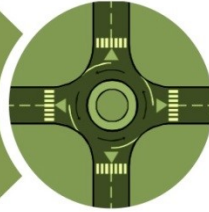


Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec (TCEVRQ)



## Revue de presse – Mars 2018

### Faits saillants:

- Réduction des GES - Les efforts du Québec restent insuffisants (3) (5)(25)
- Goodyear développe un pneu qui améliore la qualité de l'air (6)
- Réparation automobile: une enquête-choc d'une compagnie d'assurances révèle des fraudes (8)
- Le fonds du programme de recyclage des produits électroniques déborde.(9)
- Automobile : embouteillage au contrôle technique (12)
- Voitures électriques: le fisc à contre-courant de l'objectif de Québec (13)
- A-t-on encore besoin des concessionnaires automobiles?(15)
- Comment réduire la pollution automobile? (17)
- Une nouvelle loi – sans tambour ni trompette - Rappels automobiles: une nouvelle loi protège mieux les Canadiens (18)
- Ottawa s'attaque aux «véhicules fantômes (19)
  
- CIBLER LA VOITURE POUR RÉDUIRE LES GES (20)
- BILAN MI-PARCOURS DU PLAN D'ACTION 2013-2020 SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES - LE QUÉBEC PROGRESSE VERS SES OBJECTIFS DE LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES(21)
  
- GES: Québec renonce au système de redevance-remise pour l'auto (22) (23)
- Nissan donne une deuxième vie aux batteries des véhicules électriques (24)
- Tesla - Mais les enquêteurs veulent aussi savoir pourquoi la voiture a pris feu, ce qui arrive parfois aux batteries de voitures électriques. (29) (31)
- **Le Québec chiffres en main, édition 2018 maintenant disponible (30)**
- Voitures autonomes & le Canada, l'Ontario et le Québec (32)
- (pour mettre les comparaisons Montréal-Copenhague en perspective) - Un non-cycliste à Copenhague (34)

1. 01/03 /18, 01/03/18 Journal de Montréal, article par Germain Goyer, **Les véhicules électriques et hybrides devront faire du bruit d'ici 2020 En 2020, aux États-Unis, les véhicules électriques et hybrides devront être munis d'un**

**émetteur sonore afin de signaler leur présence aux autres usagers de la route, principalement aux piétons et aux cyclistes.** Le projet, qui est né dès 2013 à la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), devrait être en vigueur en 2020. Lorsqu'ils circuleront à une vitesse de 30 km/h ou moins, un bruit devra être émis afin d'annoncer leur présence. À une vitesse plus élevée, on estime que le bruit occasionné par la friction des pneus sur le bitume suffit pour se faire entendre. Annuellement, cette mesure devrait diminuer de 2400 le nombre de personnes blessées par des véhicules verts.

**Voitures électriques :** En plus de ne pas consommer d'essence, les véhicules électriques n'émettent pas de bruit. Ils participent donc à l'élimination d'une partie de la pollution sonore provenant de la circulation automobile. Or, cet avantage des véhicules électriques tombe à l'eau avec ce nouveau règlement. Sur [electrek.co](http://electrek.co), on mentionne que Tesla aurait songé à une solution de recharge pour éviter d'installer un haut-parleur sur les véhicules produits par ce constructeur. Pour le moment, Elon Musk est demeuré vague, mais fortes sont les chances qu'on en sache davantage d'ici l'entrée en vigueur de cette mesure. Pour le moment, il n'est pas question d'une réglementation similaire pour le Canada.

- 2. 02/03/18, SciencePost, article par Yohan Demeure, Cette automobile imprimée en 3D se recycle entièrement ! Fruit du travail d'étudiants néerlandais, cette automobile baptisée Noah a été entièrement imprimée en 3D avec des déchets plastiques, et par conséquent celle-ci est 100 % recyclable.** Les étudiants de l'Université d'Eindhoven (Pays-Bas) ont fabriqué cette voiture afin de mettre en évidence d'une part une potentielle évolution de



l'automobile et de son industrie, mais surtout donner de la forme aux espoirs fondés sur la notion de mobilité durable. L'automobile Noah a été fabriquée en collaboration avec [Oceanz](http://Oceanz), une société hollandaise spécialisée dans l'impression 3D.

Après son [pont en béton pour cyclistes](#), l'Université d'Eindhoven fait encore parler d'elle avec cette automobile 100 % recyclable et donc respectueuse de l'environnement. D'ailleurs, l'automobile elle-même est composée à 90 % de matériaux recyclés ! Citons par exemple sa carrosserie et son châssis, créés à partir de matériaux biosourcés, l'[EcoPowder d'Oceanz](#).

Côté caractéristiques et performances, il faut savoir que la masse du véhicule atteint seulement 350 kg. Par ailleurs, il s'agit d'une automobile fonctionnant à l'électricité ayant une autonomie de 240 km pour une vitesse maximale de 110 km/h, selon les concepteurs. Visiblement aussi peu volumineuse qu'une Smart, la Noah a été étudiée pour les déplacements citadins. Également, la structure de l'auto a été pensée pour être facilement démontable. Ceci signifie que lorsque la voiture terminera sa vie, son recyclage sera facilité par une simplicité

initiale d'assemblage. **En revanche, évoquons le fait que la voiture n'a pas été entièrement imprimée en 3D, mais seulement en partie.** « *Nous pouvons faire un usage optimal des avantages de cette technique, de la conception à la phase finale. Nous voyons de nombreuses opportunités de durabilité mais aussi de structure et de formes complexes* », ont déclaré les étudiants pour le site local [TU/ecomotive](#) le 11 janvier 2018. Bien que la voiture devrait sortir dans le commerce durant l'été 2018, les étudiants affirment que le but ultime était de montrer que l'impression 3D pouvait contribuer à la transformation de la conception automobile et faire entrer cette dernière dans une logique d'économie circulaire, en somme, dans un cercle vertueux.

- 3.** 08/03/18, La Presse.ca, article par Alexander Shields, **RÉDUCTION DES GES Les efforts du Québec restent insuffisants** : Si rien de plus n'est fait, les émissions polluantes ne pourront être que stabilisées d'ici 2020, selon un rapport d'étape. **Malgré des investissements qui devraient dépasser les quatre milliards de dollars de fonds publics, le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques du gouvernement Couillard permettra seulement de « stabiliser » les émissions de gaz à effet de serre du Québec.** C'est ce que conclut le bilan « mi-parcours » de ce programme, obtenu par Le Devoir.

Le gouvernement du Québec s'est engagé à réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la province d'ici 2020 par rapport au niveau de 1990. **Or, les plus récentes données disponibles, qui remontent à 2014, indiquent que le taux de réduction atteignait alors 8%, mais aussi que ce bilan ne montrait « pas de progression globale significative dans les réductions d'émissions de GES réalisées au Québec ». « Ceci laisse entrevoir qu'un effort substantiel de réduction d'émissions de GES est nécessaire d'ici 2020 pour maximiser les réductions d'émissions de GES réalisées au Québec.**

Selon ces projections, les efforts de réduction déjà prévus permettraient uniquement de stabiliser les émissions de GES d'ici 2020 », peut-on lire dans le bilan mi-parcours du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020). Ce document, produit par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, est daté de 2017, mais il n'a toujours pas été publié. **Cette stagnation des réductions de GES dans la province « s'explique par la tendance à la hausse des émissions découlant notamment de la croissance démographique et économique du Québec et par certaines tendances lourdes dans le choix des modes de déplacement »**, ajoutent les auteurs de ce rapport de près de 80 pages dont Le Devoir a obtenu copie. Certes, le PACC 2013-2020 génère des réductions d'émissions. Mais même en y ajoutant des mesures du gouvernement fédéral « à venir », « le risque que les réductions d'émissions de GES réalisées au Québec

soient moins importantes qu'on le souhaitait est présentement significatif si aucune mesure additionnelle n'est [prise] d'ici 2020 ». Pour éviter que le Québec soit forcé de se tourner vers des achats importants de crédits d'émissions sur le marché du carbone — qui pourraient atteindre près de 10 millions de tonnes par année —, **le bilan gouvernemental insiste sur la nécessité d'un «renforcement important » du plan actuel.** C'est d'ailleurs ce qui serait prévu, afin de «maximiser » les réductions au Québec d'ici deux ans. «De surcroît, la nécessité de réduire le plus possible les émissions en sol québécois prend une importance accrue depuis que le Québec s'est doté, en 2015, de cibles et d'objectifs encore plus ambitieux pour 2030 et 2050, dont l'atteinte exige la décarbonisation de son économie », rappelle le rapport. L'objectif de réduction des GES est fixé à 37,5% en 2030 par rapport à 1990.

### **«Urgence» en transport»**

**Pour placer le Québec sur la voie de cette nécessaire «décarbonisation» de l'économie, il y a « urgence d'agir » dans le secteur des transports, qui compte à lui seul pour 41 % des émissions de GES.** Les actions dans ce secteur doivent d'ailleurs accaparer plus de deux milliards de dollars du budget du PACC 2013-2020. Le bilan du ministère de l'Environnement constate toutefois que les sommes investies jusqu'à présent dans le transport collectif, jugé «alternatif à "l'auto solo"», «ont essentiellement permis de maintenir et de consolider la hausse de l'offre de services réalisée entre 2006 et 2012». **On note cependant que les investissements dans le transport en commun ont contribué à la «mobilité». «Ils ont toutefois peu contribué à la réduction des émissions de GES,** et leur coût [du point de vue des] dollars investis/tonne de GES réduite est élevé ». Celui-ci atteindrait 60 000 \$ par tonne, selon ce qu'on peut voir dans un tableau présentant les réductions de GES à l'horizon 2020.

En ce qui a trait à l'électrification du parc automobile québécois, le rapport indique que les ventes de véhicules zéro émission (VZE) «devront augmenter de façon significative pour atteindre la cible de **100 000 véhicules** immatriculés au Québec en 2020 ». **Au mieux, cette cible sera atteinte «vers 2022 ».** Et encore, cela ne représentera qu'une infime partie du parc automobile du Québec, qui avoisine présentement les 4,5 millions de véhicules.

### **Décarboniser**

**En parallèle de cet objectif gouvernemental, «peu de mesures visant à réduire les émissions de GES des millions de véhicules qui sont déjà sur les routes du Québec ont été mises en œuvre ».** Qui plus est, les émissions des

véhicules lourds ont augmenté de 90 % depuis 1990. **Le bilan suggère donc de mener des « études de faisabilité » en vue de la « mise sur pied de mesures additionnelles de réduction des émissions de GES» dans le secteur des transports.** Plus largement, ce bilan propose la création d'un « institut de la décarbonisation » pour aider le gouvernement à trouver des solutions « porteuses » pour l'économie et la société québécoise « tout au long de sa transition vers une économie sobre en carbone ». Une mesure qui devrait s'accompagner d'une « campagne de sensibilisation en continu » sur les enjeux climatiques, un domaine où « peu d'actions ont été mises en œuvre à ce jour ». Le rapport souligne par ailleurs le manque de gestes concrets en matière d'« adaptation » aux impacts des changements climatiques. À l'heure actuelle, à peine 8% du budget du PACC 2013-2020 y est destiné. Il faudrait donc réévaluer cette part, d'autant plus que « les impacts des changements climatiques sont déjà tangibles au Québec », notamment par l'augmentation de l'intensité des tempêtes, des inondations, de l'érosion côtière, des glissements de terrain et de la fonte du pergélisol.

4. 08/03/18, La Presse.ca, article par AFP, **Allemagne: 6000 décès imputables aux émissions d'oxyde d'azote : Les émissions d'oxyde d'azote, produites notamment par les véhicules diesel, ont provoqué quelque 6000 décès prématurés en raison de maladies cardiovasculaires en Allemagne en 2014, affirme une étude d'experts publiée jeudi.**

« Nous devons faire tout notre possible pour garder notre air propre et sain », déclare Maria Krautzberger, responsable de cette étude réalisée par l'**Office fédéral de l'Environnement allemand**, et qui repose sur de nombreuses statistiques scientifiques et épidémiologiques. Outre ces décès, les émissions d'oxyde d'azote sont également responsables de l'augmentation de maladies comme le diabète, l'hypertension, les accidents vasculaires cérébraux, les maladies pulmonaires chroniques ou encore l'asthme.

Ainsi, 8% des cas de diabète, soit 437 000 personnes et 14% des cas d'asthme (439 000 personnes) sont imputables en Allemagne aux rejets d'oxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). **Montrées du doigt par l'étude, les grandes villes où la circulation est dense devraient être les premières à agir. « Une cause importante des décès dus aux rejets d'oxydes d'azote nocifs dans l'air sont clairement les voitures diesel »,** explique M<sup>me</sup> Krautzberger, citée dans un communiqué. Le trafic routier est ainsi responsable à 60% de ces émissions, dont 72% les diesels, selon l'étude. **Les interdictions de circulation des vieux diesels dans les villes peuvent alors constituer un bon moyen pour y remédier, avance M<sup>me</sup> Krautzberger.**

Fin février, la justice allemande avait justement ouvert cette possibilité. Quelque 70 villes allemandes présentaient encore en 2017 des taux de dioxyde d'azote supérieurs au seuil annuel moyen de 40 microgrammes par mètre cube édicté par l'Union européenne, d'après l'Office fédéral de l'environnement. Munich, Stuttgart et Cologne sont les plus villes les plus touchées. Une précédente étude parue en mai 2017 dans la revue Nature avait déjà conclu que les émissions de NO<sub>2</sub> produites par les véhicules au diesel au-delà des limites affichées par les constructeurs avaient provoqué 38 000 morts prématurées dans le monde en 2015. Environ 80% de ces décès ont eu lieu dans trois régions: l'Union européenne (UE), la Chine et l'Inde, écrivaient les chercheurs. Selon eux, si les pouvoirs publics ne réagissent pas, le nombre de morts prématurées dues aux émissions de NO<sub>x</sub> par les véhicules fonctionnant au diesel pourrait atteindre 183 600 par an en 2040. L'OMS a classé le diesel comme cancérigène certain et les émissions des moteurs essence comme cancérigènes probables.

