



Les 12 principales raisons pour adopter une norme VZE Canadienne

20 Septembre 2022

1

Les émissions des véhicules de tourisme sont importantes : En 2020, le transport représentait 24 % des émissions de gaz à effet de serre du Canada - la deuxième source en importance après le pétrole et le gaz, à 26 %... et il ne s'agit que des émissions en aval. Si l'on ajoute les émissions en amont, le transport représente environ 30 % du total des GES du Canada, ce qui en fait la première source d'émissions de GES du pays. Selon un rapport de 2019 de l'Agence internationale de l'énergie, le parc de véhicules légers du Canada se classe au premier rang mondial pour sa consommation moyenne de carburant et ses émissions de GES par kilomètre parcouru. Les émissions des véhicules de tourisme représentent 46 % des émissions liées au transport au Canada. Entre 2005 et 2019, les émissions de GES du parc de véhicules légers du Canada ont augmenté de 7,5 %. Alors qu'en 2020, les émissions des véhicules de tourisme au Canada sont passées pour la première fois sous les niveaux de 2005 en raison de la pandémie de COVID, les émissions des camionnettes, des fourgonnettes et des VUS ont tout de même augmenté de 20 %.

2

Une norme VZE canadienne garantira que les véhicules électriques construits au Canada avec l'aide de l'argent des contribuables canadiens, soient disponibles pour les consommateurs canadiens : Si le gouvernement du Canada ne met pas en œuvre une norme VZE, nous pourrions revivre la situation de 2011 où les gouvernements fédéral et ontarien ont soutenu financièrement la production de véhicules électriques (Toyota RAV4 EV) à hauteur de 70 millions de dollars chacun... pour ensuite les expédier directement sur le marché américain. Bien que l'Ontario ait offert aux acheteurs de VE un rabais à l'achat de 8 500 \$, les consommateurs canadiens ne pouvaient pas les acheter parce que la Californie avait une norme VZE, mais pas le Canada. Les milliards de dollars récemment investis par les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec pour financer l'assemblage de VE et de pièces au pays ne doivent pas être destinés à ne profiter qu'aux consommateurs américains et à la réduction des émissions de GES aux États-Unis.

3

Une norme VZE fournira une prévisibilité de marché à l'industrie et rendra le Canada plus attirant pour les entreprises innovantes : En mars 2022, le gouvernement du Canada a annoncé dans son plan de réduction des émissions qu'il allait élaborer un mandat de vente VZE pour les véhicules légers qui établira annuellement des exigences de vente de VZE légers vers la réalisation de 100 % d'ici 2035, notamment des cibles provisoires obligatoires d'au moins 20 % de toutes les nouvelles mises en vente de véhicules légers d'ici 2026 et d'au moins 60 % d'ici 2030. Depuis lors, le gouvernement a garanti 15 milliards de dollars d'investissements dans l'écosystème des véhicules électriques et des dizaines de milliers d'emplois. Et il ne s'arrête pas là. Cela démontre clairement que l'annonce d'une norme VZE fédérale n'a pas découragé les investissements. En fait, c'est plutôt le contraire,

car elle apporte une prévisibilité du marché. Pour les entreprises qui investissent dans les voitures, camions, chargeurs, batteries, minéraux critiques et d'autres secteurs liés aux VE, le fait de savoir à l'avance où se situera le marché d'ici 2035 fait du Canada un marché plus sûr, ce qui stimule les investissements à court, moyen et long terme dans cette industrie en plein essor, garantissant ainsi des emplois durables et bien rémunérés aux Canadiens pour les décennies à venir.

4

Une norme VZE aidera à réduire la pollution atmosphérique, à économiser des milliards de dollars et à sauver des milliers de vies canadiennes : Selon Santé Canada (2021), l'impact économique de la pollution atmosphérique est estimé à 120 milliards de dollars par an et à 15 300 décès prématurés, soit 8 fois plus que les décès causés par les accidents de la route. Puisque les deux plus importantes sources de pollution de l'air sont les secteurs des transports ainsi que celui du pétrole & gaz, l'accélération de l'adoption des véhicules à émission zéro par le biais d'une norme VZE aidera à sauver des milliers de vies et des milliards de dollars.

5

Une norme VZE canadienne ne “découplera” pas le marché canado-américain : Le marché canado-américain s'est déjà divisé en États et provinces VZE et non VZE il y a des années. Quinze États américains, qui représentent ensemble 36 % des nouvelles ventes de voitures et camions légers aux États-Unis, et deux provinces ont déjà adopté une norme VZE calquée sur celle de la Californie. En ajoutant le reste du Canada, 43 % du marché automobile canado-américain serait soumis à une norme VZE. Si le Canada ne s'aligne pas sur les États chefs de file en matière de réglementation, il finira par manquer d'offre de véhicules électriques, car les fabricants donneront la priorité à ces États plutôt qu'à notre marché national.

6

Le Canada accuse un retard par rapport à ses homologues mondiaux en matière de ventes de véhicules électriques : Dans son rapport Global EV Outlook 2022, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) affirme qu'en 2021, les ventes mondiales de voitures électriques ont plus que doublé pour atteindre 6,6 millions, ce qui représente 9 % du marché automobile total. La part de marché des véhicules électriques en Chine est passée à 16 % et celle de l'Europe à 17 %, certains pays européens dépassant largement ce pourcentage. En Norvège, 86 % des ventes de voitures neuves étaient électriques en mai 2022, tandis qu'en Allemagne, la part des VE était de 25 %. Pendant ce temps, la part des ventes de VE au Canada était de 5,5 % en 2021, ce qui est bien inférieur à la moyenne mondiale.

