



La Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec
www.ccaq.com
Enregistrée selon ISO 9001:2008



Canadian Vehicle
Manufacturers' Association
Association canadienne
des constructeurs de véhicules



Constructeurs mondiaux d'automobiles
du Canada

CTE - 051M
C.P. - Développement
durable révisée
2015-2020

Montréal, mardi le 10 février 2015

M^{me} Louise Cameron
Secrétaire de commission
Commission des transports et de l'environnement
Assemblée nationale
Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires
3e étage, Bureau 3.15
Québec (Québec) G1A 1A3

Par courriel

Objet : Mémoire de l'industrie automobile à déposer à la Commission dans le cadre de ses consultations particulières sur la Stratégie gouvernementale de développement durable révisée 2015-2020

Madame,

Dans le cadre des travaux de la Commission des transports et de l'environnement portant sur le projet de Stratégie gouvernementale de développement durable révisé 2015-2020, veuillez trouver ci-joint les commentaires de:

- la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec
- l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, et
- les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

N'ayant pas été invités à témoigner, nous aimerions saisir les députés membres de la Commission des informations suivantes concernant l'industrie automobile au Québec dans la mesure des discussions qui ressortent des consultations particulières.

En espérant le tout utile, nous vous prions d'agréer, madame, l'expression de nos très sincères salutations.

Jacques Bécharde
Président-directeur général
Corporation des
concessionnaires d'automobiles
du Québec

Mark A. Nantais
Président
Association canadienne des
constructeurs de véhicules

David C. Adams
Président
Constructeurs mondiaux
d'automobiles du Canada

P.j.



La Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec
www.ccaq.com

Enregistrée selon ISO 9001:2008



Canadian Vehicle
Manufacturers' Association
Association canadienne
des constructeurs de véhicules



Constructeurs mondiaux d'automobiles
du Canada

Mémoire de la Corporation des concessionnaires du Québec, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules et des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada

Déposé le 10 février 2015

Assemblée nationale du Québec

Commission des transports et de l'environnement

***Mémoire concernant les consultations particulières sur le projet de
Stratégie gouvernementale de développement durable révisée
2015-2020***

Introduction

Nous avons pris connaissance des travaux de la Commission et souhaitons faire une contribution constructive aux objectifs poursuivis en soumettant nos commentaires sur le projet de Stratégie gouvernementale de développement durable révisée 2015-2020 pour les ministères et organismes du gouvernement du Québec présentement à l'étude. Considérant que la Commission a invité plusieurs groupes à témoigner qui ont saisi l'occasion pour aborder le sujet d'électrification des transports, nous estimons qu'il était important d'offrir des commentaires supplémentaires aux députés concernant telle stratégie et le secteur du transport dans une perspective de développement durable.

Nécessité d'une stratégie coordonnée entre ministères et organismes gouvernementaux ainsi qu'avec les groupes civils intéressés

La stratégie proposée invite les ministères et organismes à mettre en valeur leurs initiatives, à partager leurs expériences et à collaborer entre eux et avec les acteurs de la société pour favoriser la convergence et le renforcement mutuel des initiatives pour un développement durable.

Les multiples discussions autour de la stratégie d'électrification des transports sont un bon exemple pour un tel enjeu et de la nécessité d'une approche plus concertée par les ministères et organismes du gouvernement. Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques est identifié comme le chef de file de coordination de cette stratégie gouvernementale de développement durable pour les ministères et organismes gouvernementaux. Le MDDELCC est également responsable du plan sur les changements climatiques, qui comprend des initiatives liées au transport, y compris la stratégie d'électrification. Le ministère des Transports est actuellement responsable, entre autres, pour divers aspects des initiatives en matière d'électrification des transports ainsi que le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles d'un point de vue énergétique. Par ailleurs, Hydro-Québec est également un des participants clés pour contribuer à la bonne mise en œuvre de la stratégie d'électrification des transports.

