

Mémoire de Daniel Breton

Coauteur du livre « L'auto électrique, hybride ou écoénergétique »

**Présenté dans le cadre de la commission parlementaire sur le projet de loi #104 :
Loi VZE**

Dans ce mémoire, nous allons tenter d'expliquer certains enjeux liés à l'adoption par un nombre croissant de québécois (et de nord-américains) de VZE. Nous tenterons de plus de déconstruire certains préjugés et une certaine désinformation véhiculée par l'industrie automobile et certains médias.

Le mémoire présenté hier par l'Association Canadienne des Constructeurs de Véhicules évoquait l'aspect de « la demande du marché » comme étant un frein à l'adoption de tels véhicules.

Cela sous-tend que le « marché », soit les acheteurs d'automobiles et de camions légers, ne sont que peu intéressés à se procurer de tels véhicules. Ce faisant, cette association veut faire croire au gouvernement que cette demande est « naturelle » et qu'elle n'est pas influencée par plusieurs facteurs qui n'ont rien de « naturels ».

- 1- Le « marché » est influencé par le prix du pétrole :** Plus le prix du pétrole est élevé, plus les consommateurs iront vers des véhicules écoénergétiques et vice-versa. Or, le prix du pétrole est influencé par des facteurs qui n'ont rien de « naturels ». Le fait que les compagnies pétrolières contrôlent les prix sur un marché donné n'aide en rien à la compétition qui devrait normalement se produire dans un système de « libre-marché ». De plus, de nombreux facteurs géopolitiques influent de façon importante sur l'offre et la demande mondiale.
- 2- Les subventions aux compagnies pétrolières changent aussi la donne :** Une analyse faite par le Fonds Monétaire International¹ a conclu que les compagnies d'hydrocarbures ont reçu un appui financier (subventions et crédits d'impôt) estimé en 2015 à **plus de \$5000 milliards**. Ce faisant, le pétrole est subventionné de telle façon que les dés sont pipés et que le « marché » s'en trouve encore là perverti par cette somme énorme qui a un effet direct sur la « demande ».

En résumé, lorsqu'il est question de pétrole et d'automobile, assoir des affirmations à partir de notions telles que le « libre-marché » et les « lois du marché » relève de la fabulation voire de la fraude intellectuelle.

On ne parle pas ici de la loi de la gravité ou de la loi de la conservation de la masse qui sont des lois scientifiques, mais de « lois » qui sont arbitrairement décidées par des acteurs économiques, politiques et sociaux.

3- Les constructeurs et les concessionnaires eux-mêmes n'aident pas à l'adoption de VZE par le « marché » : En effet, certains constructeurs automobiles mettent tout en œuvre pour nuire à l'essor des VZE.

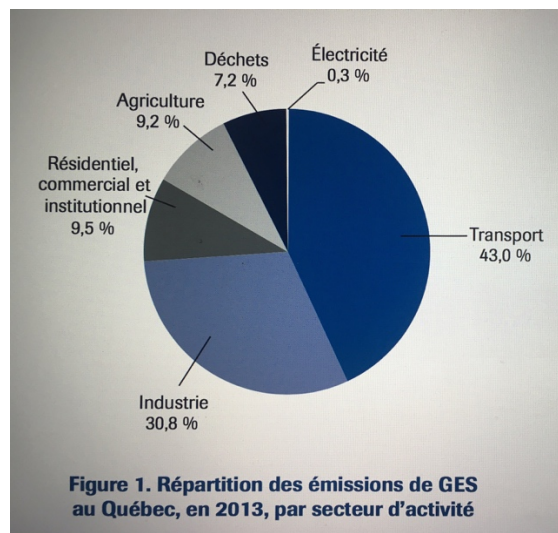
- En offrant un inventaire minimal voire inexistant de VZE,
- En offrant des taux d'intérêt prohibitifs,
- En décourageant les clients d'en acheter (voir graphique),
- En allant même jusqu'à dire aux consommateurs de « ne pas acheter leurs véhicules électriques ».
- (voir liste plus bas)

C'est pourquoi les affirmations des constructeurs et des concessionnaires voulant que le marché de ventes des VZE est déjà assez avancé au Québec et n'a pas besoin de réglementation sont fausses. On ne parle même pas ici de suivre l'évolution du marché, mais bien de forcer les constructeurs à en vendre plus, point à la ligne.

