



Consultation pré-budgétaire: Mémoire de l'AVÉQ

Préparé pour: Comité permanent des finances, Gouvernement du Canada

Préparé par: Simon-Pierre Rioux, Président AVÉQ

17 février 2016

Table des matières

Sommaire	1
Objectif	1
Buts	1
Position de l'AVÉQ	2
Électrification des transports au Canada: nos besoins pressants	3
Voici ce qui doit être fait au Canada pour atteindre ces objectifs	5
ÉDUCATION	6
INCITATIFS FINANCIERS	6
LES INFRASTRUCTURES	7
LES INCITATIFS SOCIAUX	8
HARMONISATION CA-UE	8
L'IMPACT SUR LA POLLUTION	9
LA NÉCESSITÉ D'UNE LOI ZÉRO ÉMISSION	10
RÉFÉRENCE	11

Sommaire

Objectif

Établir des politiques au Canada qui feront la promotion des véhicules électriques (voitures, camionnettes de livraison, camions lourds) et des incitatifs financiers pour que les Canadiens voient en cette électrification un projet de société dont ils pourront être fiers.

Buts

- Encourager l'achat de voitures électriques par la population avec des incitatifs financiers, et encourager l'implantation locale de bénéfices d'utilisation d'un véhicule électrique tels: l'utilisation d'une voie réservée au covoiturage, stationnement municipal gratuit, recharges d'appoint gratuites, etc...
- Encourager l'acquisition de voitures, camionnettes de livraison électriques par le gouvernement fédéral, les PME et municipalités via des avantages fiscaux
- Offrir une sécurité énergétique aux citoyens convertis à l'électromobilité grâce à:
 1. Installation de bornes de recharge rapide 400 volts par Transport Canada sur les autoroutes majeurs dont la Transcanadienne
 2. Installation de bornes de recharge 240 volts par les commerces et entreprises via des incitatifs financiers
 3. Aide financière offerte pour l'acquisition et l'installation d'une borne de recharge en milieu de travail pour les employés, similaire au programme « Branché au travail » du gouvernement québécois. Édifices fédéraux.

Position de l'AVÉQ

Nous appuyons les efforts du gouvernement fédéral à promouvoir l'utilisation des véhicules électriques et permettre aux citoyens de se déplacer à travers le pays en utilisant une voiture mue à l'électricité.

Cette promotion doit se faire en tenant compte du coût d'un tel projet de société. Les grands projets de société au Canada nous ont permis d'assurer notre autonomie énergétique. Ces projets ont toujours eu un coût très important, mais nous en avons réalisé les bénéfices. Cela aura pour effet:

- Diminution des GES
- Diminution des coûts en soins de santé causé par la pollution atmosphérique

L'objectif de l'Association des Véhicules Électriques du Québec est de promouvoir l'utilisation du VÉ (véhicule électrique) en passant par l'amélioration de l'infrastructure de recharge anémique du pays, promouvoir le tourisme électrique des propriétaires de véhicules électriques, et éduquer la population sur les bénéfices de l'utilisation d'une voiture électrique.

Notre association est sans but lucratif, et opère sans budget ni support corporatif ou gouvernemental.

Infrastructures et collectivités:

Quelles sont les mesures fédérales qui garantiraient aux collectivités du Canada l'infrastructure nécessaire pour appuyer les gens et les entreprises, y compris le travail, les loisirs et l'approvisionnement en biens? Premièrement, il est impératif de s'inspirer des pays et états où la mobilité électrique est présentement en effervescence, afin de comprendre ce qui est nécessaire pour inciter la population à acheter des VÉ (véhicules électriques)

Électrification des transports au Canada: nos besoins pressants

Le Canada présente un retard sans précédent sur les programmes supportant la décarbonisation de son transport routier, ce qui entache son bilan des efforts de diminution des gaz à effet de serre (GES).

Le transport routier compte pour plus de 50% des émissions de GES au Canada, tout comme la plupart des pays industrialisés. Toutefois des politiques internationales ont été mises en fonction afin de diminuer la dépendance de ces pays aux carburants fossiles, alors que le Canada continue d'être ridiculisé à l'international pour son manque de vision, et ses crédits d'impôts annuels totalisant plus de 46 milliard à l'industrie pétrolière. [3]

Bien que nous savons très bien que nos besoins en pétrole demeureront élevés dans les prochaines années, un investissement majeur est requis du gouvernement fédéral afin de permettre une transition vers des moyens de transport électrifiés, ainsi qu'aider les gouvernement provinciaux à orienter leur production électrique vers des ressources renouvelables.