Compte tenu de la complexité des questions et des politiques relatives aux réductions des émissions de GES, l'électrification des transports et la consommation d'énergie, il est essentiel que les ministères et organismes concernés coordonnent leurs efforts et impliquent les partie-prenantes clés dans le cadre d'un processus de consultation efficace. Tout aussi importante est la nécessité d'envisager des politiques qui sont les plus efficaces et efficientes tant pour le gouvernement que pour l'industrie afin d'atteindre les objectifs environnementaux primordiaux et qui n'entrent pas en conflit avec les résultats souhaités. Nos associations ont souvent recommandé une approche plus concertée avec les principaux intervenants de la société dans ce domaine que sont les fabricants, les distributeurs et les détaillants de véhicules automobiles neufs à travers le Québec, sous quelque forme qui serait mutuellement bénéfique et appropriée. Nous réitérons qu'un tel forum serait un outil utile dans le cadre de l'enjeu identifié dans la stratégie proposée.

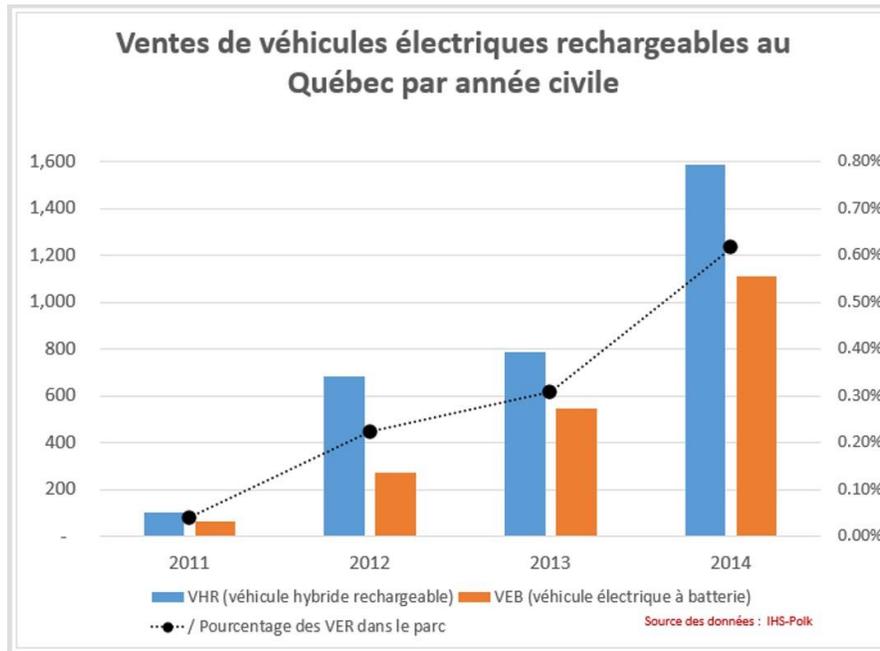
D'ailleurs, nos trois associations collaborent sur une base régulière avec les différents ministères. À titre d'exemple, en 2009, à titre de membres de la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers, nous avons grandement collaboré à la création et à l'implantation du programme de gestion des pneus hors d'usage administré par Recyc-Québec. Ce programme qui est un véritable succès a permis de vider les sites de pneus qui constituaient un danger pour l'environnement et les pneus usés sont maintenant valorisés par le recyclage. Rappelons que les 850 concessionnaires perçoivent bénévolement le droit de \$3.00 par pneu neuf pour financer le programme. Un autre exemple de collaboration fut notre appui sans réserve et notre participation active à l'implantation du rabais à l'achat de véhicules hybrides ou électriques par le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles. Nos concessionnaires font bénéficier leurs clients du rabais dès l'achat et se font par la suite rembourser ledit rabais, et ce, afin de faciliter la transaction pour les clients qui se procurent un véhicule hybride ou électrique.

Le développement durable et la stratégie d'électrification des transports

Tous les fabricants de véhicules travaillent et continueront de travailler avec le gouvernement du Québec pour l'aider à atteindre les objectifs de son plan d'action sur les changements climatiques, de sa stratégie d'électrification des transports afin de réduire les émissions de GES des véhicules à moteur et ceci en capitalisant sur son approvisionnement en énergie verte et en utilisant des politiques plus efficaces qui évitent ou minimisent les coûts supplémentaires pour les consommateurs, tout en maximisant le choix possible de véhicules.

