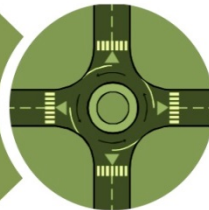


Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec (TCEVRQ)



Revue de presse – Juillet 2018

Faits saillants:

- **Le déploiement de l'hybride rechargeable pour les véhicules particuliers et les utilitaires est la meilleure solution à moyen terme pour réduire l'impact environnemental des transports, selon une étude publiée jeudi.(2);**
 - **La Mecque des pièces d'auto recyclées pour les carrossiers (6);**
 - **Michelin a mis la main sur le fabricant de pneus « hors route » Camso, de Magog, pour une somme de 1,45 milliard US.(8);**
 - **Le recyclage s'entasse aux É.-U., car la Chine n'en veut plus (9);**
 - **Les Québécois sont fous des petites voitures Les Québécois raffolent encore des petites voitures même si les ventes de VUS ne cessent d'augmenter depuis les dernières années, révèle une analyse du «Journal de Montréal».(11);**
 - **Voitures électriques: l'Ontario abandonne les subventions (13) mais Québec continue (17);**
 - **Report on U.S. Scrap Tire Markets: Over 81% of scrap tires are re-used (14);**
 - **Publication portant sur le rôle des véhicules électriques en matière de lutte aux changements climatiques (15);**
 - **Les ministres de la Transition écologique, Nicolas Hulot, et des Transports, Elisabeth Borne, ont dévoilé ce vendredi 20 juillet la création de zones à faibles émissions (ZFE) dans 14 territoires les plus pollués de France(16);**
 - **La banlieue, reine de l'auto – Montréal aime les VUS - MONTRÉAL AIME LES VUS – des taxis en migration – VTT et motoneige ont aussi la cote (19)**
 - **Québec débloque 8 millions pour la filière de l'hydrogène (20);**
1. 01/07/18, La Presse+, article par Alain McKenna,
- **La prochaine Ford Focus détectera les nids-de-poule** : Signe des temps, la prochaine génération de la Focus **qui sera mise en vente en Europe** au courant de l'été ne jouera pas à l'autruche face aux piètres conditions routières : plutôt que de

foncer à pleines roues dans les nids-de-poule qu'elle rencontrera, elle s'ajustera afin d'en réduire l'impact et les éventuels dommages sur sa mécanique. En Europe, comme en Amérique du Nord, les nids-de-poule sont un fléau de plus en plus grave. En Angleterre, ils ont causé deux fois plus de dommages sur les véhicules depuis le début de l'année que durant la même période l'an dernier, et ça ira en augmentant, a récemment averti le RAC, un club automobile similaire à CAA chez nous. « Les nids-de-poule sont un problème qui n'est pas près de disparaître », craint Guy Mathot, responsable du développement de la Focus pour Ford en Europe. À l'aide de divers capteurs, la voiture réduit le mouvement de sa suspension quand une roue entre dans un trou, ce qui minimise l'impact quand cette même roue cogne sur la paroi une fois la cavité traversée. Ford dit avoir testé avec succès sa technologie sur une route conçue sur mesure en Belgique. On aurait aussi quelques routes québécoises à lui proposer, si jamais il compte la tester de nouveau...

- **1 million** : C'est le nombre de véhicules électriques sur la route en 2022 que vise l'Italie, afin de passer du dernier au premier échelon des pays européens quant au nombre de ces véhicules en circulation.

- **GM mise sur l'aérospatiale pour réduire le coût de ses véhicules** : Pour que les taxes de Donald Trump sur les matériaux entrant dans la construction de leurs véhicules ne gonflent pas trop les prix, les constructeurs américains doivent être créatifs. Et du côté de General Motors, l'avenue étudiée est de refiler une partie des coûts en R-D au secteur aérospatial. C'est ce qui explique le partenariat signé plus tôt ce mois-ci entre GM et l'équipementier français Liebherr-Aerospace, en vue de produire un système d'alimentation d'appoint pour les avions recourant à des **piles à hydrogène** . En vertu de cette entente, GM concevra les piles à combustible d'un système qui réduirait la consommation de carburant des avions commerciaux. Cela s'ajoute à une autre initiative du groupe de Detroit visant à trouver des applications militaires à ses piles à hydrogène. « L'objectif est de conserver le plus possible l'abordabilité de nos véhicules », a assuré Mary Barra, PDG de General Motors, lors d'une rencontre des actionnaires, à la mi-juin.

2. **05/07/18, La Presse.ca, article par AFP, L'hybride rechargeable plus pertinente que le tout électrique d'ici 2030, dit une étude : Le déploiement de l'hybride rechargeable pour les véhicules particuliers et les utilitaires est la meilleure solution à moyen terme pour réduire l'impact environnemental des transports, selon une étude publiée jeudi.**

Les auteurs de cette étude jugent également contreproductive la course à l'autonomie maximale pour les voitures électriques. **Cette étude publiée par l'Agence française de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) vise à comparer la viabilité économique (coût de possession d'un véhicule en**

intégrant les éventuelles aides à l'achat) et l'intérêt écologique d'ici à 2030 de différents types de motorisations (diesel, essence, hybride, électrique).