En regardant la Norvège, chef de file en électrification des transports au monde, possédant un climat semblable au nôtre, on remarque que plusieurs politiques incitatives sont en place afin de permettre cette transition énergétique:

NORVÈGE: Objectif de 50,000 véhicules électriques subventionnés sur les routes

(Norvège - Population: 5M - Nombre de véhicules: 2.5M)

Programme de sensibilisation du gouvernement aux impacts des véhicules à essence, et une emphase sur les avantages sociaux et économiques de rouler électrique

Incidatifs financiers à l'achat ou la location de 8,000 Euros **

Infrastructures de recharge publiques en ville avec stationnement et utilisation gratuite **

Infrastructures de recharge à haute vitesse 400 volts sur autoroute et centre-villes

Accès aux voies réservées**

Accès gratuits aux centre-villes et péages**

Traversier gratuit **

** (jusqu'à l'atteinte d'un objectif de 50,000 voitures électriques sur les routes)

L'AVÉQ fut invité par le Conseil du Patronat du Québec ainsi que par le Ministère de l'Environnement lors de la Commission parlementaire « transports et environnement » (Hiver 2015) [1] pour discuter du futur de l'électromobilité au Québec, et des grandes orientations à prendre pour que ce mode de transport puisse continuer à prendre de l'ampleur dans la province. La Commission parlementaire, après avoir entendu de nombreux experts, a accepté la majorité des recommandations [1] de l'AVÉQ qui font maintenant parti du Plan d'action en électrification des transports du Gouvernement Couillard.

Nous avons donc concentré nos recommandations sur 4 points principaux:

- 1) Sensibilisation et éducation
- 2) Incitatifs financiers et sociaux
- 3) Disponibilité des véhicules électriques
- 4) Infrastructures

Voici ce qui doit être fait au Canada pour atteindre ces objectifs

Population: 35M Nombre de véhicules enregistrés: 23M

Objectif à atteindre pour être équivalent à la Norvège: 500,000 VÉ subventionnés

- 1) Incitatif financier de 3,000\$ à l'achat ou la location pour 500,000 VÉ: 300M\$/an sur 5 ans
- 2) Recommander aux gouvernements provinciaux à aussi offrir un incitatif financier
- 3) Infrastructure de recharge: Il est recommandé d'avoir 1 borne 240 volts 30 ampères+ pour chaque 5 voitures électriques. 140M\$/an sur 5 ans (100,000 bornes 240V avec installation)
- 4) Infrastructure de recharge haute vitesse (BRCC 400 volts) sur autoroute (à chaque 65 kilomètres): 32,000 km à couvrir - 500 bornes rapides (70K\$ achat et installation): 7M\$/an sur 5 ans
- 5) Légiférer pour s'assurer d'une interopérabilité pan-canadienne entre les différents réseaux de recharge: -gratuit-
- 6) Sensibilisation et éducation: 10M\$/an sur 5 ans
- 7) Disponibilité des véhicules électriques: Loi Zéro Émission: 400K\$/an sur 5 ans
- 8) Prioriser le processus d'harmonisation pour les véhicules électriques en provenance d'Europe, tel que conclu dans l'accord de libre-échange.

ÉDUCATION

Lors de la dernière année, l'AVÉQ en collaboration avec d'autres regroupements, a effectué une tournée provinciale de sensibilisation (60 arrêts) auprès de la population afin de les éduquer sur les avantages des véhicules électriques et de leur utilisation au quotidien grâce à ses bénévoles-propriétaires. Nous avons pu remarquer à quel point ce volet est important pour atteindre le plus grand nombre de gens, et nous avons constaté que nos efforts ne nous permettent que d'atteindre une petite partie de la population. **Il faut un budget et des moyens plus importants pour subvenir à la tâche d'éduquer les Canadiens aux avantages liés à rouler électrique.**

INCITATIFS FINANCIERS

Au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique, les incitatifs financiers de 8,000\$+ tels que présentement disponibles à l'achat ou la location d'une voiture entièrement électrique ou hybride rechargeable demeurent importants pour cette jeune industrie qui n'existe que depuis quelques années. Pour la majorité des consommateurs encore, l'achat d'un VÉ n'aurait pas été possible sans ces mesures. De multiples centres de recherche, une centaine de compagnie et des milliers d'emplois existent dans ce domaine au pays, un créneau d'avenir qui est important de soutenir tout comme nous l'avons fait pour l'aéronautique et les pharmaceutiques, car ces technologies souvent sont utilisées dans ou pour les véhicules que nous retrouvons sur le marché, et ceux qui vont être commercialisés dans les prochaines années. **Supporter les acheteurs, mais aussi l'industrie naissante au Canada.**

Les incitatifs financiers existent afin de permettre que la technologie et la production de masse puissent diminuer le surcoût à l'achat au point d'entrecroisement où ce support palliatif ne sera plus nécessaire. Ces incitatifs devront être calculés pour que leur date d'expiration corresponde à la diminution importante du surcoût, qu'on pourrait estimer au coût énergétique annuel d'un véhicule à essence. **Les gouvernements du G20 doivent arrêter de subventionner au coût de 452 milliards\$ l'industrie pétrolière [4]**

