



Monsieur Simon-Pierre Rioux
Président
Association de véhicules électriques du Québec
info@aveq.ca

Réponse à votre courriel du 23 août 2018

Monsieur le Président,

Au nom du Parti libéral du Québec (PLQ), il nous fait plaisir de répondre à votre courriel du 23 août 2018 portant sur l'actuelle campagne électorale et sur les véhicules électriques.

Vous trouverez donc, ci-dessous, vos questions ainsi que nos réponses.

Nous savons que les incitatifs ont un grand impact sur l'achat de ces véhicules neufs par les consommateurs. Il est présentement établi à 4 000\$ pour une batterie de moins de 16 kWh, et de 8,000\$ pour une batterie de 16 kWh et plus. Avez-vous l'intention d'abolir ces incitatifs, de les garder tel quel pour les prochaines années, ou de bonifier le programme avec un incitatif supplémentaire pour les véhicules offrant une batterie de 40 kWh et plus (250 km d'autonomie)?

La Stratégie énergétique 2030 et le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 fixent des cibles ambitieuses en matière d'électrification des véhicules et de réduction des émissions de GES.

Afin d'y parvenir, plusieurs actions sont mises en œuvre dont notamment l'accompagnement des ménages et des entreprises qui feront le choix d'acquérir un véhicule neuf électrique ou à faible empreinte carbone, y compris les véhicules à hydrogène.

Ainsi, d'ici 2020, l'objectif est d'atteindre le nombre de 100 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec. De plus, l'atteinte de cette cible constitue une étape vers une cible encore plus ambitieuse de 300 000 véhicules électriques sur la route en 2026 et de 1 000 000 en 2030, soit 20 % de la totalité des véhicules légers.

Donc, il est essentiel de maintenir des mesures d'accompagnement existantes, tels les incitatifs financiers, pour y parvenir.

Ce ne sont pas tous les consommateurs qui peuvent se permettre un véhicule électrique neuf. Le programme d'incitatif pour VÉ usagés (4000\$) a connu un bon départ même si son objectif initial de 1000 rabais était peu ambitieux. Avez-vous l'intention de reconduire ce projet-pilote, ou de le bonifier?

Le projet-pilote a été annoncé dans le cadre du Plan économique du Québec de mars 2017 avec un budget de 4 M\$. Le Plan économique du Québec de mars 2018 a prolongé d'un an cette démarche.

Vu l'intérêt suscité par le déploiement du projet-pilote, le budget de 4M\$ a été complètement utilisé avant la fin prévue. Plusieurs acteurs du marché des véhicules d'occasion souhaitent la poursuite du soutien actuellement offert. Donc, le projet-pilote est prolongé jusqu'au 31 décembre 2018 et également bonifié puisque les modèles 2016 sont maintenant admissibles.

Un bilan du projet-pilote sera élaboré au cours de l'automne afin de déterminer la meilleure manière de faire évoluer le soutien à l'acquisition de véhicules électriques d'occasion et à l'adapter à l'évolution du marché, au comportement des consommateurs et à l'arrivée de nouveaux modèles plus abordables de véhicules électriques.

Puisque la mesure incitative financière pour l'achat de véhicule électrique usagé contribue à l'atteinte de la cible fixée par le gouvernement de 100 000 véhicules électriques au Québec en 2020, et puisque le mesure démontre un intérêt marqué pour les consommateurs, nous sommes convaincu que sa pérennité est avantageuse.

Tous les pays industrialisés offrent un incitatif à l'acquisition d'un VÉ. Aux É-U on parle de 7,500\$USD en plus des incitatifs locaux. Un incitatif fédéral en plus du programme provincial aurait un impact majeur sur les ventes de VÉ dans la province. Avez-vous une stratégie de discussion avec le gouvernement fédéral afin qu'il dote le Canada d'un incitatif fédéral à l'achat/location d'un véhicule électrique pour les particuliers, les flottes et les entreprises?

Nous travaillons déjà en association avec les États et provinces engagés à soutenir le marché des « véhicules à émission zéro », notamment par le dépôt d'une loi zéro émission, afin que les constructeurs automobiles et les concessionnaires offrent aux consommateurs québécois un éventail de modèles qui répond à leurs attentes, sans délai et en quantité suffisante. Également, nous poursuivons les représentations auprès des gouvernements canadien et américain afin que ceux-ci maintiennent et appliquent rigoureusement les normes contraignant les constructeurs automobiles à mettre en marché des véhicules dont la consommation moyenne de carburant est de moins en moins élevée.