L'avenir de l'essence et du diesel est douteux : Sans surprise, il apparaît que l'avenir des moteurs à essence et aux moteurs diesel «semble compromis à horizon 2030», sauf sur le segment des gros camions, du fait de la concurrence des technologies électrifiées et des politiques de plus en plus contraignantes. «Il semble que l'avenir du petit véhicule urbain soit promis au véhicule électrique», note en particulier l'Ademe. Mais alors que plusieurs constructeurs automobiles parient massivement sur les voitures électriques en tentant d'en augmenter l'autonomie, l'étude montre que ces technologies, dont la rentabilité va s'améliorer avec la baisse du coût des batteries et les aides à l'achat, pourraient être «fortement concurrenc(ées)» par les hybrides rechargeables. «La course à l'augmentation de l'autonomie est un point de vigilance» car elle conduit à embarquer dans les véhicules des batteries plus importantes et plus lourdes qui renchérissent le coût du véhicule et son impact environnemental le long de sa chaîne de production, explique l'Ademe.

L'hybride est le meilleur compromis pour l'instant : À l'inverse, les solutions hybrides rechargeables avec leurs batteries plus petites, ont un impact environnemental moindre, notamment pour des trajets quotidiens de moins de 50 km, même si le coût reste un «verrou» qui freine leur développement. **Il faut aussi que ces véhicules soient utilisés régulièrement et que leur batterie soit rechargée quotidiennement «pour maximiser l'utilisation du véhicule en mode électrique»**, précise l'étude. L'Ademe précise encore qu'afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport, la solution la plus optimale reste les transports en commun, qu'ils soient électriques ou hybrides. Et là encore, le bus hybride s'avère «à court terme une solution intermédiaire représentant une bonne alternative au bus conventionnel roulant au diesel», en attendant que les coûts du bus tout électrique baissent.

3. 06/07/18, Futura Tech, **Des batteries de Nissan Leaf à Amsterdam et au Japon :** À Amsterdam, le stade de football est désormais alimenté par 148 batteries neuves et usagées de voitures électriques Nissan Leaf qui délivrent 2,8 mégawatts/heure. Il s'agit de la plus grande installation de ce type en Europe. On le sait déjà, l'avènement de la voiture électrique va très rapidement poser le problème du recyclage de leurs batteries. L'une des pistes qu'explorent déjà les constructeurs **automobiles** est de leur donner une seconde vie en les utilisant comme systèmes de stockage stationnaires pour les habitations individuelles ou les

bâtiments collectifs. Une économie circulaire que Nissan vient de mettre en pratique à Amsterdam. Le stade de football Johan Crujff ArenA est maintenant alimenté par l'équivalent de 148 batteries neuves et usagées de Nissan Leaf. L'installation délivre 2,8 mégawatts/heure. Elle peut stocker l'énergie produite par les 4.200 panneaux solaires installés sur le toit du stade. Des batteries de Nissan Leaf éclairent une ville au Japon : Ces batteries vont pouvoir jouer un rôle tampon sur le réseau électrique pour aplanir les pics de demande lors des matchs et d'autres événements très énergivores tels que des concerts. Elles serviront aussi de système de secours en cas de panne électrique afin de réduire l'usage des générateurs diesel. Selon Nissan, cette installation est la plus grande du genre en Europe. Même lorsque leurs performances sont trop dégradées pour une utilisation continue dans une voiture électrique, les batteries conservent tout de même une capacité suffisante pour un usage sédentaire. Au printemps, Nissan avait déjà utilisé les batteries de Leaf pour alimenter l'éclairage public de la ville de Namie au Japon.

4. 09/07/18, Journal de Montréal, **Nissan avoue des falsifications de contrôles de pollution concernant les véhicules produits au Japon TOKYO** | Le constructeur d'automobiles japonais Nissan a reconnu lundi que la plupart de ses usines au Japon avaient employé des méthodes de contrôle de pollution de véhicules inappropriée. Les mesures des performances concernant les émissions de gaz d'échappement et des tests d'économie de carburant n'ont pas été effectués conformément au protocole prescrit et les rapports d'inspection ont été basés sur des valeurs de mesure altérées, a expliqué le constructeur dans un communiqué. Nissan, partenaire de Renault, n'a pas précisé dans ce document le nombre de véhicules concernés ni la durée, en mois ou années, durant laquelle ces méthodes illégales ont été employées . À la demande des autorités, Nissan a été forcé depuis septembre dernier de conduire des inspections sur la façon dont sont ou ont été contrôlés ses véhicules, après avoir dû reconnaître que des personnes non certifiées apposaient leur signature sur des documents de tests. Durant cette enquête interne sont apparues les autres pratiques répréhensibles dont le groupe a fait état lundi au ministère japonais des Transports avant de prévenir la presse. « Des investigations exhaustives sur les faits décrits ci-dessus, y compris sur les causes et les antécédents de ce type de mauvaise conduite, sont en cours », a assuré le constructeur.

Les véhicules, « hormis le modèles GT-R », sont cependant en eux-mêmes conformes aux normes de sécurité japonaises et leurs émissions gazeuses correspondent aux spécifications du catalogue, « ce qui signifie qu'il n'y a pas d'erreurs dans les chiffres d'économie de carburant divulgués par Nissan » aux clients. Pour le modèle de sport GT-R, Nissan n'a pas précisé dans le

communiqué quel était le problème rencontré.