LES INFRASTRUCTURES

Finalement, les infrastructures de recharge et de soutien balisé aux véhicules électriques sont la clé du succès pour alimenter des véhicules électriques aux quatre coins du pays, et offrir une sécurité énergétique aux électromobilistes. Les électromobilistes doivent être confiants de pouvoir se recharger lors de longs trajets, rapidement et sans détour, dans des emplacements avec services (et non dans des stationnements fédéraux)

LES INCITATIFS SOCIAUX

Les incitatifs sociaux impliquent l'accès à des mesures permettant de faciliter le trajet des électromobilistes, tels que le stationnement gratuit en ville, l'accès à des voies réservées, la recharge gratuite au travail, et des modifications au code du bâtiment pour s'assurer que les infrastructures nécessaires soient disponibles pour les nouvelles constructions. **Sous juridiction provinciale et municipale.**

HARMONISATION CA-UE

Dans l'accord de libre-échange Canada-Europe, les gouvernements se sont engagés à améliorer la performance environnementale des véhicules automobiles et à appuyer les efforts pour l'harmonisation des règlements incluant la sécurité des véhicules automobiles. Puisque les véhicules électriques manufacturés en Europe selon les normes européennes ne peuvent pas être vendus au Canada, **prioriser le processus d'harmonisation pour les véhicules électriques.**

L'IMPACT SUR LA POLLUTION

L'impact sur la diminution des gaz à effet de serre (GES) est non-négligeable, puisque que remplacer une voiture à essence par une voiture électrique contribue directement et localement à diminuer la pollution de l'air et sonore, une diminution quantifiable de 4T de GES par VÉ par année, alors que l'achat de crédits de carbone par exemple ne pourrait avoir un impact ciblé. **Électrifier les autobus urbains, les camions de livraison "du dernier kilomètre", et les taxis, aura un impact local et direct. Permettre des projets-pilotes pour les véhicules autonomes.**

Le coût futur en perte de productivité agricole, en frais de santé et en perte de propriété causée par la montée des niveaux de la mer est évalué à 36\$/T GES en Europe et aux É-U.

La qualité de l'air doit être affectée localement, et non diminuée en différé par l'achat de ces crédits de carbone. Les gens qui habitent et travaillent dans les centre-villes sont les premiers à être affectés par le stress sonore et la mauvaise qualité de l'air qui cause de nombreux problèmes respiratoires importants, réduisant non seulement la qualité de vie mais aussi la longévité, et possède un impact financier majeur aux personnes affectées qui doivent se procurer des médicaments à cet effet.

LA NÉCESSITÉ D'UNE LOI ZÉRO ÉMISSION

Si le public est bien éduqué et comprend l'importance de l'électromobilité, il serait important d'avoir des véhicules électriques disponibles lorsque le consommateur sera prêt à passer à l'action. En ce moment, il est encore compliqué pour les clients de se procurer un VÉ chez le concessionnaire. La demande n'est pas à la hauteur, car les manufacturiers n'en font pas la promotion. Ce ne sont pas tous les concessionnaires qui sont accrédités à en vendre, les conseillers en vente qui ne connaissent pas le produit n'ont pas d'incitatifs à vendre un produit qu'ils n'ont pas en inventaire, et le nombre de manufacturiers qui offrent leurs véhicules électriques dans le pays est très limité.

Il sera donc important de mettre de l'avant une Loi Zéro Émission qui avantagera l'électrification et non l'hydrogénation des transports, ce qui avantagera le consommateur qui verra ses coûts énergétiques pour le transport diminuer. Consulter les organismes <http://www.czeq.org> et <http://zevalliance.org> pour plus de détails.

Finalement, la technologie apportera aussi son lot de changements dans la façon d'utiliser les transports individuels, où on entrevoit une augmentation des services d'auto-partage électrifiés à conduite autonome tout comme la démocratisation des voitures interconnectées, ce qui aidera aussi à diminuer la congestion routière.

Outre la réduction de GES, les bénéfices environnementaux, sociaux et économiques des VÉ améliorent notre qualité de vie au quotidien.

RÉFÉRENCE

1. [Étude KPMG sur l'impact financier mondial des changements climatiques: de 70-100 milliards\\$ par année pour s'adapter](#) [lien web]
2. [La Commission des transports et de l'environnement 2015: notre mémoire disponible pour consultation et entrevue par "Le Courrier Parlementaire"](#) lien web
3. [Canada Provides ~\\$46 Billion A Year In Subsidies To Fossil Fuel Industry According To The IMF, Where Could Those Funds Be Better Spent?](#) lien web
4. [G20 Nations Spending \\$452 Billion On Fossil Fuel Subsidies](#) lien web

L'AVÉQ, c'est 4,000 membres impliqués, 440,000 visites mensuelles sur son site web, et une ressource pour le public, les organismes gouvernementaux, para-gouvernementaux et pour les médias.