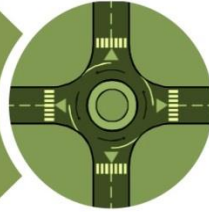


Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec (TCEVRQ)



## Revue de presse – Mai 2018

### Faits saillants:

- **Pollution automobile: 17 États américains poursuivent l'administration Trump (1)(19)**
- **France - Retour sur ce contrôle plus exigeant qui vise à réduire le nombre de victimes sur les routes(2) (16)**
- **POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE Aucune mesure prévue pour freiner l'auto solo : Le gouvernement doit opter pour des mesures coercitives s'il veut des résultats, disent les experts (3)**
- **Propulsion Québec - Le Québec a du pain sur la planche pour devenir un « leader mondial » : La nouvelle grappe québécoise des transports électriques et intelligents veut faire du Québec un leader mondial dans le domaine en l'espace de huit ans (6);**
- **Crise du recyclage: Montréal débloque 29 millions (12)**
- **Québec appelle Ottawa à défier Trump en matière d'émissions des voitures (15)**
- **Intégration du programme PIEVAL et le Programme de vérification mécanique (21)**
- **Les concessionnaires d'autos électriques débordés depuis la hausse du prix de l'essence(22)**
- **La majorité des recommandations des coroners sont ignorées Les leçons tirées de nombreux décès sont passées sous silence, révèle une enquête du Journal (23)**
- **La variation des prix de l'essence est « apparemment concertée », dit Couillard Le premier ministre incite les Québécois à s'acheter un véhicule électrique (29)**

1. 01/05/18, La Presse+, article par AFP Los Angeles, Pollution automobile: 17 États américains poursuivent l'administration Trump : Dix-sept États

américains et la capitale fédérale ont porté plainte mardi contre l'administration Trump pour pouvoir conserver leurs plafonds imposés aux émissions polluantes des automobiles, que le gouvernement fédéral veut assouplir de force. «La Californie mène une coalition de 18 États pour poursuivre l'Agence fédérale de protection de l'environnement (EPA) afin de préserver les normes automobiles nationales d'émissions (polluantes) dans l'air», a indiqué Jerry Brown, gouverneur de Californie, dans un communiqué.

Le grand État de l'ouest des États-Unis, le plus peuplé du pays, avait porté plainte contre l'EPA en solo début avril. Il a désormais élargi le périmètre de sa procédure judiciaire à 16 autres États (New York, Connecticut, Delaware, Illinois, Iowa, Maine, Maryland, Massachusetts, Minnesota, New Jersey, Oregon, etc) et à la capitale fédérale Washington. «Cette plainte représente 140 millions de personnes (et 43 % du marché auto américain) qui veulent tout simplement des voitures plus propres et plus efficaces», a commenté M. Brown. «Ça suffit, nous ne cherchons pas la bagarre avec l'administration Trump, mais quand les enjeux sont si élevés pour la santé de nos familles et pour notre prospérité, nous avons la responsabilité de faire ce qu'il faut pour nous défendre», a renchéri le ministre californien de la Justice Xavier Becerra. «Nous nous battons pour protéger des normes adoptées en 2012 qui ne prennent pas effet avant 2022 (...). Elles étaient une bouée lancée à une industrie (automobile) en crise qui cherchait désespérément la stabilité» et «fondée sur la meilleure estimation des ingénieurs sur ce qu'il était possible d'atteindre», a insisté Mary Nichols, présidente de la Commission californienne de la qualité de l'air.

**Ces normes sont déjà atteintes «grâce au bon travail» du secteur automobile,** mais Scott Pruitt, le très contesté patron de l'EPA, veut maintenant «revenir sur ces progrès au nom de la déréglementation», a-t-elle précisé. Surnommées «CAFE» (Corporate Average Fuel Economy), les normes pour la période 2022-2025 ont été fixées par l'administration de Barack Obama, prévoyant des augmentations graduelles de l'autonomie des véhicules pour atteindre 54,5 miles pour un gallon d'essence (4,32 litres aux 100 kilomètres) en 2025. Donald Trump s'est engagé à démanteler la majeure partie du «plan climat» établi par son prédécesseur démocrate. Le magnat de l'immobilier a également choisi de retirer les États-Unis de l'accord de Paris sur le climat, estimant qu'il nuit aux intérêts économiques américains. La Californie et l'administration Trump sont en guerre ouverte sur de nombreux secteurs (armes, immigration, environnement). Le ministère américain de la Justice a poursuivi le bastion démocrate, où la plus grande partie des habitants sont d'origine hispanique, pour sa politique «sanctuaire» face aux sans-papiers, tandis que le ministre californien de la Justice a porté plainte plusieurs fois

contre le gouvernement fédéral, sur la politique migratoire ou l'environnement notamment.

2. 05/02/18, France3, Automobile : **Le nouveau contrôle technique entrera en vigueur le 20 mai** **Le nouveau contrôle technique entrera en vigueur le 20 mai prochain. Retour sur ce contrôle plus exigeant qui vise à réduire le nombre de victimes sur les routes.** Depuis plusieurs semaines, les centres de **contrôle technique** sont surchargés. Et pour cause, les automobilistes ne perdent pas de temps : le 20 mai prochain entrera en vigueur la nouvelle formule du contrôle technique, plus stricte. Désormais, le nombre de points de contrôle passera de 120 à 133 et celui des défaillances possibles de 410 à 610. Ces défaillances seront classées en trois catégories : les défaillances mineures, qui impliquent une réparation, mais pas de contrevisite, les défaillances majeures, qui, elles, nécessiteront une contrevisite, et les nouvelles défaillances critiques, le véhicule ne pourra rouler que le jour du contrôle.
- Pousser les automobilistes à la faute ? La situation risque de pousser nombre de conducteurs à la faute selon les associations d'automobilistes qui considèrent que beaucoup renonceront tout simplement au contrôle technique. L'ambition affichée de ce nouveau contrôle technique est la réduction du nombre de victimes de la route d'ici 2020.

- France 2 : Dans les centres de contrôle technique, c'est le grand rush. Ils enregistrent parfois deux fois plus de rendez-vous qu'à l'accoutumée et beaucoup n'ont plus de disponibilités immédiates. Le nouveau contrôle technique entrera en vigueur le 20 mai prochain : plus cher, plus long, plus rigoureux.

Diviser par deux le nombre de morts sur les routes : En plus des défaillances mineures à réparer sous deux ans et des défaillances majeures soumises à contre-visite sous deux mois, une troisième catégorie verra le jour : celle des défaillances critiques. Si la défaillance est critique, le véhicule n'est autorisé à circuler que le jour du contrôle, jusqu'au lieu où il sera remis en état. **Les pneus lisses ou les freins qui pourraient céder pourront désormais impliquer une immobilisation du véhicule.** Avec le durcissement du contrôle technique, **l'Union européenne souhaite diviser par deux le nombre de morts sur les routes, entre 2010 et 2020.**

- (rappel 11/02/18), <https://news.autoplus.fr> > France AutoPlus **Contrôle Technique 2017 - le bilan** : Selon le bilan du Contrôle Technique 2017, le parc automobile français est vieillissant. **L'an dernier, plus de 25 millions de**

**contrôles techniques ont été effectués en France. Bilan : le parc auto vieillit et les contre-visites se multiplient.** Le bilan du contrôle technique 2017 est connu ! L'organisme technique central (OTC) a rendu publiques les statistiques de l'activité des 6.347 centres de contrôle technique de France. Première information : 25.370.272 contrôles ont été réalisés l'an dernier. Dans la catégorie des voitures particulières, des véhicules utilitaires légers et des voitures de collection, 20.615.720 contrôles ont été recensés, soit une hausse de 2% par rapport à 2016.

**Deuxième information : l'âge moyen du parc total contrôlé a encore augmenté en 2017, pour se situer à 11,99 ans** (11,89 ans pour les seuls véhicules particuliers). En 2016, il était de 11,78 ans (11,68 pour les véhicules particuliers). Conséquence de ce vieillissement, les contre-visites sont de plus en plus fréquentes. Pour les véhicules particuliers, le taux de contre-visites est passé de 17,64% en moyenne en 2016 à 18,56% en 2017. Et de 20,75% à 21,30% pour les véhicules utilitaires légers. **Comme toujours, les défaillances qui ont entraîné le plus de contre-visites sont les liaisons au sol (pneus), l'éclairage et la signalisation (feux, clignotants), le freinage ainsi que la pollution et le niveau sonore. Suivent la direction, la visibilité (vitrage, rétroviseurs, essuie-glaces...), les organes mécaniques ou encore les équipements (ceinture, sièges...).**

**Un contrôle technique durci à partir du 20 mai 2018** Pour mémoire, le contrôle technique portait en 2017 sur 12 fonctions essentielles (le freinage, la direction, la visibilité...) comprenant 123 points de test pouvant conduire à 453 défauts dont 196 sont soumis à l'obligation de contre-visite. Il est obligatoire pour les véhicules légers de plus de 4 ans et est à renouveler tous les 2 ans. [A partir du 20 mai 2018](#), la [nouvelle version du contrôle technique](#) passera à 132 points de contrôle et étudiera 606 défauts potentiels dont 467 seront soumis à l'obligation de contre-visite ! Pour tout savoir sur le [futur contrôle technique](#), [cliquez ici](#).

-Autre source d'info :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/contrôle-technique-des-vehicules>

- Bilans : <http://www.utac-otc.com/v%C3%A9hicules-l%C3%A9gers/bilan-et-chiffres>

- 3. 07/05/18, Le Devoir, article par Florence Sara G. Ferraris. POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE Aucune mesure prévue pour freiner l'auto solo : Le gouvernement doit opter pour des mesures coercitives s'il veut des résultats, disent les experts :** Alors que les ventes automobiles battent, année après année, de nouveaux records, des experts interrogés par Le Devoir déplorent l'absence de

mesures coercitives dans la nouvelle Politique de mobilité durable (PMD) pour limiter la place de l'auto solo. Sans ces dernières, ils estiment que Québec aura beaucoup de mal à atteindre ses ambitieuses cibles de réduction de consommation de pétrole et d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. « Personne n'est contre la vertu, **affirme avec aplomb le titulaire de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie de HEC Montréal, Pierre-Olivier Pineau.** Mais, si on ne lui adjoint pas certaines contraintes, cette Politique n'est qu'une liste de vœux pieux. »

**Selon lui, si le gouvernement est sérieux, il devrait au moins mettre en place des mesures pour freiner les ventes de camions légers neufs, qui sont de plus en plus présents sur nos routes.** « Ce serait un premier geste concret qui, ultimement, ne limiterait pas vraiment l'usage de l'automobile », soutient-il. Un avis que partage le président de la Commission de l'écofiscalité du Canada (CEC), Dale Beugin. « C'est très difficile d'avoir une vraie influence sur les comportements des gens, avance ce dernier. Ça l'est encore plus quand on parle de la voiture parce qu'on peine souvent à saisir les coûts réels qui y sont associés. » Cela s'explique, notamment, parce que, contrairement au transport collectif que l'on paie à l'usage, l'utilisation des infrastructures routières, elle, est gratuite. **D'où l'intérêt, à son sens, d'ajouter des péages dans les régions métropolitaines.** « Vu le contexte environnemental et les objectifs actuels du Québec, la tarification me semble être un incontournable, souligne l'économiste. Et c'est encore mieux si elle est modulée au rythme de la congestion. C'est mathématique : accolez un prix sur une route et moins de gens la prendront ! »

**L'importance de l'offre :** Mais encore faut-il que des solutions de rechange existent, insiste Florence Junca-Adenot, professeure au Département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à Montréal (UQAM). **« Il faut d'abord bonifier le cocktail transport, soutient celle qui a activement participé à l'élaboration de la PMD. Ce ne serait pas logique d'imposer des mesures contraignantes avant d'offrir des services performants, ça reviendrait à piéger les gens. »** « Il faut faire attention quand on parle d'écofiscalité, avance prudemment Bernard Sinclair-Desgagné, titulaire de la Chaire d'économie de l'environnement et de gouvernance mondiale de HEC Montréal. Il faut que ce soit fait intelligemment, **parce que ces mesures peuvent avoir un caractère agressif pour les ménages à faible revenu.** Il faut donc s'assurer que d'autres options existent pour répondre efficacement à leurs besoins en matière de mobilité. » « Le mieux est encore de faire les deux en même temps, soutient Florence Paulhiac Scherrer, de la Chaire In.Situ à l'École des sciences de la gestion de l'UQAM. Parce que, malheureusement, ce qu'on remarque sur le terrain c'est que le simple fait d'améliorer l'offre de transport en commun ne permet pas vraiment de réduire

l'utilisation de la voiture. C'est un peu comme construire de nouvelles routes en se disant que ça va éliminer la congestion. Ça fonctionne pendant un temps, mais à long terme, on ne fait que repousser le problème. »

