achat ou d'autres incitatifs pour les citoyens qui optent pour des abonnements à l'auto-partage, au transport en commun, ou qui pratiquent le transport actif.

Conclusion

De toute urgence, c'est le modèle de l'auto-solo et la tendance actuelle à l'augmentation de la taille et du nombre de véhicules sur les routes qui doit absolument être enrayée. Le RNCREQ rappelle ainsi que la priorité pour le gouvernement du Québec doit être d'investir dans le transport collectif (pas nécessairement électrique) et de mieux aménager le territoire, afin de rendre les alternatives à l'automobile plus nombreuses et plus adéquates, permettant ainsi d'accompagner les Québécois vers des choix de mobilité moins coûteux et moins énergivores.

Bien que le RNCREQ appuie le présent projet de loi puisqu'il constitue un bon signal pour la mise en œuvre de la transition énergétique, ainsi qu'une façon plus efficace et équitable de favoriser l'électrification en comparaison des incitatifs actuellement en place, le RNCREQ réitère qu'il y a d'autres priorités.

Le RNCREQ s'attend donc à ce que le gouvernement du Québec annonce prochainement des mesures beaucoup plus structurantes pour le Québec et ses régions.

Références

ADEME, « Élaboration selon les principes des ACV des bilans énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et des autres impacts environnementaux induits par l'ensemble des filières de véhicules électriques et de véhicules thermiques ». Décembre 2013. Consultable en ligne : http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/90511_acv-comparative-ve-vt-rapport.pdf

Alliance SWITCH, Le Plan d'action « Au tour du secteur des transports de faire sa part dans la lutte aux changements climatiques ». 2016. Consultable en ligne: http://bit.ly/1lLj9nY

IRIS, « Le transport en commun comme solution à la relance économique et à la crise environnementale au Québec ». 2016. Consultable en ligne : http://bit.ly/1mazltK

MDDELCC, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère. « Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2013 et leur évolution depuis 1990 ». 2016. Consultable en ligne : http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2013/Inventaire1990-2013.pdf

RNCREQ, « Étude des retombées économiques d'une réduction de la consommation de pétrole au Québec, Vingt milliards de dollars de plus en six ans ». Novembre 2014. Consultable en ligne : http://bit.ly/ZZjPv2

Sustainable prosperity, « Suburban sprawl : exposing hidden costs, identifying innovations ». Octobre 2013. Consultable en ligne : http://bit.ly/1iKsf2v

Annexe
Réduire la consommation de pétrole : la priorité

Le RNCREQ dévoilait en octobre 2014 une première étude portant sur les bénéfices économiques d'une réduction de la consommation de pétrole. L'étude révèle que le Québec, s'il réduisait de 16 % sa consommation de pétrole d'ici six ans dans le secteur des transports routiers, améliorerait significativement le solde de sa balance commerciale. En effet, c'est 20 milliards de dollars en six ans qui, au lieu d'être envoyés à l'extérieur du Québec, stimuleraient l'économie d'ici, le développement régional, de même que la création d'emplois. On estime d'ailleurs à plus de 130 000 les emplois directs et indirects. En transformant leurs habitudes de consommation, les ménages québécois pourraient de leur côté réaliser des économies de 2 000 $ à 4 000 $ par année, soit suffisamment pour presque doubler le budget qu'ils accordent aux loisirs.

Le Québec exporte chaque année, au net, 18 milliards de dollars pour acheter des produits pétroliers et 9 milliards de plus pour acquérir des véhicules. Le déficit commercial pétrolier québécois représente maintenant près de 5 % de son PIB. C'est colossal. Ces milliards de dollars s'envolent vers d'autres pays privant ainsi les ménages et toutes les régions du Québec de cet argent créateur d'emplois. Le Québec a donc tout intérêt à mettre en place des mesures de réduction de la consommation de pétrole. L'étude démontre ainsi qu'il est payant pour l'économie de s'attaquer aux problématiques environnementales.

