



**Commentaires de CAA-Québec relativement au
projet de règlement modifiant le 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**



Québec, le 16 juin 2023

C'est avec grand intérêt que CAA-Québec a pris connaissance du projet de règlement modifiant le 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, publié dans la Gazette officielle du Québec du 3 mai 2023, ainsi que de l'analyse d'impact réglementaire (AIR) du projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission.

Selon CAA-Québec, l'objectif du gouvernement du Québec de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la province, et plus particulièrement celles du transport, pour atteindre la carboneutralité en 2050, est louable. En effet, l'organisme ne se contente pas de prôner l'utilisation rationnelle de l'automobile en invitant son 1,3 million de membres à adopter de bonnes pratiques et en leur offrant des conseils variés sur les choix les plus judicieux et sensés en lien avec la consommation. CAA-Québec fait aussi beaucoup d'éducation en matière de mobilité électrique, que ce soit en permettant aux consommateurs d'essayer des véhicules électriques (VE) lors de la tenue de différents événements, ainsi qu'en livrant plusieurs conférences publiques ou en publiant des guides et conseils sur le même thème.

Toutefois, en tant qu'organisation qui a pour mission de défendre les intérêts de ses membres et, par extension, de tous les consommateurs, CAA-Québec estime que l'adoption du projet de règlement aurait des conséquences non négligeables pour ceux-ci, tant sur le plan financier que pour l'accessibilité aux véhicules et leur approvisionnement en énergie. L'organisation s'étonne aussi du nombre d'hypothèses non validées et de projections optimistes sur laquelle se fonde l'analyse d'impact du projet. Les commentaires de CAA-Québec formulés dans le présent document portent principalement sur ces aspects.

Augmentation des immatriculations de VE

L'AIR mentionne : « Il a aussi été observé que certains modèles de VE sont distribués de façon prioritaire dans les marchés où des normes VZE sont appliquées. Une telle norme est donc un facteur de succès pour obtenir l'offre de VE désirée. »

CAA-Québec soutient cette affirmation, mais s'inquiète de la possibilité réelle de l'appliquer dans un marché intégré comme celui de l'Amérique du Nord. L'AIR indique aussi qu'ensemble, les provinces canadiennes et les États américains qui ont une réglementation zéro émission représentent le tiers du marché des ventes de véhicules légers dans les deux pays. Cela signifie que les constructeurs continueront d'avoir le champ beaucoup plus libre pour proposer des véhicules à essence dans une majorité du territoire nord-américain. Accentueront-ils suffisamment la production et les allocations de véhicules à zéro ou faibles émissions pour respecter les règles des juridictions soumises à une norme VZE, ou choisiront-ils plutôt de payer des redevances, pour ensuite refiler la facture aux consommateurs jusqu'à la date butoir de 2035? La question semble légitime.

En outre, la figure 1 de l'AIR laisse entrevoir qu'il ne restera que 2 % de véhicules à essence traditionnels en 2040. Cette projection paraît illusoire; seulement cinq ans après la fin prévue de la vente de véhicules à essence, un grand nombre de ceux-ci circuleront encore si on tient compte de l'âge actuel du parc automobile, qui gravite autour de 10 ans au Canada.

CAA-Québec s'interroge aussi sur certaines données présentées dans la figure 3 de l'AIR. La courbe « Ventes au Québec selon le ratio VEE/VHR projeté » indique que ces types de véhicules composeront 100 % des ventes dès 2030, alors que les exigences de crédits sont inférieures. Comment expliquer ce décalage? Cela paraît utopique, puisque les constructeurs continueront d'offrir des véhicules à essence tant qu'ils le pourront et les automobilistes les achèteront, du moins s'ils demeurent moins chers que des VE équivalents.