**Courage politique : À l'heure actuelle, ni la PMD ni le Plan d'action prévu pour les cinq prochaines années n'incluent de mesures pour limiter l'usage de la voiture**, le gouvernement ayant plutôt décidé de miser sur une bonification continue de l'offre de transport collectif dans toute la province. Interrogé sur la question au moment du dévoilement de la Politique, le premier ministre Philippe Couillard avait d'ailleurs souligné qu'à son avis, «plus les mesures sont contraignantes, moins elles rallient la population». « Il n'a pas tort, concède le directeur général de Vivre en ville, Christian Savard, qui a lui aussi participé à la création du document ministériel. **Tout le monde comprend pourquoi l'écofiscalité n'a pas réussi à se tailler une place dans la PMD. Ce n'est jamais populaire, et ce l'est encore moins dans un contexte préélectoral. Ça prend un courage politique immense parce qu'il y a quand même un risque de s'aliéner certains électeurs. » « C'est dommage parce qu'on arrive tranquillement aux limites de la démocratie, renchérit Pierre-Olivier Pineau, de HEC Montréal. On est à un point où il faut que les pouvoirs publics prennent leurs responsabilités parce que la planète, elle, se fiche bien qu'on soit convaincu ou non. »**

4. 08/05/18, Le Devoir, article par Pierre Trudel, **La loi des véhicules autonomes** : Des changements ont récemment été apportés au Code de la sécurité routière afin de permettre la circulation, à des fins expérimentales, de véhicules autonomes sur les routes du Québec. L'avènement des véhicules autonomes illustre les rapports étroits entre la loi et les configurations techniques des objets. Les lois sont actuellement faites pour discipliner les conducteurs. Avec les véhicules autonomes, les exigences des lois auront à être intégrées dans la conception même des véhicules. Plusieurs États américains ont modifié leur législation pour autoriser la circulation de véhicules autonomes sur les routes publiques. Une norme internationale définit les types des véhicules en fonction de leur degré d'autonomie. On y distingue cinq niveaux d'autonomie. Le niveau 1 étant celui où un conducteur doit effectuer l'ensemble des tâches liées à la conduite. À l'autre bout de la typologie, il y a le véhicule doté d'une autonomie complète, c'est-à-dire d'un système pouvant effectuer toutes les tâches liées à la conduite dans toutes les circonstances. Les occupants du véhicule sont tous des passagers et n'ont jamais besoin de conduire. Le véhicule n'a pas besoin d'être équipé d'un volant ou de pédales. La loi québécoise considère qu'un véhicule peut être qualifié d'autonome dès lors qu'il est doté d'un système d'aide lui permettant d'effectuer toutes les

tâches liées à la conduite. La plupart des spécialistes n'entrevoient pas la généralisation des véhicules entièrement autonomes avant au moins une ou deux décennies. Mais, sur le plan de l'évolution des lois, l'avènement de ces objets recèle, dès à présent, d'importants défis.

**Porte ouverte à l'expérimentation** : La loi québécoise habilite le ministre des Transports à autoriser des projets pilotes relatifs aux véhicules autonomes. Il peut à cette fin prévoir des changements aux contributions d'assurance et aux autorisations de circuler. Bien qu'elle demeure floue quant à la responsabilité des fabricants de véhicules autonomes, la loi québécoise comporte au moins un cadre permettant les expérimentations en environnement contrôlé en vue du développement de véhicules autonomes. C'est un pas dans la bonne direction: la loi accompagne l'innovation, indique des balises. Associés à la mobilité des personnes et des objets, les véhicules autonomes sont d'abord et avant tout des objets connectés. Leur fonctionnement autonome suppose leur inclusion dans un réseau complexe de collecte, de traitement et de diffusion d'information. À ce titre, les véhicules autonomes en disent beaucoup sur les évolutions prévisibles de nos lois et sur les rapports entre les régulations issues des configurations techniques et celles qui émanent de la loi. Plusieurs enjeux associés à ces techniques sont liés à la production et à la circulation d'information. Alors que les véhicules conventionnels sont dirigés par les humains, les mouvements des véhicules autonomes sont déterminés par des outils de traitement de l'information. Dans les véhicules conventionnels, les décisions sont prises par le conducteur. Celui-ci est responsable de respecter les lois qui régissent la circulation du véhicule. Le plus souvent, ces lois se matérialisent par les indications relatives aux vitesses maximales et autres interdictions signalées par des pictogrammes.

**Le véhicule applique la loi**: Avec les véhicules entièrement autonomes, les lois devront s'appliquer autrement. Plutôt que de se manifester en pictogrammes installés le long des routes, les exigences des lois auront à être incluses dans les configurations techniques. Par exemple, dans un monde de véhicules autonomes, il devient plus efficace de prescrire les limitations de vitesse dans les spécifications obligatoires que doivent respecter les fabricants plutôt que de s'épuiser à garnir les voies routières de pictogrammes que personne ne regardera! Les règles seront appliquées directement par le véhicule autonome. Tout comme les autres objets connectés, les véhicules autonomes supposent un déplacement de la cible visée par la loi. **Plutôt que de s'imposer aux conducteurs, les règles devront s'appliquer en amont, aux fabricants de ces objets «intelligents». Attendre que les objets soient conçus pour ensuite faire des lois sur leur utilisation n'est plus une approche adéquate. La loi doit, plus que jamais, être proactive.**



Emblématique des mutations annoncées par l'intelligence artificielle, la régulation des véhicules autonomes illustre le type de questions associées aux mises à niveau des lois. Avec la généralisation des objets autonomes, les lois devront être calibrées pour un univers dans lequel les exigences de prudence et de civilité devront être envisagées par anticipation et incluses dans la programmation de ces objets. **Le défi est de commencer dès à présent à concevoir les lois que nos véhicules auront à appliquer!**

5. 07/05/18, Journal de Montréal, article par Frédéric Mercier, **Voitures électrifiées: la Norvège se fait damer le pion : Grande championne des ventes de voitures vertes depuis plusieurs années, la Norvège ne serait plus le plus important marché pour ce type de véhicules.** Selon les derniers chiffres recensés par l'**European Automobile Manufacturers Association** (EAMA), c'est désormais l'Allemagne qui occuperait ce rôle. **Au cours du premier quart de l'année 2018, les ventes de véhicules électrifiés a grimpé de 70% au pays des Autobahn et du Currywurst.** Avec cette hausse, pas moins de 17 574 modèles électriques et hybrides rechargeables ont trouvé preneur en Allemagne au cours des trois premiers mois de 2018. La Norvège n'arrive pas trop loin derrière avec 16 182 unités vendues. Au prorata, toutefois, c'est encore la Norvège qui l'emporte haut la main. Le petit pays d'à peine plus de 5 millions d'habitants est bien loin des 82 millions de personnes qui peuplent le territoire allemand. D'ailleurs, toujours selon les chiffres de l'EAMA, la Norvège demeure le pays numéro un en ce qui a trait aux ventes de véhicules entièrement électriques. Avec 9694 ventes au cours du premier quart de l'année, elle a battu de justesse l'Allemagne et ses 9127 unités vendues.  
**Pendant ce temps, au Québec** Chez nous, en date du 31 mars 2018, l'**Association des véhicules électriques du Québec** (AVÉQ) recensait 11 135 véhicules entièrement électriques et 13 308 modèles hybrides rechargeables sur les routes de la province. Le gouvernement québécois a l'ambition de voir 100 000 véhicules électrique et hybrides rechargeables circuler sur nos routes d'ici 2020. Pour y arriver, le **programme Roulez Électrique** propose une subvention pouvant atteindre 8000\$ à l'achat d'un véhicule électrifié.
6. 09/05/18, Le Devoir, article par Karl Rettino-Parazelli, **Le Québec a du pain sur la planche pour devenir un « leader mondial »** : La nouvelle grappe québécoise des transports électriques et intelligents veut faire du Québec un leader mondial dans le domaine en l'espace de huit ans, mais pour y arriver, elle devra rattraper l'Ontario et surmonter ses nombreuses faiblesses, révèle le plan d'affaires de



l'organisation obtenu par Le Devoir.

**Le document préparé par la firme KPMG** et déposé en novembre dernier lors du premier conseil d'administration de **Propulsion Québec** dévoile les grandes orientations de la grappe mise sur pied en avril 2017 par le gouvernement Couillard. **On y indique que la grappe industrielle présidée par Alexandre Taillefer** souhaite que le Québec «soit reconnu comme un leader mondial dans des segments d'activités liés aux véhicules électriques et intelligents» et que la province «devienne un lieu privilégié pour expérimenter ou utiliser les véhicules électriques et intelligents» d'ici 2026. La stratégie s'appuie sur les forces de la province, comme son hydroélectricité propre et abordable, son expertise en matière de batteries, de moteurs électriques et d'intelligence artificielle, ou encore son environnement favorable à la recherche. Elle met cependant en évidence des obstacles de taille qui se dresseront sur la route du regroupement qui compte aujourd'hui 75 membres. **Le rapport évoque les contraintes réglementaires ou légales à l'expérimentation, l'absence de grands donneurs d'ordres du secteur de l'automobile et le rayonnement international limité des projets québécois.** Il souligne également la vitesse de développement d'autres pôles américains, comme Pittsburgh ou la Silicon Valley, de même que la disponibilité limitée de main-d'oeuvre qualifiée.

**Réglementation à revoir :** Les orientations de Propulsion Québec se divisent en sept axes. La grappe veut notamment multiplier les projets de démonstration ou d'expérimentation de voitures électriques ou autonomes, renforcer les activités de recherche dans ce domaine et accélérer la commercialisation des produits développés. L'orientation stratégique jugée la plus importante par les membres concerne «la création d'un environnement réglementaire et d'affaires adéquat» afin de combler l'écart qui sépare le Québec de l'Ontario et de certains États américains. La grappe réclame par exemple que les règles d'approvisionnement des villes soient assouplies pour faciliter l'achat de flottes de véhicules électriques ou autonomes. «Si une compagnie a fait des tests en projet-pilote, elle est souvent discréditée pour participer à un appel d'offres», déplore la directrice générale de Propulsion Québec, Sarah Houde. **L'organisation souhaite également que tous les appartements en copropriété puissent être munis de bornes de recharge.** «Il y a beaucoup de gens qui achètent de nouveaux appartements et, s'il n'y a pas de borne, c'est un calvaire d'en faire installer une et ça démotive plein de gens qui voudraient s'acheter une voiture électrique», affirme Mme Houde.

**Première ouverture :** Le Québec a franchi un pas important en matière de réglementation en adoptant le 17 avril dernier une réforme du Code de la sécurité

routière qui ouvre pour la première fois la porte au développement des véhicules autonomes. Le code réformé prévoit que le ministre des Transport peut autoriser la mise en oeuvre de projets-pilotes de cinq ans, dont il fixe les règles et conditions. On ne sait donc pas précisément sur quels critères s'appuieront la sélection et l'encadrement des projets-pilotes, mais Sarah Houde n'y voit pas de problème immédiat. «Nous sommes vraiment contents de ce cadre-là. C'est une bonne manière de garder de la flexibilité tout en assurant la sécurité du public », dit-elle.

**L'ouverture affichée par le Québec est cependant tardive, puisque l'Ontario a lancé en janvier 2016 un projet-pilote de dix ans** permettant de tester des véhicules autonomes sur les routes de la province à certaines conditions. Sept entreprises et organismes en ont profité, dont Uber, l'Université de Waterloo et QNX, une filiale de BlackBerry. Depuis, l'Ontario a même proposé d'élargir le projet-pilote aux véhicules autonomes sans conducteur à bord et la réforme est toujours à l'étude, a indiqué au Devoir le ministère ontarien des Transports.

**Rattraper le retard** «Avec [le nouveau Code de la sécurité routière], je pense que nous sommes capables de faire aussi bien qu'en Ontario, soutient Sarah Houde. Je suis persuadée qu'on va être capables de rattraper le retard. » Elle affirme que plusieurs projets-pilotes sont déjà en cours d'analyse — la mairesse de Montréal, Valérie Plante, a notamment montré son intérêt en février — et elle espère que l'un d'entre eux sera lancé d'ici la fin de 2018. L'entreprise LeddarTech, un membre de la grappe qui développe des systèmes de détection LiDAR pour les véhicules autonomes, fait partie des joueurs québécois qui suivent la situation de près. «Nous encourageons ces démarches qui peuvent faciliter l'émergence d'une industrie de la mobilité intelligente au Québec et nous évaluerons avec intérêt les opportunités que cela pourra créer pour LeddarTech», indique son président et chef des opérations, Frantz Saintelley.