Les GES

Voici quelques chiffres qui remettent les pendules à l'heure en ce qui a trait aux GES en transport routier. Selon l'inventaire Québécois de 2013²,

1- Le première source d'émissions de GES du Québec est le secteur des transports : Ceux-ci représentent 43% des émissions totales de GES du Québec, ce qui quasiment 50% plus élevé que le second secteur, qui est celui de l'industrie.



De plus, les émissions de GES en transport ont évolué comme suit entre 1990 et 2013:

- 1- 24,8% d'augmentation pour les transports en général (43% des émissions du Québec)
- 2- 31,1% d'augmentation pour les transports routiers (33,6% des émissions du Québec)

TRANSPORTS DE VOITURES ET CAMIONS

3- 1990 à 2013 selon Ressources Canada³:

- a) Voitures: les émissions sont passées de 12.2 t à 9.8 t, soit une baisse de 19.7%.
- b) Camions légers: les émissions sont passées de 2.5 t à 5.8, soit une hausse de 144%
- c) ***Les deux ensembles, les émissions ont augmenté de 6.1%.***

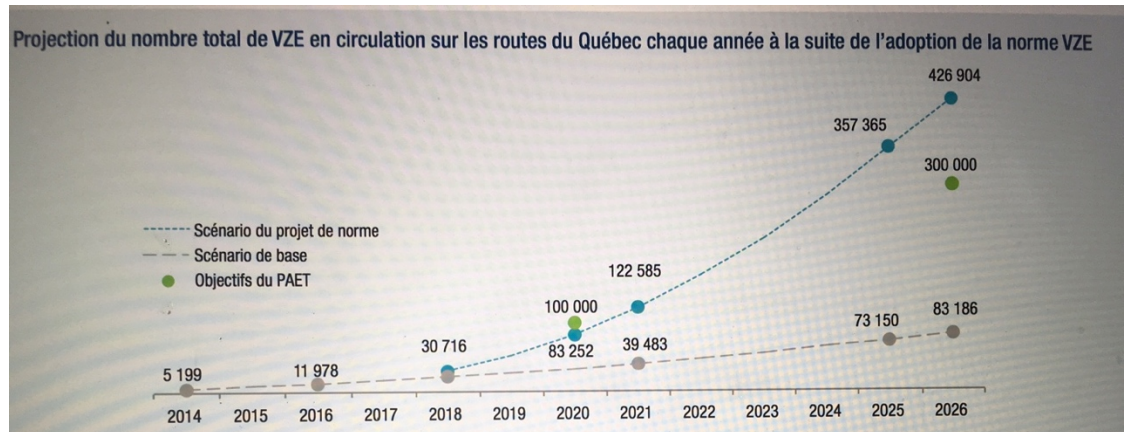
Lorsque l'association des constructeurs affirment que les émissions de GES des véhicules légers ont diminué de 7% entre 1990 et 2014, ils omettent de dire que c'est 7% de diminution PAR VÉHICULE et non pas pour l'ensemble de la flotte.

De plus, il est PRIMORDIAL de rappeler que si les émissions de GES des véhicules a commencé à diminuer récemment après avoir augmenté pendant des décennies, c'était à cause de mesures réglementaires (nouvelles normes CAFE) qui ont **forcé** les constructeurs à mettre en marché des véhicules légers moins énergivores. Et cela ne faisait que rétablir un déséquilibre majeur entre la consommation et les émissions de GES des véhicules vendus en Amérique versus l'Europe ou le Japon.

Cela prouve que sans réglementation, jamais les constructeurs n'auraient amélioré les émissions de GES de leurs véhicules. ***On ne peut donc pas attendre que le « marché » fasse évoluer cette technologie tout comme ce n'est pas le marché qui a fait en sorte que les voitures sont aujourd'hui dotées de systèmes antipollution, de ceintures de sécurité ou de coussins gonflables.***

C'est la réglementation.

100, 000 VZE en 2020 ?