Véhicules hybrides rechargeables

La Californie accorde un crédit entier pour chaque vente d'un véhicule à zéro ou à faibles émissions, que ce véhicule soit entièrement électrique ou hybride rechargeable. Cet État est le chef de file en Amérique du Nord pour les exigences liées à la qualité de l'air. Jusqu'à maintenant, tant le Québec que la Colombie-Britannique et une dizaine d'États américains ont harmonisé leurs efforts avec ceux de cet État pour réduire les émissions de GES liés au transport routier. Pourtant, dans son projet de resserrement de la norme VZE, le gouvernement du Québec prévoit accorder aux véhicules hybrides rechargeables la moitié des crédits proposés pour les modèles entièrement électriques.

CAA-Québec remet en doute le bien-fondé de ce choix pour les automobilistes québécois, puisque cela risque de réduire leur accès à des véhicules particulièrement appropriés pour faire la transition vers un parc automobile sans émission. Si le marché californien, de la taille de celui du Canada, est moins sévère que le Québec, les constructeurs feront-ils une exception pour le Québec et la Colombie-Britannique sans que les automobilistes en subissent les conséquences, tant sur le plan du coût des véhicules que de leur accessibilité? Cela pourrait toucher particulièrement les résidents des quartiers urbains centraux, qui stationnent dans la rue ou qui habitent des immeubles à plusieurs logements, puisqu'ils n'ont pas encore tous accès à une source de charge aussi économique et régulière qu'une borne domestique.

Par ailleurs, l'AIR mentionne qu'« un VFE avec une autonomie électrique supérieure à 80 km obtient 0,5 crédit », avec une mesure transitoire permettant à ceux qui affichent une autonomie de 50 à 80 km d'obtenir « une portion d'un maximum de 0,5 crédit » jusqu'en 2027. Après cette date, cela disqualifierait la grande majorité des hybrides branchables actuels, et probablement de futurs modèles, puisque la présence d'une mécanique thermique ne leur permet pas toujours d'accommoder une batterie assez volumineuse pour offrir une autonomie de 80 km ou plus.

Auto solo et émissions polluantes

Comme de nombreuses autorités dans le monde, le Québec accorde aux propriétaires de VE plusieurs avantages afin d'inciter la population à s'en procurer un (accès gratuit à plusieurs traversiers du Québec, accès privilégié à des voies réservées, accès gratuit aux sections à péage des autoroutes 25 et 30, stationnement gratuit dans certaines municipalités). Ces mesures ne contribuent cependant pas à rendre l'auto solo moins attrayante. Selon CAA-Québec, lorsqu'un certain nombre de VE sera atteint dans la province, ces mesures incitatives devront être retirées. Le gouvernement doit rapidement fixer une cible et la faire connaître.

En outre, l'AIR mentionne qu'en raison de leur poids élevé et de leur grande autonomie, les VE produisent des émissions non liées à la combustion (usure des freins, de l'embrayage, des pneus et de la surface des routes et suspension des poussières sur les routes) plus importantes que les véhicules à essence. Puisque les polluants atmosphériques, peu importe leur type, entraînent des répercussions sur les êtres humains et leur environnement, CAA-Québec considère que le gouvernement doit prôner l'usage rationnel de l'automobile et réduire l'usage de l'auto solo.

Kilométrage effectué dans une année et prévisions des prix de l'essence

CAA-Québec est déçu de constater que l'analyse d'impact réglementaire utilise un kilométrage annuel par véhicule léger de 18 000 km. L'industrie a pourtant formulé des commentaires, à l'été 2022, selon lesquels ce kilométrage est trop élevé et qu'il surestime l'impact du resserrement de la norme zéro émission. Par ailleurs, le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs justifie l'utilisation de ce kilométrage par l'édition 2013 de l'étude sur le coût d'utilisation d'une automobile de l'Association canadienne des automobilistes (CAA). Lors de la publication de cette étude, le kilométrage utilisé – qui représentait une moyenne canadienne – était déjà plus important que celui effectué en réalité au Québec. D'après une enquête de Ressources naturelles Canada en 2008, ce dernier s'établissait à seulement 14 300 km. Depuis la publication de cette étude, le kilométrage annuel par véhicule a encore diminué, ne serait-ce qu'en raison des effets de la pandémie de COVID-19 qui a favorisé la démocratisation du télétravail.

