

Par Sidney Ribaux, directeur général d'Équiterre

Véhicules zéro émission : le Québec appuie sur l'accélérateur, la Norvège montre la voie et le Canada doit prendre le virage

La ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec annonçait hier l'adoption de la norme véhicules zéro émission (VZE). Cette norme prévoit qu'environ 10 % des ventes ou locations de nouveaux véhicules seront des véhicules zéro émission (VZE) ou véhicules à faibles émissions (VFE) en 2025.

Le transport représente plus de 40 % des émissions de GES du Québec, le secteur avec la plus forte augmentation d'émissions depuis 1990. L'électrification des transports, au même titre qu'une politique de mobilité durable, sont deux éléments essentiels d'une stratégie efficace pour favoriser des transports qui répondent à l'urgence climatique et aux objectifs du Québec de réduction de GES.

Bien que la majorité des ventes canadiennes de véhicules électriques (VÉ) soient réalisées au Québec et que la province soit une terre fertile quant à l'utilisation des VÉ, ces ventes ne représentent encore que 1,25 % du total des véhicules vendus. En Norvège, ce total atteint 40 %. La Chine a quant à elle annoncé qu'elle exigera des quotas de productions des manufacturiers automobiles pour atteindre 1 million de nouveau véhicules zéro émissions par année.

Nous saluons évidemment cette avancée québécoise, mais avec tous les atouts dont le Québec dispose, tant en ce qui concerne l'énergie hydroélectrique que les expertises de nos entreprises, nous croyons que cet objectif devrait être d'au moins 50 % à l'horizon 2025.

Le Canada doit adopter une exigence de vente relative aux véhicules zéro émission

Le reste du Canada, lui, doit faire encore beaucoup mieux, avec seulement 0,59 % de ventes de véhicules électriques. Les Canadiens n'ont toujours pas accès à toute la gamme de véhicules électriques que l'on retrouve aux États-Unis, particulièrement en Californie, et dans neuf autres états américains, qui ont tous une loi exigeant des pourcentages de véhicules zéro émissions de la part de tous constructeurs automobiles. Les seuls VE que nous avons la possibilité d'acheter au Canada sont disponibles en quantités très limitées, et les listes d'attente sont courantes. Suite à l'annonce de la norme VZE du Québec, certains modèles de véhicules électriques, tels la Chevrolet Focus électrique, ne seront disponibles qu'au Québec, augmentant encore l'écart en matière d'offre de véhicules électriques dans le reste du Canada.

[Les véhicules électriques ont maintenant la cote chez le public](#) et l'argument de leur autonomie limitée ne tient plus la route. 95 % des déplacements quotidiens sont maintenant couverts par les véhicules électriques, dont l'autonomie peut dépasser les 300 km et plus de 1 300 bornes sont à présent disponibles au Québec, dont 100 bornes de recharge rapide.

L'exemple de la Norvège

Les propriétaires de véhicules électriques parcourent en Norvège autant de kilomètres annuellement que leurs voisins propriétaires de voitures à essence, malgré leur immense pays (la distance entre Oslo et Hammerfest, leur ville la plus au nord, est de 2 000 km, soit la distance entre Montréal et la Floride).

Il y a 6 ans, les ventes de véhicules électriques en Norvège étaient au même niveau que celles du Québec aujourd'hui. Ce chiffre impressionnant de 40 % des ventes a donc été atteint en très peu de temps. Comment? En adoptant toute une série de politiques publiques.

Pour favoriser l'achat des véhicules électriques, le gouvernement norvégien offre toute une série d'avantages fiscaux comme un congé de la taxe à la consommation. Les gouvernements, fédéral et provinciaux, pourraient facilement offrir ici des congés de taxe similaires. Pour financer ces rabais, on pourrait, comme la Norvège, [améliorer la taxe fédérale sur l'achat de véhicules très polluants](#) (pensez aux énormes SUV que l'on utilise en milieu urbain, par exemple) pour qu'elle soit efficace. Initialement, il serait difficile d'avoir une taxe aussi élevée que celle de la Norvège, mais il demeure essentiel d'envoyer un signal clair aux manufacturiers et aux consommateurs.

Outre le prix, la principale hésitation des consommateurs à l'égard des véhicules électriques est l'autonomie. Or, la Norvège installe présentement sur l'ensemble de son réseau autoroutier des bornes de recharge rapides à chaque 50 km. Le gouvernement fédéral canadien commençait à financer dans le budget de 2017 le déploiement d'un réseau du genre à l'échelle du pays et doit poursuivre sur cette voie.

Enfin, dans certaines provinces canadiennes, les détenteurs ou locataires de véhicules électriques bénéficient d'avantages comme la gratuité pour certaines routes à péage et traversiers, des stationnements gratuits ou emplacements VIP dans certaines municipalités, et l'accès à des voies réservées. Le gouvernement fédéral pourrait donc harmoniser et bonifier ces avantages fiscaux à l'échelle nationale dans le cadre de sa stratégie pancanadienne sur les véhicules zéro

émissions attendue en 2018.

Pour exprimer votre appui à ces mesures : <https://evchoice.ca/fr/>