

Soumission de Nissan Canada

Consultations et audiences publiques

à propos du

Projet de loi 104

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

Mardi 23 août 2016

NISSAN GROUP OF NORTH AMERICA



1- Antécédents de Nissan en matière de véhicules électriques – ventes à l'échelle du Canada et du Québec

Il y a une dizaine d'années, lorsque le chef de la direction de Nissan a mentionné pour la première fois l'engagement de l'entreprise à concevoir un véhicule électrique qui serait abordable, pratique et offert à vaste échelle, plusieurs observateurs de l'industrie automobile doutaient de notre investissement. L'industrie croyait que nous avions tort d'investir dans la création d'un véhicule entièrement électrique, alors que tous les autres fabricants misaient sur les modèles hybrides fonctionnant à l'essence et à l'électricité.

À l'époque, l'idée que les véhicules électriques soient lents, encombrants et peu pratiques faisait consensus – on n'était pas associé à une solution concrète aux changements climatiques et à la situation de précarité causée par notre dépendance aux combustibles fossiles.

Aujourd'hui, grâce à Nissan et la Nissan LEAF, les véhicules électriques et hybrides rechargeables ont pris le marché d'assaut. À l'heure actuelle, 18 véhicules électriques et hybrides rechargeables sont offerts sur le marché et la Nissan LEAF, avec plus de 230 000 ventes à l'échelle mondiale, est le véhicule entièrement électrique le plus vendu au monde. Plus de 3 800 LEAF sillonnent les routes canadiennes et près de la moitié de ces véhicules appartiennent à des Québécois. Ces ventes solides s'expliquent par les rabais provinciaux, le développement des infrastructures, une culture de changement et l'engagement des 38 concessionnaires Nissan qui vendent des véhicules électriques Nissan à l'échelle de la province (64 % de nos concessionnaires), représentant 78 % des concessionnaires Nissan dans le marché primaire au Québec. Nos concessionnaires ont déployé des efforts exceptionnels pour promouvoir l'adoption des véhicules électriques en investissant en moyenne 50 000 \$ pour obtenir une certification. En plus d'avoir investi dans les véhicules 100 % électriques, nous avons formé un partenariat avec Hydro-Québec. Nous avons contribué au circuit électrique en installant 25 sites de recharge rapide à courant continu sur les principaux corridors routiers et dans les grands centres urbains. Ces infrastructures représentent un investissement total de 500 000 \$ au Québec par Nissan.

Nissan continue d'investir dans la technologie des véhicules électriques, et nous sommes ravis de constater que la province de Québec joue un rôle de chef de file en matière de transport électrique au Canada.



2- Obstacles – Véhicules électriques

Selon notre expérience, plusieurs obstacles nuisent à l'utilisation des véhicules automobiles à vaste échelle :

- Prix accessible
- Autonomie
- Infrastructure
- Éducation des consommateurs

Les politiques et programmes gouvernementaux jouent un rôle essentiel pour surmonter ces obstacles. Les programmes de remise à l'achat de véhicules électriques, les programmes de remise pour l'achat et l'installation de chargeurs à domicile et sur les lieux de travail, les campagnes d'informations portant sur les véhicules électriques, la présence d'infrastructures publiques de recharge, l'augmentation du nombre de bornes de recharge rapide et l'accès aux voies réservées aux véhicules multi-occupants (VMO) pour les véhicules électriques sont autant de mesures contribuant à accroître le nombre de véhicules électriques sur les routes. Nissan estime que ces programmes aideront le Québec à atteindre son objectif de 100 000 véhicules électriques sur les routes d'ici 2020.

3- Recommandations/commentaires relatifs au projet de loi 104 sur les véhicules à zéro émission

Nissan Canada (Nissan) vous remercie de prendre part aux audiences publiques sur le projet de loi 104 visant l'augmentation du nombre des véhicules à zéro émission (VZÉ) au Québec.

Nissan appuie les objectifs ambitieux du projet de loi 104, lequel s'inscrit parmi de nombreuses initiatives mises en œuvre ou proposées par le gouvernement du Québec en vue de réduire la quantité de gaz à effet de serre et d'autres polluants émis par les véhicules automobiles. Nissan approuve également le Plan d'action en électrification des transports créé par le gouvernement du Québec en 2015. Ces deux initiatives contribueront à surmonter les obstacles auxquels nous sommes confrontés.

Nous avons toutefois certaines préoccupations quant au mandat VZÉ proposé par le projet de loi 104 et estimons qu'une vaste consultation avec le secteur automobile ainsi qu'une analyse des pratiques exemplaires sont requises avant de mettre en œuvre un mandat VZÉ tel que celui proposé dans le projet de loi 104.