7. 09/05/18, Journal de Montréal, article par Frédéric Mercier, **Écrans en auto: où la folie s'arrêtera-t-elle? Le cellulaire au volant est devenu un véritable fléau.** L'attrait de ce petit écran est si fort que certains automobilistes ne se gênent pas pour détourner leur attention de la route pendant de longues secondes pour le consulter, mettant du même coup leur sécurité et celle des autres usagers de la route en danger. Au Québec, on n'hésite pas à condamner le geste. Dès le 30 juin, la fourchette d'amende pour ce type d'infraction passera de 300\$ à 600\$, une hausse radicale par rapport aux 80\$ à 100\$ imposés actuellement. On serrera plus fort la vis encore pour les récidivistes, qui pourraient voir leur permis de conduire suspendu dès une deuxième offense.

**Pendant ce temps, toutefois, les voitures neuves proposent des écrans de plus en plus gros que les conducteurs peuvent consulter dans la plus**

**complète légalité.** J'ai récemment eu l'occasion de réaliser un premier essai à bord de la Tesla Model 3. À bord de cette nouvelle Tesla, les boutons physiques ont été pratiquement exterminés au profit d'un gigantesque écran de 15 pouces trônant au centre de la console. Que ce soit pour régler la climatisation, activer les sièges chauffants ou changer le poste de la radio, tout passe par cet écran gros comme votre ordinateur portable. Même histoire chez Land Rover, qui repousse aussi les limites du gros bon sens avec son petit dernier, le Range Rover Velar. Un peu moins intense que Tesla, mais la surabondance de commandes tactiles ne peut faire autrement que détourner votre attention de ce qui compte vraiment: la route. Avec des systèmes d'infodivertissement du genre, pas besoin de vous dire que la distraction est facile à provoquer. Certes, certaines fonctions sont désactivées lorsque le véhicule est en mouvement. Ça aide peut-être à contrôler le problème, mais certainement pas à l'enrayer.

**Dans une étude de l'université de l'Utah commandée par l'Association américaine des automobilistes (AAA),** des experts ont analysé 30 systèmes d'infodivertissement offerts sur des véhicules vendus en Amérique du Nord. Selon l'étude, aucun de ces systèmes n'a été considéré sécuritaire. Pire encore, 23 d'entre eux requièrent un niveau d'attention «élevé» ou «très élevé». Les constructeurs automobiles jurent faire tout en leur pouvoir pour rendre le menu de ces écrans le plus convivial possible, question de permettre aux automobilistes de garder leur attention là où ça compte. Le hic, c'est que même pour quelques secondes, quitter la route des yeux peut être fatal. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) l'image clairement en expliquant que détourner notre attention de la route pour seulement 4 à 6 secondes à 90 km/h, c'est l'équivalent de traverser un terrain de football les yeux fermés. La SAAQ stipule aussi que «l'utilisation d'un appareil muni d'un écran peut vous déconcentrer, même s'il s'agit d'un type d'écran autorisé, comme celui d'un GPS.» Alors pourquoi bannir l'utilisation d'un cellulaire et permettre celle de ces écrans de plus en plus intrusifs? Certes, c'est le fait de tenir son téléphone en main qui est illégale, mais c'est plutôt la distraction qu'il faudrait enrayer au plus vite. **Ne serait-il pas le temps de légiférer pour réduire l'importance de ces écrans dans la conception des voitures modernes? Au lieu de ça, les constructeurs compensent ces distractions avec un paquet de technologies d'aide à la conduite visant à éviter les accidents avant même qu'ils ne surviennent. Rien de contre ces technologies, bien au contraire, mais la voie vers un bilan routier parfait ne passerait-elle pas aussi par des habitacles qui incitent les conducteurs à éviter les distractions?** Au final, il revient aux automobilistes de faire preuve de jugement et d'utiliser ces écrans à bon escient. Mais les gouvernements et l'industrie automobile ont aussi leur rôle à jouer là-dedans.

8. 10/05/18, La Presse.ca et AFP, **Deux ados tués dans une Tesla dont la batterie a pris feu; le fédéral enquête**L'organisme fédéral américain chargé de la sécurité dans les transports (NTSB) a annoncé mercredi l'envoi d'une équipe pour enquêter sur l'accident d'une voiture Tesla Modèle S qui a fait mardi deux morts et un blessé en Floride. Le véhicule, modèle datant de 2014, roulait à une vitesse élevée quand il a percuté un mur et pris feu, explique l'organisme américain dans un communiqué.

**Conducteur jeune, Autopilot éteint** : Le NTSB indique ne pas s'attendre à ce que le logiciel de conduite semi-automatique Autopilot, qui permet au véhicule de faire certaines manoeuvres seul, soit impliqué dans l'accident. Deux hommes de 18 ans sont morts et une troisième personne a été hospitalisée ont rapporté des médias locaux, indiquant qu'il restait à déterminer quand le véhicule Tesla a quitté la route et a percuté un mur. **Les quatre enquêteurs déployés mercredi devaient concentrer leurs investigations sur l'embranchement de la batterie déclenché par l'accident** survenu dans la ville côtière de Fort Lauderdale. L'enquête du NTSB n'est pas sans rappeler sa récente enquête sur un accident mortel en Californie au mois de mars, où un Modèle X avait pris feu après avoir percuté une rampe de béton. Dans ce cas-là, l'enquête portait non seulement sur l'embranchement des batteries, mais aussi sur l'Autopilot, qui était en fonction au moment de l'accident.

**Les enquêteurs s'intéressent aux batteries** : Comme un des jeunes conducteurs était au volant dans le cas présent, le NTSB ne s'intéresse qu'au problème des batteries qui prennent feu après des impacts. On sait par un communiqué de la police de Fort Lauderdale que le Modèle S a «immédiatement pris feu, étant complètement enveloppé par les flammes», ajoutant que la vitesse avait probablement été un facteur. Tesla a déjà argué dans le passé que ses voitures sont statistiquement moins susceptibles de prendre feu qu'une voiture à essence après un accident. Par contre, un incendie de batteries au lithium-ion peut causer de gros problèmes aux pompiers à cause des vapeurs toxiques, mais surtout parce que le feu peut se rallumer tout seul quand on croit l'avoir éteint. Selon une notice aux premiers répondants publiée par Tesla, une batterie en feu peut prendre jusqu'à 24 heures à éteindre complètement. Tesla conseille de considérer la possibilité de laisser le véhicule brûler tout en protégeant ce qui est près du brasier. «Le NTSB a une longue expérience en matière d'enquête sur (...) les feux de batteries au lithium-ion en aviation commerciale, et sur un feu de batterie au lithium-ion dans une Chevrolet Bolt en collaboration avec la National Highway Traffic Safety Administration», a dit par communiqué le patron du NTSB, Robert

Sumwalt.

9. 14/05/18, Bulletin RBC, **Les craintes des investisseurs quant au déclin du cycle automobile nord-américain semblent s'être estompées**, selon RBC Marchés des Capitaux. Il semble que la diminution des volumes soit prise en compte dans les prévisions générales, et les investisseurs deviennent plus à l'aise avec le maintien de la capacité des fournisseurs de l'industrie automobile de faire croître les bénéfices avant intérêts, impôts et amortissement (BAIIA) et les bénéfices à l'échelle mondiale malgré une diminution modeste des volumes en Amérique du Nord. RBC Marchés des Capitaux estime que **les changements possibles à l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)** (règles sur la rémunération des ouvriers en usine, contingents de contenus américains pour les automobiles, etc.) **suscitent encore de l'inquiétude, même si les attentes des investisseurs semblent opter pour une incidence relativement minime sur la chaîne d'approvisionnement**. RBC Marché des Capitaux continuera de surveiller étroitement l'évolution de la conjoncture, en raison des surprises pouvant découler de changements drastiques à la suite des négociations.
10. 14/05/18, Journal de Montréal, article par Charles Lecavalier, **Hydro-Québec veut se lancer dans la production de batteries - Il est possible d'avoir une chaîne de production nourrie à 100% par les mines de lithium, de nickel, de cobalt et de cuivre du Québec, dit le DG du Centre d'excellence en électrification des transports et stockage d'énergie** «Dans les prochains cinq ans, je pense qu'on peut avoir une usine de construction de batteries, avec toute la chaîne de production au Québec», lance Karim Zaghbi, directeur général du Centre d'excellence en électrification des transports et stockage d'énergie, en entrevue avec notre Bureau parlementaire. Ces piles pourraient se retrouver dans des automobiles, des téléphones ou des ordinateurs par exemple. Les succès de son laboratoire se mesurent en espèce sonnante et trébuchante : le centre a récolté 110 M\$ depuis 2011 en redevance sur les brevets. Et selon M. Zaghbi, l'aventure sera de plus en plus payante. À partir de 2022, M. Zaghbi prévoit qu'il rapportera près de 100 M\$ par année grâce à la batterie solide, une nouvelle technologie prometteuse. Chercheur renommé, ce génie des batteries a été nommé trois fois parmi les scientifiques les plus influents du monde, selon un palmarès indépendant. **Il envisage maintenant un partenariat entre Hydro-Québec et une entreprise privée pour produire des batteries.**
- Le rêve de M. Zaghbi** : «C'est mon rêve, depuis 23 ans. Au Québec, on a du lithium, du nickel, du cobalt, du cuivre. Au lieu de vendre les minerais ailleurs, on peut faire la transformation de la mine à la batterie ici», confie-t-il au *Journal*. La première étape pour Hydro-Québec serait de se lancer dans la production de

composantes avec un partenaire privé. Mais une chose est claire, pour le chercheur, la société d'État ne doit plus se contenter de vendre ses brevets : «On veut commercialiser.» Ce rêve a déjà paru bien lointain. Il y a 20 ans, la haute direction de la société d'État a tenté d'éliminer le projet de batterie. «En 1999, ils ont dit, vous êtes rêveur, on arrête tout. Bien, moi, je n'ai pas arrêté», dit-il en riant. À l'époque, il n'avait que deux collaborateurs, Abdelbast Guerfi et Patrick Charest. Il est aujourd'hui à la tête d'un centre de recherche de 75 personnes qui réalise des contrats pour l'armée américaine (voir autre texte), le département américain de l'énergie ou pour l'Union européenne. «Au centre d'excellence, on a depuis longtemps la culture d'aller chercher du financement à l'externe et de vendre des licences à l'externe», explique-t-il...

### **Des batteries payantes pour Hydro**

- Hydro Québec détient 748 brevets pour des piles électriques.
- 246 sont présentement licenciés, c'est-à-dire prêtés à une entreprise.
- De 2011 à 2017, ces brevets ont généré 170 M\$ en revenu.
- Au net, Hydro-Québec a récolté 110 M\$ durant cette période.
- La société d'État a commencé à étudier les batteries en 1979.
- «Nous sommes des pionniers», dit Karim Zaghib.

**HYDRO-QUÉBEC À LA CONQUÊTE DE L'AFRIQUE** : Le centre d'expertise teste actuellement des modules constitués d'une série de batteries qui se rangent dans un conteneur facilement déplaçable : ces piles géantes seront testées dans les réseaux autonomes des villages nordiques éloignés du Québec. Elles permettront d'assurer un système électrique constant, dans un contexte d'alimentation en énergie non continue, comme avec le solaire et l'éolien. L'objectif de HQ est toutefois plus ambitieux. «On pourra le commercialiser en Asie et en Afrique, où beaucoup de villages n'ont tout simplement pas de réseau électrique pour l'instant. C'est ça l'objectif», explique Karim Zaghib. Le cellulaire s'est rapidement imposé sur le continent africain, car le système filaire était quasi inexistant, note M. Zaghib. De la même façon, le stockage à grande échelle et la production d'énergie solaire pourraient exploser d'ici cinq ans...

**LA PILE SOLIDE DE HQ VA RÉVOLUTIONNER L'INDUSTRIE** : Hydro-Québec a une arme secrète dans son laboratoire de Varenne : une pile solide, plus légère, plus sécuritaire et moins coûteuse à produire que la batterie lithium-ion que l'on retrouve pour l'instant sur le marché. «On a une longueur d'avance de cinq ans sur tout le monde : les Américains, les Japonais, les Chinois, on peut le dire avec fierté», lance Karim Zaghib. «Une batterie lithium-ion, ce n'est pas totalement sécuritaire. Vous avez les téléphones qui prennent feu. Un coup, un accident et ça

peut prendre feu. Les batteries solides sont très sécuritaires, plus légères et moins volumineuses», note le chercheur. La production de piles coûte 242 \$ le kWh actuellement, selon le département américain de l'énergie. En 2023, HQ estime que sa technologie sera prête à être commercialisée et pourra être produite à 100 \$ le kWh. «Le prix mondial des autos électriques va diminuer grâce à notre technologie», pense M. Zaghieb. À ce prix, note le chercheur, l'existence de la voiture à essence sera véritablement remise en question.