#### **5. 09/03/18, Le Devoir, Réduction des GES : Québec toujours convaincu**

**d'atteindre ses objectifs** : Même si son propre bilan du plan d'action contre les changements climatiques constate qu'il n'y aura pas de réductions suffisantes des émissions de gaz à effet de serre au Québec, le gouvernement Couillard continue d'affirmer qu'il atteindra ses objectifs d'ici deux ans.

Le Devoir révélait jeudi les conclusions du bilan «mi-parcours» du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, un document produit l'an dernier par le ministère de l'Environnement, mais qui n'a toujours pas été rendu public. Ce rapport indique que malgré des investissements de plus de quatre milliards de dollars, les mesures inscrites dans le plan permettront seulement de «stabiliser» les émissions de gaz à effet de serre de la province. L'objectif de les réduire de 20%, par rapport à 1990, sera donc loin d'être atteint.

Appelé à réagir, le cabinet de la ministre de l'Environnement, Isabelle Melançon, a répété jeudi que « le Québec est un leader sur la scène internationale en matière de lutte contre les changements climatiques et en avance par rapport à de nombreuses autres juridictions ». **«Nous sommes convaincus que les actions que nous avons menées — comme l'instauration du Marché du carbone, qui a été renforcé par l'arrivée cette année de l'Ontario, la norme véhicules zéro émission, nos grands projets en matière de transport collectif ou le Plan d'action en matière de sécurité publique relatif aux inondations — nous permettront d'être, en 2020, rendus là où nous le souhaitons», a ajouté son cabinet, dans une réponse écrite.**

**Le porte-parole de Greenpeace, Patrick Bonin, a toutefois plaidé pour un**

**«virage majeur » dans le secteur des transports, responsable à lui seul de 41% des émissions. Selon lui, il serait important d'instaurer des mesures pour décourager l'achat des modèles de véhicules les plus polluants.**

6. 08/03/18, Journal de Montréal, article par Germain Goyer, **Goodyear développe un pneu qui améliore la qualité de l'air** : Un salon de l'auto, c'est une vitrine de choix des plus récentes technologies en matière de voitures. En plus d'y présenter principalement les nouveautés des plus grands constructeurs européens, le **Salon de l'automobile de Genève** fait découvrir au grand public le concept de pneu en mousse.



Imaginé par Goodyear, ce pneu en mousse vivante n'utilise pas du tout de caoutchouc. Il n'a pas besoin d'être gonflé pour être en fonction. Baptisé Oxygene, il absorbe, vous l'aurez deviné, le CO2 pour le transformer en O2. Comme si ce n'était pas suffisant, ce pneu de l'avenir intègre l'intelligence artificielle. Goodyear affirme qu'il génère lui-même son électricité grâce à la photosynthèse, ce qui permet d'alimenter la technologie dont il est muni. Histoire d'améliorer la sécurité routière, en virage et en freinage, le pneu émet des signaux lumineux. **On est encore loin de voir ce produit sur le marché.** Ne soyez pas surpris de ne pas le voir au garage lorsque vous ferez installer vos pneus d'été après le 15 mars prochain.

7. 12/03/18, Le Devoir, article par Annabelle Caillou , **La voiture électrique est-elle vraiment écologique ? Moins dangereux pour l'environnement et la santé, les véhicules rechargeables demeurent polluants** : Les constructeurs automobiles ont pris un virage vert ces dernières années à travers le monde, proposant davantage de modèles hybrides et électriques. Cette solution de recharge à la voiture à essence, grande émettrice de gaz à effet de serre, peut-elle vraiment contrer la pollution atmosphérique et ralentir le réchauffement climatique?

La voiture électrique a la cote au Québec. Le gouvernement s'est même donné pour objectif de mettre 100 000 véhicules rechargeables sur les routes d'ici 2020. Considérée comme «une solution évidente» pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), la voiture électrique n'est toutefois pas si verte qu'il y paraît. «Souvent, lorsqu'on parle de pollution par les transports, on ne mesure que les émanations directes des GES. Mais il faut aussi s'interroger sur la part des infrastructures et de l'industrie reliées à ce secteur. On se rend compte d'un coup que la voiture électrique est plus polluante qu'on le croit», lance au téléphone, l'auteur français Laurent Castaignède.

**Dans son livre *Airvore ou la face obscure des transports*, qui arrivera dans les librairies québécoises mercredi, il revient sur l'expansion du parc automobile et ses impacts sur la santé des êtres humains ainsi que celle de la planète. En réaction aux données probantes du réchauffement climatique et à la multiplication des pics de pollution plongeant les villes dans un épais nuage blanc — le smog —, les sociétés ont accéléré la cadence ces dernières décennies pour trouver des solutions de remplacement à la voiture à essence. Actuellement, un tiers des émissions des GES mondiales proviennent du secteur des transports, donc des moyens de déplacement motorisés, avec en tête l'automobile. «Les émissions de GES de ce secteur continuent à être celles qui augmentent le plus vite et pourraient représenter à moyen terme la moitié des émissions mondiales», selon un rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) de 2014.**

Puisqu'elle n'émet aucun polluant et fonctionne sans énergie fossile, la voiture électrique s'est vite imposée comme un remède pour améliorer la qualité de l'air. Elle ne produit en effet aucune particule fine, ces gaz toxiques qui s'échappent en abondance des pots d'échappement des moteurs à essence et diesels, des moteurs à combustible. **«Il ne faut pas oublier qu'une partie non négligeable des particules fines sont émises du simple fait de rouler, avec l'abrasion des pneus, de la route et des plaquettes de frein »**, rappelle Laurent Castaignède.

Des ressources limitées : Sans oublier que l'électricité à laquelle elle carbure a aussi un coût environnemental. Excepté certains pays, comme le Canada ou l'Islande, qui bénéficient de grandes quantités d'eau et créent beaucoup d'hydroélectricité, — une énergie verte et renouvelable —, la plupart des pays ont recouru à des énergies non renouvelables et fossiles pour en produire. «La moitié de l'électricité mondiale est produite par le charbon, qui est très polluant», explique M. Castaignède. Et même quand des énergies propres sont utilisées, elles ne sont



pas infinies. « Cet usage électrique nouveau n'amènera pas plus d'eau dans les barrages hydroélectriques, pas plus de vent dans les éoliennes déjà installées, pas plus de soleil sur les panneaux photovoltaïques en place. Peu de pays peuvent garantir que la demande accrue pourra être satisfaite par des moyens peu émissifs », écrit-il.

**Aux yeux de cet ingénieur de formation, qui a travaillé pendant près de dix ans pour le constructeur automobile français Renault**, imaginer pouvoir remplacer l'ensemble du parc automobile actuel par des véhicules électriques est un leurre et surtout pas «raisonnablement envisageable ». **La capacité d'extraction de certains métaux nécessaires à la construction des batteries notamment (comme le lithium) ne suivra pas l'expansion de ces nouveaux modèles sur les routes. Il rappelle que, lorsqu'il est question d'utilisation de batterie, la voiture entre en concurrence directe avec la demande d'ordinateurs portables, de tablettes, de téléphones de cellulaires, de jouets et d'autres accessoires électrodomestiques, demande toujours grandissante dans le monde.** La substitution de petits modèles en circulation, comme les fourgonnettes de livraison, les taxis et les voitures partagées, lui apparaît prioritaire, puisque «le recours aux batteries se justifie d'autant mieux lorsqu'elles sont régulièrement sollicitées». « **Que vont-ils faire de ces batteries arrivées en fin de vie ?** », s'inquiète également **M. Castaignède**. En raison de leurs cycles de « dé-charge-recharge », les batteries sont vouées à une durée de vite limitée. « **Elles apparaissent sur le papier comme parfaitement recyclables, mais dans la réalité, combien le seront parfaitement et totalement ?** », poursuit-il dans son ouvrage. Si les pays occidentaux n'auront certainement pas de mal à mettre en place un système de recyclage «digne de ce nom», suivant des règles strictes, les pays en voie de développement risquent de ne pas y accorder autant d'importance et de rigueur, « comme c'est déjà le cas aujourd'hui pour bien d'autres matériaux non récupérés », à son avis.

Modes de vie : « Il va vite falloir réapprendre à bouger pour vivre et non plus vivre pour bouger », assure l'ingénieur estimant essentiel de nous questionner sur nos modes de vie et notre façon de nous déplacer plutôt que de chercher la « solution miracle » qui stoppera le réchauffement climatique et supprimera la pollution de l'air. «On s'attend trop à ce que les technologies trouvent la solution pour nous, mais elles ne font que nous enliser encore plus dans nos problèmes de pollution, l'histoire en témoigne », déplore-t-il. C'est justement le foisonnement de promesses technologiques qui entre en totale contradiction avec la situation environnementale que connaît la planète présentement qui a motivé M. Castaignède à écrire son livre. Près de deux ans et demi lui auront été nécessaires pour dresser un portrait

de la situation, en revenant sur l'origine des transports mobiles, les problèmes qu'ils ont créés **et les solutions qu'il faudrait envisager.**

**Taxes à l'achat, promotion des transports en commun, taxes sur les carburants, tarification du réseau routier par l'ajout de péages, réduction du nombre de stationnements, circulation alternée: des solutions — et des réglementations — existent depuis des décennies, mais peinent encore à contrebalancer la croissance du trafic. « Il n'y a pas une seule solution, c'est plutôt un panel de solutions que je propose, dit-il. Il faudrait surtout remettre en question la taille, le poids, la puissance, la vitesse, le prix, le nombre et les carburants (batterie comprise) de ces dinosaures de notre quotidien que sont devenus nos transports motorisés.** Des dinosaures non pas herbivores ni carnivores, mais bien "airvores", qui consomment tout notre air. Il est temps s'il n'est pas déjà trop tard, d'en dompter toutes les espèces avant qu'elles ne nous domestiquent définitivement. »

Source : AIRVORE OU LA FACE OBSCURE DES TRANSPORTS CHRONIQUE D'UNE POLLUTION ANNONCÉE Laurent Castaignède, Écosociété, Montréal, 2018, 342 pages ESSAI

8. 12/03/18, Journal de Montréal, Agence QMI, **Réparation automobile: une enquête-choc d'une compagnie d'assurances révèle des fraudes : Une enquête d'un an menée en Ontario** par la compagnie d'assurances **Aviva** a permis de constater que la fraude liée aux réparations automobiles coûte aux consommateurs environ 547 millions de dollars annuellement dans cette province et plus de deux milliards de dollars aux Canadiens. **Le constat est accablant: les preuves recueillies durant l'enquête ont révélé une fraude dans 90 % des cas par des garagistes. Selon Aviva, 57 % de l'ensemble des coûts de réparation facturés étaient frauduleux.**

«Pendant un an, une équipe d'enquêteurs infiltrés d'Aviva a entrepris de découvrir ce qui se passe réellement au cours du processus de réparation **automobile lorsque les ateliers de réparation et les conducteurs de dépanneuse trouvent des véhicules impliqués dans des accidents sur les routes ontariennes**», a indiqué la compagnie Aviva dans un communiqué diffusé lundi. Pour réaliser sa vaste enquête, l'entreprise Aviva s'est procuré 10 véhicules qu'elle a elle-même endommagés pour les besoins de l'exercice. «Les experts retenus par Aviva ont examiné et évalué attentivement chaque véhicule pour mesurer l'ampleur réelle des dommages et calculer le coût des réparations», a fait savoir la compagnie. Les véhicules endommagés volontairement ont ensuite été munis de caméras cachées

et placées en bordure de différentes autoroutes de la région de Toronto pour simuler des accidents.

«L'enquête a enregistré et suivi l'ensemble du processus de l'arrivée des secours sur les lieux de l'accident jusqu'au moment où les véhicules endommagés ont été réparés et les factures soumises», a rapporté Aviva. Les caméras cachées ont même filmé un mécanicien qui endommageait lui-même une voiture déjà accidentée dans le but de faire gonfler le montant des réparations. **Devant les résultats de son enquête, Aviva a demandé au gouvernement de mettre en œuvre un plan d'action pour contrer le fléau de la fraude liée aux réparations automobiles.**

9. 13/03/18, Journal de Montréal, article par Pierre Couture: **56 M\$ d'écofrais payés en trop dorment à la banque - Le fonds du programme de recyclage des produits électroniques déborde. Les écofrais payés en trop par les consommateurs québécois sur les produits électroniques depuis 2012 s'accumulent. La cagnotte s'élève à plus de 56 millions \$, a constaté Le Journal.**

Les données compilées par l'Association pour le recyclage des produits électroniques (**ARPE**) indiquent que la réserve québécoise atteignait 56,6 millions \$ à la fin de 2016. Les données de 2017 ne sont toujours pas disponibles. **Depuis le 1er octobre 2012, des écofrais sont imposés aux consommateurs québécois lors de l'achat de produits électroniques chez les détaillants. L'argent amassé atterrit dans les coffres d'ARPE-Québec, un organisme privé à but non lucratif.** Ces frais, dits de gestion environnementale, servent à financer un programme de points de collecte, de transport et de recyclage des produits électroniques au Québec. Ces frais ne sont pas très connus du public puisque les détaillants ne sont pas obligés de les afficher. Certains le font, d'autres pas. Les écofrais varient selon la grosseur et le type d'appareils à recycler. Par exemple, pour un téléviseur de plus de 46 pouces, les consommateurs doivent déboursier 24\$.

**En baisse** : La directrice générale de l'ARPE-Québec, Dominique Lévesque, n'était pas disponible lundi pour commenter le dossier. « Le programme a atteint sa vitesse de croisière au Québec. Notre objectif est de le ramener éventuellement à l'équilibre », a toutefois indiqué une porte-parole de l'ARPE. En 2016, ARPE-Québec dit avoir collecté pour 15,4 millions \$ d'écofrais dans les poches des consommateurs, soit 7 millions \$ de moins qu'en 2015. Depuis 2012, les écofrais ont été révisés à la baisse à deux reprises, soit en 2014 et en 2015, en raison de l'importante réserve accumulée.