Dans le présent document, nous émettons des commentaires et formulons des recommandations préliminaires au projet de loi 104.

a) Consultation concernant les réglementations

L'objectif de la réglementation VZÉ consiste à promouvoir et à accroître l'utilisation de véhicules à zéro émission à l'échelle du Québec. Nissan appuie cet objectif. Le projet de loi établit également un système de crédits échangeables, obtenus lors de la vente ou de la location d'un véhicule par les fabricants de véhicules motorisés à zéro émission de la province. Le nombre de crédits que doit accumuler un fabricant, la façon d'accumuler ces crédits, les quotas et la façon de les échanger seront déterminés par la réglementation. Le projet de loi 104 explique que la valeur d'un crédit dans le but de calculer les « crédits » sera établie ultérieurement par le gouvernement du Québec et contenue dans les réglementations, qui seront essentielles à l'efficacité du programme ainsi qu'à l'atteinte des objectifs.

Le secteur automobile fait partie du problème et doit ainsi faire partie de la solution. Par conséquent, Nissan estime qu'elle devrait être consultée, tout comme le secteur automobile, lors de la préparation des réglementations, en plus d'avoir l'occasion d'émettre des recommandations quant au contenu et à l'application des réglementations avant l'adoption du projet de loi 104.

b) Période d'accumulation de crédits prolongée à cinq ans

Parmi les aspects à considérer plus attentivement, mentionnons l'accumulation des crédits. En vertu du projet de loi 104, la période d'accumulation de crédits avant l'exigence réglementaire de 2018 est de seulement trois ans (incluant les ventes des années 2016 et 2017). Nous estimons que le calcul des crédits devrait remonter à cinq ans avant 2018 afin de mieux refléter les efforts antérieurs des constructeurs automobiles pour la vente de véhicules sans émission et de permettre aux constructeurs automobiles de poursuivre le développement produit pour se conformer à la réglementation proposée. Par conséquent, Nissan recommande et demande une période d'accumulation de crédits prolongée à cinq (5) ans, plutôt que la période de trois (ans) prescrite par le projet de loi 104. Les constructeurs automobiles pourront ainsi cumuler des crédits pour les modèles 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 et 2017 qui ne sont pas assujettis aux exigences réglementaires, et utiliser ces crédits à des fins de conformité lors des années subséquentes.

c) Valeur des crédits :



Nissan comprend le principe fondamental du projet de loi 104 voulant que le nombre de crédits accordés soit proportionnel à l'autonomie du véhicule. Cela dit, Nissan propose également que le système octroie plus de crédits à un véhicule électrique à batterie (VÉB) qu'à un véhicule hybride rechargeable (VHR), parce que les VÉB ne sont pas dotés d'un moteur à combustion interne pour prolonger l'autonomie du véhicule. Cela signifie que bien que les VÉB ne produisent aucune émission, contrairement aux VHR qui dépendent d'un moteur à combustion interne produisant des émissions, leur autonomie est plus limitée et dépend du nombre de stations de recharge. Ce facteur a un effet dissuasif et constitue un désavantage pour la vente de VÉB au sein du marché par rapport aux VHR, même si les VÉB contribuent davantage à l'atteinte des objectifs sous-jacents du projet de loi 104. Par conséquent, nous estimons qu'un plus grand nombre de crédits devrait être accordé aux VÉB, en vertu du projet de loi 104.

d) Demande de véhicules électriques – Incitatifs gouvernementaux et infrastructures de recharge

En juin 2016, l'International Council on Clean Transportation (ICCT) a publié une étude intitulée « Principles for effective electric vehicle incentive design » (Principes pour une conception efficace des véhicules électriques). Cette étude examine les incitatifs fiscaux pour la conception de véhicules électriques à l'échelle des principaux marchés d'Amérique du Nord, d'Europe et d'Asie. Voici les principales conclusions qui en émergent :

« Des 500 000 véhicules électriques vendus à l'échelle mondiale en 2015, par rapport aux quelques centaines vendues en 2010, la majeure partie des véhicules électriques ont trouvé acheteur dans des marchés où des incitatifs fiscaux bien ficelés avaient été mis en place. »

« Plus les incitatifs contribuent à combler l'écart de prix entre les véhicules à essence traditionnels et les véhicules électriques pour accroître leur capacité concurrentielle, plus les véhicules électriques sont répandus. On a pu l'observer dans des marchés comme la Norvège, les Pays-Bas, Shanghai, la Californie, Beijing et Washington. »

« Dans plusieurs marchés où les prix des véhicules électriques après taxes et incitatifs demeurent élevés, comme l'Allemagne et certaines provinces canadiennes, les ventes de véhicules électriques demeurent faibles. »

http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_IZEV-incentives-comp_201606.pdf

En Norvège, où la part des ventes de véhicules électriques par habitant est la plus élevée au monde (23 %) en 2016, les incitatifs gouvernementaux et les infrastructures de recharge étaient également les plus développés.