**UN GROS CONTRAT AVEC L'ARMÉE AMÉRICAINE** : Hydro-Québec a développé pour le compte de l'armée américaine une batterie lithium-ion miniaturisée à très haut voltage. Les montants en jeu sont confidentiels, mais l'aventure risque d'être très profitable pour la société d'État. «Ils n'ont trouvé aucune compagnie américaine pour le faire, alors ils sont venus nous voir. C'est un très bon modèle. Ils arrivent et nous disent : on a un problème, ça ne fonctionne pas. Pouvez-vous nous aider? On va vous donner de l'argent. Nous, on crée des emplois au Québec pour les civils, et, à la fin, on partage 50/50 les dividendes si on commercialise», explique Karim Zaghieb.

11. 17/05/18, La Presse.ca, article par Hélène Baril, **Véhicules électriques: Hydro investira dans la recharge rapide: Le gouvernement québécois prend les grands moyens pour multiplier le nombre de véhicules électriques sur les routes. Il donne le mandat à Hydro-Québec de tapisser le territoire de bornes de recharge rapide, ce que la société d'État assure pouvoir faire sans aucun impact sur les tarifs d'électricité.** « C'est un modèle assez unique qui ne fait que des gagnants », a résumé le porte-parole d'Hydro-Québec, Louis-Olivier Batty, au sujet du projet de loi déposé la veille par le gouvernement Couillard pour établir un service public de recharge rapide.

**Des investissements de 130 millions de dollars seront nécessaires de la part d'Hydro-Québec pour ajouter 1600 bornes de recharge rapide au Québec d'ici 10 ans.** Ces investissements seront entièrement compensés par l'augmentation des ventes d'électricité qui résultera de la hausse du nombre de voitures électriques, prévoit Hydro. **Avec la multiplication des bornes, le nombre de véhicules électriques devrait passer de quelque 24 000 actuellement à 100 000 dans deux ans, selon le gouvernement, et doubler chaque année par la suite.**

**En 2030, leur nombre devrait atteindre 1 million, soit environ 20 % du parc automobile total, qui tourne autour de 5,6 millions de véhicules.** « Ça ne sort pas de nulle part, assure le porte-parole d'Hydro-Québec. On se base sur les expériences ailleurs dans le monde, notamment en Norvège. » Le ministre de



l'Énergie et des Ressources naturelles, Pierre Moreau, est revenu d'un récent voyage en Norvège convaincu qu'un réseau de bornes de recharge rapide est un préalable pour convaincre les automobilistes de passer à l'électricité. C'est le gouvernement norvégien qui a financé le réseau de bornes. La proposition du gouvernement Couillard prévoit que ce sont les propriétaires de véhicules électriques, et non l'ensemble des clients d'Hydro-Québec ou des contribuables, qui paieront pour le réseau en augmentant leur consommation d'électricité.

**Le professeur Pierre-Olivier Pineau, spécialiste des questions énergétiques à HEC Montréal, doute que ce modèle fonctionne. « Je me demande comment un tel investissement peut se faire sans impact sur les tarifs, dans la mesure où c'est un investissement significatif qui sera un coût à prendre en compte dans les coûts d'Hydro-Québec. »** Selon lui, ce n'est pas à Hydro-Québec de jouer le rôle d'investisseur dans la recharge rapide. « Hydro-Québec devrait se concentrer sur gérer la transition plutôt que d'étendre sans doute à perte ses activités », estime-t-il.

**Un modèle essoufflé :** La décision de confier à Hydro-Québec le déploiement d'un réseau de recharge rapide vient du constat qu'un tel réseau n'est pas rentable et ne le sera jamais, compte tenu du coût des bornes et de leur faible utilisation. Nécessaire pour rassurer les automobilistes et les inciter à faire l'acquisition d'un véhicule électrique, le réseau sert peu, puisque 80 % des recharges se font à la maison.

**70 000 \$ :** Coût d'une borne de recharge rapide. Il y a 113 bornes de recharge rapide publiques au Québec, et ce nombre atteint 130 en comptant les bornes privées. Avec son Circuit électrique, Hydro-Québec avait commencé à déployer des bornes de recharge avec des partenaires du secteur privé, comme St-Hubert ou Jean Coutu, sur la base du partage des coûts en parts égales. Ce modèle de partage des coûts commençait à s'essouffler et le nombre de bornes de recharge rapide n'augmentait pas assez pour répondre aux besoins. « On a constaté qu'on ne peut pas laisser au secteur privé la responsabilité de déployer un réseau de recharge rapide, explique le porte-parole d'Hydro-Québec. Un coup de main doit être donné, et c'est ce que nous allons faire. » **« La solution proposée permettrait de pallier le coût élevé et l'absence de rentabilité des bornes de recharge rapide », a fait valoir le gouvernement en présentant son projet de loi. Il prévoit des changements à la Loi sur Hydro-Québec afin de permettre au gouvernement de fixer par règlement les tarifs du service de recharge public. La Loi sur la Régie de l'énergie sera aussi modifiée pour lui permettre de tenir compte des dépenses supplémentaires qu'aura à soutenir Hydro-**

## Québec dans la fixation des tarifs d'électricité.

12. 17/05/18, La Presse.ca, article par Pierre-André Normandin, **Crise du recyclage: Montréal débloque 29 millions : L'administration Plante devra verser jusqu'à 29,2 millions pour éviter que son centre de tri ferme et que les matières recyclables prennent le chemin du dépotoir. Devant la crise du recyclage frappant l'ensemble du Québec, les villes québécoises demandent l'aide de Recyc-Québec pour trouver de nouveaux débouchés, a appris La Presse.**

Principal importateur de matières recyclables du monde, la Chine a sévèrement resserré, au début de l'année, ses critères concernant ce qu'elle acceptait de recevoir. Ce changement a eu d'importantes répercussions sur le Québec qui y envoyait la quasi-totalité de son papier et de son carton recyclés, lesquels n'y sont plus acceptés. Leur prix sur les marchés ayant chuté, les divers centres de tri doivent depuis composer avec de grandes quantités de matières recyclables pour lesquelles ils ne trouvent pas preneur, en plus de vivre d'importantes difficultés financières. **L'impact est majeur pour Montréal. Jusqu'à récemment, la vente du papier et du carton recyclables générait des profits, la métropole ayant encaissé 5,8 millions au cours des 10 dernières années. Or, pour maintenir son centre de tri ouvert jusqu'à la fin de 2019, la Ville évalue désormais qu'elle devra déboursé jusqu'à 29,2 millions pour maintenir leur traitement, révèle un document remis mercredi à l'administration Plante que La Presse a aussi obtenu.** Montréal a en effet accepté de renégocier les contrats de l'entreprise Rebutis solides canadiens, qui gère le centre de tri. Celle-ci avait avisé la métropole qu'elle s'apprêtait à mettre fin au tri des 153 000 tonnes de matières recyclables récoltées dans l'île chaque année en raison de la chute de leur prix sur les marchés. Pour éviter cela, la métropole a accepté de revoir le partage des risques.

La Ville estime ne pas avoir d'autre option, l'entreprise étant la seule en mesure de traiter autant de matières pour le moment. Si elle devait fermer, «la cessation des activités du centre de tri aurait pour conséquence que les matières recyclables devraient être redirigées vers les lieux d'enfouissement», souligne le document soumis à l'administration Plante. La métropole fait construire actuellement un nouveau centre de tri à Lachine, mais celui-ci n'ouvrira pas ses portes avant la deuxième moitié de 2019. Il pourra traiter 100 000 tonnes de matières par année. Montréal prévoit attribuer un nouveau contrat à un centre de tri privé à partir de 2020 pour traiter le reste des matières, pour environ 65 000 tonnes par an. **L'UMQ s'en mêle :** La question a rebondi aux assises annuelles de l'Union des municipalités du Québec, alors que plusieurs villes voient leur centre de tri

éprouver des difficultés financières. À l'initiative de la mairesse Valérie Plante, la direction de **l'organisation a décidé de demander la formation d'un comité avec Recyc-Québec afin de revoir le modèle d'affaires du recyclage dans la province.** On souhaite que ce groupe étudie tant la qualité des matières recyclables que les débouchés possibles et les mesures financières.

13. 17/05/18, AutoFocus. Article par Henri Prévost, **1600 bornes de recharge rapide au Québec d'ici 10 ans?** S'il n'en tient qu'au gouvernement du Québec, Hydro-Québec plantera d'ici dix ans 1600 nouvelles bornes de recharge rapide pour véhicules électriques dans la Belle Province. Le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles Pierre Moreau a déposé cette semaine un projet de loi en ce sens, dans la foulée des orientations et politiques gouvernementales de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de transition énergétique.
- À l'heure actuelle, on ne trouve que 130 de ces bornes 400 volts, dont les 113 du [Circuit électrique](#), le principal réseau public de recharge pour véhicules électriques. Celui-ci offre par ailleurs quelque 1400 bornes standards 240 volts.... beaucoup plus lentes : il faut de quatre à six heures pour recharger une voiture avec une borne standard, contre 20 minutes (pour 80 % de charge) avec une borne rapide. Le développement du Circuit électrique, mis en place depuis 2012 avec la collaboration financière de partenaires publics et privés (dont Métro, Rona, St-Hubert et le Réseau de transport métropolitain), ne s'effectuait pas à un rythme suffisant au goût du gouvernement, surtout en ce qui regarde les bornes à recharge rapide. Il faut dire que le coût de 70 000 \$ d'une borne rapide et l'absence de rentabilité d'un tel équipement ne facilitent pas le recrutement de partenaires... C'est pourquoi Québec souhaite peser sur le gaz (ou plutôt monter le courant!) en confiant à Hydro-Québec le mandat d'ajouter ces 1600 bornes 400 volts sur l'ensemble du territoire, **ce qui représenterait un investissement de l'ordre de 130 millions \$. Cette dépense n'aurait toutefois pas de conséquence financière directe pour le gouvernement ni les consommateurs d'électricité. Oui, les coûts liés à l'exploitation de ce service public seraient intégrés aux tarifs de distribution d'électricité, mais ils n'auront pas d'impact sur ceux-ci puisqu'ils devront être compensés par l'augmentation des ventes d'électricité qui en découlera. Au bout du compte, ce seraient donc les propriétaires de voitures électriques, et non l'ensemble des abonnés d'Hydro, qui financeraient cet investissement.**
- Le plan prévoit d'ailleurs que le rythme d'implantation des nouvelles bornes suivra la hausse des revenus de recharge.** En ce sens, il pourrait éventuellement y avoir plus de bornes au total, et plus rapidement. Cela dit, il faudra d'abord que le projet de loi soit adopté, ce que le gouvernement espère d'ici la fin de la présente session.

**Un million de VE dans 12 ans? « Avec ce réseau de bornes de recharge rapide, plus de citoyens seront encouragés à acheter un véhicule électrique, ce qui contribuera à l'atteinte de notre cible de 100 000 sur les routes du Québec d'ici à 2020 », croit le ministre des Transports, André Fortin.** S'il est vrai que plus de 90 % des recharges de véhicules se font actuellement à la maison, généralement durant la nuit, la disponibilité de bornes le long des autoroutes et dans les centres-villes s'avère essentielle pour les déplacements interurbains. On trouve actuellement 24 700 véhicules électriques immatriculés au Québec. Chez Hydro, on est confiant que ce nombre doublera d'ici un an. En 2030, soit dans douze ans, Québec espère qu'un million de ces véhicules rouleront chez nous, soit environ 20 % du parc automobile.

**Une « Hydro » californienne aide les acheteurs de Nissan Leaf :** Pendant ce temps en Californie, la Mecque des véhicules électriques aux États-Unis, une compagnie d'électricité, PG&E, vient d'annoncer un [incitatif de 3000 \\$ à l'achat d'une Nissan Leaf](#), une aide qui s'ajoute aux subventions et avantages fiscaux déjà consentis par les gouvernements aux acheteurs de VE. **Au sujet de l'éventualité d'une telle initiative de la part Hydro-Québec,** un porte-parole de la société d'État a indiqué que celle-ci n'a pas le pouvoir nécessaire. « C'est seulement le gouvernement qui peut offrir une telle subvention », dit Louis-Olivier Batty.