ARPE-Québec prévoit réaliser des déficits annuels, comme en 2016 (-7 M\$), au cours des prochaines années pour faire diminuer les trop-perçus. Au Québec, le programme de recyclage coûte bon an mal an un peu plus de 22 millions \$ à administrer. **Selon Recyc Québec**, les taux de récupération totaux ont atteint, en 2015, au Québec 51 % pour les ordinateurs de bureau, 62 % pour les écrans d'ordinateurs/téléviseurs et 40 % pour les imprimantes/numériseurs. **À l'échelle nationale, l'ARPE détenait au 31 décembre 2016 une réserve accumulée de 112 millions \$.**

(Note : Donc le Québec représente 50% du surplus « national »)

- 10.** 13/03/18, La Presse+, article par Hélène Baril, Entrevue avec le ministre Moreau, **VOITURES ÉLECTRIQUES : OBJECTIF RÉALISABLE** : Même si l'objectif d'avoir 100 000 voitures électriques sur les routes du Québec d'ici 2020 semble impossible à réaliser, le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles soutient qu'il sera atteint. **Une rencontre récente avec le ministre du Pétrole et de l'Énergie de la Norvège, championne des voitures électriques, l'a convaincu. « La Norvège a beaucoup plus d'incitatifs à l'achat des voitures électriques que nous. Mais c'est quand elle s'est dotée d'un réseau complet de recharge que l'augmentation a été exponentielle », explique-t-il.** La même chose devrait se produire au Québec. « Notre réseau n'est pas optimal et on va annoncer dans les prochaines semaines des mesures pour que le rythme d'expansion des bornes de recharge s'accélère. « Je suis convaincu que l'objectif est atteignable. Quand on regarde ce qui s'est passé en Norvège, on réalise que la croissance est très lente au début et que tout à coup, ça monte en flèche. »

- 11.** 14/03/18, Communiqué de presse, ARPAC: **Gestion des fonds publics : l'AQLPA refuse de rendre des comptes et d'ouvrir ses livres malgré une décision de la Cour : ST-JÉRÔME, QC, le 14 mars 2018 /CNW Telbec/** - Dans un contexte où l'Association québécoise de Lutte contre la Pollution atmosphérique (AQLPA) sollicite un financement du public pour soutenir un recours collectif contre Volkswagen, le conseil d'administration de l'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions au Québec (ARPAC) réaffirme son intention ferme de poursuivre des démarches légitimes d'accès à l'information pour obtenir les documents de l'AQLPA relativement à la gestion des 30 M\$ en fonds publics qui lui ont été octroyés, entre 2009 et 2011.

Le 27 octobre 2016, la Commission d'accès à l'information donnait gain de cause à l'ARPAC faisant droit à sa demande d'accès à des informations relatives au programme Faites de l'air / Adieu Bazou. Cette décision a depuis été contestée par l'AQLPA par le biais d'une déclaration d'appel déposée à la Cour du Québec le 28 novembre 2016, dont l'audience aura lieu les 11 et 12 avril prochains.

En dépit des demandes répétées, l'AQLPA a refusé systématiquement, depuis maintenant presque 7 ans, de dévoiler les états financiers, les frais en gestion et les coûts des publicités liés au programme Faites de l'Air/Adieu Bazou. Malgré les dispositions de la *Loi sur l'accès aux documents des organisations publiques et sur la protection des renseignements personnels*, l'AQLPA n'a jamais voulu démontrer sa transparence. Il est plus que jamais d'intérêt public que les détails de la gestion de ces fonds publics soient rendus accessibles à tous, alors que l'AQLPA se lance maintenant dans une nouvelle campagne de financement public pour un recours populaire contre l'entreprise automobile Volkswagen.

**Campagne de financement public :** « Considérant l'entêtement de l'AQLPA à ne pas dévoiler les détails de son utilisation de l'argent gouvernemental, nous nous questionnons sur la transparence de cette dernière et sur la rigueur dont elle a fait preuve dans l'utilisation de fonds publics, alors qu'elle n'hésite pas à dépenser d'importantes sommes en frais d'avocats pour s'assurer de ne pas rendre de comptes ou dévoiler des informations quant à sa gestion de l'argent des contribuables», affirme Pierre Robitaille, président de l'ARPAC. « Nous tenons donc à aller jusqu'au bout et nous assurer que des fonds publics ou encore que l'argent des contribuables et de simples citoyens soit dépensé à bon escient, et en toute transparence », conclut-il.

À cet effet, l'ARPAC, qui déplore l'opacité de la gestion du programme Adieu Bazou, a toujours fait preuve de diligence et de transparence auprès de ses membres sur le plan de la gestion de ses finances et de la reddition de comptes et s'engage à ce qu'il en demeure ainsi.

- 12.** 14/03/18 France 2 TV **Automobile : embouteillage au contrôle technique :**  
Depuis quelques semaines, les opérateurs des contrôles techniques sont débordés. Le durcissement des contrôles leur donne énormément de travail. L'affluence est continue et les visites s'enchaînent dans les centres de contrôle technique. Le carnet de rendez-vous est bien rempli. *"En ce moment, on a plus d'une semaine d'attente. Ça ne nous est jamais arrivé. C'est la crainte des gens par rapport à la réforme du contrôle"*, explique Anthony Herrero, opérateur de contrôle

technique.

**Durcissement des règles:** À partir du 20 mai prochain, **les règles se durcissent\*\***. Les points de contrôles seront plus nombreux, tout comme les défaillances soumises à réparation. Les automobilistes clients sont donc nombreux à anticiper. Pour les défauts les plus graves, les véhicules concernés ne pourront circuler au-delà du jour du contrôle. Les visites seront plus longues et plus coûteuses. **Avec cette réforme, la France applique une directive européenne. Un contrôle plus sévère pour diminuer le nombre d'accidents et limiter l'impact des véhicules sur l'environnement.** En cas de contrôle technique non valide, l'amende est fixée à 135 euros.

\*\* franceinfoFrance Télévisions (08/01/18) - Plus strict, plus long et (probablement) plus cher : ce qu'il faut savoir sur le nouveau contrôle **technique A partir du 20 mai 2018, les contrôles techniques vont changer. Au programme : plus de points de contrôles et une addition qui devrait grimper.** Du nouveau chez le garagiste. A partir du 20 mai 2018, les contrôles techniques vont changer. Au programme : davantage de points de contrôles et une addition qui devrait s'alourdir. La raison ? La mise en application d'une directive européenne datant de 2014. Franceinfo décrypte ces nouveautés qui vont concerner tous les automobilistes.

Un contrôle plus pointilleux : L'objectif de ce nouveau contrôle technique est de limiter les accidents mécaniques. Pour cela, les garagistes vont procéder à un contrôle plus pointilleux. Aujourd'hui, ils vérifient 123 points spécifiques sur chaque automobile. Il y en aura au moins 8 de plus à observer à partir du 20 mai, rapporte **20 Minutes**. Et le chiffre pourrait encore grimper. *"Les discussions sont toujours en cours à ce propos, indique le Conseil national des professions automobiles (CNPA). Lors de la dernière réunion, le 30 décembre, trois nouveaux points de contrôle ont été ajoutés à la liste."* Les garagistes pourront ainsi pointer 696 défauts différents sur votre automobile, contre 453 actuellement.

**Un nouveau système de résultats :** Aujourd'hui, le contrôle ne pouvait donner lieu qu'à deux résultats : favorable ou défavorable. Dans ce dernier cas, vous aviez un délai de deux mois pour effectuer une contre-visite et prouver que vous avez bien effectué les travaux, rappelle **Le Parisien**. Cela va changer au 20 mai 2018. Désormais, les organismes pourront également émettre un avis *"critique"*. Dans ce cas, l'automobiliste disposera toujours d'un délai de deux mois pour faire les travaux et effectuer une contre-visite... sauf qu'il ne pourra plus circuler avec le véhicule incriminé. **Cela concerne des défaillances jugées "critiques", par**

**exemple, l'absence de liquide de frein ou la mauvaise fixation des roues.** "Il aura alors l'autorisation de rouler pendant 24 heures pour pouvoir rentrer chez lui après le contrôle mais, au-delà de ce délai, il ne pourra circuler que pour se rendre au garage faire les travaux", indique encore le CNPA. Passé ce délai, si l'automobiliste prend le volant, il risquera une amende, dont le tarif reste le même : 135 euros.

**Un contrôle plus long et plus cher :** Conséquence logique de ces modifications : le contrôle technique va être plus long et plus cher. Comptez en moyenne 30 à 50 minutes. Les garagistes devront d'ailleurs se former pour répondre aux nouvelles exigences. Le contrôleur, actuellement titulaire d'un CAP, devra désormais posséder un bac pro, selon *Le Parisien*. Avec des expertises plus longues et plus rigoureuses, les contre-visites devraient se multiplier. Des changements qui vont aussi faire grimper l'addition. Les spécialistes tablent ainsi sur une hausse de 20% des tarifs, ce qui ramènerait le coût moyen d'un contrôle technique aux alentours des 80 euros, estiment *Les Echos*.

- 13. 16/08/18, La Presse.ca, Article par Jean-Sébastien Gagnon, Voitures électriques: le fisc à contre-courant de l'objectif de Québec :** Lorsque l'entreprise de télécommunications TRJ Telecom a décidé de fournir une voiture électrique à l'un de ses employés, elle croyait faire une bonne affaire tout en aidant l'environnement. « On pouvait bénéficier de la subvention de 8000 \$ offerte par le gouvernement du Québec pour encourager l'achat d'une voiture électrique, dit le vice-président de l'entreprise, Charles Jolicoeur. Et comme notre employé habite assez loin de son lieu de travail, ça lui permettait de se rendre au bureau de façon plus écologique. »
- Mais Revenu Québec et l'Agence du revenu du Canada (ARC) en ont décidé autrement.** « Les deux agences choisissent de pénaliser plutôt que d'aider les entreprises qui préfèrent les voitures électriques aux véhicules à essence », explique la fiscaliste Marie-Hélène Rocheleau, du bureau comptable Hardy, Normand et ass. « Il y a principalement deux problèmes dans leur interprétation des règles fiscales, dit-elle. Dans les deux cas, elles choisissent l'option défavorable à l'environnement. » Ces problèmes sont liés au calcul de la subvention gouvernementale, poursuit-elle.

« Quand un employé utilise une voiture électrique d'entreprise à des fins personnelles, Revenu Québec et l'ARC ne tiennent pas compte de la subvention de 8000 \$ pour mesurer cet avantage imposable. Mais elles le font quand vient le temps de calculer l'amortissement de l'achat de la voiture par l'entreprise. » Par exemple, pour une voiture de 30 000\$, le fisc impose l'employé en fonction de la

valeur totale du véhicule, mais ne permet à l'entreprise de n'amortir qu'une somme de 22 000\$, compte tenu de la subvention de 8000\$. « C'est contradictoire, ça désavantage les voitures électriques. Et c'est ce qu'on appelle un bogue fiscal », souligne M<sup>me</sup> Rocheleau.

Mais il y a pire : lorsque le fisc tient compte des frais d'utilisation (carburant, entretien, immatriculation, etc.) pour juger de l'avantage imposable obtenu par un employé, il utilise les mêmes montants que pour une voiture à essence. Or une voiture électrique, même si elle est plus chère à l'achat, coûte bien moins cher en carburant et en entretien par année, selon la CAA. « Le résultat, c'est que par exemple un célibataire, qui gagne 50 000 \$ par année et qui utilise une Chevrolet Volt 2018 fournie par sa compagnie, devra payer 3000 \$ en impôts supplémentaires par an pour un avantage imposable que le fisc estime à 8080 \$, alors que le coût réel pour l'entreprise de l'utilisation de cette voiture est de seulement 2800 \$ », dit Marie-Hélène Rocheleau.

« Bref la voiture peut finir par coûter plus cher d'impôt que de frais d'utilisation. Ce n'est pas logique ! »

**PAS DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT** : Questionné par *La Presse*, le cabinet du ministre provincial des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports André Fortin nous a plutôt dirigé vers le cabinet du ministre des Finances, Carlos Leitão, qui n'avait pas répondu à nos demandes hier au moment de publier. « Des voitures électriques, je serais prêt à en acheter bien plus. Mais mes employés n'en veulent pas parce que ça leur coûte trop cher d'impôt ! », mentionne Charles Jolicoeur, de TRJ Telecom.

Pourtant, dans le cadre de sa politique sur la réduction des gaz à effet de serre, le gouvernement du Québec s'est donné pour objectif de voir 100 000 véhicules branchables sur ses routes d'ici 2020. Même si les Québécois achètent déjà la moitié des voitures électriques vendues au Canada, le gouvernement reste bien loin de son objectif. À la fin de l'année dernière, on en comptait seulement 21 500 en circulation dans la province.

Dans un document déposé en février, le Comité consultatif sur l'économie et l'innovation - un groupe présidé par Monique Leroux et qui regroupe des dirigeants d'entreprise de tous les secteurs, en plus d'investisseurs institutionnels et d'institutions de recherche - recommande d'ailleurs au gouvernement de hausser encore davantage l'aide à l'achat, mais de la réduire dans le temps, afin de stimuler l'adoption des véhicules électriques au Québec.

L'application des règles fiscales au sujet des voitures électriques est d'autant plus contradictoire que depuis janvier, Québec force les concessionnaires automobiles



à offrir de tels véhicules à leur clientèle, sous peine de pénalités sévères. En 2025, le gouvernement s'attend à ce que 10 % des ventes ou locations concernent les voitures à faibles émissions polluantes.

**« Les entreprises commencent de plus en plus à s'intéresser aux véhicules électriques », dit Hugo Jeanson, copropriétaire du concessionnaire Bourgeois Chevrolet, à Rawdon.** « On a mis 525 nouvelles voitures électriques sur la route l'an dernier, poursuit-il. Les ventes [à des entreprises] représentent de 5 à 10 % de nos revenus ; on voudrait certainement que ce soit plus ! Si le gouvernement donne un rabais aux entreprises pour les encourager, il devrait aller dans la même direction avec les impôts ! »

- 14.** 16/03/18, Le Presse.ca, article par Alain McKenna, **Le cri du coeur d'un patron d'entreprise : c'est l'État qui doit payer pour les bornes, pas nous** : Le succès commercial des véhicules électriques est loin d'être assuré, et dépend de plus en plus de la volonté des gouvernements d'investir dans la création d'une infrastructure de recharge « suffisamment dense », assurait le **PDG de la société française Peugeot (PSA), Carlos Tavares**, la semaine dernière, à l'occasion du salon de l'auto de Genève. « C'est la responsabilité citoyenne des États de s'engager sur la densité minimale des réseaux de chargement de véhicules électriques en amont des dates qui ont été fixées pour atteindre les objectifs [de réduction] de CO<sub>2</sub> », a-t-il dit lors d'une table ronde avec des journalistes spécialisés.