À titre d'incitatif pour l'achat de véhicules électriques, le gouvernement norvégien n'impose aucune taxe d'importation ou de valeur ajoutée (25 %) sur les véhicules électriques, en plus de les exempter de frais de péage, de réduire leurs frais d'immatriculation, d'offrir un stationnement municipal gratuit, et, au besoin, une importante réduction du prix du stationnement ainsi qu'un accès gratuit au réseau d'autobus et de transbordeurs. Par conséquent, un conducteur norvégien de véhicule électrique économise de l'argent et paie moins qu'un conducteur de véhicule à essence.

En ce qui a trait aux infrastructures de recharge, la Norvège compte plus de 2 000 stations de recharge comprenant 7000 bornes de recharge, 500 bornes de recharge rapide, 360 bornes de recharge semi rapide et 170 bornes de recharge pour véhicules Tesla réparties dans 23 stations de recharge Tesla. <http://cleantechnica.com/2015/07/16/23-of-new-cars-in-norway-now-electric-cars/>

Nissan estime que les programmes d'incitatifs gouvernementaux pour l'achat de véhicules électriques ainsi que les programmes d'installation d'infrastructures de recharge sont essentiels pour contribuer à augmenter les ventes de véhicules électriques.

À cet effet, le Québec doit continuer à innover et à développer de nouveaux programmes afin d'augmenter le nombre de véhicules électriques au Québec. Nissan croit que le Québec devrait procéder à une modification du programme Roulez électrique afin de rendre admissibles les véhicules électriques reconditionnées en provenance des États-Unis. Cette mesure pourrait être faite à un faible coût et maximiserait les bénéfices en rendant les véhicules électriques encore plus accessibles et aiderait grandement le gouvernement à atteindre son objectif d'ici 2020 de 100 000 véhicules électriques sur les routes du Québec.

Nissan est d'avis que le gouvernement du Québec doit faire des représentations auprès du gouvernement fédéral pour la création de mesures incitatives pour l'achat de véhicules électriques. L'appui du gouvernement fédéral, comme le fait le gouvernement fédéral aux États-Unis, est essentiel pour le développement des véhicules électriques au Québec.

Conclusion

Nissan rappelle que la popularité grandissante des véhicules électriques à l'échelle mondiale résulte de plusieurs mesures gouvernementales visant à accroître leur adoption. Les programmes de remise à l'achat de véhicules électriques, les programmes de remise pour l'achat et l'installation de chargeurs à domicile et sur les lieux de travail, les campagnes de



sensibilisation portant sur les véhicules électriques, le développement des infrastructures de recharge, l'augmentation du nombre de bornes de chargement rapide et l'accès aux voies réservées aux VMO pour les véhicules électriques sont autant de mesures contribuant à accroître le nombre de véhicules électriques sur les routes. Nissan estime que ces programmes aideront le Québec à atteindre son objectif de 100 000 véhicules électriques sur les routes d'ici 2020.

Par conséquent :

- Nissan appuie les objectifs ambitieux du projet de loi 104 s'inscrivant parmi les nombreuses initiatives mises en œuvre ou proposées par le gouvernement du Québec en vue de réduire la quantité de gaz à effet de serre et d'autres polluants émis par les véhicules automobiles. Nous avons toutefois certaines préoccupations quant au mandat VZÉ proposé par le projet de loi 104 et estimons qu'une vaste consultation avec le secteur automobile ainsi qu'une analyse des pratiques exemplaires sont requises avant de mettre en œuvre un mandat VZÉ tel que celui proposé dans le cadre du projet de loi 104;
- Nissan reconnaît que les réglementations prévues par le projet de loi 104 contribueront à accroître le nombre de véhicules électriques au Québec. Nissan Canada souhaite toutefois jouer un rôle de premier plan pour l'élaboration et l'évaluation des réglementations, en plus de formuler des recommandations avant l'adoption du projet de loi 104.
- Nissan estime que le système d'accumulation de crédits devrait inclure une période de (5) ans avant 2018 pour commencer en 2012, plutôt qu'une période de trois (3) ans, comme le prescrit le projet de loi 104, et;
- Le système de crédits du projet de loi 2014 devrait accorder un plus grand nombre de crédits aux VÉB qu'aux VHR.
- Nissan recommande de rendre admissible au mandat VZÉ les véhicules reconditionnées en provenance des États-Unis et commercialisés par les réseaux des constructeurs automobiles.