5. 10/07/18, Journal de Montréal, Argent, article par Alexandre Moranville-Ouellet, **Attachez vos ceintures! L'usine de Granby produit chaque année près de 100 millions de mètres de sangles : Chaque fois qu'une ceinture est bouclée dans un véhicule automobile en Amérique du Nord, il y a de fortes chances que la sangle de celle-ci soit de fabrication québécoise. Une entreprise de Granby produit en effet assez de sangles en un an pour faire le tour de notre planète plus de deux fois.**

Les tisseuses ne ralentissent pas à l'usine Belt-Tech de Granby, qui produit annuellement près d'une centaine de millions de mètres de sangle ultrarésistante. **Utilisées principalement dans le domaine de l'automobile, celles-ci représentent le tiers du volume utilisé en Amérique du Nord ; et près de 10 % de celui mondial.** Ce n'est pas tout. Bien que la demande annuelle y soit moins grande, le domaine de l'aviation utilise également les ceintures granbyennes, qui représentent entre 50 et 60 % de la proportion mondiale. « Notre entreprise a connu un taux de croissance de près de 40 % dans la dernière année seulement », se félicite le président et principal actionnaire de l'entreprise, Robert Bélanger.

Une aide bienvenue Cependant, l'homme d'affaires de 72 ans reconnaît qu'un coup de main financier a été nécessaire afin d'acheminer l'entreprise où elle est aujourd'hui. Le 6 juillet dernier, le Fonds de solidarité FTQ annonçait un investissement de 5 millions \$, un montant bienvenu au moment où une guerre économique secoue le monde des affaires. « **Avec la renégociation de l'ALENA** par les États-Unis, il y a beaucoup d'incertitudes quant à notre futur, car nous expédions la plupart de nos produits au Mexique, explique M. Bélanger. Ce partenariat avec la FTQ va nous permettre d'automatiser et de diversifier nos actifs, ce qui va nous rendre plus compétitifs hors du marché nord-américain. »

Vers l'automatisation Robert Bélanger affirme cependant que l'automatisation de certains des procédés de l'entreprise ne mettra aucun des 200 emplois de l'usine en péril. « Les technologies utilisées vont faciliter la tâche de certains employés sans les remplacer », rassure-t-il. Un système de détection des défauts de fabrication dans les sangles est d'ailleurs prévu, ce qui enchante beaucoup les ouvriers assignés au contrôle de qualité. « Ça fait 37 ans que je regarde les sangles défiler à la recherche du moindre petit défaut, explique la machiniste Carole Bourgeois. La machine va me faire gagner un temps fou. » L'entreprise envisage également de diversifier ses activités vers d'autres secteurs que ceux des transports, tel le

domaine industriel.

6. 11/07/18, TVA Nouvelles, Journal de Montréal et de Québec, article par Diane Tremblay, **La Mecque des pièces d'auto recyclées pour les carrossiers : La multinationale américaine LKQ investit 5 millions \$ pour soutenir la croissance de ses activités de Lévis** qui est la Mecque des pièces d'auto recyclées au Québec avec un volume de 3000 appels par jour. La croissance des ventes justifie cet investissement de la part de la multinationale américaine puisque près de 50% du chiffre d'affaires réalisé au Canada provient en effet du Québec. En 2007, **Pintendre auto**, propriété de la famille Carrier, a été vendue à LKQ qui est une société cotée à la Bourse (LKQ CORP). Le marché de la vente de pièces recyclées est des plus florissants et ce n'est pas terminé, car la société prévoit d'autres acquisitions à l'échelle du pays. «On continue d'être à la recherche de nouveaux emplacements», a affirmé Derek Willshire, vice-président Canada de LKQ Corporation.

En plus de Pintendre auto, LKQ est devenue propriétaire, au fil des ans, des **entreprises Pro Body et BMC de Belœil ainsi que de Pièces automobiles Lecavalier, Cross Canada Parts, Keystone, etc.** «Au niveau des grandes villes, le marché commence à être bien desservi. On regarde pour des marchés secondaires», a ajouté M. Willshire. LKQ réalise près de 400 millions \$ de chiffre d'affaires au Canada. Les ventes à l'échelle internationale frôlent les 12 milliards \$. En 2017, la société a réalisé 28 acquisitions dans 20 pays. «Nous avons été très agressifs pour consolider un marché qui était fragmenté. On est fidèle à notre stratégie qui consiste à identifier les meilleurs joueurs par secteur. On les achète et on les fusionne au réseau», a expliqué M. Willshire, qui travaille sur d'autres acquisitions.

La manne des recycleurs : LKQ se dit prête à faire face à l'avènement des voitures électriques, avec un personnel formé en conséquence. «Cela amène un paquet de nouvelles opportunités. Ces pièces-là sont beaucoup plus informatisées et électroniques. Ce sont des pièces à grande valeur», a-t-il souligné. L'entreprise récupère de plus en plus de pièces d'équipement technologique, comme les caméras de recul. Chaque pièce des véhicules démantelés est numérotée et répertoriée dans une vaste base de données. En plus des commandes en ligne, 24 personnes sont affectées à la prise des commandes par téléphone chez LKQ Pintendre.