**Mêmes enjeux partout pour l'auto électrique** : M. Tavares s'adressait ainsi au marché européen, mais sans doute que cet appel trouvera écho au Québec, notamment, où la pression monte afin d'ajouter davantage de bornes de recharge rapides publiques. **Pas de bornes, pas d'acheteurs, a résumé, en somme, le patron de Peugeot.** « **Ce sont les États qui doivent financer les infrastructures. On ne peut pas vendre des véhicules à des clients réticents à les acheter.** »

- 15.** 16/03/18, article par Frédéric Mercier, **A-t-on encore besoin des concessionnaires automobiles?** Dans un monde où toute l'information est au bout de nos doigts et où de plus en plus d'achats se font en ligne, les traditionnelles visites chez les concessionnaires automobiles n'ont jamais été aussi peu fréquentes. Selon une étude menée par BBR Commuter et publiée par [Humanise sur la plateforme Medium](#), un consommateur à la recherche d'une nouvelle voiture faisait en moyenne 4 visites chez des concessionnaires avant de passer à l'achat il n'y a pas si longtemps. Aujourd'hui, on parle plutôt de 1,4 visite

en moyenne. «Il faut comprendre que le consommateur est beaucoup plus avancé dans le processus d'achat lorsqu'il arrive chez nous», explique Norman John Hébert, vice-président au développement des affaires chez Groupe Park Avenue, dans une entrevue réalisée par BBR Commuter.

L'accessibilité de l'information en ligne fait en sorte que les consommateurs entament leur magasinage bien avant leur première visite chez un concessionnaire. Selon une étude réalisée par [9clouds.com](http://9clouds.com), 80% du processus d'achat est déjà complété quand le client met les pieds dans un concessionnaire. À sa première visite, l'acheteur potentiel en sait déjà beaucoup sur le modèle qui l'intéresse. Parfois, il en saura même plus que le vendeur lui-même! Est-ce que cela rend le travail des concessionnaires désuet? Pas nécessairement. «Ça nous demande d'agir différemment et de revoir nos pratiques», admet Norman John Hébert. Vers la fin du processus d'achat, le magasinage d'un taux de financement ou la question de la location peuvent être abordées et expliquées au concessionnaire. Une partie de l'achat qui, même si elle peut aussi théoriquement être faite en ligne, nécessite souvent une approche plus humaine. «Je pense que notre mandat est beaucoup plus près de la décision finale d'achat que dans la partie d'information», conclut Norman John Hébert.

- 16.** 16/03/18, AutoFocus, article par Stéphane Desjardins, **L'acier frappera dur vos finances automobiles** Les négociations de l'ALENA, c'est du chinois pour vous? Vous devriez pourtant vous y intéresser, car le prix de votre prochaine voiture pourrait bondir. Car l'acier, ça pèse lourd dans la fabrication automobile... Depuis des mois, les représentants des États-Unis, du Canada et du Mexique négocient âprement le renouvellement du traité de libre-échange nord-américain, ou **ALENA**. Avec un Donald Trump protectionniste à la Maison-Blanche, les échanges sont corsés. Seuls les maniaques de politique étrangère ou de commerce international devraient s'intéresser à la question?

**Erreur! Les consommateurs sont concernés de près.** Prenez la décision récente, et controversée, de Trump de hausser de 25% les tarifs douaniers de l'acier et de l'aluminium. Certes, le président a ensuite annoncé que, «pour le moment», le Canada et le Mexique étaient exemptés de ces tarifs. Mais tout le monde a vu clair dans son jeu: il veut mettre de la pression à la table des négociations de l'ALENA.

**Que se passerait-il si ces négos échouaient** et que les tarifs entraient en vigueur? Les experts ne s'entendent pas sur l'étendue des conséquences, mais les États-Unis s'engageraient à coup sûr dans une guerre commerciale avec le reste

de la planète, y compris le Canada. Concrètement, ça va se traduire par des hausses de prix pour une majorité de produits. Dont les voitures.

Beaucoup d'acier dans une auto La masse d'une voiture est composée autour de:

- 62% d'acier, de fonte, et de tôle;
- 15% de plastiques et de caoutchouc;
- 9% d'aluminium et de cuivre;
- 6% de peintures, textiles, adhésifs et fluides;
- 4% de verre et de céramique.

Il y a même des métaux précieux dans votre voiture: 1 à 1,5 gramme de platine par exemple. Donc, l'acier pèse lourd dans la fabrication automobile!

**De fait, le poids d'une berline compacte moyenne est d'environ 1200 kilogrammes. Pour un utilitaire, on parle de 1500 kg. Si l'acier et l'aluminium comptent pour 71%, ça représente 852 kg pour une voiture et 1066 kg pour un VUS.**

«Comme on parle d'une taxe d'accise d'environ 25%, et comme une minorité de voitures sont fabriquées avec beaucoup d'aluminium, je ne serais pas surpris que le prix des modèles 2019 augmente d'au moins 200\$ à 400\$. Et je suis conservateur», commente **Georges Iny**, président de l'**Association pour la protection des automobilistes (APA)**. On ne peut être certain de l'augmentation, car la proportion d'acier et d'aluminium varie d'un modèle à l'autre. Et, les taxes sont appliquées au métal ayant servi à fabriquer la pièce selon sa provenance. Même si l'industrie nord-américaine de l'acier est fortement intégrée et surtout concentrée aux États-Unis (l'aluminium vient principalement du Québec), les pièces sont souvent importées de partout, dont l'Inde, la Chine, l'Amérique latine ou l'Europe.

**De 18 à 20 semaines pour se payer une voiture** : Or la hausse ne se limitera pas seulement au prix de vente. Comme la plupart des voitures vendues ou louées sont financées, il faudra ajouter quelques centaines de dollars de frais de financement pour couvrir la hausse du coût de l'acier et de l'aluminium. Hausse qui sera absorbée, capitalisme 101 oblige, par le consommateur.

**L'instauration de l'ALENA a été très profitable pour le consommateur nord-américain en matière d'automobile. Depuis 1994, en tenant compte de l'inflation, le coût des voitures a baissé, affirme le consultant Dennis Desrosiers: «En 1994, un ménage canadien devait travailler entre 26 et 28**

**semaines pour s'offrir un véhicule. Aujourd'hui, c'est entre 18 à 20 semaines.» Le parc automobile canadien a augmenté de 12 millions d'unités depuis 24 ans, ajoute-t-il.**

Le saviez-vous?

- En 1970, une compacte pesait environ 800 kg en moyenne. Aujourd'hui, c'est 1200 kg.
- Les carrosseries d'aluminium sont habituellement réservées aux voitures de luxe, comme la Audi A8, les Jaguars Land Rover XJ et XK ou l'Acura NSX.
- La carrosserie d'une Jaguar XJ pèse juste sous les 300 kg et comprend 95% d'aluminium.
- GM achète sept millions de tonnes d'acier annuellement environ.
- 60% de la production mondiale de platine est destinée à l'industrie automobile.
- Principaux composants en acier d'une voiture : carrosserie, châssis, moteur, systèmes d'échappement, transmission.
- Principaux composants en aluminium : carrosserie, bloc-moteur.
- Principaux composants en plastique : tableau de bord, jauges, cadrans, interrupteurs, conduites de ventilation, poignées, tapis, ceintures de sécurité, coussins gonflables, pièces de moteur.
- En 2017, les manufacturiers automobiles installés sur le territoire de l'ALENA y ont produit 9 millions de véhicules.
- Une voiture comprend entre 30 000 à 40 000 composants.

**17.** 19/03/18, La Presse+, article par Alain McKenna, **Comment réduire la pollution automobile?** Sans tout électrifier? Selon l'Agence internationale de l'énergie, de 7 à 10 % du parc automobile sera électrifié en 2030. Au Québec, cela se traduirait par moins d'un demi-million de voitures, deux fois moins que la cible souhaitée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) comme promis. Que faire ? D'autres régions dans le monde ont mis en place des mesures allant au-delà de la simple électrification. En voici cinq.

**OREGON UNE TAXE SUR LE KILOMÉTRAGE :** L'État de la côte ouest américaine a été applaudi le mois dernier par le président Trump pour son projet-pilote visant à taxer les automobilistes selon leur kilométrage parcouru sur la voie publique. Le programme accorde par ailleurs un rabais sur la taxe sur l'essence les incitant à consommer moins de carburant. En moyenne, le département du Transport de l'Oregon estime à 25 % la hausse de taxes imposée aux automobilistes qui ne réduisent pas leur utilisation de l'automobile. La somme collectée aide à financer l'entretien des routes de l'État, ce qui attire tout

particulièrement le gouvernement fédéral, qui fait face à un sérieux problème de sous-financement de son infrastructure autoroutière.

**BELGIQUE Taxer la cylindrée :** La Belgique impose aux automobilistes une taxe à la circulation qui varie, cette année, de 80 à 2000 euros (de 125 à 3200 \$), selon le volume de la cylindrée du véhicule. Pour une voiture à quatre ou six cylindres, cette taxe graduée selon des cotes d'émissions polluantes calculées en situation contrôlée se situe entre 300 et 1000 euros (480 et 1600 \$), ce qui peut sembler élevé, mais qui serait insuffisant pour compenser les émissions « réelles » de CO<sub>2</sub>, selon une étude publiée au début mars par l'organisme Green Budget Europe. En ajustant la taxe selon les données réelles, l'étude estime que la Belgique, ainsi que 10 autres pays de l'Union européenne qui ont une taxe similaire, aurait pu récolter 10 milliards d'euros (16 milliards CAN) supplémentaires, des sommes qui auraient aidé à mieux financer des infrastructures de transport moins polluantes, entre autres. Les automobilistes européens peuvent donc s'attendre à ce que cette taxe augmente encore dans les années à venir...

**COPENHAGUE Accès en voiture interdit :** Plusieurs villes européennes interdisent les automobiles dans certains quartiers ou durant certaines périodes du jour ou de la semaine. Un des meilleurs exemples est Copenhague, qui privilégie depuis de nombreuses années le vélo. Son calcul : cinq kilomètres à vélo représentent un gain de 1,18 \$ pour la société, tandis que la même distance en voiture lui « coûte » 0,81 \$. À ce jour, environ la moitié des résidents de la capitale danoise enfourchent leur bécane pour se déplacer en ville, une habitude que la ville scandinave de 1,2 million d'habitants compte favoriser afin d'atteindre son objectif d'être carboneutre au plus tard en 2025.

**FRIBOURG-EN-BRISGAU « Louer » le stationnement en banlieue :** La ville allemande de Fribourg compte sur un solide réseau d'autobus et de pistes cyclables. Pour inciter leur utilisation, Vauban, en banlieue, a pris des mesures afin de réduire l'omniprésence des automobiles dans ses rues. Les résidents désirant garer leur voiture près de leur demeure doivent ainsi payer 28 000 \$ pour « louer » un espace en marge de leur quartier, puisque le stationnement dans les rues y est interdit. Ceux qui décident ainsi de délaisser l'utilisation d'un véhicule ont en échange droit à un accès gratuit aux transports en commun, en plus de payer moins cher pour se loger. La limite de vitesse a également été réduite à 30 km/h dans toutes les rues, incluant les artères principales.

**HELSINKI Mobilité sur demande :** La capitale de la Finlande a amorcé l'an dernier un plan s'étirant sur 10 ans afin de mettre en place un réseau de transport

multimodal si efficace qu'il découragera complètement l'utilisation de l'automobile. Ça commence par une hausse substantielle du prix du stationnement des autos en ville, en vue de l'éliminer complètement, au profit de voitures partagées à la demande éventuellement sans conducteur, de navettes autonomes faisant le pont d'un quartier à l'autre, de vélos en libre-service et d'un réseau d'autobus et de tramways dernier cri. Ces mesures sont à peu près toutes à l'étude ailleurs dans le monde, mais Helsinki souhaite aller plus loin, harmonisant la gestion de tous ces services afin de les rendre accessibles à partir d'une seule et même application pour téléphones intelligents.

- 18.** 19/03/18, article par André Boily. **Une nouvelle loi – sans tambour ni trompette - Rappels automobiles: une nouvelle loi protège mieux les Canadiens** La Loi sur le renforcement de la sécurité automobile tout juste adoptée au fédéral vient mieux protéger les propriétaires d'automobiles, advenant que leurs véhicules soient rappelés ou ne puissent être réparés. Ces dernières années, les **rappels automobiles** se sont multipliés dans l'industrie. Si on devait en faire l'inventaire, il serait plus simple d'énumérer les véhicules qui n'en n'ont pas fait l'objet... s'ils existent!

Les rappels sont publiés quand des véhicules présentent des problèmes de sécurité en raison de leur conception ou de leur construction. Le problème doit interférer avec le fonctionnement sûr du véhicule, être évident par rapport à un nombre de véhicules similaires et n'avoir aucun lien avec l'usure normale ou le défaut de maintenance. **Outre les véhicules, les rappels peuvent également toucher les pneus et les sièges d'auto pour enfants.**

En vertu d'une nouvelle loi adoptée sans tambour ni trompette par le fédéral la semaine dernière, **le ministre des Transports et Transports Canada ont maintenant la capacité d'exiger d'un constructeur automobile ou d'un importateur de réparer un véhicule rappelé et ce, évidemment sans frais pour le consommateur.** Les instances gouvernementales peuvent également exiger que des véhicules rappelés soient réparés *avant* d'être vendus.

**Une loi qui a du mordant, avec pénalités :** La nouvelle loi met à égalité le Canada avec les lois et les protections similaires prévues par celle du secrétaire américain des Transports. Ainsi, si un défaut de sécurité est découvert sur un véhicule ou qu'un constructeur refuse de procéder à son rappel, le gouvernement peut infliger des amendes qui sont «prévues pour refléter le degré ou la nature de l'infraction», indique Transports Canada en réponse à Autofocus.ca. Cette nouvelle protection des consommateurs prévoit également le cas où un constructeur ne réglerait pas correctement un défaut de sécurité sur le véhicule d'un propriétaire,

s'il évitait de payer la réparation, ou encore si un nouveau véhicule était vendu malgré un rappel en suspens.