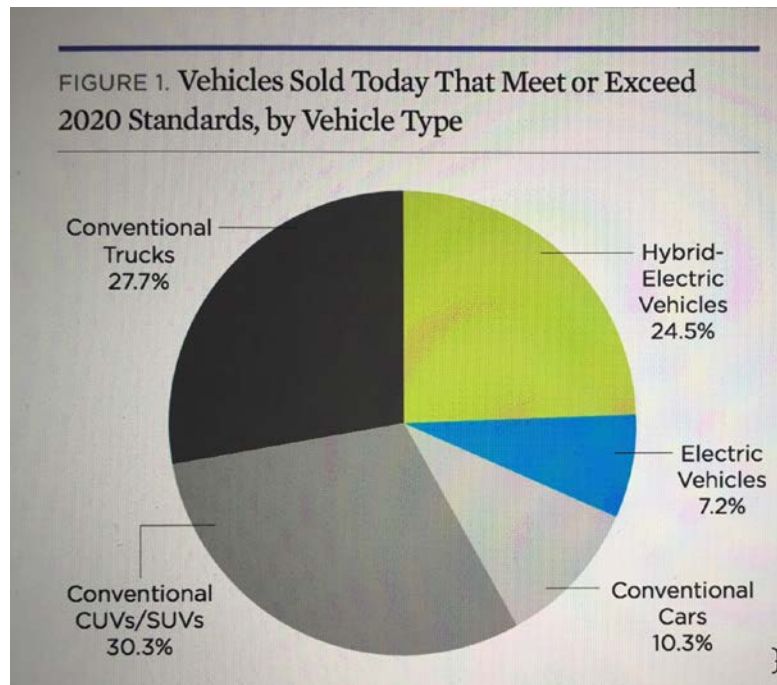
Comme le gouvernement l'a lui-même révélé, le projet de loi VZE tel que présenté ratera l'objectif de 100,000 VZE en 2020 par plus de 20%. Je suis donc d'avis que :

- Soit le gouvernement donne plus de moyens à sa loi pour atteindre cet objectif
- Soit le gouvernement adopte des mesures supplémentaires pour atteindre cet objectif.

À preuve, l'ancien ministre fédéral de l'environnement, M. Stéphane Dion avait fait le choix de laisser l'industrie s'autoréguler en 2005, ce qui n'a strictement rien donné.

Il est aussi important de mentionner que plusieurs constructeurs automobiles font des pieds et des mains pour que le gouvernement américain repousse le délai de 2025 à plus tard pour les normes CAFE.

Par ailleurs, ces normes sont déjà rencontrées et même dépassées par les constructeurs comme le démontre ce tableau compilé par le groupe *Union of Concerned Scientists* ⁴:



Comme les normes CAFE sont par catégorie de véhicule (*footprint*), si les constructeurs vendent de plus en plus de VUS et de camions, les émissions globales de GES du secteur des véhicules légers ne diminueront que de peu car ceux-ci consomment globalement plus que les voitures.

De plus, comme nous pouvons le voir sur ce graphique, les camions, VUS et voitures rencontrent ou excèdent déjà les normes CAFE sans pour autant les avoir électrifiés et ceux-ci près de 70% des véhicules visés.

- d) Nous devons rappeler que le Québec a vu sur ses routes une HAUSSE DE **192%** du nombre de camions légers sur les routes du Québec depuis 1990 donc presque 3 fois plus!
- e) Cela sans oublier que la hausse du nombre de véhicules légers immatriculés a été **5 FOIS PLUS RAPIDE** que la hausse de la population.

Coûts pour les concessionnaires : un faux argument

L'argument des concessionnaires voulant qu'il leur en coûtera entre \$10,00 à \$20,000 par établissement pour s'équiper et former son personnel est risible. Si les constructeurs automobiles affirment vouloir résolument aller vers les véhicules électriques, les concessionnaires n'auront pas le choix de s'équiper et de former leur personnel de toute manière.

Ces derniers semblent donc ne vouloir que retarder l'inévitable.

C'est comme si des concessionnaires n'avaient pas voulu pas acheter d'outils de diagnostic électroniques et informatiques et former ses mécaniciens pour l'entretien et la réparation des véhicules depuis 20 ans car cela coûtait trop cher.

Manque de consultation ?