Rien qu'à Lévis, LKQ réalise un chiffre d'affaires de 54 millions \$. Près de 10 000 voitures et 300 camions sont démantelés annuellement. L'entreprise s'approvisionne essentiellement dans les encans et auprès des compagnies

d'assurance. Le nouvel entrepôt de Lévis servira principalement à l'entreposage de pièces neuves similaires. La construction sera terminée en décembre prochain. LKQ en quelques chiffres: - 1500 sites à travers le monde - 48 au Canada - 43 000 employés - 304e rang au Fortune 500 - 850 000 véhicules recyclés en 2017.

7. 11/07/18, AVEQ, **La 2e édition du Festival 100% électrique déplacée** : La 2e édition du Festival 100% électrique qui a été annoncée et qui devait avoir lieu le 28 juillet prochain à la TOHU est annulée, et sera remise en 2019. Durant les derniers mois, l'organisation du Festival 100% électrique a su créer de nouveaux ponts de collaboration avec différents acteurs inattendus de la mobilité durable au Québec. Dans cette démarche de co-construction, la programmation se voit le devoir de s'adapter aux besoins des partenaires de l'écosystème. Afin de maximiser cette création de valeur ajoutée, la décision a été prise de déplacer l'événement à une date où toutes ces parties prenantes pourront prendre part à un événement de plus grande envergure. Le Festival se veut initiateurs de passions, mais également créateur de changement collectif. Afin d'ancrer la démarche dans un processus long terme et commun, nous allons identifier ensemble les défis des organismes et de la population pour amorcer un projet inclusif et collaboratif. Ouvert à tous, par et pour tous! Le Festival 100% électrique se donne l'objectif de promouvoir la mobilité durable par l'immersion et la mise en valeur d'alternatives transversales auprès des familles québécoises. Tous les détails seront communiqués cet hiver.

8. 12/07/18, La Presse.ca, article par JP Décarie, **Camso vendue au géant Michelin Michelin a mis la main sur le fabricant de pneus « hors route » Camso, de Magog, pour une somme de 1,45 milliard US.** La transaction vient d'être annoncée par le fabricant français dans un communiqué. **Michelin profitera de cette importante transaction pour établir au Québec la direction de toutes ses activités de fabrication de pneus hors route.** Camso, anciennement **Camoplast Solideal**, est l'un des fleurons industriels du Québec, mais l'entreprise est peu connue du public puisque son PDG, Pierre Marcouiller, protège jalousement le caractère privé de ses activités. « La conclusion d'un accord d'acquisition sera, conformément aux législations applicables, soumise à l'examen des autorités compétentes », précise la marque au célèbre Bibendum "Bib", qui fête d'ailleurs ses 120 ans en 2018.
La société de Magog, fondée en 1982, appartient principalement à la Caisse de dépôt, le Fonds de solidarité FTQ et Desjardins. Les parties à la transaction avaient convié les représentants de la presse montréalaise à une rencontre ce matin 8h. Celle-ci a été reportée à 10h30. Une annonce à Magog devrait suivre plus tard en journée. L'entreprise québécoise est l'un des trois leaders mondiaux dans la conception, la fabrication et la distribution de pneus hors route, de roues, de

chenilles en caoutchouc et de systèmes de trains roulants avec la française Michelin et l'allemande Continental. Michelin et Camso, deux sociétés concurrentes dans certains secteurs d'activité, ont donc convenu d'unir leurs forces. Et c'est la Caisse de dépôt qui profitera le plus financièrement de cette acquisition, puisque la Caisse est le principal actionnaire de Camso en ayant une participation de 33 % dans son capital. Le Fonds de solidarité et Desjardins Capital sont aussi d'importants actionnaires de l'entreprise. Pierre Marcouiller et des membres de la direction sont les autres propriétaires de l'entreprise.

Camso précise dans ses communications que ses produits représentent 11 % du marché mondial des pneus et des chenilles hors route, un marché évalué à 22 milliards annuellement. Ce qui signifie que Camso réaliserait un chiffre d'affaires de 2 milliards. Michelin est un géant mondial, avec ses 68 sites industriels dans 17 pays, et produit annuellement 187 millions de pneus. Le groupe français compte 14 divisions distinctes, dont une dans le secteur hors route et une autre dans le secteur minier, où Camso n'est pas présente. L'acquisition de Camso par Michelin va permettre au géant mondial d'élargir grandement sa présence dans la production de pneus hors route, où elle n'exploite qu'une seule usine. À la suite de la transaction, la division hors route de Michelin deviendra une entité autonome gérée à partir du Québec, soit à Laval ou au siège social de Camso à Magog.