Dans ce dernier cas, les constructeurs automobiles seraient tenus d'effectuer les réparations au véhicule, de remplacer ce dernier par un modèle équivalent ou de rembourser l'achat du véhicule par le consommateur, moins une dépréciation raisonnable.

Et le scandale diesel de VW? Par ailleurs, la nouvelle législation vient aider le consommateur qui aurait payé pour une réparation qui, plus tard, est couverte par un rappel: le constructeur devra alors la lui rembourser. Cela dit, si la loi avait été en vigueur alors qu'éclatait le scandale Dieseldgate de Volkswagen, en septembre 2015, les consommateurs n'auraient pas été touchés; les émissions polluantes sont du ressort du ministère de l'Environnement et du changement climatique Canada, lesquelles ne sont pas considérées comme un défaut de sécurité.

**Que dit la loi québécoise?** Au Québec, la Loi sur la protection du consommateur a déjà plus de dents que ce qui existe dans les autres provinces canadiennes, mais elle n'intervient pas quant aux normes de sécurité automobile, qui sont de compétence fédérale. «Alors, les ajouts à la protection en matière des rappels de sécurité ont autant d'importance au Québec qu'ailleurs au Canada,» dit George Iny, président de l'Association pour la protection des automobilistes (APA).

Et en soit, ces amendements qui visent les défauts de sécurité sont une bonne nouvelle, explique encore M. Iny: «Transports Canada a de nouveaux outils pour exiger qu'un constructeur émette un rappel et, aussi, qu'il exécute ses rappels sans délais, au risque de recevoir une amende.» **Le président de l'APA se dit par ailleurs agréablement surpris d'une disposition fédérale qui vient protéger les concessionnaires automobiles. En effet: « La loi prévoit un dédommagement pour les autos invendables en attente d'un rappel, ainsi que des protections pour des pertes encourues lors de l'exécution d'un rappel.»**

Comment vérifier ? Pour vérifier si votre véhicule fait l'objet d'un rappel, visitez la [banque de données de Transports Canada](#). Vous pouvez aussi demander à un concessionnaire de votre marque automobile. Pour cela, il vous faut le numéro d'identification du véhicule (NIV) trouvé sur le document de propriété ou sur la plaque visible dans le coin du pare-brise, côté conducteur. Si vous pensez que votre véhicule possède un défaut de sécurité qui ne fait pas l'objet d'un rappel, vous pouvez le déclarer à Transports Canada pour une éventuelle enquête. [Lisez](#)

ici de quelle façon votre plainte sera traitée – et ce que vous pouvez attendre de pareille démarche.

- 19.** 21/03/18, La Presse.ca, article par Joël-Denis Bellavance, **Ottawa s'attaque aux «véhicules fantômes : (Ottawa) Désirant améliorer la sécurité sur les routes du pays, le ministre fédéral des Transports Marc Garneau imposera aux constructeurs de voitures que tous les véhicules neufs vendus au Canada soient munis à compter de 2021 de feux rouges arrière qui s'activent automatiquement, en plus des phares avant comme c'est le cas depuis plusieurs années, dès que le moteur est en marche.**

Le ministre Garneau annoncera aujourd'hui ce changement aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) afin de s'attaquer à un phénomène qui inquiète de plus en plus les Canadiens, à savoir la conduite de «véhicules fantômes» ou peu visibles dans l'obscurité parce qu'ils ne sont pas dotés d'un éclairage extérieur approprié. Depuis qu'il est en poste, le ministre des Transports a reçu plusieurs centaines de lettres à ce sujet, selon des informations obtenues hier par *La Presse*. M. Garneau a d'ailleurs décidé de répondre à bon nombre de ces correspondants en leur envoyant hier une lettre les informant des nouvelles mesures qu'imposera son ministère. «La question de la conduite de nuit des véhicules sans l'éclairage approprié est l'une des plus fréquemment soulevées par les Canadiens qui écrivent à Transports Canada. Ces véhicules posent un danger pour les autres conducteurs qui ont du mal à les voir. Ils posent également un danger à leurs conducteurs, car leur éclairage est insuffisant pour conduire en toute sécurité», écrit le ministre dans cette missive.

**Pour répondre aux nouvelles normes, les constructeurs de voitures devront se plier à l'une des trois conditions suivantes :**

- Les feux de jour et les feux rouges arrière devront s'activer automatiquement quand le tableau de bord du véhicule est illuminé et que le véhicule est en marche ;
- Les projecteurs, les feux rouges arrière et les feux de position latéraux devront s'allumer automatiquement dans des conditions de faible luminosité ;
- Le tableau de bord du véhicule devra rester éteint pour rappeler au conducteur d'allumer les phares.

Ce faisant, le gouvernement Trudeau harmonisera d'ailleurs les règlements canadiens avec ceux en vigueur aux États-Unis, où l'on a adopté des



changements aux normes des véhicules relativement aux feux rouges arrière le 8 février 2016. «On s'aligne avec eux afin de faciliter le commerce, le tourisme, le transport frontalier et la construction et la vente de véhicules», a-t-on indiqué hier au ministère des Transports. «La nouvelle modification visera également la question des conducteurs aveuglés par les projecteurs des véhicules venant en sens inverse. Ainsi, la modification ouvrira la porte à de nouvelles technologies d'éclairage de pointe qui permettront d'accroître la visibilité des véhicules, sans l'effet d'aveuglement», a aussi précisé le ministre Garneau dans sa missive aux Canadiens qui lui ont écrit. Par ailleurs, le ministre Garneau doit aussi confirmer aujourd'hui qu'il renouvelle la campagne visant à sensibiliser les automobilistes qui se déplacent sur les routes du pays à l'importance d'allumer les phares des véhicules, en particulier lorsqu'ils conduisent durant une période de mauvais temps ou dans des conditions de faible luminosité. La campagne «VOIR et être VU» a été lancée en 2016 en partenariat avec l'Association canadienne des automobilistes.

**20.** 23/03/18, La Presse+, article par Marin Croteau, **CIBLER LA VOITURE POUR RÉDUIRE LES GES** : Ses efforts de réduction gaz à effet de serre (GES) ayant produit des résultats insuffisants, le Québec doit envisager des mesures plus sévères, dont plusieurs ciblent l'automobile, **indique un rapport que rendra public la ministre de l'Environnement, Isabelle Melançon, aujourd'hui**. On y propose de taxer les grosses cylindrées et de construire moins d'infrastructures de transport en voiture.

**APPEL À L'ACTION** : La ministre rendra public ce matin le rapport mi-parcours du Plan d'action sur les changements climatiques (PACC) pour la période 2013-2020. **Québec y confirmera que l'ambitieuse stratégie présentée en 2012 n'a pas permis d'infléchir les émissions québécoises de manière substantielle**. Derrière ce constat, le document se lit par moments comme un appel à l'action pour l'atteinte des objectifs climatiques. On y propose une batterie de mesures ciblant surtout les transports, mais aussi l'industrie, les bâtiments, l'agriculture et la gestion des déchets.

**LE TRANSPORT, LA CLÉ** : Dans sa mouture initiale, le PACC prévoyait plusieurs programmes financés avec le Fonds vert pour réduire les émissions des voitures et des camions. Ces mesures ont permis de maintenir et de bonifier les transports en commun, **mais le parc automobile a continué de croître**. Résultat : les émissions du secteur des transports ont crû de 20 % depuis 1990. « **Au niveau des secteurs autres que le transport, nous avons pratiquement atteint les objectifs fixés, a**

**résumé une source gouvernementale. C'est très clair pour nous que nous devons mettre toutes nos énergies sur les transports d'ici 2020. »**

**HAUSSER LE PRIX DES VOITURES POLLUANTES** : Malgré de généreuses subventions à l'achat, on ne comptait que 23 517 véhicules électriques au Québec en date du 28 février, révèle le document. **Pour « propulser cette filière », on recommande un « appui financier considérable dépassant la capacité du Fonds vert ». On évoque un système de redevance-remise (« bonus-malus »), une mesure fiscale qui aurait pour effet de taxer les véhicules polluants et subventionner les véhicules à faibles émissions. Un tel programme a été implanté en France il y a 10 ans. Le rapport propose aussi des campagnes de promotion pour améliorer la perception à l'égard des voitures électriques.**

**MOINS DE ROUTES, PLUS DE TRANSPORTS COLLECTIFS** : À l'heure actuelle, les Québécois sont toujours plus nombreux à emprunter leur voiture en solo. Pour « renverser la tendance », le rapport suggère des solutions « audacieuses », notamment en ce qui concerne l'aménagement du territoire. « Les investissements dans les infrastructures qui favorisent l'expansion du transport individuel devraient être progressivement réduits au profit d'investissements dans le transport collectif », précise le document. L'idée risque de faire controverse dans la région de Québec, où plusieurs militent pour la construction d'un troisième pont vers Lévis.

**POUR LE « MICROTRANSIT » EN BANLIEUE** : Québec devrait se pencher sur de nouvelles solutions de rechange au transport en commun « traditionnel », suggère le ministère de l'Environnement. Le rapport cite en exemple le « microtransit », une forme de covoiturage organisé qui dessert les banlieues. Une étude publiée en 2016 évaluait que, dans la région de Montréal, cette stratégie pourrait inciter 75 000 personnes à troquer leur véhicule individuel pour des navettes partagées. Cela entraînerait une baisse des émissions de GES liées au transport personnel de 3,8 % dans la région.

**INSPECTER LES VOITURES** : Québec a lancé plusieurs mesures pour encourager l'achat de véhicules neufs moins polluants. Mais pratiquement aucune pour réduire les émissions des millions de voitures qui circulent déjà sur les routes. Le PACC prévoyait à l'origine un Programme d'inspection et d'entretien des véhicules légers, qui aurait rendu les inspections obligatoires. Mais cette initiative n'a jamais vu le jour. De tels programmes existent pourtant en Ontario et dans une trentaine d'États américains. « Plusieurs interventions possibles dans ce sous-secteur des transports sont susceptibles de générer des gains importants en matière de qualité de l'air et de santé publique », peut-on lire.

**RETARD** : Québec s'est donné comme objectif de réduire ses émissions de 20 % d'ici 2020 par rapport au niveau de 1990. Tel que le rapportait *Le Devoir*, il y a deux semaines, le bilan de mi-parcours du PACC montre qu'il n'y a « pas de progression globale significative dans les réductions d'émissions de GES au Québec ». Québec doit réduire ses émissions de 9 mégatonnes pour atteindre sa cible. C'est un écart majeur, les émissions ayant totalisé 82 mégatonnes en 2014. « Ceci laisse entrevoir qu'un effort substantiel de réduction d'émissions de GES est nécessaire d'ici 2020 pour maximiser les réductions d'émissions de GES réalisées au Québec », précise le rapport.

- 21.** 23/03/18, Communiqué de Presse du MDDELCC, **BILAN MI-PARCOURS DU PLAN D'ACTION 2013-2020 SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES - LE QUÉBEC PROGRESSE VERS SES OBJECTIFS DE LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES** – Sur la base du Bilan mi-parcours 2017-2018 du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020) et de l'inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2015, rendus publics aujourd'hui, le Québec progresse vers son objectif de réduire de 20 % ses émissions de GES par rapport à 1990, d'ici 2020. Avec une réduction globale des émissions GES de près de 9 %, le Québec est pratiquement à mi-chemin de son objectif. Avec les actions menées et qui continueront à porter fruits, le Québec a bon espoir d'être là où il veut être en 2020.

C'est ce qu'a affirmé la ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, M<sup>me</sup> Isabelle Melançon. Elle était alors accompagnée de la présidente-directrice générale du Conseil de gestion du Fonds vert, M<sup>me</sup> Sylvie Chagnon, ainsi que des coprésidents de son Comité-conseil sur les changements climatiques, M<sup>me</sup> Hélène Lauzon et M. Steven Guilbeault.

Reconnu sur la scène internationale pour son leadership climatique, le Québec se distingue en publiant en toute transparence les résultats de ses mesures. Plusieurs constats ressortent de ce bilan :

- La mise en œuvre du PACC 2013-2020 a déjà conduit à de nombreux résultats et les cobénéfices sociaux, environnementaux et économiques pour le Québec sont au rendez-vous;
- Les émissions de gaz à effet de serre (GES) du Québec ont diminué. Les plus récentes données disponibles, soit celles de 2015, indiquent que les émissions de GES du Québec ont déjà diminué de 8,8 % depuis 1990; ces réductions sont

d'autant plus impressionnantes qu'au cours de cette même période, la population a augmenté de 18 %, et le PIB, de 60 %;

- L'adaptation aux changements climatiques prend forme dans plusieurs secteurs, dont la santé, le tourisme et les infrastructures;
- Le PACC 2013-2020 a constamment évolué : des mesures se sont ajoutées, découlant des bonifications du budget, notamment pour tenir compte de nouvelles orientations gouvernementales et de l'évolution du contexte international.  
Faire plus, et encore mieux

Si ce bilan met en lumière la pertinence des actions mises en œuvre à ce jour, il dresse aussi divers constats pour guider les ajustements à faire d'ici 2020. Au cours des prochains mois, les actions et les investissements pour accélérer la transition vers une société sobre en carbone devront être intensifiés. Certaines mesures seront bonifiées et d'autres ajoutées afin d'induire des transformations majeures.

La nouvelle collaboration fédérale-provinciale née de l'adoption du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques a récemment contribué au renforcement du dispositif québécois de lutte contre les changements climatiques. Cette collaboration s'est notamment traduite par un investissement du gouvernement fédéral de 261,2 M\$ au Québec, par l'entremise du Fonds du leadership pour une économie à faibles émissions de carbone. Ainsi, au Québec, le programme ÉcoPerformance (volet « Industrie »), le Programme de biomasse forestière résiduelle, le programme Prime-Vert (volet « Recouvrement étanche des structures d'entreposage des déjections animales et traitement du biogaz ») ainsi que les opérations et programmes de boisement et de reboisement du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs du Québec, bénéficient d'un soutien financier supplémentaire. Par ailleurs, un programme de commercialisation, de déploiement et d'implantation de technologies propres, mettant à profit l'ingéniosité des entrepreneurs québécois en technologies propres au service du secteur industriel du Québec, verra le jour prochainement.