Une initiative importante dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques est le plan d'action sur les véhicules électriques (PAVÉ) dont l'objectif est de promouvoir les véhicules plus verts par l'achat de véhicules électriques et hybrides rechargeables. Cette approche favorisant la promotion de véhicules électriques et une plus grande acceptation de la part des consommateurs en fournissant des incitatifs pour les consommateurs et un soutien au développement de l'infrastructure de recharge, tout en travaillant en même temps à travailler avec les municipalités et les principaux intervenants de l'industrie. L'approche du Québec dans ce domaine a assuré son leadership et les véhicules électriques rechargeables (VER) entrent sur le marché à un rythme croissant alors que les fabricants introduisent plusieurs nouveaux produits. En fait, le Québec représente à lui seul plus de 60% des ventes de VER au Canada. L'augmentation des ventes de véhicules rechargeables au Québec de 2012 à juin 2014 apparaît à la figure 1. L'approche globale du Québec à l'électrification des véhicules est la bonne et il est essentiel qu'il maintienne la direction de la politique actuelle pour assurer un progrès continu.

Figure 1 : Vente de véhicules électriques rechargeables au Québec par année civile



L'amélioration du niveau d'acceptation des véhicules électriques rechargeables passe nécessairement par des efforts des différents niveaux de gouvernements (municipal, provincial et fédéral) et de l'industrie. Nous recommandons les mesures suivantes :

- Éducation des consommateurs – promouvoir les avantages (protection de l'environnement et réduction des coûts d'alimentation en carburant) des véhicules électriques rechargeables;
- Maintenir ou améliorer les incitatifs aux consommateurs car autrement l'acceptation de ces technologies de pointe est compromise;
- Accès à des voies de circulation réservées aux véhicules pluri-occupants;
- Espaces de stationnement réservés;
- Augmenter le nombre de VER dans les parcs gouvernementaux au moyen de politiques d'achat;
- Offrir des incitatifs pour les parcs privés;
- Disponibilité des infrastructures;
- Offrir des incitatifs aux entreprises et aux consommateurs pour les bornes de recharge;
- Faciliter l'installation et l'utilisation des infrastructures de recharge dans les centres de transport en commun;
- Encourager les grands employeurs à promouvoir la recharge des véhicules sur les lieux de travail;
- Promouvoir la planification des infrastructures pour VER et l'investissement par les entreprises publiques et privées;
- Offrir une signalisation claire et précise, des applications mobiles, afin de diriger les utilisateurs de VER vers les bornes de recharge, les postes d'alimentation et les espaces de stationnement;
- Éliminer les obstacles à l'installation de bornes de recharge de VER dans les immeubles en copropriété et les autres établissements;
- Soutenir les éventuelles activités de recherche visant les technologies VER et s'y associer.

Un mandat de vente de véhicule électrique n'est pas la bonne approche

L'électrification des véhicules est une possibilité parmi d'autres pour réduire les émissions de GES. Toutefois, la dynamique du marché et l'acceptation par les consommateurs sont des facteurs clés pour une plus grande pénétration du marché. Les faits contextuels n'appuient pas présentement le point de vue que la disponibilité de véhicules électriques soit le principal défi. Certains commentaires émanant des consultations particulières devant la présente commission et des articles de presse récents suggèrent que le Québec devrait adopter un mandat de vente de véhicules à zéro émission (ZEV) similaire à celui de certains États américains. Toutefois, ce qui n'a pas été souligné est le succès vécu dans certaines juridictions qui ne se sont pas dotés de mandats de vente de ZEV. De plus, l'approche proposée dans ces commentaires ne reflète pas un vrai mandat ZEV tel que suggéré par les témoins. Ce qui est proposé se concentre uniquement sur les véhicules électriques et n'inclue pas les véhicules électriques à pile à combustible, ni leur provisions ou incitatifs, tel que c'est le cas aux États-Unis ou ailleurs ou un tel mandat est en vigueur.