UNE CONSOLIDATION QUI SE POURSUIT : La transaction sera annoncée ce matin en conférence de presse à Montréal et à Magog en après-midi. Les PDG des deux sociétés vont expliquer les détails financiers de l'entente ainsi que les effets que ce regroupement aura sur les opérations du nouveau groupe. Les produits fabriqués par Camso, **dont le siège social et le centre de recherche et développement sont basés à Magog, sont utilisés dans les secteurs de la manutention, de la construction, de l'agriculture et des produits récréatifs.**

Camso compte 7500 employés dans 26 pays et exploite 22 usines. Elle a ses propres plantations d'arbres à caoutchouc au Sri Lanka et au Brésil. Lorsque l'entrepreneur Pierre Marcouiller a racheté en 2000 l'entreprise Camoplast, qui réalisait à l'époque des revenus annuels de 135 millions et fabriquait essentiellement des chenilles de motoneige, il a toujours affiché sa volonté d'en faire un grand groupe industriel. Appuyé financièrement par la Caisse de dépôt, Camoplast s'est alors engagé dans une série d'acquisitions jusqu'à celle, en 2010, du fabricant européen de pneus, roues et chenilles en caoutchouc Solideal. Cette volonté de croissance a amené l'entreprise à étudier sérieusement il y a quelques années la possibilité de réaliser un premier financement public, mais le projet ne s'est jamais matérialisé. Pierre Marcouiller m'a expliqué qu'il préférerait, et de loin, l'anonymat que la gestion qu'une société privée assure. Le mouvement de consolidation entrepris par Camso depuis 2000 a mené à la transaction annoncée aujourd'hui.

9. 12/07/18, La Presse.ca, article par Ivan Couronne AFP Washington, **Le recyclage s'entasse aux É.-U., car la Chine n'en veut plus** : Depuis quelques mois, l'usine de recyclage de l'agglomération de Baltimore-Washington a un problème : elle doit payer pour se débarrasser du papier et du plastique qu'elle trie, au lieu de les vendre. Car, la Chine n'en achète plus, affirmant qu'ils sont trop « contaminés ».

Les 900 tonnes de recyclage déversées par des camions-bennes 24 heures sur 24, cinq jours par semaine, sur les tapis convoyeurs de l'usine d'Elkridge, à une heure de la capitale américaine, n'ont certes rien de propre. Dans un vacarme mécanique infernal et un nuage de poussière marron, des dizaines d'ouvriers gantés et masqués, en majorité des femmes, retirent de leurs mains expertes un bazar de détritrus - vêtements, objets en bois, câbles, branches d'arbres - et la hantise des recycleurs : des sacs en plastique, qui ne sont pas censés aller dans les bacs à recycler, car ils s'emmêlent dans les machines. Le but est de « décontaminer » au maximum, c'est-à-dire d'une part de séparer strictement les matières recyclables des déchets non recyclables, d'autre part de s'assurer que les piles finales de plastique, de papiers ou de cartons ne contiennent aucune autre matière. « On a même dû ralentir les machines et embaucher plus de gens » pour mieux décontaminer, dit le responsable, Michael Taylor.

À la fin du tri, de gros cubes de déchets compactés (papiers, cartons, plastique...) sont produits. Ces déchets étaient achetés depuis des décennies par des entreprises, principalement en Chine, qui les nettoyaient, broyaient et retransformaient en matières premières pour des industriels. Ces importateurs fermaient les yeux quand les balles de plastique étaient trop sales ou n'étaient pas assez « pures ». La Chine, l'an dernier, a ainsi acheté plus de la moitié des déchets recyclables exportés par les États-Unis. À l'échelle mondiale, depuis 1992, ce sont 72 % des déchets plastiques qui ont fini en Chine et à Hong Kong, selon une étude parue dans *Science Advances*. Mais, depuis janvier, les frontières chinoises se sont fermées à la plupart du papier et du plastique, conséquence d'une nouvelle politique environnementale de Pékin... les dirigeants chinois se disant désireux de ne plus être la poubelle de la planète, ou même sa déchetterie. **Pour le reste, dont le métal ou le carton, les inspecteurs chinois ont fixé un taux de contamination de 0,5 %, trop bas pour les technologies américaines actuelles, qui n'arrivent pas à trier les déchets de façon aussi précise. Le secteur s'attend à ce que presque toutes les catégories de déchets soient refusées d'ici 2020.**

Transition brutale : À Elkridge, l'usine arrive encore à vendre son PETE (polyéthylène téréphtalate, ou les bouteilles en plastique) à un acheteur en Caroline du Sud et son carton à l'étranger. Mais, le papier et le plastique mélangés ne valent

plus rien : elle paie des sous-traitants pour les lui reprendre. **Ailleurs aux États-Unis, des recycleurs se sont résolus à un acte tabou : ils ne trient plus le plastique et le papier, qui finissent donc dans les décharges.** « Personne ne veut le dire à haute voix, car personne n'aime le faire », dit à l'Agence France-Presse Bill Caesar, patron de WCA, société basée à Houston. Les géants américains Republic Services et Waste Management ont reconnu l'avoir fait ponctuellement, comme dans l'Oregon. Des petites villes, notamment en Floride, ont simplement annulé la collecte de recyclage. Les autres pays importateurs - Indonésie, Vietnam, Inde - sont incapables d'absorber les dizaines de millions de tonnes que la Chine importait. Et peu d'industriels américains ont la technologie pour traiter ces matériaux. « La Chine a donné trop peu de temps au secteur pour s'adapter », dit Adina Renee Adler, de l'Institute of Scrap Recycling Industries, grande fédération professionnelle. « **Nous aurons bientôt tellement de stocks que nous serons obligés d'en mettre de plus en plus dans les décharges si on ne trouve pas de nouveaux marchés** », admet le président de la National Waste and Recycling Association, Darrell Smith.