Des ménages plus riches de plusieurs milliers de dollars chaque année

Le secteur des transports, qui consomme le plus de produits pétroliers, coûte particulièrement cher aux familles du Québec. **Sur des dépenses de consommation moyenne de 49 000 $ par famille en 2012, près de 9 000 $ étaient consacrés au transport privé (18 %), après le logement, mais devant l'alimentation. Le pétrole coûte plus cher aux Québécois que la nourriture**. En modifiant certains réflexes de consommation sans affecter la qualité de vie, il y a des gains individuels et collectifs énormes à réaliser. Par exemple, un ménage qui possède un VUS pourrait dégager des économies annuelles de 2 100 $ à 4 300 $ s'il le remplaçait par un véhicule intermédiaire ou compact. De plus, selon une étude récente de Luc Gagnon et Pierre-Olivier Pineau de HEC[13], un ménage qui trouve le moyen de se passer d'une deuxième ou d'une troisième voiture peut se permettre d'acheter une maison d'un prix plus élevé de 200 000 $. Ce sont des chiffres qui frappent.

Par ailleurs, l'étude permet de comparer les différents postes d'importation et d'exportation du Québec. Avec 27 G $ annuellement, les importations de produits pétroliers et de voitures surpassent de loin les principaux postes d'exportation du Québec que sont l'aluminium (5 G $), les aéronefs (5 G $) et le papier (3 G $). Le soutien des secteurs d'exportation est essentiel, mais tant qu'ils seront plombés par les importations de produits pétroliers et de voitures, leurs retombées pour l'économie du Québec demeureront négligeables.

13. Gagnon, L., et P.-O. Pineau, 2013. « *Les coûts réels de l'automobile, un enjeu mal perçu par les consommateurs et les institutions* », Cahiers de recherche, GRIDD – HEC Montréal (GRIDD-HEC), 29 p.

Éléments de méthodologie

Dans l'étude, les coûts évités par une stratégie de réduction de consommation de pétrole ont été évalués selon trois scénarios, soit un scénario de référence de stabilisation de la consommation de produits pétroliers, un scénario modéré de réduction de 16 % d'ici 2020 par rapport à l'année 2010 et un dernier dit « d'actions soutenues », calqué sur le modèle suédois, qui vise une réduction de 49 % d'ici 2020. Une modélisation de ces scénarios a été réalisée sur la base des multiplicateurs d'entrées et sorties du Québec, ajustés afin de tenir compte de l'évolution de la productivité du travail. Les données évoquées ci-haut font référence au scénario modéré.

Les économistes ont ensuite évalué les « chocs sur les secteurs productifs », c'est-à-dire l'argent qui peut être dépensé dans l'économie québécoise grâce aux coûts évités par la réduction de la consommation de pétrole. On constate alors les retombées économiques importantes que cela représente pour le Québec, non seulement sur la balance commerciale, mais aussi sur la création d'emplois.

Pour consulter l'étude *Vingt milliards de dollars de plus en six ans : les retombées économiques d'une réduction de la consommation de pétrole au Québec* et en savoir plus sur la démarche *Par notre PROPRE énergie* : www.par-notre-propre-energie.com/etude.php.

Étude économique : *Vingt milliards de dollars de plus en six ans: les retombées économiques d'une réduction de la consommation de pétrole au Québec*

Résumé de l'étude économique : *Vingt milliards de dollars de plus en six ans: les retombées économiques d'une réduction de la consommation de pétrole au Québec*

Réduire la dépendance au pétrole nécessite que l'on favorise l'efficacité énergétique et la substitution des énergies fossiles par des énergies renouvelables locales ; cette démarche concoure ainsi directement aux deux principaux objectifs que poursuit le RNCREQ en matière d'énergie.

En ciblant directement le pétrole, les CRE ont fait la démonstration qu'il s'agit d'un moyen très efficace de susciter l'intérêt et la mobilisation des acteurs régionaux. En effet, ceux-ci comprennent que cette dépendance est certes préoccupante, mais qu'il est possible en tant que région d'agir rapidement et concrètement pour la réduire, et d'en tirer des bénéfices.

La réduction de la consommation des autres sources d'énergies fossiles est aussi importante et préoccupe le RNCREQ, mais cibler le pétrole a beaucoup plus d'impacts étant donnée la place qu'il occupe dans le bilan énergétique et des émissions de GES. Il est aussi le seul à interpeller directement l'ensemble des Québécois de toutes les régions, cela particulièrement à cause de leur dépendance à l'automobile.

Pour en savoir plus : www.par-notre-propre-energie.com

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)

Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest
Bureau 380.A
Montréal (Québec) H2X 3V4
514 861-7022

La **force d'un réseau** au service
de l'environnement et du développement durable