L'utilisation d'un kilométrage annuel de 18 000 km a un impact direct sur la projection de l'AIR à propos de l'amortissement du surcoût actuel d'un VE par rapport à un véhicule à combustion. Moins un conducteur parcourt de kilomètres dans une année, plus s'allonge la période d'amortissement du surcoût. Pour CAA-Québec, les deux ans estimés dans l'AIR ne sont pas réalistes.

Par ailleurs, l'analyse mentionne que « Les prévisions des prix de l'essence utilisées dans l'analyse ont été mises à jour en fonction des meilleures prévisions disponibles en janvier 2023. » Or, dans le domaine de l'essence, il est extrêmement difficile de faire des prédictions. À la suite de ses observations du prix affiché à la pompe et des mouvements des indicateurs pétroliers depuis de nombreuses années, CAA-Québec soutient qu'un trop grand nombre de facteurs influencent le marché pour s'aventurer dans des prévisions. Pour l'organisme, la progression du coût de l'essence de plus de 3 % par année entre 2028 et 2035 qu'évoque l'AIR demeure une hypothèse parmi tant d'autres. Il aurait été préférable d'utiliser divers scénarios pour constater les économies supplémentaires liées aux VE pour les consommateurs.

Impact de la recharge sur le réseau électrique

On parle beaucoup de sobriété énergétique pour faire face à la demande d'électricité de plus en plus grande au Québec. En outre, l'AIR mentionne quelques fois l'élaboration actuelle d'une stratégie québécoise sur la recharge des véhicules électriques. Dans ce contexte, CAA-Québec estime prématuré de resserrer la norme zéro émission tant que cette stratégie n'est pas publiée et que l'impact de la recharge sur le réseau électrique demeure inconnu.

Coût de l'assurance d'un VE et économies réalisées

CAA-Québec trouve malheureux que l'AIR ne traite pas des coûts d'assurance actuellement très élevés pour les véhicules électriques au Québec. Plusieurs facteurs expliquent cette situation, notamment la rareté des véhicules électriques sur le marché, leurs pièces plus chères que celles d'une voiture à essence, la forte présence dans les VE de dispositifs d'assistance à la conduite coûteux à réparer, de même que la difficulté d'éteindre un incendie dans un VE et les coûts de décontamination élevés qui peuvent s'ensuivre. Bref, la prime d'assurance d'un VE peut annihiler une partie du coût de carburant économisé.

Constructeurs automobiles et parité des prix entre les VE et les véhicules à essence

L'AIR prévoit que le resserrement de la norme VZE entraînerait des coûts de conformité additionnels pour les constructeurs qui ont une offre de VE plus restreinte. Ainsi, la parité entre les véhicules 100 % électriques et les modèles à essence, prévue entre 2028 et 2032 par Dunsky, pourrait ne pas s'appliquer uniformément à l'industrie. CAA-Québec en déduit que les modèles à zéro ou à faibles émissions de certaines marques pourraient continuer plus longtemps que la moyenne de présenter un surcoût par rapport à des véhicules équivalents à essence.

D'ailleurs, plusieurs observateurs avaient d'abord annoncé cette parité d'ici 2025. Or, le marché actuel n'évolue pas concrètement vers l'atteinte de cet équilibre. Nombreuses sont les initiatives en cours pour la conception de batteries plus économiques à produire que la technologie actuelle dominante (lithium-ion), mais la commercialisation de ces solutions se fait toujours attendre. Il s'agit d'un élément clé qui déterminera en bonne partie le temps nécessaire à l'atteinte d'une parité, mais tant que la production à grande échelle de telles batteries n'aura pas commencé, toute prédiction demeurera hasardeuse.

L'AIR mentionne aussi que « Malgré les surcoûts à l'achat, les économies associées à l'adoption des VE pour les consommateurs surpassent largement les coûts à assumer pour l'acquisition de ces véhicules. » CAA-Québec estime que si les VE offerts par les constructeurs continuent d'être majoritairement des modèles plus volumineux et luxueux que la moyenne, comme c'est actuellement la tendance, l'écart pourrait être plus long à resserrer que le prévoit cette analyse.