Alors que certains États américains ont mis en place des mandats de vente coûteux et lourds qui affectent négativement les concessionnaires, d'autres États et pays ont eu plus de succès en mettant en place plusieurs mesures que le Québec a mis en place et ceci, sans mandat de vente. Par exemple, l'approche de la Norvège a été de se concentrer sur créer de la demande en mettant en place d'importants incitatifs pour les consommateurs (à la fois monétaires et non-monétaires) pour encourager les ventes de véhicules électriques rechargeables. Ce pays est maintenant un leader mondial dans les ventes de véhicules électriques rechargeables et ceci, toujours sans mandat de vente ZEV.

Figure 2 : Qu'est-ce que la Norvège a fait?

QU'EST-CE QUE LA NORVÈGE A FAIT?

La NORVÈGE a choisi de miser sur la stimulation de la demande en offrant aux clients d'importants incitatifs (tant pécuniaires que non pécuniaires) pour encourager les ventes de véhicules rechargeables

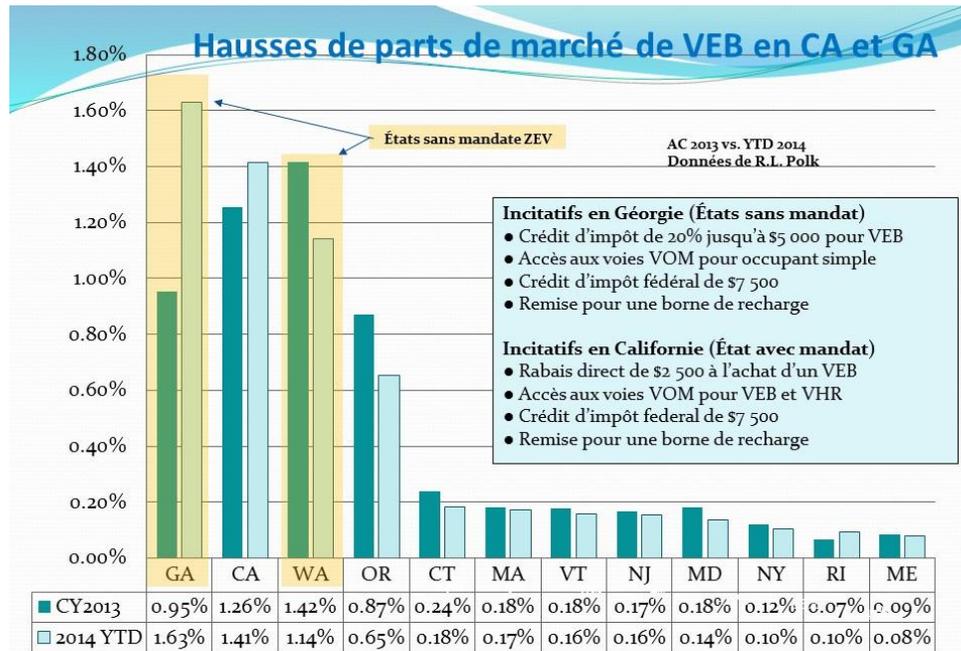
| | |
|---|---|
| <p><u>Incitatifs financiers</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Véhicules neufs<ul style="list-style-type: none">• Diminution ou absence de taxe de vente ou de TVA sur les véhicules rechargeables• Prix du carburant/Taxes<ul style="list-style-type: none">• Bornes de recharge à faible coût ou sans frais, comparativement aux prix élevés de l'essence et des carburants diesel• Frais d'immatriculation annuels<ul style="list-style-type: none">• Réduction considérable des frais pour les véhicules rechargeables• WWF (Fonds mondial pour la nature) Une étude indique que les incitatifs offerts aux clients pour les véhicules rechargeables totalisent entre 3 000 \$us et 8 000 \$us par année | <p><u>Incitatifs non financiers</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Pas de péage routier, pas de frais liés à la congestion, ni de péage de traversiers pour les véhicules rechargeables• Stationnement gratuit pour les véhicules rechargeables• Accès aux voies réservées aux VMO et aux autobus pour les véhicules rechargeables• Installation à grande échelle de bornes de recharge (données de 2012)<ul style="list-style-type: none">• 3 700 bornes de recharge ordinaires• 58 bornes de recharge rapide dans 53 endroits |
|---|---|