7

L'offre de véhicules électriques est encore limitée parce que les constructeurs donnent la priorité aux marchés réglementés : Bien qu'une étude récente commandée par Transports Canada ait révélé une augmentation de 81 % de la disponibilité des stocks de VZE au Canada entre 2020 et 2021, l'offre reste limitée. Une majorité (55 %) de concessionnaires n'ont pas un seul VZE en stock. À l'extérieur de la Colombie-Britannique, du Québec et de l'Ontario, ce pourcentage atteint le chiffre stupéfiant de 82 % des concessionnaires. Les temps d'attente s'aggravent, avec des délais allant de 6 mois à 3 ans pour la plupart des modèles. Certains constructeurs automobiles ont même cessé de prendre des précommandes pour les modèles de VZE à l'heure actuelle, car la demande dépasse de loin l'offre.

8

Une approche qui s'appuie uniquement sur des normes d'émission des véhicules liée entre les États-Unis et le Canada est insuffisante : L'EPA américaine a publié en décembre 2021 sa version finale des “Revised 2023 and Later Model Year Light-Duty Vehicle GHG Emissions Standards”. Ces règles joueront un rôle important dans l'ensemble des politiques de base du Canada, car elles permettront de réduire à court terme les émissions de GES des véhicules à moteur à combustion interne. Mais elles ne seront pas suffisantes pour réaliser les ambitions du Canada en matière de VZE et de réduction des émissions de GES. Premièrement, les normes d'émission des véhicules des États-Unis sont loin d'être aussi rigoureuses que celles d'autres chefs de file mondiaux, comme l'UE. Les normes d'émission actuelles de l'UE exigent des émissions moyennes de 80,8 grammes de CO₂/km d'ici 2025, tandis que les normes d'émission actualisées de l'EPA exigent des émissions moyennes de 111 grammes de CO₂/km d'ici la même année. L'EPA indique que les “groupes motopropulseurs conventionnels” devraient constituer la majeure partie de la conformité avant 2026, et que les États-Unis compteront sur les réglementations postérieures à 2026 pour faire le gros du

travail sur les VE. En effet, l'EPA prévoit que ces règles finales ne permettront d'atteindre que 17 % de ventes de VE d'ici 2026. Avec des objectifs obligatoires d'au moins 20 % de ventes de VZE d'ici 2026, 60 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2035, le Canada a besoin de mesures supplémentaires pour refléter et réaliser ses grandes ambitions en matière de VZE. Deuxièmement, une approche qui s'appuie uniquement sur les normes d'émission des véhicules entre les États-Unis et le Canada rend le Canada dépendant des résultats réglementaires, juridiques et électoraux aux États-Unis.

9

Une norme VZE permettra au Canada d'atteindre ses objectifs de vente de VZE et de réduction des GES :

Le Plan de réduction des émissions (PRE) du Canada offre la toute première voie stratégique pour réduire les émissions de 40 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030 et prévoit que le secteur des transports atteindra une réduction de 11 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030. L'une des politiques clés proposées dans le PRE pour atteindre ses objectifs est une norme VZE. Une telle norme accélérera l'adoption des VZE au cours de la prochaine décennie, réduira les émissions des véhicules de tourisme nationaux et aidera le Canada à atteindre ses objectifs de vente pour 2030 et 2035 en rendant les VZE plus disponibles dans tout le pays. Il s'agit également d'une police d'assurance contre un scénario dans lequel les États-Unis ne parviendraient pas à mettre en œuvre des réglementations suffisamment ambitieuses sur les émissions des véhicules après 2026 ou les mettraient en œuvre mais qu'un futur président déciderait de les annuler.

10

Les rabais pour VZE ne suffisent pas : Bien qu'une norme VZE soit absolument nécessaire pour que le Canada atteigne ses objectifs, les rabais sur les VZE sont également un élément clé pour leur adoption à court terme. Il est toutefois important de noter que des remises plus élevées ne signifient pas nécessairement plus de ventes. Par exemple, bien que le rabais de la Colombie-Britannique (15,5% de ventes de VZE au premier trimestre 2022 – rabais de 4000\$) soit plus bas que ceux de l'Île-du-Prince-Édouard (4,3% de ventes de VZE au 1er trimestre 202 – rabais de \$5000) et du Nouveau-Brunswick (2,3% de ventes de VZE au 1er trimestre 202 – rabais de \$5000), les ventes de VZE sont beaucoup plus élevées dans la province de l'Ouest en raison de sa norme VZE qui facilite l'approvisionnement de véhicules électriques.

11

Le déploiement des infrastructures est également important... mais il doit être basé sur des données crédibles :

Deux études publiées par ICCT et RNCAN en 2022 ont établi que nous devons accélérer le déploiement des infrastructures de recharge publiques. Les besoins sont estimés à environ 200 000 chargeurs publics (N2 et BRCC) d'ici 2030 et 450 000 d'ici 2035. Même si d'autres investissements seront nécessaires, les 900 millions de dollars annoncés par le gouvernement fédéral dans son budget 2022 couplés aux investissements privés croissants sont autant de signes positifs pour l'avenir du développement des infrastructures au Canada. Une norme VZE offrira une prévisibilité de marché aux entreprises privées investissant dans les infrastructures de recharge et aux opérateurs de réseaux de recharge, ce qui encouragera les investissements privés dans celles-ci.

12

L'éducation et la formation sont également importantes : Même avec la croissance exponentielle de la demande pour les VZE, il reste encore du travail à faire pour aider les Canadiens à comprendre comment les véhicules à émission zéro fonctionnent au quotidien. De plus, les travailleurs traditionnels de l'industrie automobile doivent être formés de manière approfondie afin de pouvoir non seulement s'adapter à cette nouvelle industrie, mais aussi profiter de cette opportunité unique en son genre.



Lisez le livre blanc:
Comment le Canada peut concevoir une norme véhicules zéro émission réellement efficace