



Canadian Vehicle
Manufacturers' Association
Association canadienne
des constructeurs de véhicules

170 Attwell Drive
Suite 400
Toronto, Ontario
M9W 5Z5
Tel: 416-364-9333
1-800-758-7122
Fax: 416-367-3221
info@cvma.ca
www.cvma.ca

15 juillet 2015

Ministre Pierre Arcand
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
5700, 4^e Avenue Ouest
Bureau A-301
Québec (Québec) G1H 6R1

Objet : Politique énergétique du Québec 2016-2025 - Hydrocarbures fossiles

Monsieur le Ministre,

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) est heureuse d'avoir l'occasion de faire part de ses observations sur le document de consultation de la Politique énergétique du Québec 2016-2025 portant sur les hydrocarbures fossiles. L'ACCV est l'association professionnelle nationale qui représente les principaux constructeurs de véhicules automobiles du Canada, FCA Canada inc., Ford du Canada Limitée et General Motors du Canada Limité.

L'ACCV et la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ) ont soumis leurs commentaires le 16 mars 2015 sur la Politique énergétique 2016-2025 du Québec – Efficacité et innovation énergétiques et ensuite l'ACCV a commenté le 8 juin le document de consultation sur la décarbonisation du transport routier. Ces réponses adressent plusieurs des mêmes questions soulevées dans le document sur les hydrocarbures fossiles et celles-ci devraient être examinées conjointement avec la présente. Nos réponses à certaines des questions spécifiques soulevées dans ce document de consultation sont fournies ci-dessous.

Remarques générales :

Le document de consultation indique que le secteur des transports utilise environ un tiers de l'énergie totale consommée au Québec et contribue 40% des émissions de GES. Toutefois, il ne répartit pas cet usage parmi les différents segments du secteur des transports (véhicules, camions, ferroviaires, etc.). Le parc de véhicules légers (véhicules de promenade et véhicules utilitaires légers) représente seulement environ 53%¹ de l'inventaire total des GES du secteur des transports au Québec. Le document indique également qu'un effort majeur doit être déployé dans le but d'améliorer l'efficacité en carburant des véhicules sur les routes du Québec.

¹ Table A10-10 1990-2013 Québec Inventory Environment Canada GHG Report to the IPCC

Les véhicules d'aujourd'hui sont non seulement les plus propres au monde étant donné qu'ils rencontrent les normes les plus rigoureuses concernant les émissions des principaux contaminants atmosphériques (les PCA ou les émissions contribuant au smog), mais ils sont également strictement réglementés du point de vue des émissions de GES. Sous le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers, en vigueur depuis les modèles de véhicules de l'année 2011, le nouveau parc de véhicules doit se conformer aux normes les plus rigoureuses d'année en année jusqu'en 2025. Cette réglementation a une incidence positive directe sur le Québec et assurera que les véhicules sur les routes du Québec vont continuer de s'améliorer. En raison des réductions majeures fournies par cette réglementation au cours des 10 prochaines années, aucune mesure provinciale additionnelle n'est requise au niveau des nouveaux véhicules.

Toutefois, des mesures provinciales concernant l'augmentation du nombre de nouveaux véhicules sur les routes du Québec pourraient avoir un effet positif immédiat. Approximativement un tiers du parc de véhicules du Québec a plus de dix ans et n'est pas conforme aux normes actuelles d'émissions de Niveau 2. Les nouveaux modèles de véhicules peuvent générer 20% moins d'émissions que les modèles de véhicules de 2004.

Les véhicules utilitaires lourds sont réglementés de façon similaire; des normes concernant les émissions des principaux contaminants atmosphériques et des règlements concernant les émissions de GES rigoureux jusqu'en 2018 (pour 2019+ les règlements sont en voie de développement). En reconnaissant qu'il faut que les carburants fossiles demeurent l'une des sources d'énergie disponible au parc de véhicules, les réductions d'émissions fournies par la réglementation de plus en plus stricte doivent être prises en considération dans la politique énergétique développée pour 2016 à 2025.

Réponses aux questions spécifiques :

(Page 58)

Jusqu'où et à quelle vitesse le Québec peut-il réduire sa consommation de pétrole et quels devraient être les critères à utiliser pour établir ces objectifs?

En raison de la nature intégrée de l'industrie automobile, le Québec bénéficiera des retombées positives pour l'environnement découlant des règlements nord-américains sur les émissions de GES des nouveaux véhicules utilitaires légers et lourds. Les occasions de réduire davantage les émissions de GES du secteur routier ne seront limitées que par la demande des consommateurs québécois pour les technologies avancées. L'étude de mesures politiques additionnelles devrait porter sur l'augmentation de la demande pour les nouveaux produits économes en carburant qui rencontrent les besoins des consommateurs en plus d'améliorer l'âge moyen des véhicules sur les routes du Québec. Quelques mesures potentielles pourraient inclure des incitatifs aux consommateurs pour l'achat de véhicules plus économes en carburant et pour encourager la mise au rencart de véhicules plus âgés par l'entremise de programmes de recyclage de véhicules.

- Quels sont les taux de remplacement réalistes des produits pétroliers par le gaz naturel et le propane dans les différents secteurs de l'économie, y compris celui des transports, d'ici à 2030 et 2040?

Les occasions de répandre l'usage du gaz naturel et du propane en tant que carburant pour le secteur routier doivent être coordonnées à plus grande échelle que le Québec seul. Les

coûts et l'ingénierie demandés pour développer les technologies de combustibles gazeux et l'infrastructure de ravitaillement peuvent seulement être jugés réalisables s'ils sont basés sur le développement à l'échelle de toute l'Amérique du Nord de ces options de carburants.

Nous vous remercions de prendre nos commentaires en considération. Il est indispensable qu'en cours de développement de sa politique énergétique du Québec, les interconnexions et les liens entre les différents documents de consultation et les réponses à ceux-ci soient reconnus. Si vous avez des questions au sujet de nos remarques, nous nous ferons un plaisir d'en discuter avec vous.

Sincères salutations,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Nantais', followed by a period.

Mark A. Nantais
Président