Les gouvernements à travers la planète prêchent par l'exemple dans ce domaine. Allez-vous à votre tour donner des directives aux ministères pour qu'ils se procurent des véhicules électriques pour leurs flottes?

La Stratégie gouvernementale d'électrification des transports vise l'introduction de 1 000 véhicules électriques dans la flotte gouvernementale d'ici 2020. La Stratégie d'électrification des transports prévoit notamment d'électrifier la flotte de véhicules gouvernementaux pour remplacer les véhicules qui fonctionnent à essence.

Les sociétés de transport des grandes villes du Québec sont financées en grande partie par le provincial. Que ferez-vous pour inciter l'électrification des flottes d'autobus urbains? Est-ce qu'une diminution des fonds pour subventionner ces sociétés de transport est envisagée pour ceux qui continueraient à choisir des véhicules au diesel?

L'étalement urbain progresse à un rythme accéléré au Québec. Cet étalement augmente nos besoins en transport, besoins qui sont comblés à 99 % par les produits pétroliers. Une réduction radicale de la dépendance au pétrole passe donc inévitablement par la diminution de son utilisation dans le secteur des transports. Pour y arriver, nous avons mis en place des mesures en matière d'offre de transport collectif en offrant des incitatifs financiers pour la conversion ou la création de flottes commerciales n'utilisant pas de carburant diesel ni d'essence et en soutenant les sociétés de transport collectif dans leurs actions visant à améliorer leur bilan énergétique. À partir de 2025, le gouvernement compte d'ailleurs financer exclusivement l'acquisition de véhicules 100 % électriques pour le transport des personnes. Il encouragera également l'utilisation de véhicules écoénergétiques pour effectuer le transport des marchandises.

Le diesel est subventionné par le gouvernement provincial pour les flottes d'autobus scolaires. Est-ce que vous avez l'intention d'abolir cette subvention à l'essence et la reconduire en tant qu'incitatif financier supplémentaire (rabais à l'acquisition d'autobus scolaires fabriqués au Québec) afin d'inciter les parcs d'autobus scolaires à s'électrifier?

L'électrification progressive du parc d'autobus scolaires contribue à la sensibilisation des jeunes et de leurs parents aux avantages que présente l'usage des véhicules électriques. Afin d'encourager les transporteurs scolaires à faire le pas vers les véhicules électriques, nous avons mis en place un programme de rabais à l'achat d'autobus scolaires électriques. Nous avons mis en œuvre le Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques au Québec. Le budget total de ce programme est de 30 millions de dollars.

Notez que l'infrastructure pour la recharge au travail est sine qua none à l'adoption de ces véhicules non polluants. Y aura-t-il un programme pour doter les entreprises et les employeurs de bornes de recharge 240V?

Les entreprises sont déjà admissibles à une aide financière pour l'installation de borne de recharge de 240V via le programme Roulez-vert – Branché au travail.

Bien que le nombre de véhicules électriques est en constante évolution au Québec, les listes d'attentes pour l'achat de ces véhicules sont encore longues, et le consommateur doit souvent attendre plus de 6 mois pour obtenir l'un des VÉ populaires. Le Québec s'est doté d'une norme Véhicule Zéro Émission (VZÉ) afin de s'assurer que les québécois n'auraient pas à vivre ce genre de délai déraisonnable. Qu'avez-vous l'intention de faire pour donner plus de mordant à la norme VZÉ?