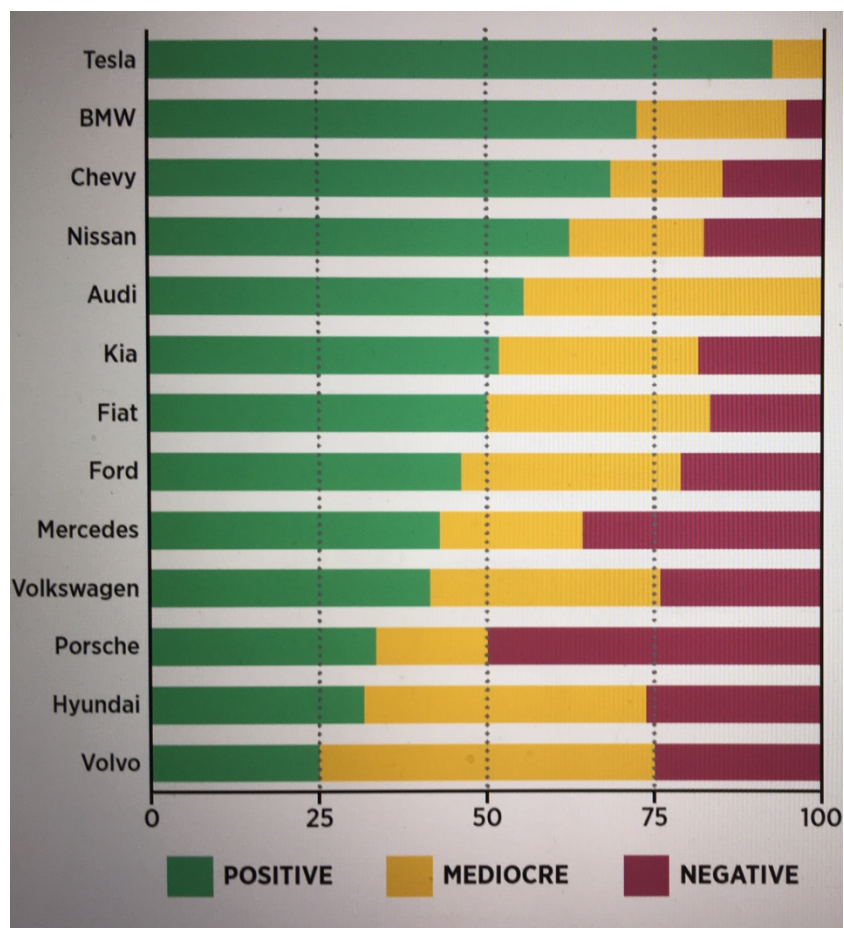
L'association Canadienne des Constructeurs de Véhicules a affirmé hier ne pas avoir été consultée avant la présentation de ce projet de loi, ce à quoi le ministre a répondu qu'ils les avait rencontré à plusieurs reprises.

Je tiens à ajouter que lorsque j'étais ministre de l'environnement, puis responsable de la stratégie d'électrification des transports, nous avons nous aussi rencontré ces constructeurs et leur avons clairement dit à plusieurs reprises en 2013 et 2014 que s'ils ne faisaient pas en sorte de rendre disponible assez de VZE, nous devrions aller vers l'adoption d'une loi VZE.

Ils étaient donc très au courant de ce qui s'en venait et n'ont pas agi de manière à augmenter de manière significative et concrète le nombre de VZE offerts au Québec.

Assez d'offre ?

Si cette association prétend que plusieurs modèles sont offerts, la réalité est tout autre. Très peu de véhicules sont effectivement disponibles chez les concessionnaires... et le travail effectué pour aider à la vente de VZE chez la très grande majorité de ces derniers oscille entre passable et carrément médiocre, comme le démontre de nombreuses expériences et l'étude suivante faite par le Sierra Club⁵ :



Selon cette étude, l'expérience d'achat observée chez 308 concessionnaires révélait que celle-ci était parfois positive, mais plus souvent médiocre voire carrément négative, ce qui concorde avec nos observations au Québec.

Un incitatif aux vendeurs ?

Je propose par ailleurs qu'une partie du rabais gouvernemental de \$8000 offert aux acheteurs soit transféré vers la personne qui vend ou loue à long terme un VZE. Un montant de \$300 ou \$500 aurait un effet direct et concret sur l'intérêt pour les vendeurs de « promouvoir » de tels véhicules.