Formation de la main-d'œuvre et adaptation des infrastructures et de l'équipement

Les concessionnaires et les garages devront déboursier d'importantes sommes pour former leurs employés à l'entretien et à la réparation des VE, en plus de devoir investir massivement en immobilisations et en équipements spécialisés. Pour CAA-Québec, ces frais considérables seront assurément transmis aux consommateurs lors des visites d'entretien et de réparation, ce qui aura une incidence à la hausse sur l'entretien d'un VE par kilomètre parcouru.

Taxe provinciale sur les carburants

En ne payant actuellement pas la taxe provinciale sur les carburants, les propriétaires de VE ne contribuent pas au principal apport du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT). Ce fonds permet de financer le réseau routier. Puisque la pérennité du financement de la mobilité est en jeu, des solutions sont envisagées pour remplacer les revenus de la taxe sur l'essence. Selon CAA-Québec, les propriétaires de VE seront appelés à contribuer à court terme en tant qu'utilisateurs du réseau routier, ce qui réduira l'avantage en matière de coûts énergétiques. Il est dommage que l'AIR ne le mentionne pas.

Conclusion : encore trop d'impondérables

Selon CAA-Québec, les scénarios présentés dans l'analyse d'impact réglementaire reposent sur trop d'éléments impondérables pour que l'on puisse mesurer les avantages et les inconvénients du projet pour les consommateurs. Parmi ces facteurs figurent la diminution du surcoût lié à l'acquisition et à l'utilisation des VE, la disponibilité de l'approvisionnement en électricité, la réduction des contraintes liées à l'offre de VE à partir de 2024 et le déploiement important de l'offre de VE par les constructeurs au cours des prochaines années.

Il est vrai que les contraintes de production de véhicules diminuent, mais la situation est loin d'être revenue à la normale. Il reste moins d'un an avant le début de la hausse significative des ventes que prévoit l'AIR : c'est bien peu pour supposer que le surcoût pour les VE diminuera de façon substantielle.

Par ailleurs, cette analyse ne tient pas compte des impacts liés à la durée de la recharge et à la difficulté (voire l'impossibilité) d'installer une borne résidentielle dans certains milieux urbains et immeubles multilogements. Elle passe également sous silence les besoins des utilisateurs qui parcourent fréquemment de longues distances.

Bien sûr, la technologie des batteries et des infrastructures de recharge continuera d'évoluer pour favoriser à la fois une meilleure autonomie et, surtout, une recharge plus rapide qu'actuellement. Toutefois, bon nombre des impacts mentionnés se basent sur des hypothèses liées au marché, au développement et à la commercialisation de nouvelles technologies ainsi qu'à d'autres facteurs volatils et difficilement prévisibles. Pour certaines personnes, l'effet négatif dû aux changements de leurs habitudes dépassera les bénéfices économiques qui devraient, à moyen terme, découler du resserrement de la norme.

Par ailleurs, aucune mention n'est faite d'avancées technologiques qui pourraient permettre d'offrir des véhicules zéro émission autres qu'électriques, tels les carburants synthétiques. Ces technologies pourraient contribuer à soutenir les objectifs de réduction de la part des GES attribuable aux transports routiers et de carboneutralité d'ici 2050, tout en offrant une solution de rechange aux personnes que les VE serviraient mal, pour les raisons énumérées ci-dessus. L'industrie des services automobiles et les pétrolières pourraient sans doute s'adapter relativement aisément à des véhicules munis de moteurs thermiques qui consommeraient du carburant alternatif zéro émission. Ceci demeure une hypothèse, d'autant plus que les coûts de construction de moteurs qui utiliseraient ces carburants, ainsi que les coûts des carburants eux-mêmes, ne sont actuellement pas connus.

Cela dit, il serait souhaitable que la définition de VZE puisse être élargie au-delà des modèles entièrement électriques et de ceux à pile à combustible si jamais d'autres carburants zéro émission font leur apparition.