De plus en plus cher : Le problème commence à se faire sentir dans les villes lors de la renégociation des contrats municipaux. D'autant plus que nombre de métropoles ont des objectifs ambitieux de recyclage - comme Washington, qui veut passer de 23 % des ordures ménagères à 80 %. La capitale paie déjà 75 dollars pour recycler une tonne, contre 46 dollars pour les ordures, qui sont brûlées pour générer de l'électricité. « Il fut un temps où cela revenait moins cher de recycler, mais ce n'est plus le cas », explique Christopher Shorter, directeur des travaux publics de Washington. « **Recycler va nous coûter de plus en plus cher** », prévient-il : Pour éviter des pénalités financières, la ville veut mieux « éduquer » ses administrés afin qu'ils arrêtent de mettre dans la poubelle bleue les mauvais déchets, comme les sacs plastiques. Pour réduire le volume de déchets à recycler ou brûler, elle envisage la collecte des déchets organiques, avec une future troisième poubelle, et la construction d'une usine de compostage. Et elle réfléchit à faire payer les habitants au poids de déchets. Même avec ces mesures, Bill Caesar, à Houston, avertit l'ensemble des Américains : il faudra bientôt payer plus pour « le privilège de recycler ».

10. 14/07/18, La Presse.ca, article par AFP Berlin, **Émissions polluantes: Opel dans le collimateur des autorités allemandes** : Le constructeur automobile Opel, filiale de PSA, est visé par une enquête des autorités allemandes dans le cadre du scandale des moteurs diesel truqués, a annoncé samedi le ministère allemand des Transports. « Il y a une audition officielle contre Opel en ce qui concerne trois modèles (de la norme diesel) Euro 6+ », a indiqué à l'AFP un porte-parole du

ministère, ajoutant que «rien de définitif» ne pouvait être dit avant les résultats finaux de la procédure.

Dans son édition à paraître dimanche, le tabloïd *Bild*, qui ne cite pas ses sources, affirme que l'Agence fédérale de l'automobile KBA, tutelle du secteur automobile allemand, détient «des éléments solides» selon lesquels le système de gestion des gaz d'échappement de certains modèles diesel d'Opel se mettent complètement à l'arrêt pendant la conduite «pour des raisons qui ne sont pas explicables techniquement». Selon *Bild*, il s'agit des modèles Cascada, Insignia et Zafira. Au total, 60 000 véhicules seraient concernés dans le monde, dont 10 000 en Allemagne. Ils excéderaient «plus de 10 fois» les normes d'émission d'oxyde d'azote, écrit *Bild*. «La production actuelle n'est toutefois pas touchée», poursuit le journal, citant des sources internes à Opel. Selon *Bild*, le KBA a informé Opel «cette semaine» de ses soupçons et lui a donné «deux semaines» pour donner sa réponse. «Opel n'a reçu aucune information de la part du KBA», a toutefois indiqué le constructeur sur Twitter.

Le KBA avait déjà demandé en 2016 à plusieurs constructeurs, dont Opel, de réduire leurs émissions, rappelle l'agence de presse allemande DPA. Concernant Opel, 90 000 véhicules des modèles pointés par *Bild* -- Zafira, Cascada et Insignia -- étaient alors concernés. La procédure de mise aux normes volontaire de ces modèles se poursuit, a encore fait valoir un porte-parole d'Opel, cité par DPA. Opel avait affirmé en 2016 «ne pas installer de logiciels illégaux» dans ses voitures. «Nos moteurs répondent aux normes légales», avait alors indiqué le constructeur, rappelle *Bild*.

Le scandale des moteurs diesel truqués a éclaté en septembre 2015, après que l'agence américaine de l'environnement (EPA) eut accusé Volkswagen d'avoir équipé 11 millions de ses voitures diesel, dont environ 600 000 aux États-Unis, d'un logiciel capable de fausser le résultat des tests antipollution et dissimulant des émissions dépassant parfois jusqu'à 40 fois les normes autorisées. Depuis, plusieurs parquets allemands ont ouvert des enquêtes pour fraude, manipulation de cours de Bourse ou publicité mensongère contre des cadres de Volkswagen et ses marques Audi et Porsche, mais aussi de Daimler et de l'équipementier Bosch. Plusieurs hauts dirigeants de Volkswagen, dont l'ancien patron Martin Winterkorn, font l'objet de différentes enquêtes pour fraude, manipulation de cours de Bourse ou publicité mensongère. En juin, la justice allemande a placé en détention provisoire le patron du constructeur Audi, filiale de Volkswagen, première incarcération d'un très haut responsable dans cette enquête tentaculaire.