Comment retarder l'adoption des VZE :

Voici en terminant une liste de 30 moyens de retarder l'adoption de VZE au Québec pour aider les constructeurs, concessionnaires, médias et certains « analystes » à s'assurer que le statu quo perdure et ne vienne pas déranger les vieilles façons de faire :

- 1- Affirmez que les voitures électriques ne règlent pas les problèmes de pollution,
- 2- Affirmez que les voitures électriques ne règlent pas les problèmes de GES,
- 3- Répétez que les voitures électriques ne règlent pas les problèmes de congestion,
- 4- Dites que les voitures électriques polluent plus que les voitures à essence,
- 5- Faites la promotion des voitures à hydrogène comme étant une bien meilleure solution que les voitures électriques,
- 6- Affirmez que les batteries de voitures électriques ne durent pas longtemps et coûtent très cher à remplacer,
- 7- Décrêtez que les voitures électriques, c'est un truc pour les « *bobos du plateau* » (donc un truc de la gauche),
- 8- Dites clairement que les voitures électriques, ce n'est bon qu'en ville,
- 9- Dites aussi que les voitures électriques ne sont pas bonnes en hiver,
- 10- Aux médias : Assurez-vous que les gens soient scandalisés des subventions offertes à l'achat de voitures électriques (en prenant bien soin de ne pas parler des subventions 20 fois plus élevées aux gazières et pétrolières que paient les Québécois),
- 11- Aux médias : Faites en sorte de bien planter Hydro-Québec pour son Circuit Électrique comme étant du gaspillage de fonds publics,
- 12- N'oubliez pas de répéter qu'une voiture électrique, ce n'est pas aussi performant qu'une voiture à essence,
- 13- N'oubliez pas de garder sous silence le fait que vos « recherches indépendantes » en énergie qui vous amènent à répéter dans tous les médias que les voitures électriques sont « une fausse bonne idée » sont subventionnées par des gazières et des pétrolières,
- 14- Assurez-vous que les gens ne sachent pas qu'un réseau de plus en plus étendu de bornes de recharge 400 Volts est en train d'être déployé à vitesse grand V en Amérique du Nord, dont au Québec,
- 15- Ne parlez surtout pas du fait que des bornes encore plus rapides s'en viennent qui cloueront définitivement le bec à ceux qui veulent faire croire que « c'est tellement long de recharger une voiture électrique »,
- 16- Gardez en tête de ne pas informer les gens sur le fait qu'une voiture électrique coûte moins cher :
 - a) En entretien,
 - b) En assurance,
 - c) En énergie (même au prix actuel de l'essence)
- 17- Assurez-vous que les gens ignorent qu'ils peuvent se procurer une voiture hybride ou électrique à partir d'environ \$20,000,

- 18- Aux concessionnaires : Lorsqu'un client intéressé entre chez vous, découragez-le d'acheter une voiture électrique et vantez-lui les avantages d'une voiture à essence,
- 19- Ne lui parlez surtout pas du fait que les voitures hybrides et électriques sont généralement plus fiables,
- 20- Omettez de dire aux automobilistes qu'une voiture électrique rend la conduite plus zen,
- 21- Assurez-vous de répéter qu'une voiture électrique peut être dangereuse pour les piétons car elles sont « trop silencieuses »,
- 22- Affirmez que la technologie n'est malheureusement « pas encore prête »,
- 23- Assurez-vous que les gens croient que les batteries de voitures électriques sont dangereuses et peuvent exploser,
- 24- Aux constructeurs et concessionnaires : Répétez qu'il n'y a pas de demande pour les voitures électriques,
- 25- Aux constructeurs et concessionnaires : Assurez-vous de ne pas fabriquer assez de voitures électriques et/ou de ne pas en garder en inventaire,
- 26- Aux constructeurs et aux concessionnaires : Mobilisez-vous pour dénigrer la loi Zéro Émission,
- 27- Aux sociétés de transports : Dites que vous préférez avoir plus d'autobus diesel que des autobus électriques,
- 28- (Au gouvernement du Canada) Contrairement à quasiment tous les pays industrialisés, n'appuyez pas l'achat de voitures électriques,
- 29- (Au gouvernement du Québec) Coupez les fonds à la R&D de 80%.

Et finalement,

30- Ne parlez juste pas de voitures électriques.

Merci.

Références:

- 1 : <https://www.imf.org/external/french/np/blog/2015/051815fa.htm>
- 2 : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2013/Inventaire1990-2013.pdf>
- 3 : <http://oeo.rncan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/showTable.cfm?type=CP§or=tran&juris=qc&rn=8&page=0>
- 4 : <http://www.ucsusa.org/sites/default/files/attach/2015/05/tomorrows-vehicles-today.pdf>
- 5 : <https://content.sierraclub.org/evguide/blog/2016/08/auto-industry-needs-make-it-easier-shop-electric-cars-heres-how>