- 14. 17/05/18, Les Affaires, PME DE LA SEMAINE. Effenco reçoit un financement de 2,4 millions \$ par l'entremise du programme Créativité Québec. Cette entreprise offre un système permettant d'éliminer la consommation de carburant des camions lourds lorsque ces derniers s'immobilisent.** Leur technologie électrique hybride, nommée Active Stop-Start, cible le marché des véhicules lourds, comme les camions de collecte de matières résiduelles, les autobus, les camions nacelles, les camions de livraison et les bétonnières. Lorsqu'un véhicule s'immobilise, le système coupe les moteurs et électrifie les accessoires et équipements. Ainsi, selon l'entreprise, il est possible de faire une économie d'essence de plus de 30%, de réduire le bruit et les émissions nocives et de diminuer l'usure du moteur. À ce jour, 150 camions utilisent le système Active Stop-Start, et la demande est croissante. « Nous en produisons environ 4 par semaine et nous prévoyons tripler cette cadence d'ici un an », explique David Arsenault, président d'Effenco. L'entreprise a démarré en 2006 grâce au Centech, le centre d'entrepreneuriat des gradués de L'École de technologie supérieure (ÉTS). Puisqu'il a fallu beaucoup de temps avant de commercialiser la technologie, Effenco a vécu une période creuse après son développement. « Le plus dur était le

développement de la technologie, ce fut long et coûteux. Puisqu'il n'y avait rien de tel sur le marché, ce n'était pas simple convaincre des investisseurs de prendre part au projet», explique le dirigeant.

En plus du financement du MESI de 2,4 millions de dollars, Effenco est aussi supportée par des investissements privés, des prêts, et une contribution du fédéral. Au total, l'entreprise bénéficiera d'un montant de 6,9 millions de dollars au cours des deux prochaines années. Cet investissement va être utilisé à 50% pour augmenter la cadence de production et à 50% pour le déploiement à grande échelle de la technologie. Leur principal défi est de convaincre les clients potentiels de changer leurs habitudes, en leur présentant tout ce que leur produit amène. L'électrification partielle du véhicule est un coût additionnel à l'achat d'environ 30 000\$. Au Québec, le programme d'aide Écocammionage rembourse 50% du montant. Selon M. Arsenault, le Québec et la Californie sont les endroits les plus avant-gardistes par rapport à cette technologie. L'assemblage du système Active Stop-Start se fait à Montréal, et l'installation se fait par des partenaires sur place dans les lieux d'utilisation. «Nous avons développé un système d'acquisition de données qui fait parvenir des chiffres en temps réel à nos ingénieurs, et un système de diagnostic est possible à distance en cas de problème», ajoute M. Arsenault. **À ce jour, le plus gros client de l'entreprise est la ville de New York, avec un potentiel de 1100 véhicules, sans oublier qu'Effenco a récemment ouvert un bureau à Los Angeles. Au Canada, la filiale canadienne de la société française Derichebourg Environnement** est aussi cliente de la PME québécoise qui a généré un chiffre d'affaires de près de 3 millions de dollars en 2017. Actuellement, leur marché se trouve principalement aux États-Unis, mais aussi au Canada. La société souhaite également développer le marché européen avec Derichebourg et est à la recherche de partenaires de distribution en Chine.

15. 18/05/18, La Presse.ca, article par Martin Couture, **Québec appelle Ottawa à défier Trump en matière d'émissions des voitures (QUÉBEC) Le gouvernement Couillard presse Ottawa de tenir tête à l'administration Trump et de refuser d'affaiblir à son tour les normes de pollution imposées aux constructeurs automobiles.**

La ministre de l'Environnement du Québec, Isabelle Melançon, a écrit à son homologue fédérale, Catherine McKenna, la semaine dernière. Elle a formellement demandé à son gouvernement de ne pas emboîter le pas à Washington, qui compte abolir des pans entiers des règles de l'administration Obama pour limiter la pollution des véhicules légers. *« Le gouvernement du Québec souhaite le maintien des normes d'émission pour les véhicules automobiles légers d'années-modèles 2022 à 2025, déjà prévues par votre gouvernement en collaboration avec la*

*précédente administration américaine. Il me faut souligner que ce maintien est essentiel à l'atteinte des cibles de réduction de gaz à effet de serre de nos deux gouvernements. » En entrevue, M<sup>me</sup> Melançon rappelle que le transport est la plus importante source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec. Il faut donc réduire, et non augmenter, les émissions de ce secteur pour que la province atteigne ses cibles climatiques. « Les transports représentent plus de 41 % des émissions de GES au Québec, a souligné la ministre. [...] Si on rend la législation plus facile pour que les nouvelles voitures puissent émettre plus de GES, on va passer de 41 % à je ne sais pas combien. C'est sûr qu'il va y avoir une augmentation. »*

Au Canada, le règlement qui régit les émissions des automobiles s'harmonise par défaut avec les normes américaines. Cette politique date de 2012, lorsqu'Ottawa et Washington ont adopté des normes communes. L'administration Obama avait forcé les constructeurs automobiles à augmenter graduellement l'économie de carburant de leurs véhicules. En 2025, le véhicule neuf moyen devait afficher une consommation inférieure à 5 litres par 100 kilomètres, soit la moitié de la consommation moyenne en 2008. Mais ce règlement a été jugé trop strict par l'administration Trump. Début avril, l'agence américaine de protection de l'environnement (EPA) a annoncé son intention de l'assouplir pour les années 2022 à 2025. On ignore dans quelle mesure exactement les normes seront modifiées, l'EPA devant préciser ses intentions plus tard cette année. **Les plans de Washington ont été critiqués par plusieurs élus des deux côtés de la frontière. La Californie a annoncé son intention de se prévaloir d'un statut d'exception qui lui permettrait de conserver des normes plus strictes. Washington a toutefois annoncé que cette prérogative était en examen.**

16. 18/05/18, LCI daily France, **Nouveau contrôle technique : ces vans aménagés qui vont se faire recaler à partir du 20 mai, article par - Maître Jean-Baptiste le Dall (édité par L.V.) DRASTIQUE - Sale temps pour les vans et autres Combi qui malgré le retour des beaux jours pourraient rester au garage. Le contrôle technique version 2018 ne laissera plus passer les camionnettes aménagées sans procédure d'homologation adéquate. Les explications et conseils de Maître Jean-Baptiste le Dall, avocat en droit automobile.** A compter du 20 mai 2018, les fourgons aménagés (petit coin cuisine, couchage...) dotés d'un certificat d'immatriculation (la carte grise nouvelle version) avec la mention Véhicule de tourisme (VP) ou Véhicule utilitaire / société (CTTE ) seront soumis à contre-visite, à effectuer sous un délai de deux mois. Le rapport de contrôle technique mentionnera le défaut suivant : "non concordance avec le(s) document(s)

d'identification".

Quels sont les véhicules concernés ? Pour savoir quels engins risquent l'échec au prochain contrôle technique, il suffit de se référer à la définition donnée par la [Directive 2007/46/CE](#) du parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules : "on entend par 'motor-home' (autocaravane) un véhicule à usage spécial de catégorie M conçu pour pouvoir servir de logement et dont le compartiment habitable comprend au moins les équipements suivants :

- des sièges et une table,
- >- des couchettes obtenues en convertissant les sièges,
- un coin cuisine,
- des espaces de rangement.

Ces équipements doivent être inamovibles; toutefois, la table peut être conçue pour être facilement escamotable." Pas de crainte, donc, à avoir si l'on se contente de transporter à l'arrière de son véhicule une table de pique-nique, une glacière et deux chaises pliables.

Comment passer le contrôle technique ? Pour décrocher le précieux sésame, les conducteurs malheureux n'ont que deux options : soit démonter l'intégralité des aménagements effectués sur le véhicule (mais si cette tâche ingrate peut se concevoir pour certains éléments, des modifications comme l'adjonction de fenêtres peuvent s'avérer plus compliquées à corriger), soit faire correspondre le véhicule aménagé aux cases réglementaires. **Pour être en règle, un fourgon aménagé doit être immatriculé avec la mention "véhicule automobile spécifique"** (VASP), autocaravane de PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Mais régulariser la situation administrative d'un véhicule pourra s'avérer compliqué. **En pratique, le véhicule doit repasser par la case homologation.** Cette procédure s'opère auprès de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) pour obtenir une attestation de conformité. Dans le cas d'une homologation en région parisienne, il conviendra de se rapprocher de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie (DRIEE).

Les seules démarches administratives en coûteront, en moyenne, plus de 600 euros au candidat à l'homologation (en comptant notamment le coût de la redevance DREAL pour la réception du véhicule d'un montant de 86,90 euros et le coût d'établissement d'une nouvelle carte grise). Pour les curieux, l'administration a



même mis en ligne un simulateur de coût accessible [ici sur Service-public.fr](http://ici.sur.Service-public.fr).

L'addition pourra grimper si les aménagements n'ont pas été effectués par un professionnel. On pense notamment aux équipements de chauffage ou de cuisson à gaz. Dans ce cas de figure ces équipements devront être également inspectés par des organismes comme le bureau VERITAS ou QUALIGAZ. Et la note pourrait ne pas s'arrêter là si des modifications sont à apporter pour obtenir l'homologation.

**Finis les vans bricolés :** Face à de tels coûts de régularisation, certains pourraient s'interroger sur la pertinence d'un aménagement non réglementaire. A l'évidence, bricoler une table pliante et installer un réchaud soi-même revient moins cher que faire appel à des professionnels.

**Attention aux fausses bonnes affaires :** Les voyageurs à la recherche d'un van pour un *road trip*, cet été, sur nos belles routes françaises devront prendre garde à la date du contrôle technique : avant ou après le 20 mai. Un mini van ou une camionnette aménagée non immatriculé en VASP subira une forte décote compte tenu des difficultés de régularisation ou des perspectives d'interdiction de circulation à défaut de ré-homologation. Méfiance donc en présence de vans affichés à un tarif canon, le contrôle technique expire peut-être dans quelques jours et le propriétaire fait tout pour s'en débarrasser. Et même en cas de contrôle technique obtenu postérieurement au 20 mai, l'acheteur devra s'assurer d'une bonne immatriculation en VASP. Un vendeur indélicat pourrait, en effet, être tenté de démonter l'intégralité des aménagements pour satisfaire aux exigences du contrôle technique pour les réinstaller par la suite avant la vente.

**Une sécurisation du parc :** Ce contrôle technique version 2018 va inévitablement écartier de la route certains véhicules pour lesquels les coûts de remise en état s'avèreraient presque supérieurs à la valeur du véhicule en lui-même. **Mais cette réforme va également contribuer à assainir le parc de véhicules.** Les acheteurs pourront également s'y retrouver, avec un contrôle technique qui portera aussi sur les aménagements. Avec des modifications apportées par des particuliers plus ou moins doués, plus ou moins respectueux des normes de sécurité, les mauvaises ne manquaient pas lors de l'achat de ce type de véhicules.

**Une meilleure couverture assurance en cas de pépins :** Dans bien des cas, le coût d'aménagement d'un fourgon (entre le coût de la main d'œuvre et le prix des éléments) représente une part non négligeable de la valeur du véhicule lui-même. Avec un fourgon aménagé mais toujours immatriculé en CTTE (Véhicule utilitaire / société), le remboursement par une compagnie d'assurance en cas de sinistre

portera sur la valeur de la camionnette. Avec une homologation VASP, l'assuré pourra faire garantir son véhicule en tant que VASP et prétendre à une couverture réelle de son bien.

**17. 21/05/18, La Presse, article par Yvon Laprade, L'essence augmente...mais les habitudes d'achat restent les mêmes : Les grosses cylindrées énergivores et les véhicules utilitaires sport (VUS) ont toujours la cote malgré la perspective de voir le prix du litre d'essence franchir la barre des 2,00 \$.** « J'aimerais vous dire que je me trompe, souligne **George Iny**, de l'Association de protection des automobilistes (APA), mais les ventes de véhicules qui consomment beaucoup d'essence sont en hausse constante. » Il constate néanmoins qu'autour de 1,50 \$, les acheteurs « commencent à y penser un peu plus longtemps » avant d'acheter un poids lourd sur quatre roues. « On a vu ça il y a une dizaine d'années quand le prix du litre d'essence s'est mis à grimper à ce niveau, se souvient-il. Pendant un certain temps, les ventes de véhicules avec de gros moteurs ont diminué, puis c'est reparti à la hausse quand le prix à la pompe s'est remis à redescendre. » « Je ne comprends pas que la quasi-totalité des automobilistes sont seuls dans leur véhicule, dans le trafic, à l'heure de pointe. On pourrait réduire la consommation de carburant en encourageant davantage le covoiturage ! »

**Besoins individuels :** Le **professeur Pierre-Olivier Pineau**, de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie à HEC Montréal, **s'inquiète pour sa part de voir « l'explosion » des ventes de VUS au Québec, ces dernières années. Il revient avec son idée de « taxer les véhicules énergivores » pour décourager ces achats. « Il n'y a pas si longtemps, note-t-il, les voitures étaient beaucoup plus petites et beaucoup plus économiques.** Mais la publicité des fabricants, et le besoin individuel d'avoir l'air aussi important que son voisin, a modifié les comportements, avec le résultat qu'on se retrouve aujourd'hui avec des véhicules qui pèsent près de deux tonnes de métal et de plastique. « On a des problèmes de congestion monstre et on voit de plus en plus de gros véhicules qui polluent, sur nos routes. On s'endette en achetant des VUS, et on maugrée parce que le prix de l'essence augmente. Ça ne marche pas ! »

