



Constructeurs mondiaux d'automobiles
du Canada

Soumission à la
Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des
ressources naturelles concernant le projet de loi n° 184 –
Loi favorisant l'établissement d'un service public de recharge rapide
pour véhicules électrique

Juin 2018

Qui nous sommes :

Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC) est l'association nationale du secteur qui représente les intérêts de 15 constructeurs automobiles internationaux de renom, comme BMW Group Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada Corp., Jaguar Land Rover Canada ULC, Kia Canada Inc., Maserati Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Ventes de véhicules Mitsubishi du Canada, Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada, Inc., Toyota Canada Inc., Volkswagen Group Canada Inc. et La Compagnie des Automobiles Volvo du Canada. Le CMAC défend les politiques publiques perspicaces visant à promouvoir la concurrence et la viabilité à long terme du marché automobile canadien. Nos membres s'engagent à répondre aux besoins de mobilité des Canadiens en leur offrant plus de choix, et des technologies environnementales et de sécurité à la fine pointe, tout en supprimant les barrières légales et commerciales inutiles.

Notre contribution :

Les 15 compagnies membres du CMAC et leurs associés emploient, directement ou indirectement, plus de 77 000 Canadiens dans la fabrication, la vente, la distribution, les pièces, le service et le financement automobile, ainsi que dans les opérations des sièges sociaux. En 2017, nos membres ont vendu 311 576 véhicules, soit l'équivalent de 86.5 % des voitures particulières neuves et 67.4 % de la totalité des véhicules neufs vendus sur le marché québécois. En outre, nos membres soutiennent près de 67 % des concessions automobiles au Québec employant environ 23 500 personnes.

Les trois quarts de nos membres ont des bureaux régionaux et un tiers ont des centres de distribution de pièces dans la province. Il y a également six centres de formation et une société de financement opérant au Québec qui, ensemble, emploient des centaines de Québécois.

Commentaires concernant le projet de loi n° 184 :

CMAC soutient le projet de loi n° 184. Nous croyons qu'un réseau solide d'infrastructures publiques est nécessaire, car il constitue un vecteur clé pour accroître la demande et l'adoption de véhicules électriques au Québec.

Le Québec a déjà adopté la *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* et ses règlements connexes afin d'augmenter le nombre de véhicules électriques sur les routes de la Province. Cependant, il n'y a rien que les fabricants automobiles ou les concessionnaires puissent faire pour vendre plus de véhicules si les automobilistes ne sont pas convaincus et rassurés qu'il y a suffisamment de points de recharge pour réduire leur anxiété quant à l'autonomie de leur véhicule.

Lors des auditions publiques de la Commission des Transports et de l'Environnement sur le projet de loi n° 104, CMAC souligna aux membres de cette Commission que l'infrastructure était à l'époque insuffisante pour atteindre l'objectif du Québec d'avoir 100 000 véhicules électriques en circulation d'ici 2020. Aujourd'hui encore, les données que nous avons obtenues de ChargeHub indiquent qu'il y avait en avril 2018 3 340 bornes de recharges au Québec, excluant les bornes résidentielles et en milieu de travail. Nous avons aussi mentionné à l'époque qu'un mandat de vente à lui seul n'aidera pas le gouvernement à atteindre sa cible, car tout un ensemble de mesures doit également être mis en place du côté de la demande, y compris un réseau de recharge fiable et solide.

L'importance d'une infrastructure de recharge suffisante est corroborée par une directive de l'Union européenne qui recommande à ses États membres de « *veiller à ce que des points de recharge ouverts au public soient mis en place pour assurer une couverture adéquate, afin que les véhicules électriques puissent circuler au moins dans les agglomérations urbaines/suburbaines et d'autres zones densément peuplées [...]. À titre indicatif, le nombre moyen approprié de points de recharge devrait correspondre à au moins un point de recharge pour dix voitures, en prenant également en considération le type de voitures, les technologies de recharge et les points de recharge privés disponibles* ». ¹

Ainsi, le Québec devrait avoir au moins 10 000 bornes de recharges sur son territoire, soit 4 fois le nombre qu'Hydro-Québec prévoit de déployer d'ici 2020. De plus, l'*Analyse d'impact réglementaire du règlement d'application de la 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* du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques, estime que plus de 68 000 véhicules électriques seront en circulation en 2020², ce qui requerrait environ 6 800 bornes de recharge.

Par conséquent, nous recommandons que le Gouvernement du Québec exige, à travers ce projet de loi ou de règlements subséquents, qu'Hydro-Québec déploie et installe suffisamment de bornes de recharge pour satisfaire à la recommandation de l'Union européenne d'avoir un point de recharge pour 10 véhicules et ce, pour assurer une infrastructure adéquate pour les ventes supplémentaires de véhicules électriques comme prévu par l'*Analyse d'impact réglementaire*. Ceci se traduirait par le déploiement d'au moins 5 000 bornes de recharge par Hydro-Québec d'ici 2020, 10 000 bornes en 2021-2022 et 20 000 bornes à l'horizon 2025.

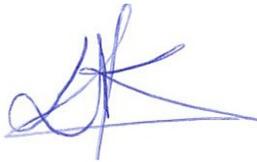
¹ Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, article 23, p.4). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0094>

² Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. *Analyse d'impact réglementaire du règlement d'application de la 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*. 2017, p.14 [En ligne]. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/vze/AIR-reglement201712.pdf>

Pour conclure, nous aimerions réitérer notre conviction que le gouvernement devrait maintenir un programme d'incitatifs visant à augmenter la demande des consommateurs pour les véhicules à faible et zéro émission jusqu'en 2025 ou jusqu'à ce qu'il y ait une parité du coût d'achat entre ces véhicules et ceux à moteur à combustion interne. Des données provenant de diverses juridictions suggèrent en effet une forte corrélation entre les incitatifs et rabais à l'achat et les ventes de véhicules électriques et le Québec serait mal avisé de les supprimer si le gouvernement veut atteindre son objectif d'électrification.

Au nom des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, je souhaite exprimer notre reconnaissance d'avoir pu fournir nos commentaires sur le projet de loi n° 184.

Veuillez agréer, Madame la Secrétaire et membres de la Commission, l'expression de nos sentiments les plus respectueux.



Loulia Kouchaji
Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada
1 Concorde Gate
Suite 701, C.P. 20
Toronto, Ontario M3C 3N6
lkouchaji@globalautomakers.ca