11. 14/07/18, Journal de Montréal, article par Marie-Ève Dumont | Agence QMI **Les Québécois sont fous des petites voitures Les Québécois raffolent encore des**

petites voitures même si les ventes de VUS ne cessent d'augmenter depuis les dernières années, révèle une analyse du «Journal de Montréal». «Je m'attendais à voir plus de petits véhicules utilitaires sport (VUS). Même s'il y a plus d'utilitaires qui se vendent, ça ne semble pas être assez pour concurrencer les autos», remarque le chroniqueur automobile Benoit Charrette. **«Le Journal» a répertorié les véhicules les plus populaires dans chaque ville de la province** à partir de données fournies par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) sur les immatriculations. Il s'agit du nombre d'automobiles et de camions légers de promenade en circulation au 31 décembre 2017. À l'échelle de l'Amérique du Nord, c'est le **camion F-150 de Ford** qui est le véhicule le plus populaire. Au Canada, il se vend ainsi deux fois plus de séries F de Ford que de Civic, mentionne Marc Bouchard, chroniqueur automobile. Le Québec fait toutefois exception. **La Honda Civic vient en tête dans une grande partie des villes du Québec, suivie de près par la Toyota Corolla. De Montréal à Québec en passant par Sherbrooke, Gatineau, Trois-Rivières ou Drummondville, ces deux véhicules trônent en tête du palmarès.** La Civic est depuis plusieurs années la voiture la plus vendue de la province. Certaines villes situées en région se démarquent: à Rouyn-Noranda, c'est le F-150 qui arrive en tête de peloton. Il n'est pas non plus étonnant de voir la Corolla de Toyota, la Mazda 3 ou les Elantra et Accent de Hyundai suivre la Civic dans le palmarès, selon l'analyste automobile Marc Lachapelle. «Ça fait très longtemps qu'on voit cette presque domination des voitures compactes et sous-compactes. On achète aussi plus de voitures de marques [asiatiques] qu'ailleurs au pays, que ce soit des Japonaises ou encore les Coréennes», dit-il.

Véhicules fiables : Les Québécois semblent se tourner vers des voitures fiables, pratiques et à bon prix. «La Civic et la Corolla sont des voitures qui ont des durées de vie plus longues que la moyenne. On peut encore voir des Civic 2001 sur la route, mais pas son équivalent de Ford, par exemple», souligne Antoine Joubert, chroniqueur auto. Cette fiabilité peut expliquer sans doute pourquoi on ne retrouve pas encore les petits véhicules utilitaires sport (VUS) dans le haut du palmarès, même s'il s'agit des voitures les plus vendues depuis quelques années, estiment les chroniqueurs consultés par «Le Journal». **L'an dernier, les ventes de véhicules utilitaires sports sous-compactes au Québec, comme le CX-3 de Mazda ou le HR-V de Honda ont grimpé de 45 %, tandis que les ventes de petites voitures sous-compactes comme l'Accent de Hyundai ont baissé de 19 %.** «On va peut-être voir les changements dans quatre ou cinq ans, croit le chroniqueur automobile Jacques Deshaies. Les ventes actuelles ne sont vraiment pas en fonction de ce qu'on voit dans les chiffres des véhicules qui sont sur la route. Ford a même arrêté la production de voitures [pour ne faire que des camions].»

Palmarès des véhicules les plus populaires au Québec **1.** Honda Civic - 301 214 véhicules; **2.** Toyota Corolla - 219 555 véhicules; **3.** Mazda 3 - 160 192 véhicules; **4.** Hyundai Elantra - 130 042 véhicules; **5.** Hyundai Accent- 123 863 véhicules; **6.** Toyota Yaris - 99 199 véhicules; **7.** Honda CR-V - 94 296 véhicules; **8.** Ford F150 - 91 809 véhicules; **9.** Dodge Grand Caravan - 81 994 véhicules; **10.** Ford Escape - 74 418 véhicules.

On compte 4 752 408 véhicules immatriculés dont l'adresse du propriétaire est au Québec.

Voici le top 5 de 10 villes

Rouyn-Noranda : 1377 Ford F-150, 1293 Toyota Corolla, 1266 Honda Civic, 822 GMC Sierra, 769 Mazda 3

Gatineau : 10 656 Honda Civic, 9 494 Toyota Corolla, 5552 Mazda 3, 4549 Hyundai Elantra, 4016 Hyundai Accent

Montréal : 45 647 Honda Civic, 33 575 Toyota Corolla, 23 770 Mazda 3, 15 950 Hyundai Elantra, 15 786 HONDA CR-V

Westmount: 194 Mercedes-Benz C, 188 Honda Civic, 175 AUDI Q5, 174 Subaru Outback, 161 Toyota Corolla

Trois-Rivières : 6063 Honda Civic, 3614 Toyota Corolla, 2873 Mazda 3, 2344 Hyundai Accent, 2317 Hyundai Elantra

Drummondville : 2840 Honda Civic, 2192 Toyota Corolla, 1916 Mazda 3, 1725 Hyundai, Accent, 1618 Hyundai Elantra

Sherbrooke: 6510 Honda Civic, 6007 Toyota Corolla, 3266 Mazda 3, 3030 Hyundai Accent, 3029 Toyota Yaris

Québec : 18 115 Honda Civic, 17 889 Toyota Corolla, 10 590 Mazda 3, 9 512 Toyota Yaris, 9 102 Hyundai Elantra

Saguenay : 5272 Honda Civic, 4599 Toyota Corolla, 3717 Ford F-150, 3334 Mazda 3, 2025 Honda CR-V

Rimouski : 1731 Honda Civic, 1283 Toyota Corolla, 1217 Mazda 3, 916 Hyundai Elantra, 853 Hyundai Accent