La NORVÈGE est un chef de file quant aux ventes de véhicules rechargeables sans avoir de mandat lié aux véhicules à Zéro émission

14

L'État américain de la Géorgie, qui n'a pas de mandat de vente ZEV, a également adopté une approche similaire à celle de la Norvège et a ainsi atteint le plus haut niveau de parts des ventes de véhicules électriques aux États-Unis, dépassant même la Californie. L'État de Washington a obtenu un succès similaire, sans la nécessité d'un mandat de vente ZEV. La figure 3 ci-dessous l'illustre bien.

Figure 3 : Hausse de la part des ventes de VEB en Californie et en Géorgie



1

En résumé, les politiques publiques qui forcent un approvisionnement de véhicules excédant la demande créent des conséquences économiques négatives pour les concessionnaires et les fabricants. Nous ne croyons donc pas qu'une loi de mandat de vente de véhicules zéro émission serait un moyen efficace d'améliorer la disponibilité des véhicules électriques au Québec au bénéfice, ultimement, des consommateurs et au soutien des concessionnaires d'automobiles québécois.

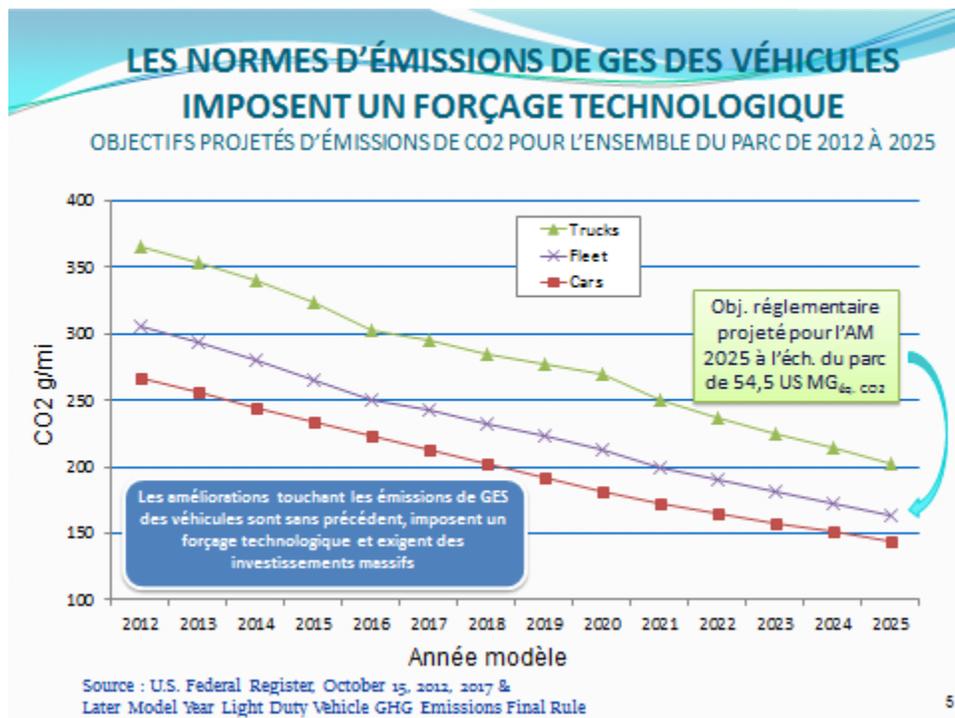
Impact de la réglementation des véhicules légers (LDV) portant sur les émissions de GES