À cela s'ajoutent des investissements immédiats de près de 50 M\$ en adaptation, annoncés au début de mars par le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, ministre de la Sécurité publique et ministre responsable de la région de Montréal, M. Martin Coiteux, pour améliorer la résilience de la population face au risque d'inondation, dont 20,5 M\$ seront consacrés à l'actualisation de la cartographie des zones inondables.

Priorité aux transports : Le secteur des transports, qui est responsable à lui seul de 41,7 % des émissions québécoises en 2015 (en hausse de 21,3 % depuis 1990), devra demeurer un domaine d'intervention prioritaire, partout au Québec. Afin de diminuer les émissions de GES dans le secteur des transports, le gouvernement :

- Y investit plus des deux tiers des revenus issus du marché du carbone;
- Met en œuvre le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020;
- A adopté une loi sur les véhicules zéro émission, dont la réglementation afférente est entrée en vigueur le 11 janvier 2018;
- Lancera cette année sa nouvelle politique de mobilité durable.

Ces mesures ne se limitent pas à l'obtention de réductions d'émissions de GES à court terme; elles visent également à soutenir des transformations profondes dans le secteur des transports. Pour porter plus loin les résultats, le gouvernement compte sur l'expertise acquise par les entreprises, par les municipalités et par les ministères et organismes porteurs de mesures du PACC 2013-2020, ainsi que sur l'apport du Comité-conseil sur les changements climatiques et du Conseil de gestion du Fonds vert.

Citations :

- *Isabelle Melançon, ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques* : « Le plan d'action ambitieux que notre gouvernement a mis en œuvre depuis juin 2012 pour relever le défi climatique fait en sorte que le Québec est aujourd'hui reconnu mondialement comme un chef de file en la matière et qu'il avance progressivement vers l'atteinte de ses ambitieux objectifs. Ce bilan mi-parcours est un exercice unique et transparent, et il témoigne de l'engagement gouvernemental face à nos cibles. Il confirme la pertinence de nos actions, mais aussi la nécessité d'intensifier nos efforts de manière à ce que nos réalisations soient non seulement à la hauteur des défis que posent les changements climatiques, mais à la hauteur de nos capacités et de nos ambitions. Pour ce faire, toutes et tous sont appelés à contribuer : entreprises, municipalités et citoyens. La lutte contre les changements climatiques exige un changement profond dans nos façons de consommer, de nous déplacer et de produire. Les bouleversements du climat nous obligent aussi à nous préparer et à nous adapter afin de répondre aux risques que posent les changements climatiques pour notre société. C'est ENSEMBLE que nous arriverons à relever ce défi. Nos enfants et les générations à venir comptent sur nous. Il est de notre devoir d'agir maintenant! »

- *Sylvie Chagnon, présidente-directrice générale du Conseil de gestion du Fonds*

*vert* : « Le gouvernement peut compter sur l'engagement du Conseil de gestion du Fonds vert afin d'assurer une gestion efficace, efficiente et transparente du Fonds vert. Le Conseil de gestion déploiera tous les efforts requis afin de privilégier des mesures performantes et s'investira dans l'identification d'actions pertinentes dont la progression pourra être appréciée régulièrement au moyen d'indicateurs significatifs. L'atteinte de nos cibles ne pourra se faire sans une combinaison d'actions concertées du gouvernement, des entreprises, des municipalités et des citoyens dans la voie du changement. Pour relever le défi, nous devons collectivement prendre un virage décisif vers une mobilité sobre en carbone, en transformant notre économie et en soutenant les projets à forts potentiels de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. »

- *Hélène Lauzon, coprésidente du Comité-conseil de la ministre sur les changements climatique* : « Le Bilan démontre que les réductions en territoire québécois atteignent moins de 10 %. Il est important que les programmes d'aide aux entreprises, comme par exemple le programme ÉcoPerformance, soient maintenus et bonifiés afin que nous puissions maximiser les réductions au Québec. »

- *Steven Guilbeault, coprésident du Comité-conseil de la ministre sur les changements climatique* : « Pour maximiser les retombées positives au Québec de la lutte aux changements climatiques, il faut poursuivre et même accélérer la mise en place de mesures structurantes, notamment dans les secteurs de l'aménagement du territoire, des transports et des technologies propres. »

Faits saillants :

- Le gouvernement du Québec s'est engagé à faire reculer les émissions de GES de 20 % sous le niveau de 1990 d'ici 2020, de 37,5 % d'ici 2030 et de 80 à 95 % d'ici 2050. C'est en 2022 qu'il pourra vérifier si le Québec a atteint ses objectifs pour 2020.

- Le Québec dispose d'outils structurants, principalement le PACC 2013-2020, le marché du carbone et le Fonds vert, pour poursuivre son engagement à long terme dans la lutte contre les changements climatiques. Les sommes du Fonds vert associées à la mise en œuvre du PACC 2013-2020 sont estimées à ce jour à 3,7 milliards de dollars pour la période 2013-2020.

Quinze ministères et organismes gouvernementaux collaborent à la mise en œuvre du PACC 2013-2020. Doté initialement d'un budget de 2,665 milliards de dollars, il dispose, en date d'aujourd'hui, d'un budget de près de 3,7 milliards de dollars pour la période 2013-2020, et ses dépenses au 31 mars 2017 s'établissaient à 1,4 milliard

de dollar.

- 22.** 23/03/18, La Presse.ca, article par Éric-Pierre Champagne, **GES: Québec renonce au système de redevance-remise pour l'auto : La ministre de l'Environnement, Isabelle Melançon, n'envisage pas de mettre en place un système de redevance-remise (bonus-malus) pour le secteur automobile au Québec. Une décision critiquée par les groupes environnementaux.** La ministre a présenté ce matin le bilan de mi-parcours du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. Le rapport propose des mesures plus sévères pour atteindre les objectifs de la province pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES). Les efforts déployés jusqu'à présent n'ont pas permis à Québec d'atteindre ses objectifs. Les émissions du secteur du transport ont notamment augmenté de 20% depuis 1990.

Le rapport propose entre autres un système de redevance-remise (bonus-malus), qui aurait pour effet de taxer les véhicules polluants et subventionner les voitures à faible émission. **«On en est pas là, affirme la ministre Melançon. On a du travail à faire au niveau gouvernemental avant de faire ça.»** Si aucune annonce concrète n'a été faite ce matin, **la ministre reconnaît néanmoins que Québec «doit redresser le tir». «On veut accélérer certaines mesures. Nous devons faire plus, nous devons faire mieux [pour réduire les GES]».** **Patrick Bonin, porte-parole de Greenpeace, se dit complètement déstabilisé par l'immobilisme du gouvernement du Québec.** **« Avec un tel constat d'échec, on n'est plus au temps des excuses. C'est clair que ce gouvernement ne veut pas mettre en place un système de bonus-malus pour ne pas déplaire à l'électorat. C'est une mauvaise décision politique et climatique. » Pour Normand Mousseau, professeur de physique et auteur du livre Gagner la guerre du climat, le gouvernement « navigue à l'aveuglette ».** **« On se donne des cibles ambitieuses, mais aucun moyen pour les atteindre. Tout ce qu'on entend, c'est une série de vœux pieux. » M. Mousseau ne croit pas à la formule de bonus-malus, mais serait favorable à un « malus », soit une taxe sur les véhicules plus énergivores.**

- 23.** 23/03/18, La Presse.ca, article par Pierre Saint-Arnaud, Presse Canadienne **GES: pas de surtaxe sur les véhicules utilitaires, promet Couillard Les propriétaires de camionnettes, fourgonnettes et autres petits véhicules utilitaires énergivores peuvent dormir tranquilles: Québec ne leur imposera pas de surtaxe en marge de ses efforts pour atteindre ses cibles de réduction de gaz à effet de serre (GES).**



**Le premier ministre Philippe Couillard a été assez clair à ce sujet, vendredi, à l'issue d'une visite industrielle à Rigaud, en Montérégie.** Plus tôt dans la journée, sa ministre de l'Environnement, Isabelle Melançon, avait affirmé qu'il fallait «renverser la tendance actuelle axée sur l'utilisation des véhicules solo énergivores» alors qu'elle présentait le bilan de mi-parcours du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.

Interrogé sur la possibilité d'imposer une taxe spéciale sur les véhicules polluants afin d'aider le Québec à atteindre ses cibles en matière d'émissions de GES, **le premier ministre a fermé la porte à cette possibilité, du moins pour les petits véhicules utilitaires, en se référant à sa propre région du Lac-Saint-Jean.**

«Dans ma région, ce sont des agriculteurs et des forestiers. Ce monde-là, ça roule en »pickup«», a-t-il déclaré aux journalistes. «Si on leur dit du jour au lendemain qu'on va augmenter de 10 ou 15 pour cent le coût de leur véhicule, on vient d'attaquer de plein fouet le mode de vie en région pour un grand nombre de ces personnes. Ce n'est pas comme ça qu'il faut aller», a-t-il tranché. Il a pris soin de rappeler que le Québec a le taux d'émissions par habitant le plus faible au Canada. Tout en reconnaissant que l'enjeu principal du Québec demeurerait le transport, il a réitéré sa volonté de poursuivre les efforts avec les politiques actuelles, dont la Loi zéro émissions, l'électrification des transports et l'investissement dans les transports collectifs. «C'est la façon correcte d'y aller, sinon on cause des effets négatifs dans l'économie et ce n'est pas ce qu'on veut faire.» M. Couillard a du même coup pris soin de préciser quelles cibles doivent être dans la mire en matière de réduction des émissions de GES. **«La source d'émissions résiduelles la plus importante, c'est le domaine des transports, oui, mais le transport lourd surtout.** Pour le camionnage on a le programme éco-camionnage», a-t-il souligné. L'autre sous-secteur du transport lourd, soit le transport collectif, est également en pleine transition, a rappelé le premier ministre. «Tous les projets de transport collectif vont être électriques ou en grande partie électriques et hybrides. Les autobus commandés par les grandes villes maintenant sont de plus en plus au moins hybrides, souvent électriques», a-t-il dit.



- 24.** 23/03/18, Journal de Montréal, article par Germain Goyer, **Nissan donne une deuxième vie aux batteries des véhicules électriques Avec sa plus récente annonce, Nissan répond à la question que les détracteurs de l'automobile électrique se posent : mais que faire ensuite avec les vieilles batteries?** Le constructeur japonais a mis sur pied un projet pilote dont le but est d'offrir de l'éclairage urbain à l'aide des batteries d'anciennes **Leaf**. Ces nouveaux lampadaires seront alimentés par l'énergie combinée des batteries et de l'énergie solaire. Suite à l'important tremblement et au tsunami de 2011, cette initiative vise à fournir un éclairage public aux résidents de la ville de Namie qui a été particulièrement touchée par cette catastrophe naturelle. Ce nouveau type d'éclairage est on ne peut plus moderne. Complètement indépendant du réseau électrique, il ne requiert aucun câble.
- 25.** 24/03/18, Le Devoir. Article par Karl Rettino-Parazelli et Alexandewr Sheilds, **Gaz à effet de serre: Québec toujours certain d'atteindre la cible :** Le gouvernement du Québec est persuadé qu'il est sur la bonne voie pour atteindre la cible de réduction de gaz à effet de serre (GES) qu'il s'est fixée pour 2020, même si deux avis produits à sa demande indiquent que des « changements significatifs » s'imposent et qu'un virage est « incontournable », particulièrement dans le secteur des transports.

En dévoilant vendredi le bilan de mi-parcours de son Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, le gouvernement Couillard a également rendu publics des avis produits par le **Comité-conseil sur les changements climatiques** ainsi que le Conseil de gestion du Fonds vert. **Ces avis reconnaissent certains bons coups du gouvernement du Québec, comme le marché du carbone, mais ils soulignent surtout qu'un coup de barre est indispensable.** « Force est de constater [...] que des changements significatifs doivent être apportés pour contribuer à maximiser les réductions d'émissions au Québec », écrit le Comité-conseil sur les changements climatiques. « Le bilan révèle que les résultats en matière de réduction des émissions de GES sont bien en deçà de la cible fixée », ajoute le Conseil de gestion du Fonds vert. « Le statu quo n'est pas une avenue possible. Un virage est incontournable si on veut atteindre nos cibles », a insisté sa p.-d.g., Sylvie Chagnon, vendredi en conférence de presse.

**« J'y crois toujours »** : La ministre de l'Environnement, Isabelle Melançon, demeure malgré tout convaincue que le gouvernement pourra atteindre sa cible. « Je vous le dis. L'objectif 2020, j'y crois toujours », a-t-elle affirmé. Le bilan de mi-

parcours, dont Le Devoir a publié les conclusions il y a deux semaines, démontre qu'en dépit d'investissements de près de 4 milliards de dollars sur la période 2013-2020, le Québec parviendra seulement à stabiliser ses émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2020. Le plus récent bilan des émissions disponible, soit celui de 2015, indique que les émissions de GES ont diminué de 8,8 % depuis 1990. Or, l'objectif pour 2020 est d'atteindre une réduction de 20 %.

**Priorité au transport** : Pour réduire ses émissions de GES, le gouvernement Couillard reconnaît qu'il devra intervenir de manière « prioritaire » dans le secteur des transports. Les émissions de ce secteur ont augmenté de 21,3 % depuis 1990 et représentaient en 2015 41,7 % des rejets québécois. Pour y arriver, le bilan de mi-parcours produit par le ministère de l'Environnement propose par exemple l'instauration d'un système de redevance-remise (bonus-malus), qui récompense l'achat de véhicules moins polluants et pénalise celui de véhicules énergivores. **Dans son avis, le Comité-conseil sur les changements climatiques écrit à ce sujet que « le Québec ne peut se contenter de subventionner les véhicules électriques » comme il le fait actuellement.**

**Pas pour l'instant** : La ministre Melançon indique que **la vision du gouvernement en matière de transport sera révélée sous peu lors de la publication de la nouvelle politique de mobilité durable. Cela dit, elle semble déjà écarter déjà l'idée d'un bonus-malus.** « On n'en est pas là, a-t-elle répondu. Il y a des programmes qui doivent d'abord et avant tout être plus performants. On pense qu'on peut y arriver avant d'aller dans cette direction. » La ministre fait valoir qu'il faut laisser le temps aux mesures en place de produire les effets escomptés, en évoquant par exemple le plan d'action en électrification des transports et la norme véhicules zéro émission. Cette dernière est entrée en vigueur le 11 janvier dernier et devrait permettre d'accroître l'offre de véhicules électriques chez les concessionnaires québécois. En fermant la porte au bonus-malus, le responsable de la campagne Climat-Énergie à Greenpeace Canada, Patrick Bonin, estime plutôt que le gouvernement Couillard « manque de volonté politique et de courage ». « Le gouvernement craint potentiellement de déplaire à un électorat qu'il veut séduire », juge-t-il.