**Un sujet sensible :** Il faut croire que la question touchant la consommation d'essence des véhicules demeure un sujet « délicat » aux yeux des concessionnaires d'automobiles. À preuve : nous avons lancé un appel à une dizaine de concessionnaires, toutes marques confondues. Seulement trois d'entre eux se sont prononcés sur cet enjeu économique et environnemental. « Ça ne pose pas un problème pour nos acheteurs, a commenté, de son côté, Philippe Laroche, directeur chez Albi Chrysler Jeep Dodge Fiat. Nous vendons des

véhicules qui consomment beaucoup, comme le Ram. Mais nos clients les utilisent pour le travail ou pour tirer un bateau ou une roulotte. » Même son de cloche de la part de Sébastien Girouard, directeur des ventes chez Honda Île-Perrot. « On ne voit pas un changement d'habitudes chez nos clients, dit-il. La Civic demeure un gros vendeur, mais nous vendons aussi beaucoup de VUS, comme le CR-V et le HR-V. »

**Les véhicules électriques** : Et qu'en est-il des ventes de véhicules électriques ?  
« Plus le prix de l'essence va augmenter, relève le vendeur Jean-Marc Girard, chez PACO, à Chicoutimi, plus on va voir des acheteurs **de Chevrolet Volt et Bolt** dans notre salle d'exposition. C'est déjà le cas. » « **Mais le problème, ajoute-t-il, c'est qu'on n'a pas assez de véhicules en stock pour répondre à la demande !** » Or, selon le professeur Pierre-Olivier Pineau, l'intérêt pour ces véhicules « silencieux » n'est pas suffisamment important, actuellement, pour déclencher un véritable engouement. « C'est comme essayer de vendre du tofu dans un steak house ! », dit-il, de façon imagée. « Mais ça va venir, ce n'est qu'une question de temps », conclut-il. **En chiffres :**

#### **DES VÉHICULES PLUS LOURDS**

- 1300 kg : la masse moyenne d'un véhicule en 2001
- 1502 kg : la masse moyenne d'un véhicule en 2016

Source : SAAQ

#### **VENTES DE VÉHICULES À USAGE PERSONNEL AU QUÉBEC EN 2014**

- Voitures : 246 000 (-3 % depuis 1990)
- Camions légers (minifourgonnettes, VUS et camionnettes) : 128 000 (+133 % depuis 1990)
- Total : 374 000 (+24 % depuis 1990)

Source : État de l'énergie au Québec 2018

#### **CONSOMMATION D'ESSENCE PAR HABITANT**

- Montréal : un peu moins de 600 L/an
- Laval : 800 L/an
- Québec, Outaouais, Montérégie : plus de 1000 L/an
- Laurentides : 1400 L/an

Source : État de l'énergie au Québec-2018

18. 22/05/18, Journal de Montréal, MRCATS - STOCK.ADOBE.COM AFP **Les concessionnaires: un frein à l'achat de voitures électriques, selon une étude : Une voiture électrique? «N'achetez pas, vous allez vous ruiner»... La méconnaissance et le «mépris» des vendeurs pour les véhicules électriques freinent leur développement, selon une étude réalisée dans les pays scandinaves.** Cette étude publiée lundi dans la revue Nature Energy se base sur

des entretiens avec des représentants du secteur (constructeurs, associations...) et 126 visites incognito dans 82 concessions automobiles de 15 villes de Finlande, Islande, Norvège, Suède et Danemark, région engagée dans le développement de transports plus propres. Deux des chercheurs se sont ainsi fait passer pour des clients «neutres», c'est-à-dire n'ayant pas de préférence pour un type de véhicule ou un autre. Leur résultat est sans appel: les vendeurs, peu au courant des caractéristiques des voitures électriques hormis leur prix plus élevé que celui d'un véhicule à moteur à combustion, tendent «à promouvoir le véhicule le plus facile à vendre».

Ils étaient «méprisants envers les véhicules électriques, informaient mal les acheteurs sur les caractéristiques, oubliaient les véhicules électriques dans la conversation et orientaient clairement les clients vers les véhicules diesel ou à essence». «Nous n'en avons pas», explique par exemple un vendeur, avant de se raviser sous les questions de son acheteur potentiel. Vous mettez deux jours pour faire 350 km en raison du temps pour recharger la batterie, assure un autre avant de reconnaître que le trajet prendrait entre deux et quatre heures de plus. Ainsi, «les concessionnaires et les vendeurs sont un obstacle majeur au recours aux véhicules électriques dans la région nordique, ce qui reflète la discrimination de l'industrie et des gouvernements en faveur des voitures conventionnelles». **«Sans des actions plus progressistes de l'industrie et des gouvernements, les vendeurs n'ont pas de motivation à vendre des véhicules électriques, même dans une région nordique fermement engagée à +décarboner+ les transports», ajoute les chercheurs, qui appellent notamment à la formation des vendeurs.**

Autre élément plaidant selon eux pour des politiques plus incitatives: en Norvège, leader mondial des ventes de voitures électriques et champion des incitations, la «qualité» des vendeurs est jugée meilleure que dans les autres pays. Même si leurs ventes augmentent rapidement, les véhicules électriques, qui permettraient de contribuer à réduire la pollution et les émissions de CO2 responsables du changement climatique, ne représentent qu'une toute petite proportion de la flotte automobile. **Dans ses derniers chiffres publiés lundi, Bloomberg New Energy Finance (BNEF) estime à 1,1 million le nombre de véhicules électriques vendus l'an dernier dans le monde, mais prévoit une croissance importante à partir de la deuxième moitié des années 2020, avec 30 millions en 2030, soit 28% du total des ventes. Selon l'Association européenne des constructeurs automobiles (ACEA), les véhicules électriques ont représenté en 2017 seulement 1,5% des ventes dans l'UE et les hybrides 2,9%.**

19. 23/05/18, Journal Vérification (ASMAVERMEQ), source AFP : **Normes antipollution assouplies aux États-Unis! La décision de l'administration**

**Trump lundi d'assouplir les normes à venir de pollution pour les voitures particulières menace de déclencher une bataille politique et juridique avec la Californie, qui entend pour sa part maintenir des objectifs plus ambitieux.**

Surnommées «CAFE» (Corporate Average Fuel Economy), les normes pour la période 2022-2025 avaient été fixées par la précédente administration démocrate de Barack Obama peu avant l'arrivée du républicain Donald Trump à la Maison-Blanche. Elles prévoyaient des augmentations graduelles de l'autonomie des véhicules pour atteindre un objectif de 54,5 miles pour un gallon d'essence (4,32 litres aux cent kilomètres) en 2025.

«Les conclusions de l'administration Obama étaient erronées», a affirmé lundi dans un communiqué le responsable de l'Agence de protection de l'environnement (EPA) Scott Pruitt. «Sous l'administration Obama, le processus d'évaluation des normes a été mené trop rapidement pour des raisons politiques et a été établi sur des références qui ne correspondent pas à la réalité, fixant des normes trop élevées», a-t-il accusé. «L'exemption californienne est en cours d'examen par l'EPA», ajoute le communiqué de l'agence.

La Californie peut, grâce à une exemption, fixer des normes encore plus dures que le reste du pays en la matière, ce qu'elle fait depuis plusieurs décennies, incitant les constructeurs automobiles à s'adapter sur les siennes plutôt que les normes fédérales pour pouvoir y vendre leurs voitures. Xavier Becerra, le procureur général de Californie, un État traditionnellement démocrate, a immédiatement réagi à l'annonce de l'EPA, affirmant dans un communiqué que «l'offensive de l'administration Trump contre les normes de pollution des voitures met en danger notre capacité à protéger la santé de nos enfants, lutter contre le changement climatique et permettre aux Américains d'économiser de l'argent».

«Nous sommes prêts à aller en Justice pour préserver ces normes essentielles et pour répondre à la guerre déclarée par l'administration contre l'environnement», a-t-il menacé. «Le fédéralisme ne veut pas dire qu'un État peut dicter les normes pour le reste du pays», a affirmé de son côté M. Pruitt. «Il est dans notre intérêt d'avoir des normes nationales et nous travaillerons avec tous les États, y compris la Californie, pour y parvenir», a-t-il poursuivi.

Le président américain avait annoncé dans les mois qui ont suivi son arrivée à la Maison-Blanche en janvier 2017 qu'il demanderait à l'EPA d'examiner les normes établies pour la période 2022-2025 avec pour objectif de les revoir. Cette décision faisait partie de son intention de démanteler la majeure partie du «plan climat» établi par son prédécesseur. M. Trump a également décidé de retirer les États-Unis de l'accord de Paris sur le climat, estimant qu'il nuit aux intérêts économiques

américains.

**L'Alliance Automobile, qui réunit les 12 constructeurs les plus importants aux États-Unis, n'a pas réagi directement à la décision de l'EPA, mais a affirmé sur son site qu'elle avait déjà atteint en grande partie les objectifs fixés par les accords de Paris en matière de pollution automobile.** Les normes CAFE ne sont pas établies par voiture, mais pour l'ensemble de la gamme de chaque constructeur. C'est-à-dire que, pour chaque modèle consommant beaucoup d'essence, doit également y figurer un modèle en consommant peu ou pas du tout (comme les voitures électriques) et c'est la moyenne qui doit répondre à la norme en vigueur. **L'Alliance affirme que les émissions de dioxyde de carbone (CO2) sont déjà de 21% inférieures pour les automobiles.**

**20. 23/05/18, Journal Vérification (ASMAVERMEQ), source Auto La Presse, 70 villes allemandes trop polluées : Alors que la Commission européenne menace Berlin de poursuites pour son inaction face à la pollution, la Cour administrative fédérale doit statuer sur une mesure politiquement explosive: la possibilité d'interdire dans certaines zones les véhicules diesel les plus anciens, majoritairement responsables des émissions d'oxydes d'azote qui favorisent les maladies respiratoires et cardiovasculaires.**

**70 villes allemandes trop polluées** Selon l'Office fédéral de l'environnement, quelque 70 villes allemandes présentaient encore des taux de dioxyde d'azote supérieur au seuil annuel moyen de 40 microgrammes/m<sup>3</sup> en 2017. Munich, Stuttgart et Cologne sont les plus polluées.

La Deutsche Umwelthilfe (DUH), une association de protection de l'environnement, a saisi les tribunaux pour forcer des dizaines de municipalités régionales allemandes, dont Stuttgart (sud) et Düsseldorf (ouest), à durcir leur réponse à la pollution de l'air. Enjoins en première instance d'envisager des interdictions de circulation des véhicules les plus polluants dans leurs capitales respectives, les États régionaux du Bade-Wurtemberg et de Rhénanie-du-Nord-Westphalie se sont tournés vers la Cour fédérale administrative située à Leipzig (est). Cette dernière examinera leurs requêtes durant la matinée jeudi et pourrait rendre une décision de principe dans la journée. «C'est une question de compétence: un État régional doit-il ou peut-il agir, ou bien est-ce à l'État fédéral de le faire?», résume Winfried Hermann, ministre des Transports du Bade- Wurtemberg, interrogé par l'AFP. Bannir de certaines zones les voitures diesel est très impopulaire chez les automobilistes et dans les milieux économiques, notamment l'artisanat, «au motif qu'on ne peut pas entraver la liberté des gens, qu'on ne peut pas déposséder les

propriétaires de diesel», explique M. Hermann, membre du parti écologiste qui gouverne la région avec les conservateurs du parti CDU.

**Un épouvantail qui fait chuter les ventes d'autos diesel** : La simple perspective de telles interdictions a accéléré la chute des ventes de voitures diesel dans le pays qui a inventé cette technologie. Leur part de marché est passée de 48% en 2015 à 39% environ en 2017. Pour tenter d'échapper à une interdiction partielle visant des millions de véhicules diesel de normes Euro 5 et antérieures - commercialisés jusqu'en 2015-, la puissante industrie automobile et le gouvernement ont tout fait pour amadouer les tribunaux. **Berlin a mis sur pied un fonds d'un milliard d'euros pour aider les villes à développer leur réseau de transports publics ou encore leur flotte de véhicules électriques. Le gouvernement a également formulé une proposition, sans projet concret ni financement, de gratuité des transports en commun dans certaines villes en réponse à l'insistance de Bruxelles. Les constructeurs allemands (Volkswagen, Daimler, BMW) ont pour leur part entamé une mise à jour logicielle de millions de véhicules diesel pour en réduire les émissions polluantes, et mis en place des primes à l'achat de véhicules plus propres. Autant de mesures jugées insuffisantes par les associations de protection de l'environnement et par les experts.**

**21. 23/05/18, Journal Vérification (ASMAVERMEQ), par *Joseph Bavota, directeur général ASMAVERMEQ* Intégration du programme PIEVAL et le Programme de vérification mécanique**

**Monsieur le Ministre,**

Permettez-moi de vous adresser quelques commentaires et recommandations qui, je crois, aideront à bonifier substantiellement **l'application du règlement sur les émissions qui est en force depuis 2006**. Comme vous le saviez, le réseau des mandataires en vérification mécanique accrédités par la Société de l'assurance automobile du Québec a le mandat d'effectuer plus de 200 000 inspections mécaniques annuellement sur les véhicules lourds et légers. Ce réseau de professionnels dont le réseau ASMAVERMEQ (mandataires et transporteurs PEP) fait partie, a acquis une expertise qui date maintenant de plus de **vingt sept ans !** Brièvement, les centres mandatés par la Société de l'assurance automobile du Québec ont été sélectionnés par des critères exigeants et ils sont dans l'obligation de suivre un cahier des charges avec rigueur. De plus, ils reçoivent annuellement sur la route et en entreprise des auditions de contrôle de qualité par le personnel du Contrôle routier Québec. Les centres sont composés de centres de réparation et d'inspection. Les deux types d'entreprise ont l'autorité d'inspecter et ré-inspecter.