L'industrie automobile au Canada a été réglementée par le gouvernement fédéral afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre pour toute la gamme de nouvelles voitures et les camions légers des années modèles de 2011 à 2016. Cette réglementation très stricte a été adoptée sur une base harmonisée avec celle des États-Unis (incluant la Californie) ayant ainsi pour effet de créer une seule norme à l'échelle nord-américaine au profit de l'environnement et des consommateurs. Le gouvernement du Québec a par la suite et de manière appropriée, accepté ce cadre réglementaire

pour les fins de conformité à sa propre réglementation. Le Canada a aussi mis en œuvre des normes d'émission de GES pour les véhicules des années modèles de 2017-2025. L'électrification des véhicules a mené à des avancées technologiques essentielles utilisées par les fabricants afin d'atteindre les standards d'émission de GES très stricts.

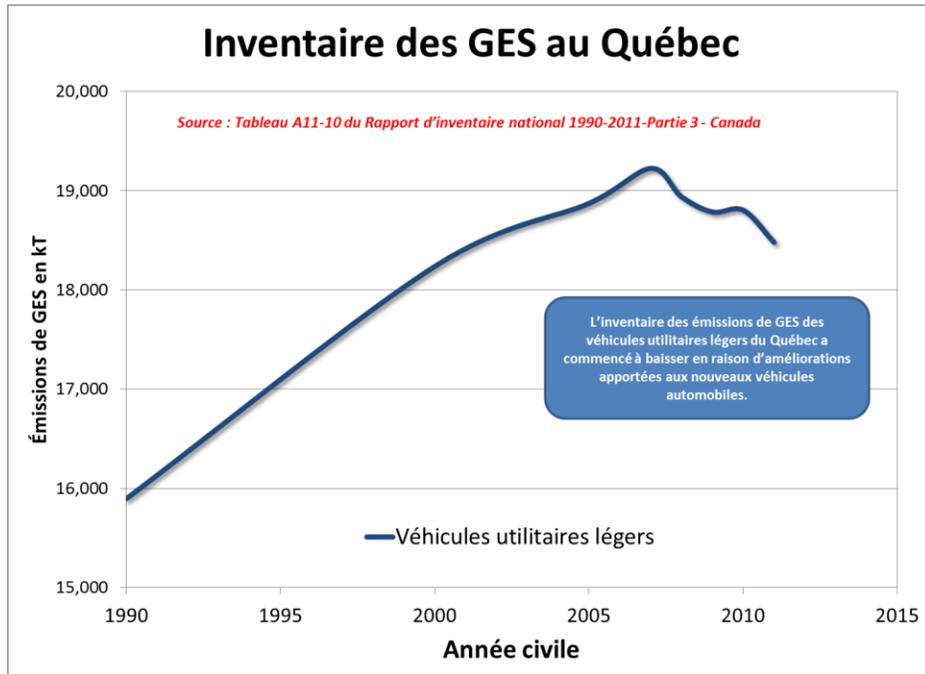
La rigueur sans précédent des nouvelles normes pour 2017-2025 impose en fait un forçage technologique requérant des investissements d'environ \$200 milliards américains, et d'adopter une voie multi-technologies pour en assurer le respect, dont l'une est les véhicules électriques. Pour l'année modèle 2025, les véhicules légers consommeront 50% moins de carburant que les véhicules de l'année modèle 2008 soit une amélioration sans précédent de 3-5% d'une année à l'autre. Sur la base d'une estimation cumulative, cela se traduira par une réduction de 254 mégatonnes (Mt) d'émissions de GES en équivalant de dioxyde de carbone (voir la figure ci-dessous 4) :

Figure 4 : Les normes d'émissions de GES des véhicules imposent un forçage technologique



Au Québec, l'inventaire de gaz à effet de serre (GES) pour les voitures et les camions légers (véhicules légers) passagers a diminué depuis 2007 (voir Figure 5.). Ce résultat devance les exigences des règlements fédéraux 2011 requérant des réductions de GES pour l'ensemble des parcs des fabricants année après année. Des réductions plus importantes sont encore à venir avec l'arrivée sur le marché de nouveaux véhicules répondant aux normes plus récentes.