- 26.** 27/03/18, Le Devoir, article par Karl Rettino Parizelli, **Québec éponge le déficit de Transition énergétique Québec Le gouvernement verse 11 millions pour compenser la contribution insuffisante des distributeurs** : Québec a épongé un manque à gagner de 11 millions de dollars qui auraient en principe dû provenir de la poche des distributeurs d'énergie afin de permettre à son nouvel organisme Transition énergétique Québec (TEQ) de boucler sa première année d'existence.

Cette situation «exceptionnelle » ne surviendra plus, promet le gouvernement.

Sans tambour ni trompette, le gouvernement Couillard a adopté le 28 février un décret autorisant le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Pierre Moreau, à verser une subvention de 11 millions de dollars à TEQ pour lui permettre de conclure l'exercice financier 2017-2018. Cet organisme officiellement mis sur pied le 1er avril 2017 a pour but de coordonner la mise en œuvre des programmes d'efficacité et de transition énergétique du gouvernement, comme **Rénoclimat ou Roulez vert**. Dans le décret publié **la semaine dernière dans la Gazette officielle, le gouvernement reconnaît qu'il doit intervenir parce que « les revenus de Transition énergétique Québec pour financer ses activités sont insuffisants pour respecter tous les engagements financiers nécessaires à l'exercice de sa mission »**, ce qui comprend le versement des aides financières aux participants des différents programmes.

**Trou budgétaire :** Les revenus de Transition énergétique Québec proviennent essentiellement de trois sources: **le Fonds de transition énergétique, qui est financé entre autres par les redevances sur les hydrocarbures, le Fonds vert, qui est alimenté par les revenus du marché du carbone, et la quote-part versée par les distributeurs d'énergie québécois**, comme Énergir (anciennement Gaz Métro). Dans son budget 2017-2018, le gouvernement du Québec prévoyait que Transition énergétique Québec pourrait compter sur des revenus de 214 millions, dont 57 millions provenant de la quote-part payée par les distributeurs d'énergie. Or, la contribution des distributeurs n'a atteint que 45 millions, à laquelle s'est ajouté un léger surplus accumulé, ce qui a donc forcé le gouvernement à piger dans ses poches. « Le manque à gagner de TEQ est comblé par le gouvernement pour lui permettre de fonctionner pour sa première année d'opération », confirme l'attaché de presse du ministre Pierre Moreau, Catherine Poulin.

**Calcul à revoir :** Cette intervention du gouvernement à la fin de la première année financière de son nouvel organisme est surtout liée au mode de calcul de la quote-part payée par les distributeurs d'énergie. Cette contribution est habituellement ajustée en tenant compte du montant obtenu lors de l'année précédente. La loi constituant Transition énergétique Québec prévoit cependant que la quote-part prévue pour 2016-2017 demeure la même jusqu'à ce que la Régie de l'énergie procède à un changement. «En 2016-2017, la popularité des programmes, particulièrement Rénoclimat et Écoperformance, a fait en sorte que les surplus habituels de la quote-part étaient moins importants», explique Mme Poulin. La quote-part n'ayant pas été ajustée à la hausse en 2017-2018 et les surplus

accumulés étant moins élevés que par le passé, TEQ n'a donc pas pu toucher tout l'argent devant provenir des distributeurs. Cette « situation exceptionnelle » de manque à gagner **sera réglée lorsque TEQ déposera son plan directeur 2018-2023 dans quelques semaines**, indique le porte-parole de l'organisme Luc Fournier. « C'est Transition énergétique Québec qui établira lui-même le montant de la quote-part nécessaire au fonctionnement de ses activités, à l'avenir », précise-t-il. **« Avec son plan directeur approuvé, TEQ aura, dès cette année, son plein budget de fonctionnement », assure le cabinet du ministre Pierre Moreau.**

- 27.** 28/03/18, Le Devoir, article par Alexander Shields, **Des milliards en transport « durable » Québec met la table en vue du dépôt prochain d'une politique gouvernementale:** La politique de « mobilité durable » attendue d'ici quelques jours est sans surprise le pivot central des investissements en transports annoncés dans le budget présenté mardi par le gouvernement Couillard.

D'ici cinq ans, plus de 3,5 milliards de dollars doivent y être consacrés. Québec a ainsi clairement mis la table en vue d'une **politique qui, promet-on dans les documents budgétaires, sera dévoilée « prochainement »**. Le plan économique pour l'année à venir prévoit donc un ajout de 1,8 milliard dans diverses mesures en transports, une enveloppe qui vient s'ajouter à celle de 1,7 milliard annoncée l'an dernier. Ces fonds totalisant 3,5 milliards seront injectés, à hauteur de 845 millions, pour « accroître et améliorer l'offre de services de transport collectif et de transport adapté dans toutes les régions du Québec ». **La plus grande part du gâteau, soit près de 700 millions, est prévue spécifiquement pour le transport en milieu « urbain », tandis que 39 millions iront pour « améliorer le transport collectif régional », un secteur qui a essuyé des reculs importants au cours des dernières années.** À cela s'ajoutent près de 430 millions pour le développement d'un transport terrestre que les libéraux souhaitent « plus propre et performant ». Mais la plus grande part du financement ira tout de même à l'entretien des réseaux routiers locaux, et donc au financement de l'« entretien » et de la « réfection » des infrastructures consacrées principalement à l'auto solo. **On prévoit toutefois 94 millions d'ici 2020 pour des mesures qui doivent favoriser l'acquisition de véhicules électriques.** À l'heure actuelle, le Québec compte un peu plus de 20 000 voitures électriques, alors que l'objectif du gouvernement est d'atteindre une cible de 100 000 d'ici deux ans. **Un objectif hors d'atteinte, selon ce qui se dégage des prévisions du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.** Les documents budgétaires déposés mardi rappelant néanmoins que **les mesures en « mobilité durable » permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre, en plus de « réduire le temps de déplacement des**

**citoyens» et de «favoriser l'électrification des transports».** Ligne bleue Il faut dire que trois projets majeurs sont à venir, dont le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, pour un montant préliminaire estimé à 3,9 milliards. À cela s'ajoutent le Réseau express métropolitain (REM) et le projet « structurant » de Québec, pour un total évalué à 13,5 milliards. Le gouvernement du Québec n'assumera évidemment pas seul la facture, mais sa part finale n'est toujours pas connue, a précisé mardi le ministère des Finances. Le budget du ministre des Finances, Carlos Leitão, prévoit cependant des investissements de 215 millions de dollars dès cette année pour les plans et devis du projet de transport incluant un tramway à Québec. Le gouvernement Couillard n'a par ailleurs pas voulu s'engager sur une éventuelle annonce pour le lancement des travaux de construction de cinq stations supplémentaires sur la ligne bleue. Mais au cours de la dernière année, des investissements de 364,9 millions ont été autorisés afin de lancer les «premières activités» qui mèneront au prolongement. Un chantier «complexe», a admis le président du Conseil du trésor, Pierre Arcand. **Tous ces investissements ont été salués par le directeur principal d'Équiterre, Steven Guilbeault, qui y voit un «véritable changement de cap» dans la façon de développer les transports au Québec.** Selon lui, il est d'ailleurs impératif d'agir dans ce secteur, responsable de 42 % du bilan des émissions de gaz à effet de serre de la province. La somme prévue pour la ligne bleue ravit la mairesse Valérie Plante, même si aucun échéancier n'est précisé. En revanche, la ligne rose n'apparaît pas dans le budget. «Ça ne m'inquiète pas du tout parce qu'il y a des étapes à franchir», a indiqué Mme Plante en précisant que Montréal créerait bientôt un bureau de projet pour documenter le projet. La mairesse déplore toutefois que Québec ait privilégié le prolongement de l'autoroute 19 plutôt que l'aménagement d'un boulevard urbain.

- 28.** 28/03/17, La Tribune de Sherbrooke, article par la Presse Canadienne, OTTAWA — **Les risques posés par les changements climatiques sont mal compris par le gouvernement fédéral, les provinces et les territoires qui ne sont pas prêts, constate la commissaire à l'environnement, Julie Geland, dans un rapport rendu public mardi.**

L'audit réalisé conjointement avec les vérificateurs généraux de neuf provinces évalue les plans d'atténuation et les progrès réalisés en matière de réduction des gaz à effet de serre (GES) sur une période de 18 mois, soit entre les mois de novembre 2016 et mars 2018. Le Québec est la seule des dix provinces canadiennes à ne pas avoir effectué cette analyse puisque la vérificatrice générale en a déjà réalisé quatre.

La commissaire à l'environnement note que la plupart des gouvernements au pays

« ne savent pas quelles actions ils devraient entreprendre pour s'adapter à un climat en constante évolution. » La plupart des gouvernements qui se sont dotés d'un tel plan n'avaient pas fixé d'échéanciers, d'objectifs à atteindre ou même du financement.

Le Canada est également loin du fil d'arrivée en matière de réduction des émissions de GES. Plus de la moitié des gouvernements sondés ne se sont pas fixés de cibles pour 2020. Parmi ceux qui en ont une, seulement deux — le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse — sont en voie de les atteindre. Résultat, il faudra « des efforts considérables » pour que le Canada puisse atteindre sa cible de réduction des GES de 2030.

**29. 28/03/18, La Presse, article par AFP New-York, L'agence Moody's décote Tesla, l'action plante de 9,5 % - L'agence de notation Moody's a sanctionné Tesla mercredi, en raison des problèmes de production que rencontre le constructeur de véhicules électriques et d'un risque de manque de liquidités.** Cette nouvelle était mal accueillie à Wall Street où le titre perdait 9,5 % (26,59 \$) à 252,59 \$ peu après 11 h. Mardi, il avait déjà cédé 8,22 %, après l'ouverture d'une enquête de l'Office national de la sécurité des transports (NTSB) à la suite d'un accident mortel impliquant un véhicule Tesla.

**De B3 à Caa1, perspective négative :** Cet accident a notamment accentué les inquiétudes des investisseurs sur l'avenir de l'entreprise, fondée en 2003 par le charismatique et entrepreneur sud-africain Elon Musk, qui fait par ailleurs face maintenant à une concurrence farouche de Porsche et Jaguar notamment. Moody's a décidé d'abaisser la note de la société à «Caa1» --contre «B3» auparavant-- et l'a assortie d'une perspective «négative», ce qui suggère que l'agence envisage de la dégrader encore à moyen terme. **«La notation de Tesla reflète le déficit dans le rythme de production du Modèle 3 et l'entreprise fait également face à des pressions en matière de liquidités dues à des flux de trésorerie négatifs» et à l'approche de deux échéances de remboursement de sa dette, dont une ligne de crédit de 230 millions de dollars en novembre et une autre de 920 millions en mars 2019, explique l'agence.** Après avoir enregistré une explosion des commandes pour le Modèle 3, son nouveau véhicule d'entrée de gamme censé lui ouvrir les garages des millions de ménages à travers le monde, Tesla s'est fixé des objectifs de production qu'il a dû revoir nettement à la baisse en raison de «goulots d'étranglement».

**Produire des autos, c'est difficile :** Il ne prévoit plus de produire que 2500 exemplaires par semaine d'ici la fin du mois en cours et monter à 5000 par

semaine à partir de fin juin. Les objectifs initiaux étaient de 5000 véhicules par semaine fin 2017 et 10 000 à la fin 2018. Moody's ajoute que son pessimisme repose également sur le fait que l'entreprise va devoir encore s'endetter auprès des marchés pour refinancer des obligations arrivant à échéance et éviter de se retrouver à court de liquidités. Toute révision des objectifs de production conduirait en outre à un nouvel abaissement de la note, avertit l'agence de notation.

**30. 28/03/18 Communiqué de presse Le Québec chiffres en main, édition 2018 maintenant disponible** Québec, le 28 mars 2018. – C'est aujourd'hui que l'Institut de la statistique du Québec diffuse l'édition 2018 du *Québec chiffres en main*. La publication rassemble l'information statistique de base relative à la société québécoise et est subdivisée en quatre grands thèmes : territoire, population, conditions de vie et économie et finances. Un portrait statistique des 17 régions administratives complète la publication.

**Des infographies renouvelées** Pour une deuxième année consécutive, des infographies sont présentées au début des grandes thématiques. Ces données imagées, renouvelées pour l'édition 2018, permettent en un coup d'œil de visualiser un aperçu de l'information statistique de chacun des grands thèmes. Les données présentées dans les infographies évoluent d'une édition à l'autre, afin de faire découvrir des statistiques moins connues ou pour en présenter certaines en lien avec l'actualité.

**Se procurer *Le Québec chiffres en main*** Dès maintenant, vous pouvez télécharger la publication à l'adresse suivante : [www.stat.gouv.qc.ca/quebec-chiffre-main/qcmfr.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/quebec-chiffre-main/qcmfr.htm).

La version imprimée du *Québec chiffres en main* sera disponible à la fin mai. Vous pourrez alors vous procurer un exemplaire en remplissant le bon de commande accessible sur la page d'accueil de la publication.

**31. 29/03/18, La Presse.ca, article par AFP, Tesla : un Modèle X et 8 milliards de dollars envolés en fumée** : Le constructeur américain de voitures électriques Tesla traverse une passe difficile marquée par les doutes des investisseurs sur son avenir et un accident mortel dans un contexte de méfiance vis-à-vis de la conduite assistée et autonome. Le titre a perdu 7,67% en Bourse mercredi, après avoir déjà perdu 8,22% la veille. En deux jours, près de 8 milliards de dollars de capitalisation boursière sont partis en fumée. «Wall Street commence à réaliser que Tesla est mal gérée et va faire face à de sérieux obstacles financiers dans les deux prochaines années», estiment les analystes de TheStreet.com. Fondée en 2003

par le charismatique entrepreneur d'origine sud-africaine Elon Musk, Tesla s'est imposé dans le paysage automobile avec des technologies électriques et semi-autonomes mais son horizon est assombri par de nombreuses interrogations.