Afin justement de répondre aux enjeux de délais que connaissent les consommateurs souhaitant se procurer un véhicule électrique, notre gouvernement a annoncé le 11 janvier dernier la nouvelle norme VZE. Cette norme envoie un signal fort que l'électrification des transports est une priorité pour notre gouvernement. Nous sommes fermement convaincus que 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 sanctionnée en octobre 2016 et la norme VZE permettront d'assurer une diversité de modèles et une accessibilité des véhicules zéro émission pour répondre à la demande de la population québécoise. Grâce à la norme VZE, les constructeurs automobiles prioriseront le Québec dans leur stratégie de mise en marché de véhicules électriques et de véhicules hybrides branchables. Depuis l'annonce de cette norme, nous ne pouvons que constater son impact positif sur le marché. Les chiffres parlent d'ailleurs d'eux-mêmes : au 31 mars 2018, le taux de croissance du nombre de véhicules électrique sur les routes du Québec était de près de 70 % et entre le 31 décembre 2017 et le 31 juillet 2018, nous avons connu un ajout de près de 11 000 véhicules sur nos routes pour un total de près de 33 000. De plus, dans le dernier budget présenté par notre gouvernement, nous avons annoncé un somme de 92 M\$ additionnel pour stimuler l'achat de véhicules électriques.

Le projet de loi 184 a donné une latitude à Hydro-Québec afin de réinvestir les recettes de recharge à domicile dans un réseau de recharge rapide. Les bornes rapides à 400 volts (BRCC) permettent la recharge en 15-20 minutes dans les meilleures conditions, elles offrent donc la possibilité à tous de faire de longs trajets à travers le Québec sans polluer. Plusieurs spécialistes du domaine ont mentionné que le financement de ce réseau de BRCC n'était pas suffisant pour rattraper le temps perdu dans les dernières années, alors que le nombre de véhicules 100% électriques ayant besoin de ces bornes augmente à une vitesse plus élevée que le déploiement des BRCC. Avez-vous l'intention d'investir dans le déploiement de ces bornes rapides en octroyant des sommes supplémentaires à Hydro-Québec ou à d'autres réseaux concurrents tels que ChargePoint?

Une des conditions nécessaires pour inciter la population à se tourner vers les véhicules propres réside dans un réseau de recharge rapide fiable et présent dans l'ensemble des régions. De plus, les experts s'entendent pour dire que le déploiement d'une infrastructure de recharge rapide est le facteur le plus déterminant dans l'adoption des véhicules propulsés à l'électricité. Nous travaillons en étroite collaboration avec le Circuit électrique afin d'accélérer la mise en service de nouvelles bornes rapides le long de notre réseau autoroutier.

Ainsi le réseau de recharge rapide positionne comme l'élément ayant le poids le plus important dans la décision d'achat d'un véhicule électrique. Or, l'enjeu du déploiement des bornes rapides repose sur son financement. En effet, en raison des coûts élevés d'acquisition et d'installation des bornes rapides, l'exploitation de cette activité de recharge ne peut être rentabilisée commercialement sans argent public.

En raison des coûts élevés du déploiement des bornes de recharge rapide ainsi que de l'absence de rentabilité, nous avons décidé de procéder à un déploiement massif grâce à un modèle de financement permettant plus de flexibilité et une plus grande rapidité d'intervention. Le déploiement d'un réseau public de bornes de recharge rapide à travers le Québec par Hydro-Québec permettra une meilleure rentabilité ainsi que tarification qui tiendra compte des coûts de réalisation et des revenus requis pour assurer l'exploitation du réseau.

Par ailleurs, les résultats du plus récent appel de propositions pour la fourniture des bornes rapides du Circuit électrique ont été annoncés cet été. Le déploiement est déjà amorcé et nous le poursuivrons afin d'atteindre la cible de 1 600 bornes rapides en 10 ans.

Avez-vous l'intention d'aborder le sujet d'électrification des transports lors des débats des Chefs?

Nous ne pouvons dévoiler d'avance les sujets qui seront abordés au fil des débats.

L'auto solo n'est pas l'unique solution aux transports. L'AVÉQ appuie également d'autres modes de transport durables. L'électrification des transports urbains passe aussi par de plus petits véhicules en partage, que ce soit le vélo électrique, la trottinette électrique ou la voiture électrique. Qu'avez-vous l'intention de faire afin de rendre ces modes de transport en partage plus accessibles à la population?

Afin d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports, il est essentiel que les services de transport durable puissent être encore plus attractifs sur les plans de l'accessibilité, de la rapidité, de la fréquence, de la régularité et du confort, et qu'ils puissent offrir la capacité suffisante pour répondre à l'augmentation des besoins de déplacement et accueillir les nouveaux usagers qui

voudront réduire leurs déplacements individuels. L'amélioration de l'offre de service doit concourir à l'atteinte de ces objectifs.