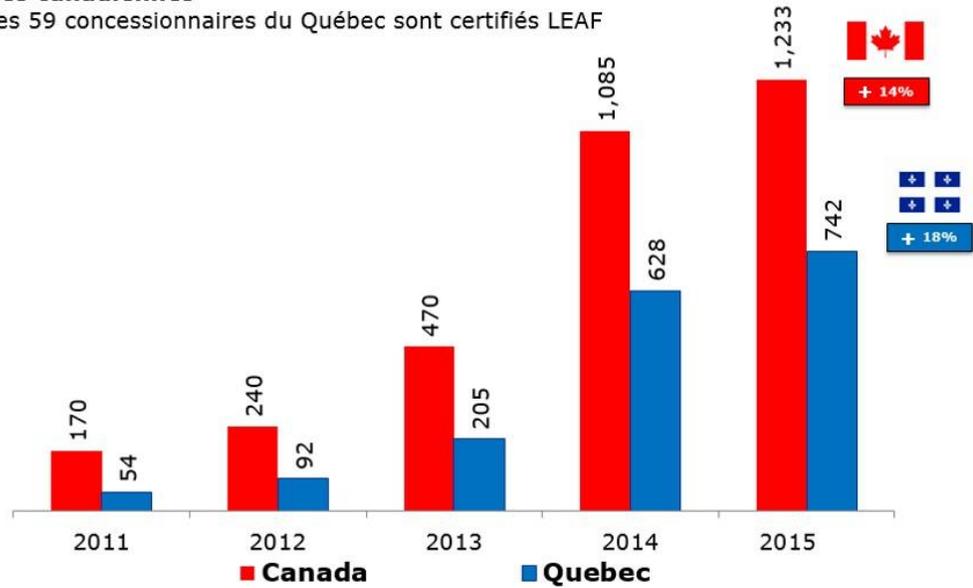
Nous vous remercions de nous avoir permis d'émettre nos recommandations au comité et vous félicitons pour votre rôle de chef de file en ce qui a trait à la mise en place de cette initiative précieuse et cruciale.



ANNEXE

Ventes de Nissan LEAF

- Véhicule électrique le plus vendu au Québec
- Ventes en hausse de 14% par rapport à 2014
- Ventes en hausse de 18% au Québec, représentant **60% des ventes canadiennes**
- 38 des 59 concessionnaires du Québec sont certifiés LEAF



Programme californien :

En Californie, plus vaste marché au monde comptant plus de 120 000 véhicules à zéro émission (VZE), plusieurs mesures ont découlé des plans d'action 2013 et 2015 de l'État en matière de VZE. Des remises à l'achat de 5 000 \$ à l'achat d'un véhicule électrique munie d'une pile alimentée à l'hydrogène, de 2 500 \$ pour un VEB et de 1 500 \$ pour un VEH continuent d'être accordées par l'État, en plus de la remise fédérale de 7 500 \$; les conducteurs de VZE ont accès aux voies réservées aux VMO; les flottes automobiles des agences gouvernementales devaient être composées à 10 % de VZE en 2015 et devront comporter 25 % de VZE d'ici 2020; les conducteurs de VZE bénéficient d'avantages de stationnement aux installations, parcs de stationnement et immeubles appartenant à l'État; des changements ont été apportés au code du bâtiment de Californie pour permettre l'installation de chargeurs de véhicules électriques aux nouvelles constructions résidentielles et non résidentielles.

La Californie investit annuellement près de 100 millions de dollars dans les infrastructures de recharge des véhicules électriques et des stations pour les véhicules à l'hydrogène. En effet, l'État a financé plus de 1 900 bornes de recharge publiques pour véhicules électriques, y compris 200 bornes de recharge rapide et plus de 9 000 bornes de recharge commerciales, résidentielles, en milieu de travail et pour flottes de véhicules. En outre, plus de 40 % des conducteurs de véhicules électriques ont accès à des chargeurs en milieu de travail. Pour les véhicules à l'hydrogène, la Californie a financé la mise en place de 54 postes de ravitaillement en hydrogène.

Le plan d'action 2015 de la Californie en matière de VZE établit à 1,9 million de véhicules à zéro émission l'objectif de 2025. La stratégie prévoit l'installation de 900 000 bornes de chargement et la construction d'un réseau de 100 postes de ravitaillement en hydrogène d'ici 2025.

