



Consultation: Mémoire de l'AVÉQ

Préparé pour: Comité de *Transition énergétique Québec*

Préparé par: Simon-Pierre Rioux, Président AVÉQ

1 décembre 2017



Table des matières

Sommaire	1
Objectif	1
Buts	1
Position de l'AVÉQ	2
Électrification des transports au Québec: nos besoins pressants	3
Voici ce qui doit être fait au Québec pour atteindre ces objectifs	5
INCITATIFS FINANCIERS	6
LES INFRASTRUCTURES	7
LES INCITATIFS SOCIAUX	8
ÉDUCATION	8
Malus à l'achat d'un véhicule polluant	9
Programme d'incitatifs pour l'éco-camionnage et le transport public électrique	10
L'IMPACT SUR LA POLLUTION	11
LA NÉCESSITÉ D'UNE LOI ZÉRO ÉMISSION	12
RÉFÉRENCE	13



Sommaire

Objectif

Établir des politiques au Québec qui feront la promotion des véhicules électriques (voitures, camionnettes de livraison, camions lourds) et des incitatifs financiers pour que les Québécois 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...
- Décourager l'achat d'un véhicule à essence ou d'un véhicule qui ne correspond pas aux réels besoins du consommateur
- 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 un partenariat MTQ/H-Q sur les autoroutes majeurs; on vise l'installation de 2,000 BRCC regroupées en de multiples superstations de 8 BRCC et plus par emplacement.
 2. Installation de bornes rapides nouvelle génération, supporter l'innovation et encourager la recherche et le développement en joignant nos efforts à ceux des Européens pour le nouveau standard à 350 kW et +.
 3. Installation de bornes de destination (240 volts) par les commerces et entreprises via des incitatifs financiers
 4. Continuer l'aide financière offerte pour l'acquisition et l'installation de bornes de recharge en milieu de travail pour les employés, le programme « Branché au travail ».
 5. Aide financière offerte pour l'acquisition et l'installation de bornes de recharge pour les copropriétés ou logements en location, similaire au programme « Branché au travail ». Répondre aux besoins de recharge des gens qui ne sont pas propriétaires d'une maison unifamiliale.



Position de l'AVÉQ

Nous appuyons les efforts du gouvernement provincial 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 Québec 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 provenant d'ici et d'ailleurs, ainsi que d'éduquer la population sur les bénéfices de l'utilisation d'une voiture électrique.

Notre association est composée principalement de propriétaires et futurs propriétaires de VÉ qui ont à coeur l'accélération de l'adoption de ce type de véhicule.



Infrastructures et collectivités:

Quelles sont les mesures provinciales qui garantiraient aux collectivités du Québec 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 Québec: nos besoins pressants

Le Québec 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 près de 34% des émissions de GES au Québec, tout comme la plupart des pays industrialisés. Nous saluons les initiatives québécoises à rejoindre les politiques internationales mises en fonction afin de diminuer la dépendance de ces pays aux carburants fossiles, avec l'Alliance internationale Zéro Émission [6], et la bourse du carbone. On doit aller plus loin encore, et se fixer un objectif d'arrêter la vente de véhicules à émissions polluantes d'ici 2030 comme l'a décidé plusieurs pays et métropoles.

Bien que nous comprenons très bien que nos besoins en pétrole demeureront élevés dans les prochaines années, un investissement majeur est requis du gouvernement provincial afin de permettre une transition vers des moyens de transport électrifiés.

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 également déposé en 2016 un mémoire à la commission des transports et de l'environnement, supportant une loi Zéro Émission (VZE).

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 Québec pour atteindre ces objectifs

Population: 9M

Objectif à atteindre: 500,000 VÉ subventionnés

- 1) Incitatif financier de 11,500\$ à l'achat ou la location d'un VÉ neuf. Incitatif de 4,000\$ à l'achat ou la location d'un VÉ usagé. Objectif: 500,000 unités
- 2) Infrastructure de recharge 240V: programmes « Branché au travail » et « Branché en ville » (nouveau)
- 3) Infrastructure de recharge haute vitesse (BRCC): 2,000 BRCC 350 kW
- 4) Légiférer pour s'assurer d'une interopérabilité pan-canadienne entre les différents réseaux de recharge.
- 5) Sensibilisation et éducation
- 6) Disponibilité des véhicules électriques: Loi Zéro Émission
- 7) Malus à l'achat d'un véhicule polluant
- 8) Programme d'incitatifs pour l'éco-camionnage et le transport public 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 Québec.

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]**

Nous recommandons une hausse des incitatifs financiers à 11,500\$ sur les véhicules de nouvelle génération qui offrent une batterie de plus de 31 kWh, et de préserver l'incitatif de 8,000\$ pour les véhicules offrant une batterie de 16 kWh à 30 kWh. Continuer le projet-pilote d'incitatif pour VÉ usagés (4,000\$) qui répond à un réel besoin. Objectif: 500,000 VÉ.

De plus, une ristourne de 500\$ devrait être offert aux conseillers en vente chez les concessionnaires, pour toute vente de VÉ neuf ou usagé. Incitatif offert au conseiller en vente de 500\$ pour chaque vente complétée - assurons-nous que les vendeurs ne découragent plus les acheteurs potentiels en leur proposant un véhicule qui leur donne une meilleure commission à la vente.