Figure 5 : Inventaire des GES au Québec

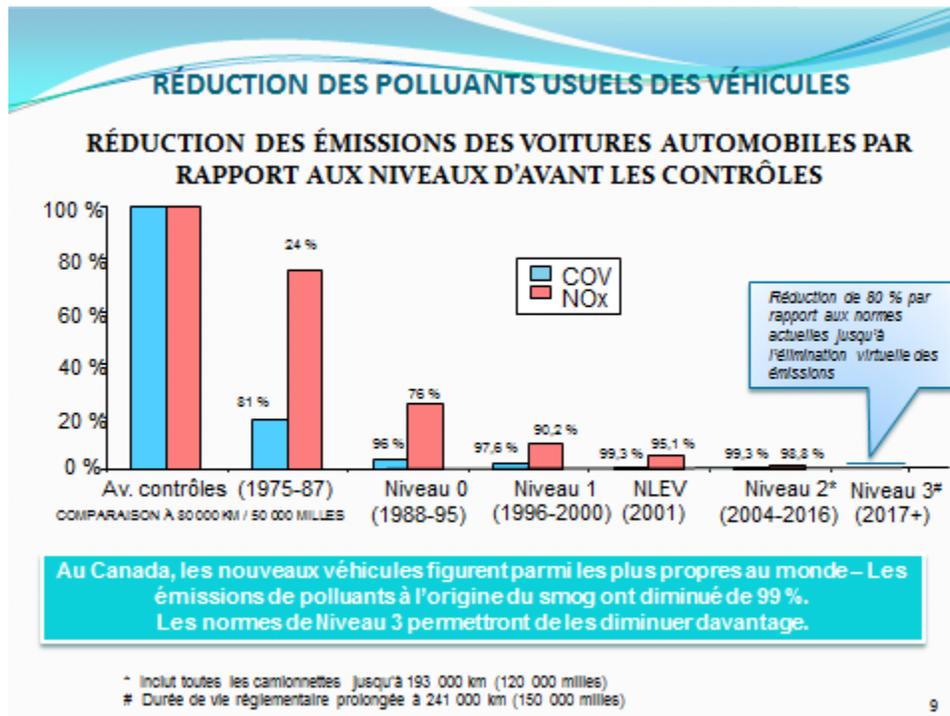


L'introduction d'un large éventail de technologies de véhicules répondant aux normes de GES plus strictes offre une approche plus holistique de la réduction des GES et encourage une plus grande innovation et des approches variées pour atteindre les objectifs environnementaux du gouvernement du Québec.

Qualité de l'air et émissions contribuant au Smog

Depuis le milieu des années 1980, les constructeurs automobiles se sont conformés à des normes toujours plus exigeantes en ce qui concerne les émissions contribuant au smog annuellement. En 2004, le Canada a adopté les normes les plus strictes dans le monde pour les émissions contribuant au smog de sorte à les harmoniser avec celles des États-Unis et réduisant ainsi ces émissions de 99%. À compter de 2018, les normes harmonisées, plus strictes, dites de niveau 3, entreront en vigueur afin de permettre une réduction supplémentaire de 80% des émissions restantes contribuant au smog. Compte-tenu de ce processus, le secteur des véhicules légers est le seul secteur à réduire les émissions d'année en année (voir la figure 6.). Ces véhicules ont pratiquement zéro émission contribuant au Smog et, avec l'introduction simultanée d'une essence à faible teneur en soufre ultra, contribueront ensemble de manière significative à assainir l'air.