La majorité des centres mandatés font de la réparation. Ces centres sont conformes aux normes exigées, leur lieu couvre l'ensemble du territoire du Québec et ils sont munis, en majorité, d'équipements de haute technologie et de personnel qualifié. De plus, l'intégration des données de chaque inspection est informatisée et envoyée par Internet à la SAAQ avec le programme SAAQ Clic. Les contrôleurs routiers ont immédiatement l'information sur le résultat du véhicule inspecté et ré-inspecté et les gestionnaires des centres ont un ensemble d'informations techniques et administratives qui leur permettent de bien gérer le programme et de maintenir un contrôle de qualité des opérations.

Concernant les faits présentés, voici notre premier commentaire et notre première recommandation : Nos centres d'inspection ont l'habilité d'inspecter et de réparer les véhicules lourds pour le programme de vérification mécanique et PIEVAL. Par leur expertise et expérience professionnels les mandataires ont l'habilité d'inspecter et de vérifier l'installation et la modification s'il y a lieu d'appareils du système antipollution sur les véhicules lourds.

**Citations de l'Écho du Transport :** « Les membres de l'ASMAVERMEQ rencontrent les critères de qualité qui permettent un service efficace et professionnel aux propriétaires de véhicules lourds. Il est clair que l'industrie du transport et la Société de l'assurance automobile du Québec reconnaissent l'expertise des centres d'inspection et ce depuis vingt trois ans ! »

***À titre de recommandation, nous invitons le*** Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports **et le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques à reconnaître le réseau des mandataires en vérification mécanique et le réseau ASMAVERMEQ comme experts pour l'inspection, la réparation et la conformité des véhicules lourds pour le programme PIEVAL. Le programme révisé permet d'inspecter, dès la première année, plus de 100 000 véhicules lourds.**

Le deuxième commentaire et recommandation appuient et bonifient la première recommandation. Comme nous l'avons constaté, le réseau des mandataires est maintenant informatisé. Il est important de se rappeler qu'historiquement l'application du programme, avant l'intégration des données informatisées, était excessivement lourde sur le plan administratif et économique pour la SAAQ, les centres d'inspection et les propriétaires de compagnies de transport. Les coûts de développement de la SAAQ et les coûts d'application des centres permettent d'améliorer le programme et le service à plusieurs milliers de propriétaires de compagnies de transport.

**À titre de recommandation, nous invitons le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports en collaboration avec le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques à intégrer l'application du programme PIEVAL au programme SAAQ Clic.** Cette considération évitera beaucoup de frais inutiles à l'État et aux centres accrédités qui ont déjà les moyens et l'expertise de transmettre l'information aux clients et aux Ministères concernés.

**Voici le troisième commentaire et recommandation :** Notre expérience en vérification mécanique et en entretien préventif nous fait constater que la meilleure façon d'inciter et de sensibiliser l'ensemble des transporteurs routiers à assurer un entretien préventif adéquat de leur véhicule et ainsi réduire la qualité d'émissions nocives est d'intégrer le programme PIEVAL au programme de vérification mécanique existant tel que recommander et d'inclure le programme d'entretien préventif (PEP). Il est clair que l'intégration du programme PEP permettra à l'ensemble des transporteurs de contribuer au bien-être de l'environnement. **À titre de recommandation, nous invitons le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques d'intégrer au programme PIEVAL l'ensemble des véhicules soumis au programme de vérification mécanique et entretien préventif (PEP) existant.**

22. 25/05/18, Journal de Montréal, article par Camille Garnier, **Les concessionnaires d'autos électriques débordés depuis la hausse du prix de l'essence Les concessionnaires de véhicules électriques de la région de Montréal sont si débordés depuis la nouvelle flambée du prix de l'essence que plusieurs craignent d'être dépassés par la demande.** Mardi soir, l'essence a atteint le prix de 1,509 \$ le litre à certains endroits de la métropole, un pic observé pour la dernière fois en septembre 2014. Une dizaine de concessionnaires proposant des voitures hybrides et électriques ont affirmé au *Journal* avoir constaté au même moment une hausse des clients intéressés par ces véhicules. « Ça n'a pas dérogé depuis hier matin, se réjouit le directeur de la division hybride-électrique chez Montréal Auto Prix, Marc Lajeunesse. J'ai conclu six ou sept ventes et reçu une vingtaine d'appels. » « J'ai fait cinq ventes de véhicules électriques en deux jours, alors qu'en temps normal, je peux faire le même nombre en un mois », confirme le directeur des ventes chez Nissan Gabriel Saint-Léonard, Riyad Tadjine. Pour les concessionnaires interrogés, il ne fait aucun doute que l'augmentation du coût de l'essence est la principale explication de cet engouement. « Les gens sont

dégoûtés en voyant le prix à la pompe, explique M. Tadjine. Passer la barre du 1,50 \$, c'est un symbole fort psychologiquement, moi-même qui roule au gaz, je suis écœuré. »

**Manque de disponibilités** : Certains automobilistes pressés de se libérer de l'essence se heurtent toutefois au manque de véhicules électriques neufs disponibles chez les concessionnaires. « Pour certaines commandes, je dois annoncer des délais de trois mois, regrette M. Tadjine. Je perds des clients à cause de ça et j'ai peur qu'on manque vraiment de stock d'ici la fin de l'année. » « Si un client me demande un modèle dans une certaine couleur, il peut attendre jusqu'à six mois », explique le propriétaire du concessionnaire Coiteux Hyundai à Montréal, Robert Coiteux.

**Impact positif** : Ces difficultés d'approvisionnement préoccupent les professionnels qui s'attendent à ce que les clients continuent d'affluer, notamment pendant les vacances de la construction durant lesquelles le prix du carburant pourrait encore grimper.

23. 26/05/18, Journal de Montréal, article par Kathryne Lamontagne & Nicolas Saillant, **Enquête du Journal: la majorité des recommandations des coroners sont ignorées Les leçons tirées de nombreux décès sont passées sous silence, révèle une enquête du Journal. Les organisations publiques et privées n'ont souvent rien à faire des recommandations formulées par les coroners à la suite de décès tragiques, a constaté Le Journal à l'issue d'une vaste enquête menée au cours des six derniers mois.** *Le Journal* a épluché quelque 1340 rapports du coroner rendus publics entre 2012 et 2017. Ces documents contenaient des milliers de recommandations adressées à des centaines d'organisations diverses : ministères, organismes publics, hôpitaux, municipalités, entreprises privées, ordres professionnels, etc. Après vérification, une par une, de ces directives, le constat est sans appel : plus de la moitié des recommandations n'ont pas été appliquées.

Lorsqu'elles ont obtenu un écho de la part des groupes visés, les recommandations ont souvent été mises en œuvre en partie seulement, ou alors des années après la publication du rapport. Qui plus est, des dizaines d'entreprises privées et de sociétés publiques ont refusé de démontrer le suivi accordé au travail des coroners. Les leçons tirées de nombreux décès sont ainsi passées sous silence. « Malheureusement, on dirait que ça prend beaucoup de morts [pour que les recommandations soient appliquées] », déplore le coroner Jean-Marc Picard, qui travaille à Québec. « S'il arrivait un malheur à une personnalité importante ou publique, là ça bougerait probablement », suppose avec cynisme son collègue Jean Brochu, basé à Montréal.

**Morts en vain sur les routes** : Transports Québec, l'un des ministères les plus ciblés annuellement par des recommandations, fait piètre figure en la matière. Le ministère se vante pourtant de suivre quasi religieusement les propositions du Bureau du coroner. À ce jour toutefois, peu de chantiers ont été mis en branle pour améliorer la sécurité de plusieurs secteurs ayant été le théâtre d'accidents mortels depuis 2012 (*à lire lundi*). « Je pense qu'ils ont la vérité infuse [au ministère des Transports], déplore le coroner Brochu. S'ils sont prêts à s'en aller par là et qu'on leur fait la recommandation, ils vont y aller. Sinon, ils vont nous trouver une excuse. »

**Le néant dans les hôpitaux** : Dans le domaine de la santé, visé par une énorme part des recommandations formulées par les coroners, il faut être patient pour espérer des changements. Pire, plusieurs centres hospitaliers et centres intégrés (CISSS et CIUSSS) contactés par *Le Journal* n'ont pas été en mesure, après des mois de relance, ne serait-ce que de démontrer les efforts mis en place en vue de réaliser les suggestions proposées (*à lire demain*). « C'est l'enfer, essayer de faire bouger les choses. On vit dans un système tellement gouvernemental, tellement hiérarchisé que ça n'en finit plus », estime le coroner en chef adjoint Luc Malouin, qui a multiplié les interventions auprès de ce système au cours de sa carrière.

**Aucune obligation** : Ce laxisme émanant de plusieurs organisations est attribuable à différents facteurs, selon les coroners interrogés. D'entrée de jeu, rien n'oblige une institution à mettre en place une recommandation la visant. De plus, le Bureau du coroner affirme ne pas avoir les moyens d'assurer le suivi adéquat de ses dossiers. « Le Bureau du coroner est sous-payé, sous-financé et en sous-effectif depuis des années. Notre budget annuel, c'est l'équivalent de deux ou trois semaines de salaire d'*overtime* à la SQ. Ça vous donne un ordre de grandeur », illustre Me Malouin.

**NOTRE ENQUÊTE** : Plus de 1300 rapports de coroner émis entre 2012 et 2017 ont été étudiés. Ces documents contenaient des milliers de recommandations, formulées auprès de centaines d'organisations diverses. Nous avons épiluché, une à une, chacune des recommandations, afin de voir si elles avaient été appliquées à ce jour. Cette enquête est le résultat de nombreuses vérifications effectuées sur le terrain, à la suite de demandes d'accès à l'information ainsi que d'entrevues avec des organisations, des coroners et des familles de défunts. Notre travail s'est étiré sur une période de six mois, de décembre 2017 à mai 2018.

**LE BUREAU DU CORONER** : Le coroner a pour mandat de rechercher les causes et circonstances de décès obscurs, violents ou survenus à la suite de

négligence au Québec. Le coroner a recours à l'investigation ou à l'enquête publique pour y parvenir. Il ne peut pas se prononcer sur la responsabilité civile ou criminelle. Sur 60 000 décès chaque année au Québec, près de 5000 sont signalés au coroner. Budget d'exploitation (2016-2017) : 8,5 M\$.

**83 CORONERS AU QUÉBEC** : 8 coroners permanents (4 à Montréal, 4 à Québec). 70 coroners à temps partiel. En avril dernier, cinq personnes ont été nommées coroners à temps partiel et pourront traiter des dossiers une fois leur formation complétée. Sur les 83 coroners, 40 sont docteurs, 33 sont avocats, 10 sont notaires.

**LES RECOMMANDATIONS** : Le coroner peut émettre des recommandations dans son rapport. Annuellement, environ 350 rapports (8 %) contiennent une ou plusieurs recommandations. Rien n'oblige une organisation à mettre en place une recommandation qui la vise. Le coroner n'a aucun pouvoir exécutoire ou coercitif.