Dans ce contexte, nous entendons continuer à soutenir financièrement le milieu municipal dans la mise en place de services de transport durable en appui à une augmentation de l'offre de service aux usagers et à l'amélioration de l'interconnexion des services grâce à des programmes d'aide bonifiés et simplifiés. Cette aide deviendra conditionnelle à une prise en considération des questions de mobilité de manière globale au moyen d'une planification intégrée par le milieu municipal.

La recharge en copropriété et en multi-logement continue d'être un frein pour les consommateurs qui n'ont pas accès à la recharge à domicile. Le programme Branché au travail aide à pallier cet obstacle, mais oblige les travailleurs à se rendre au travail en VÉ au lieu d'utiliser le transport en commun. Avez-vous un plan afin de rendre la recharge disponible plus facilement dans les multi-logement et co-propriété à travers des règlements et des incitatifs?

Il est possible pour un locataire ou un copropriétaire de demander un remboursement couvrant une partie du coût pour l'installation d'une borne de recharge via le programme de remboursement des bornes (maximum 600\$) dans un logement ou une copropriété. Le demandeur doit avoir fait l'acquisition d'un véhicule entièrement électrique, d'un véhicule hybride rechargeable, d'un véhicule électrique à basse vitesse ou d'une motocyclette électrique, qu'il soit neuf ou d'occasion.

Bien entendu, les consommateurs doivent être renseignés correctement sur les véhicules électriques, leur disponibilité, la présence de nombreuses nouvelles bornes rapides 400V sur les routes et sur leurs nombreux avantages environnementaux et financiers qu'offrent l'utilisation de ce fantastique mode de transport. Comment avez-vous l'intention de sensibiliser les Québécois aux véhicules électriques? Est-ce qu'un Centre de découverte VÉ (tel qu'on le retrouve en Ontario) vous semble réalisable au Québec?

Le volet promotionnel de l'électrification des transport est sous la responsabilité de TEQ et du MTMDET. Une subvention de 4M\$ sur 3 ans à Équiterre permet de concevoir et de coordonner avec TEQ une vaste campagne d'information, de sensibilisation et d'éducation en matière de véhicule électrique. Actuellement, de nombreux organismes déploient des actions isolées de valorisation et de promotion partout au Québec. Le projet proposé par Equiterre vise à réunir tous les acteurs non gouvernementaux impliqués dans la sensibilisation et la promotion des véhicules électrique afin d'établir une meilleure concertation ainsi que la mise en commun de leurs efforts et de leurs actions pour augmenter leur force de frappe sur l'ensemble du Québec.

Pour tout gouvernement, chaque investissement doit être rentable et créer des emplois. Il y a présentement une jeune industrie au Québec qui est engagée dans l'électrification des transports, ce sont des fournisseurs, constructeurs, centres de recherche, ou encore des universités (<http://www.inno-ve.ca>) qui investissent et créent des emplois dans ce secteur en pleine expansion. Le parallèle a souvent été fait entre l'industrie aéronautique et l'industrie électromobile qui serait le prochain flambeau québécois. Plusieurs projets de recherche sont soutenus par l'industrie privée. Comment avez-vous l'intention d'appuyer l'industrie de l'électromobilité au Québec?

En 2030, toute la chaîne d'innovation énergétique sera soutenue, ce qui permettra d'élargir l'offre de produit, de procédés, de services et d'approches au bénéfice des consommateurs qui les utiliseront davantage. Cette nouvelle offre transformera le modèle énergétique du Québec qui continuera d'avancer dans son processus de transition énergétique.

Pour la première fois, nous doterons le Québec de priorités en matière d'innovation énergétique en vue des cibles de la Politique énergétique 2030.

- Les partenariats permettront d'améliorer les connaissances de la chaîne de valeur de l'innovation et renforcer le soutien de nouvelles connaissances.
- Aussi, une diffusion publique sera nécessaire pour que l'innovation puisse percer sur le marché.
- Les entreprises développant des idées permettant le développement accéléré de la transition énergétique à meilleur coût recevront un soutien accru.
- Finalement, un encadrement structuré et une meilleure diffusion des connaissances liées à l'ensemble de la chaîne d'innovation sera mise en place afin de diriger les besoins des entreprises vers les réseaux appropriés.

Veillez recevoir, Monsieur le Président, nos plus cordiales salutations.