**Modèle X incendié, accident mortel** Le NTSB, le régulateur des transports américain, a ouvert mardi une enquête à la suite d'un accident mortel impliquant un véhicule Tesla dans la ville de Mountain View en Californie le 23 mars. Un Modèle X a percuté une barrière en béton sur l'autoroute 10 et a pris feu. L'enquête s'intéresse particulièrement au système d'Autopilot, logiciel qui permet un certain nombre de manoeuvres sans l'intervention du conducteur. **Mais les enquêteurs veulent aussi savoir pourquoi la voiture a pris feu, ce qui arrive parfois aux batteries de voitures électriques.**

**La Presse et autres medias, Le constructeur de voitures électriques Tesla a terminé une semaine difficile en rappelant 123 000 berlines Modèle S à travers le monde pour réparer un problème de direction assistée.** Le rappel vise tous les Modèle S construits avant avril 2016. Trois boulons tenant en place le moteur électrique de la servodirection peuvent rouiller, puis se desserrer ou se rompre, ce qui pourrait rendre inopérante la direction assistée. Il serait quand même possible de manoeuvrer le volant. Selon Tesla, cette avarie est infréquente et survient à des endroits où du sel est appliqué pour déglacer les routes. Juste au cas, le rappel vise aussi des régions chaudes. Aucun accident ni blessure n'a été rapporté.

- 32.** 29/03/18, Radio-Canada, un texte d'Olivier Bachand, **Véhicules autonomes : le Canada doit peser sur l'accélérateur : L'arrivée des voitures autonomes constituera une véritable révolution dans le secteur des transports et devrait générer d'importantes retombées économiques. Des entreprises canadiennes pourraient en profiter, à condition qu'Ottawa et les provinces mettent en place la réglementation nécessaire pour tester cette nouvelle technologie sur les routes.**

Le secteur automobile est en pleine transformation et des entreprises comme LeddarTech, de Québec, veulent y contribuer. Dans ses installations du boulevard Wilfrid-Hamel, elle conçoit des capteurs destinés aux véhicules autonomes. La voiture du futur devra être munie de quatre à six de ces appareils, qui remplaceront en quelque sorte les yeux des conducteurs. « Ce que ça donne, c'est vraiment une carte de l'environnement en trois dimensions. Donc, le véhicule est capable de se positionner dans son environnement et d'identifier les obstacles », explique le directeur général de la division solutions



automobiles de l'entreprise, Michaël Poulin.

Le système fonctionne grâce à ce qu'on appelle un lidar. L'appareil émet des faisceaux lumineux invisibles, qui rebondissent dans l'environnement. La réflexion obtenue en retour est par la suite lue et analysée par un logiciel. Le dispositif permet au véhicule en mouvement de repérer des obstacles situés à moins de 400 mètres de distance.

**LeddarTech détient une cinquantaine de brevets pour cette technologie, dans laquelle elle a investi plusieurs dizaines de millions de dollars. L'entreprise a formé un partenariat avec le fabricant de pièces automobiles Magnetti Marelli, qui est présent dans 19 pays. Cette division de Fiat Chrysler souhaite intégrer les capteurs de LeddarTech aux phares qu'elle usine. « On fait essentiellement ce qu'il faut pour devenir un dominant mondial. C'est vraiment l'ambition qu'on a chez LeddarTech », dit sans ambages le PDG de l'entreprise, Charles Boulanger.**

Selon lui, le nouveau marché créé par l'avènement de la voiture autonome a un énorme potentiel, puisque près de 100 millions de véhicules sont vendus chaque année sur la planète. *C'est une vague qui va rester. C'est comme si on montait le niveau de la marée et qu'elle ne redescendait pas. Il y a vraiment une opportunité d'affaires gigantesque. Évidemment, ça serait bien que le Canada puisse en profiter.*

**Le Canada doit réglementer pour rester dans la course** : Les constructeurs automobiles et les entreprises de pointe sont engagés dans une véritable course technologique pour s'emparer du marché des véhicules autonomes. Dès cette année, la division véhicules autonomes de Google, Waymo, veut lancer un service de transport à Phoenix. Toujours aux États-Unis, Uber veut ajouter des voitures sans conducteurs à sa flotte en 2019, **et General Motors** compte mettre en marché un véhicule qui n'a ni pédales ni volant l'an prochain. « Elle arrive, l'auto intelligente. Il faut être prêts. Il faut que les gouvernements aient coordonné leurs efforts », dit le sénateur canadien Dennis Dawson, coprésident du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

**Le comité, qui a publié un rapport au sujet de l'arrivée des véhicules autonomes sur les routes en début d'année, presse Ottawa et les provinces de réglementer ce secteur. Les législateurs devront entre autres établir des normes pour assurer la sécurité routière et la protection des renseignements personnels qui seront colligés par ces nouvelles automobiles intelligentes.**

Le Sénat estime également que les gouvernements doivent établir des cadres réglementaires qui permettront de tester ces véhicules sur les routes du pays. « Il y a plus

de tests qui sont en train d'être faits aux États-Unis, sur les routes américaines, dans les villes, dans les villages, dans les chantiers de construction qu'il y en a au Canada », indique Dennis Dawson. En effet, plusieurs projets pilotes sont déjà en cours chez nos voisins américains pour tester les voitures autonomes sur des voies publiques, dans des conditions réelles de circulation routière, que ce soit en Californie, en Arizona ou au Nevada, pour ne nommer que ces trois États.

**L'Ontario fait figure de pionnière** : Le tout premier essai d'un véhicule autonome sur une route publique au Canada a été mené en octobre à Ottawa par BlackBerry QNX, qui développe des technologies dans ce nouveau créneau en partenariat **avec Ford**.

L'entreprise effectue présentement des tests sur un circuit en périphérie de ses bureaux, dans un parc technologique de Kanata. Avec 70 entreprises qui oeuvrent dans le domaine, Ottawa s'est déjà attribué le titre de « capitale du véhicule autonome » du pays. En ce moment, l'Ontario a une longueur d'avance sur les autres provinces, puisque seul Queen's Park a légiféré pour permettre des projets pilotes sur des routes publiques.

Pour le directeur du Laboratoire sur l'intelligence véhiculaire de l'Université de Sherbrooke, Denis Gingras, les autres gouvernements doivent agir sans tarder, afin de stimuler l'innovation et l'entrepreneuriat dans le secteur des véhicules autonomes. *Si on veut que nos entreprises québécoises et canadiennes puissent contribuer à l'échelle mondiale au développement de ces technologies-là, et qu'on ne soit pas seulement des utilisateurs, il faut que les gouvernements puissent développer des cadres législatifs qui permettent et qui encouragent l'essai sur route.*

**Le Québec sur le point d'agir** : La réforme du Code de sécurité routière, qui doit être adoptée avant la fin de la présente session parlementaire, permettra aux véhicules autonomes d'être testés sur les routes du Québec, à moins que le projet de loi ne soit modifié de façon inattendue. Des projets pilotes pourront ensuite être présentés au ministère des Transports et à la Société de l'assurance automobile du Québec, qui devront les évaluer avant de les autoriser ou de les rejeter. Bref, le Québec s'apprête à calquer l'initiative ontarienne plus de deux ans après son adoption. **Le changement est attendu avec impatience par la directrice générale de Grappe industrielle des véhicules électriques et intelligents, Sarah Houde. « Il y a beaucoup de municipalités qui sont friandes de ces projets-là, qui attendent ça, qui ont hâte, qui ont déjà effectué des études de faisabilité, qui ont déjà développé des circuits, qui sont vraiment prêtes à aller de l'avant. Donc, dès cette année, on pense qu'on pourra voir nos premiers projets sur la route. »** À Montréal, par exemple, trois entreprises ont formé un partenariat afin de développer une navette autonome électrique qui sera testée sur la route dans le

Technoparc de l'arrondissement Saint-Laurent.

**33.29/03/18, La Presse, article par AFP, Les États-Unis en voie d'honorer les objectifs sur le climat, malgré Trump : Les États-Unis sont sur les rails pour atteindre les objectifs fixés par l'accord de Paris sur le climat, malgré la décision du président Trump de retirer son pays de cet accord, a indiqué jeudi le secrétaire général de l'ONU.**Après l'annonce de Donald Trump en juin 2017, des villes, des États, des entreprises à travers le pays, s'étaient engagés à honorer les objectifs décrétés dans la capitale française fin 2015. «Il y a des espoirs qu'indépendamment de la position du gouvernement, les États-Unis pourraient être en mesure de respecter les engagements pris à Paris en tant que pays», a souligné devant la presse le patron des Nations unies, Antonio Guterres. «Nous avons observé dans les villes, et nous avons vu dans beaucoup d'États, un engagement très fort envers l'accord de Paris, si bien que certains indices vont même dans une meilleure direction que ce qui a été le cas récemment», a dit M. Guterres.

Dans le cadre de cet accord, les États-Unis s'étaient engagés, à l'époque de l'administration Obama, à une réduction de 26% à 28% de leurs émissions de gaz à effet de serre d'ici 2025 par rapport à 2005. Près de 200 pays et organisations s'étaient mis d'accord à Paris, après d'intenses négociations, s'engageant pour la réduction des émissions de carbone, allant jusqu'à 2030. Le président Trump avait justifié son retrait, qui avait provoqué un tollé international, jetant le blâme sur un «mauvais accord» pour l'économie des États-Unis. Sachant qu'il faut trois ans pour un signataire avant de pouvoir signifier son retrait de l'accord de Paris et encore un an avant que ce dernier ne soit effectif, la sortie des États-Unis ne pourrait intervenir concrètement qu'en novembre 2020.

Mais l'administration Trump dispose d'autres leviers pour entraver la lutte contre le réchauffement climatique, comme le rapporte jeudi un article du New York Times, indiquant que la Maison-Blanche s'apprête à assouplir la réglementation sur les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de carburant des véhicules. **Selon une porte-parole de l'Agence de protection de l'environnement (EPA), citée anonymement par le quotidien new-yorkais, la Maison-Blanche devrait présenter un plan assouplissant la réglementation actuelle, ce qui constituerait une victoire pour l'industrie automobile et entraînerait potentiellement une réduction des exigences sur ces sujets à l'échelle mondiale.**

La communauté internationale veut limiter la hausse des températures à 2°C par rapport à l'ère préindustrielle, mais le patron de l'ONU a prévenu que des efforts accrus étaient

nécessaires pour atteindre cet objectif en 2020. Le changement climatique est «la menace la plus systémique pour l'espèce humaine», a alerté Antonio Guterres, ajoutant que des données récentes sur les événements climatiques extrêmes ont montré que «2017 a été (une année) pleine de chaos climatique». Le chef de l'ONU prévoit d'organiser un sommet majeur l'année prochaine pour faire le point sur les progrès dans la mise en place de l'accord sur le climat. La présence du président américain est plus qu'incertaine.

**34.30/03/18, Journal de Montréal, opinion de Mario Dumont, (pour mettre les comparaisons Montréal-Copenhague en perspective) - Un non-cycliste à Copenhague :** J'ai passé les cinq derniers jours à Copenhague, la ville qu'on nous cite tant en exemple comme La Mecque du cyclisme et le Vatican du transport en commun. C'est une ville magnifique, raffinée et avec une population hautement civilisée.

**Je sais que nombre de Montréalais dits avant-gardistes rêvent de Copenhague. Elle est souvent citée en exemple. Mon constat : soyons prudents avec les comparaisons.** Copenhague est une ville beaucoup moins grosse et moins éclatée. À la limite, on serait bien plus proche de Québec. Avec les rues en pente, l'hiver dur, la pauvreté et la dimension de la ville, toutes les comparaisons que font les Montréalais rêveurs d'écologie sont risquées.

**Du transport en commun de qualité :** Commençons par le transport collectif. Impressionnant. Un réseau complet, propre, qui roule comme une horloge suisse. J'ai adoré l'expérience. Le Danois moyen n'utilise pas nécessairement le transport en commun parce qu'on lui a fait la morale à propos de la planète. Il l'utilise parce que c'est un excellent service. La Ville a réellement investi dans tous les modes de transport en commun. Un métro exceptionnel pour une ville de moins d'un million d'habitants, des autobus et... un tramway en devenir, comme à Québec ! La Ville a investi en quantité, et aussi en qualité.

**Et le paradis du vélo ?** Pour ce qui est du vélo, je commencerai par préciser que je ne suis pas anti-vélo comme plusieurs aiment le véhiculer. Je considère que la bicyclette fait partie des moyens de transport utiles dans la diversité d'une ville. Par contre, je décroche quand j'entends prêcher les ayatollahs de la religion du vélo ou lorsque je reçois les messages des pratiquants trop zélés sur les réseaux sociaux. Le vélo roule en ville, mais la ville ne tourne pas autour du vélo.

J'étais curieux de voir comment la cohabitation se vivait avec autant de cyclistes qu'à Copenhague. **Insistons sur le fait que la ville est planche comme la surface d'un comptoir**

**et que l'hiver y est beaucoup moins dur qu'ici. Le froid est moins intense et, sauf exception, la neige tombe en assez faibles quantités et fond avec soleil du lendemain. Cela facilite le vélo.** Quelques observations. À Copenhague, on respecte les règles. Les automobilistes respectent toutes les règles et sont plus courtois. C'est une différence avec le Québec. Mais la bien plus énorme différence, c'est la discipline des cyclistes ! Ici, les cyclistes respectent toutes les règles, les feux de circulation, les arrêts. Ils descendent de leur vélo chaque fois que c'est la règle.

Les cyclistes signalent toutes leurs intentions avec les gestes du bras. Zigzaguer entre les voitures ? Même pas imaginable. Lorsqu'une piste cyclable existe, ce qui est très fréquent, tous les vélos y demeurent. Les cyclistes se disciplinent entre eux et grondent les contrevenants. Je sais déjà que les cyclistes diront que ce serait plus facile d'être discipliné en présence de bonnes infrastructures conçues pour les vélos. En ce début de printemps, je répondrai que les cyclistes encourageraient la population à souhaiter l'adaptation des routes s'ils se comportaient de façon appropriée plutôt que d'agir comme si la route leur appartenait.

---

TCEVRQ