- 24.** 26/05/18, La Presse.ca , article par Alain McKenna, **95 : c'est le nouvel indice d'octane considéré pour 2023.** Pour la première fois depuis longtemps, l'industrie automobile, les pétrolières et le gouvernement américain sont ouverts à la création d'un nouvel indice d'octane officiel plus élevé que les normes actuelles. Cela permettrait de créer des moteurs consommant de 3 à 4 % moins de carburant, à un coût de développement jugé plus raisonnable pour tout le monde, plaident les constructeurs automobiles auprès du gouvernement américain.
- 25.** 29/05/18, Le Devoir, article par AFP Paris, AUTOMOBILE **Droits de douane accrus: de graves conséquences pour les États-Unis, avertissent les Européens**— L'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) a mis en garde les États-Unis lundi sur les « graves conséquences » d'éventuels droits de douane accrus, après l'annonce d'une enquête sur les importations de véhicules. « Toute mesure restreignant le commerce dans le secteur automobile aura de graves conséquences négatives, pas seulement sur l'UE, mais aussi sur les États-Unis et l'économie mondiale », a averti Erik Jonnaert, secrétaire général de l'ACEA, dans un communiqué. Le président américain, Donald Trump, a ordonné une enquête mercredi pour déterminer les conséquences des importations d'automobiles « sur la sécurité nationale ». « Les constructeurs européens d'automobiles n'importent pas seulement des véhicules aux États-Unis; beaucoup d'entre eux ont une empreinte industrielle majeure sur place, créant des centaines de milliers d'emplois directs et indirects. Une grande part de leur production américaine est exportée vers des pays tiers, y compris vers l'Union européenne », a déclaré le secrétaire général de l'ACEA. « Nous sommes convaincus que les importations de véhicules en provenance de l'UE ne représentent pas un risque pour la sécurité nationale des États-Unis », a ajouté M. Jonnaert. L'ACEA indique que le commerce automobile entre l'UE et les États-Unis

représente 10 % du commerce total entre les deux blocs. Les constructeurs allemands, pour lesquels les États-Unis représentent le premier marché d'exportation en valeur, seraient de loin les plus touchés par une hausse des droits de douane américains. Ils ont été à plusieurs reprises pris pour cible par M. Trump. Les groupes germaniques ont cependant produit l'an dernier 803 000 voitures particulières aux États-Unis, dont plus de la moitié ont été exportées dans le reste du monde. L'ACEA, qui défend les intérêts des constructeurs automobiles au niveau européen, regroupe 15 fabricants de véhicules présents sur le continent.

**26. 29/05/18, Journal de Montréal, A gence QMI, OTTAWA | L'Association canadienne des automobilistes (CAA) a publié mardi un nouveau rapport, «Des solutions à la congestion», qui propose de multiples pistes pour améliorer la circulation sur les routes et éviter les embouteillages croissants.** «Les pires engorgements au Canada allongent jusqu'à une fois et demie les déplacements et coûtent des centaines de millions de dollars en temps et carburant perdus chaque année, sans parler de l'environnement. La CAA a voulu donner aux décideurs diverses solutions, petites et grandes, à ce problème de congestion», explique dans un communiqué Jeff Walker, gestionnaire stratégique de la CAA.

Une étude publiée en 2017 par la CAA établissait que les pires bouchons au Canada se comparaient en gravité aux engorgements de grandes villes américaines comme New York et Los Angeles. L'étude révélait aussi qu'en plus des pertes de temps et de productivité, 287 millions de litres d'essence étaient gaspillés chaque année, libérant 58 millions de kilogrammes de CO<sub>2</sub>. **Dans son nouveau rapport, la CAA présente des moyens qui sont employés dans d'autres pays ou en certains endroits du Canada pour désengorger le réseau routier, des moyens qui, reproduits à l'échelle nationale, pourraient apporter des solutions.** Trois grands axes d'intervention sont privilégiés.

**On suggère en premier lieu l'optimisation du réseau routier actuel** par des mesures simples comme la resynchronisation des feux de circulation, une meilleure gestion des pannes et des collisions, des limites de vitesse variables s'adaptant à la circulation pour mieux la réguler et un contrôle des entrées d'autoroute.

**«Le pouvoir de l'information» est ensuite évoqué.** On souligne à cet égard que le gouvernement canadien et le Conseil des ministres des Transports devraient jouer un rôle clé pour faire savoir à la population ce que sont les bonnes pratiques.

**Enfin, la CAA préconise des «investissements ciblés»,** notamment dans le covoiturage, le vélopartage et les infrastructures cyclables, des solutions relativement peu coûteuses qui permettent de contrer la congestion urbaine.

27. 30/05/18, La Presse.ca, article par Pierre-André Normandin, **Québec à la recherche de solutions à la crise du recyclage : Les principaux responsables québécois du recyclage se réunissent mercredi à Québec pour tenter de trouver une solution à la crise entraînée par les restrictions à l'importation imposées par la Chine. Deux redressements majeurs s'imposent, selon un groupe de recherche : imposer l'utilisation de matériaux recyclés aux entreprises et revoir la façon de faire le recyclage à la maison.**

Principale importatrice de matières recyclées au monde, la Chine a imposé en janvier de sévères restrictions sur les produits qu'elle accepte désormais de recevoir, refusant tout ballot contaminé à plus de 0,5%. L'industrie du recyclage en Amérique du Nord et en Europe a été durement touchée par ce virage. En janvier dernier, les États-Unis ont exporté 11 000 tonnes de papier vers la Chine, contre 209 000 tonnes en janvier 2017, une chute de 95%. Les données de février et mars montrent que la situation se maintient. «Le déclin dans les exportations de matières recyclées est tout simplement incroyable», dit David Biderman, directeur du groupe de recherche Solid Waste Association of North America (SWANA).

**Le Québec durement touché** : La crise frappe particulièrement le Québec, qui exporte les deux tiers de ses matières recyclées, essentiellement en Chine. Les statistiques sur les exportations ne sont pas encore disponibles au Québec, mais le prix payé pour les ballots sortant des 29 centres de tri québécois a chuté de plus de moitié. Leur valeur est passée de 166 \$ la tonne en janvier 2017 à 70 \$ en janvier dernier, selon les données de Recyc-Québec. «Et c'est probablement rendu près de zéro», évalue David Biderman. Le ministère de l'Environnement et Recyc-Québec mèneront mercredi à Québec une consultation sur la collecte sélective afin de trouver des solutions pour éviter que les matières ne finissent à l'enfouissement. Entre autres, on dit voir comme une «nécessité d'améliorer et de standardiser la qualité de la matière qui sort des centres de tri». On veut aussi trouver une façon de diversifier les débouchés pour ces matières. Or, les solutions ne pleuvent pas, prévient David Biderman. Des décisions difficiles s'imposeront. Ainsi, **celui-ci estime qu'il faudrait imposer - ou encourager par de fortes mesures incitatives - l'utilisation de matières recyclées aux entreprises locales. L'emballage des produits pourrait notamment inclure davantage de matériaux recyclés.**

**Peu de débouchés à l'étranger** : Miser sur le marché intérieur s'impose puisque les débouchés à l'étranger ne sont pas légion. Des pays comme l'Indonésie ou l'Inde continuent à accepter les matières, mais d'autres ont déjà commencé à fermer leurs portes. C'est le cas du Viêtnam, qui vient d'imposer à son tour des restrictions alors que ses ports commençaient à déborder sous les ballots de matières recyclées arrivant



d'Amérique du Nord et d'Europe. Le Québec devra aussi mieux éduquer ses citoyens sur ce qui se recycle et ce qui nuit au contraire au recyclage. «Beaucoup de gens mettent des choses comme des boules de quilles ou des couches en se disant que ça se recycle peut-être, mais ils contaminent le recyclage. C'est le coeur du problème, avec ou sans la Chine», résume David Biderman. Il donne l'exemple d'une boîte de pizza dont la graisse peut contaminer un ballot complet de papier, lui faisant perdre toute valeur.

- 28.** 30/05/18, Journal de Montréal, article par Charles Lecavalier **Québec investit 80 M\$ dans Nemaska Lithium. Québec investit 130 M\$ dans le projet Whabouchi de Nemaska Lithium, qui doit créer près de 300 emplois d'ici 2 ans.** Investissement Québec et sa filiale Ressources Québec ont été autorisées à faire une transaction de 80 M\$ pour augmenter leur participation dans le capital du projet minier de Whabouchi, pour mettre en service une mine de minerai de lithium à Nemaska, à 300 km au nord de Chibougamau sur le territoire Eeyou-Istchee Baie-James. En plus de ce 80 M\$, Québec achète pour 50 M\$ en obligations garanties et remboursables par anticipation. Les sommes proviennent du Fonds de développement économique, que dirige le ministère de l'Économie et qui vise à permettre la réalisation de projets économiques structurants dont les rendements peuvent être risqués.

La semaine dernière, Nemaska Lithium annonçait d'ailleurs un placement privé avec un investisseur institutionnel. Le chef de la direction de l'entreprise, Guy Bourassa, indiquait alors que l'entreprise avait bouclé le financement «nécessaire pour démarrer le développement commercial du projet». «Ce montage financier, qui couvre les dépenses en capital de la mine Whabouchi et de l'usine électrochimique de Shawinigan, les imprévus, les besoins en fonds de roulement et les coûts de financement, assurera l'avenir de Nemaska Lithium», affirmait-il dans un communiqué de presse.

**Il est prévu que la construction et la mise en service seront achevées dans une période de 15 mois pour ce qui est de la mine, et d'approximativement 24 mois pour l'usine commerciale de Shawinigan.** «Durant la période de construction, près de 1 000 travailleurs seront à l'œuvre. Suivant cet investissement, Ressources Québec, agissant à titre de mandataire du gouvernement, portera sa participation dans le capital de Nemaska Lithium à près de 13 %», écrit-on dans le communiqué de presse gouvernemental. **On y précise que le minerai extrait sera transformé «en sels de lithium à valeur ajoutée pour ensuite être vendu principalement à des fabricants de matériaux de cathodes destinés aux batteries rechargeables lithium-ion».** L'un de ces fournisseurs est situé dans la région de Montréal, ce qui pourra faire en sorte que «toute la chaîne de valeur soit

localisée au Québec», ajoute-t-on dans le document.

**29.** 31/05/18, Le Devoir, Article par Patrick Bergeron, **La variation des prix de l'essence est « apparemment concertée », dit Couillard Le premier ministre incite les Québécois à s'acheter un véhicule électrique.** Le Premier Ministre Philippe Couillard a évoqué mercredi une variation «apparemment concertée » des prix de l'essence. Il s'inquiète ainsi des pratiques des géants de l'industrie pétrolière, mais sans toutefois faire clairement référence à une collusion ou un cartel. Il fait cependant écho à la grogne des automobilistes, qui ont vu le prix du litre bondir à la pompe, franchissant même 1,50\$ dans la région métropolitaine. «Il est clair que, quand on voit les prix varier de façon apparemment concertée, je le dis, sur un territoire donné, il y a des questions sérieuses qui se posent», a-t-il déclaré. Il répondait alors en Chambre aux questions de l'opposition officielle, qui réclame plus de pouvoir pour l'Office de protection des consommateurs (OPC), afin qu'il puisse enquêter sur les prix de l'essence. Selon le Parti québécois, le Bureau de la concurrence du Canada, qui doit notamment s'occuper de ces questions, ne fait pas son travail. Le chef péquiste, Jean-François Lisée, a cité la Régie de l'énergie, qui suggère une augmentation des prix chaque mardi à Montréal. De même, la CAA observe une hausse et une baisse au même rythme dans un marché qui devrait pourtant être «ultra compétitif», a-t-il poursuivi. Il estime que les constitutionnalistes peuvent confirmer la compétence du Québec en cette matière. «Voici ce que dit l'économiste en chef à Industrie Canada après être sorti de son mandat: "On a perdu notre naïveté depuis le cartel du pain. On sait que ça va être le cartel du choufleur, puis le cartel de la balayeuse." J'aimerais que le premier ministre perde sa naïveté. Le Bureau de la concurrence du Canada n'agit pas. Le Québec a une compétence sur les marchés internes qui est bien établie dans la loi canadienne. On peut agir», a dit M. Lisée. Cependant, M. Couillard préfère s'en remettre au gouvernement Trudeau et au Bureau de la concurrence, qui est le seul à pouvoir agir et sévir dans ce domaine, selon lui, contrairement à l'OPC. «On est en contact avec nos collègues membres du cabinet fédéral pour s'assurer que cette vérification au moins se fasse, mais après la vérification, s'il n'y a pas d'action, ça sert à quoi? Alors, ce que propose [M. Lisée] est une simple vérification qui n'aura aucun impact pratique.»

**Le premier ministre a incité les Québécois à profiter de cette occasion pour se libérer de leur dépendance aux produits pétroliers et s'acheter un véhicule électrique. «C'est un choix qu'on peut faire, qu'il est possible de faire et qui est soutenu par l'État», a-t-il indiqué. Le chef péquiste a aussi émis le souhait que les automobilistes fassent le virage vert, mais dans une réplique mordante, il a rappelé que la gamme des véhicules électriques n'était pas encore à la portée de toutes les bourses. «Contrairement peut-être à ses amis très, très riches, ça ne se fait pas, dans une famille normale parce que ça**

vient de monter de 10¢ par litre. Ça ne se fait pas comme ça. Il faut faire la bataille des consommateurs.»

---

TCEVRQ