LES INFRASTRUCTURES

Les infrastructures de recharge et de soutien balisé aux véhicules électriques sont la clé du succès pour alimenter des véhicules électriques aux quatre coins de la province, 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 municipaux)

Il est recommandé d'avoir 1 borne 240 volts 30 ampères+ pour chaque 5 voitures électriques.

Nous recommandons aussi de continuer le programme « Branché au travail » et la création d'un nouveau programme « **Branché en ville** » qui permettra aux propriétaires d'édifice à logement d'obtenir une subvention à l'achat et installation de bornes de recharge à l'intention de ses locataires. Une solution condo/multilogement doit être une priorité en ce moment, et ce type d'incitatif serait bienvenu. On pourrait viser 20%, donc un édifice avec 10 logements aurait droit à un incitatif pour 2 bornes de recharge achetées et installées.

Modification sur la loi de la construction: facilité d'installer des bornes de recharge en multilogement pour le futur (Vancouver) Exigence Novoclimat 2.0 point 4.3.2.4.

Concernant l'installation de l'infrastructure électrique lors de la construction de tout nouveau bâtiment: Dans le prochain code électrique, chaque logement individuel "pourvu d'un garage, d'un abri pour voiture ou d'une aire de stationnement" devra avoir "un conduit ou un câble en prévision d'une dérivation distincte dédiée à l'alimentation d'appareillage de recharge de véhicules électriques". Toutefois, aucune réglementation n'a été prévue pour les immeubles d'habitation (multilogements, copropriétés). Il serait nécessaire de modifier la réglementation afin que TOUT type d'habitation résidentielle soit pourvue d'un câble en prévision de l'installation d'une borne de recharge.

Nous supportons les recommandations du CCÉI présidé par Mme Monique Leroux visant l'installation de 2,000 BRCC. Ces bornes doivent être placées à des superstations regroupant 8 BRCC et plus par site, tout en s'assurant de leur évolutivité pour les standards de recharge nouvelle génération 350/450 kW.



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.**

ÉDUCATION

Lors de la dernière année, l'AVÉQ en collaboration avec d'autres regroupements, a effectué une tournée provinciale de sensibilisation (plus de 100 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 Québécois aux avantages liés à rouler électrique. 5M\$/année**



MALUS À L'ACHAT D'UN VÉHICULE POLLUANT

Un coût d'immatriculation additionnel existe déjà pour les véhicules de luxe ou de forte cylindrée (3,95 litres ou plus) à la SAAQ, mais l'analyse de la consommation d'énergie liée aux camions légers a augmenté de 8,5% en 20 ans même si l'efficacité énergétique de ces véhicules s'est amélioré dramatiquement.

La conclusion est simple: ces véhicules (VUS, crossover) sont plus nombreux sur nos routes. Le Québec n'est plus le consommateur primaire de petites voitures au Canada, le marché automobile ayant beaucoup misé et annoncé les véhicules plus profitables pour eux.

Le gouvernement se doit d'imposer un coût additionnel à ces véhicules selon le coût social de la pollution engendré sur leur cycle de vie, et que ce coût soit clairement indiqué sur la facture finale lors de l'achat. Pourrait représenter une taxe additionnelle de 20% sur le coût du véhicule.



PROGRAMME D'INCITATIFS POUR L'ÉCO-CAMIONNAGE ET LE TRANSPORT PUBLIC ÉLECTRIQUE

Continuer et bonifier ces programmes afin que les sociétés de transport public puissent acquérir des flottes d'autobus de ville électriques. La STM possède 1,700 autobus et vise 390 autobus 100% électriques d'ici 2025.

De nombreuses PME désirent transformer leur flotte de camions et véhicules de service, des incitatifs seront nécessaires afin de pallier le surcoût. Incitatif plus élevé pour une solution fabriquée au Québec afin d'encourager les sociétés d'ici.

S'assurer que toutes les sociétés de transport aient accès à ce programme. Présentement seuls Laval et Montréal ont mis de l'avant des programmes d'électrification de leur flotte.

En comparaison, la ville de Shenzhen en Chine utilise déjà plus de 14,000 autobus 100% électriques, ce qui constituera 100% de sa flotte dès fin 2017. [5]



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 est primordial 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 notre Loi Zéro Émission qui avantagera l'électrification et non l'hydrogénation des transports, ce qui permettra au consommateur de diminuer ses coûts énergétiques pour le transport. 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 IME, Where Could Those Funds Be Better Spent?](#) lien web
4. [G20 Nations Spending \\$452 Billion On Fossil Fuel Subsidies](#) lien web
5. <https://cleantechnica.com/2017/11/12/100-electric-bus-fleet-shenzhen-pop-11-9-million-end-2017/>
6. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/infuseur/communiqué.asp?no=3362>

L'AVÉQ, c'est 8,000 membres impliqués, 580,000 visites mensuelles sur son site web, et une ressource pour le public, les organismes gouvernementaux, para-gouvernementaux et pour les médias.