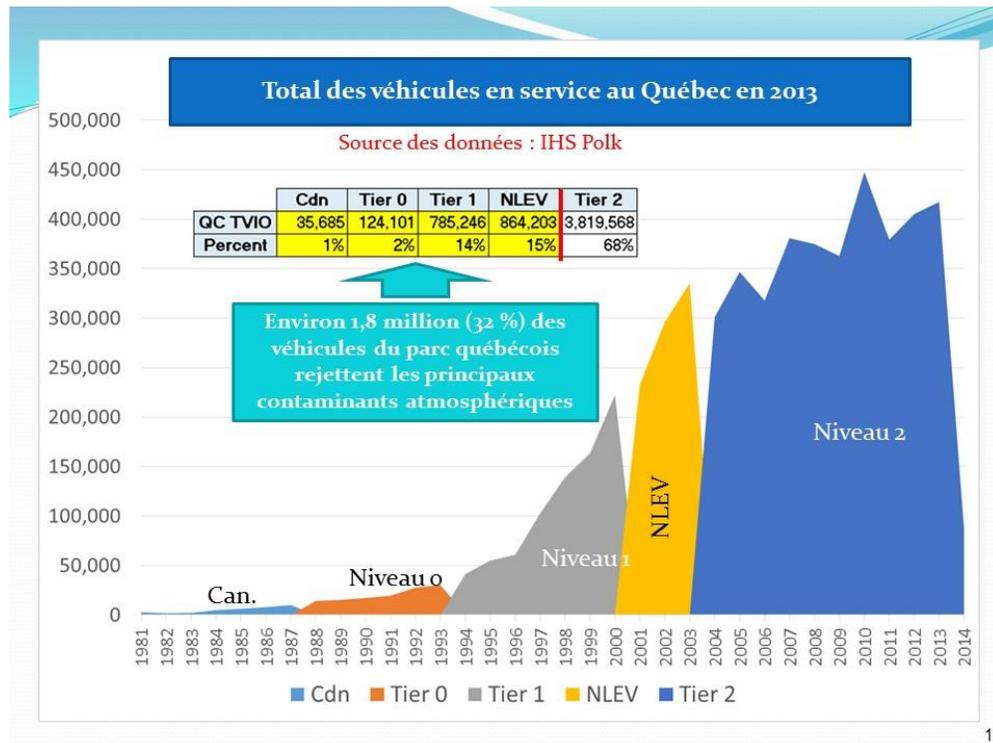
Figure 6 : Réduction des polluants usuels des véhicules



Possibilité additionnelle de réduction des émissions

Les nouveaux véhicules commencent déjà à réduire les émissions de GES et les émissions contribuant au smog du parc des véhicules routiers. Toutefois, les nouveaux véhicules représentent moins de 10% du nombre total de véhicules dans le parc de véhicules routiers au Canada. Les véhicules plus anciens ont des émissions contribuant au smog significativement plus élevées. Environ un tiers du parc de véhicule du Québec est âgé de plus de 10 ans et ne se conforme donc pas aux normes de niveau 2 d'émission contribuant au smog. Les politiques et les programmes gouvernementaux encourageant le remplacement de ces véhicules plus polluants est un domaine fournissant les plus grandes opportunités immédiates de réduction des émissions contribuant au smog et de GES pour ce parc de véhicules.

Figure 7 : Total de véhicules en service au Québec en 2013



Les signataires

Les organisations signataires de ce mémoire représentent les suivants :

La Corporation des concessionnaires du Québec (CCAQ):

- 850 concessionnaires de véhicules neufs au Québec

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV):

- FCA Canada Inc.
- Ford Motor Company of Canada, Limited
- General Motors of Canada Limited

Les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada:

- BMW Canada Inc.
- Honda Canada Inc.
- Hyundai Auto Canada Corp.
- Jaguar Land Rover Canada ULC
- Kia Canada Inc.
- Mazda Canada Inc.
- Mercedes-Benz Canada Inc.
- Mitsubishi Motor Sales of Canada, Inc.

- Nissan Canada Inc.
- Porsche Cars Canada Ltd.
- Subaru Canada, Inc.
- Suzuki Canada Inc.
- Toyota Canada Inc.
- Volkswagen Group Canada Inc.
- Volvo Cars of Canada Corp.

Contact

Pour plus de renseignements, prière de contacter :

Jacques Béchard
Président-directeur général
Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec
418 523-2991
www.ccaq.com

Mark A. Nantais
Président
Association canadienne des constructeurs de véhicules
416 364-9333
www.cvma.ca

David C. Adams
Président
Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada
416 595-8251
www.globalautomakers.ca