Et les voitures électriques? Même si on parle beaucoup de l'intérêt des Québécois pour les voitures électriques, elles sont bien loin de se retrouver dans le palmarès des véhicules les plus populaires, soutient le chroniqueur automobile Benoit Charrette. «Il y a beaucoup plus de battage médiatique autour des véhicules électriques que de gens qui vont réellement en acheter. La proportion la plus élevée de véhicules électriques est quand même au Québec. On parle de 1,1 % du parc automobile, mais ça ne représente rien dans la masse critique», explique M. Charrette. L'industrie des véhicules électriques ou hybrides rechargeables n'en est qu'à ses premiers pas, et l'installation de bornes de recharge est toujours en cours,

rappelle le chroniqueur. **La demande est cependant beaucoup plus forte au Québec qu'ailleurs en Amérique du Nord, mais la province reste un petit marché.** Les constructeurs ne vont donc pas chambouler leur chaîne d'approvisionnement pour les Québécois, insiste le chroniqueur.

Vraie passion pour le pick-up en région : Les véhicules pick-up Ford F-150 se retrouvent dans le haut du classement de plusieurs villes du Québec situées en région. C'est le cas notamment à Rouyn-Noranda et à Val-d'Or en Abitibi, à Roberval au Saguenay-Lac-Saint-Jean ou encore à Amqui en Gaspésie et à Baie-Trinité sur la Côte-Nord. «Ce n'est pas surprenant de voir en région la popularité **du F-150** comme on le voit à Rouyn-Noranda. Les gens vont plus à la chasse, à la pêche, ils ont des quatre-roues, des motoneiges, ils ont des trucs à monter ou à tirer», précise-t-il. On remarque également dans les palmarès de villes en région que des pick-up y apparaissent alors que l'on ne les retrouve pas en ville, comme **le Chevrolet Silverado ou le Sierra de GMC**. Le pick-up est aussi plus populaire dans les réserves amérindiennes, démontrent les statistiques obtenues par «Le Journal».

Westmount, cas unique : Westmount, l'une des localités les plus aisées du Canada, est la seule ville au Québec à avoir une **Mercedes-Benz** au sommet de son palmarès. Dans le top 10, on retrouve aussi deux **Audi, une Lexus et trois Subaru**. «Il y a plus de véhicules de luxe, puisque le salaire est plus élevé qu'ailleurs. Il faut aussi dire que les Mercedes ou les Audi sont plus souvent louées par des entreprises. Il se peut donc que ce soit des véhicules de fonction, de dirigeants ou de gens d'affaires», avance Benoît Charrette, chroniqueur auto. Comment expliquer la popularité des Subaru? Cette marque de voiture serait très appréciée des gens bien nantis, mais qui veulent néanmoins garder un profil bas, selon M. Charrette.

12. 16/07/18, La Presse, article par AFP, Dieselgate : Volkswagen a «réparé» 72 % des véhicules canadiens et 80% des véhicules européens : Le constructeur automobile allemand Volkswagen a «en grande partie» tenu ses promesses envers les clients européens lésés par le scandale des moteurs truqués, a annoncé lundi la Commission européenne, qui regrette tout de même les efforts a minima de la société. «Volkswagen a en grande partie respecté le plan d'action promis mais leur état d'esprit vis à vis des consommateurs européens reste ce que j'appelle «penser petit»», a déclaré la commissaire européenne pour la défense des consommateurs Vera Jourova lors d'une conférence de presse, en référence au slogan «Think small» de VW pour son modèle Coccinelle. Selon la Commission, le taux de «réparation» des 8,5 millions de véhicules dans l'UE équipés de logiciels fraudeurs, qui avaient permis de les faire passer pour moins polluants lors des tests de contrôle, atteint désormais 80%.

Au Canada : Par comparaison, Volkswagen Canada rapporte un taux de réparation de 72 % des véhicules à moteur 4 cylindres de 2 litres affectés (88 % des véhicules affectés ont été enregistrés), a indiqué Thomas Tetzlaff, porte-parole de la compagnie. Pour ce qui est des modèles à moteur 6 cylindres de 3 litres (dont le règlement a récemment été annoncé), le taux de réparation est de 21 % des véhicules affectés (45 % des véhicules affectés ont été enregistrés). La comparaison est peut-être imparfaite, puisque les deux pourcentages de «réparation» incluent aussi les voitures que Volkswagen a rachetés ou que des consommateurs ont échangé dans le cadre de l'achat d'un nouveau véhicule Volkswagen, a précisé Thomas Tetzlaff, de Volkswagen Canada.

13. 17/07/18, Journal de Montréal, article par Frédéric Mercier, **Voitures électriques: l'Ontario abandonne les subventions** : Quelques semaines à peine après son arrivée au pouvoir, le nouveau Premier ministre de l'Ontario, Doug Ford, a confirmé que son gouvernement abandonne la subvention remise aux acheteurs de véhicules hybrides et électriques. Au début du mois de juillet, le gouvernement ontarien, maintenant formé par le Parti Conservateur, a annulé le programme de «plafonnement et d'échange» qui incluait une aide financière pouvant aller jusqu'à 14 000\$ pour les acheteurs de véhicules électriques ou à hydrogène. Les propriétaires de nouveaux véhicules qui ont été immatriculés après le 11 juillet n'auront donc pas droit à cette subvention, la plus généreuse du genre au Canada. En coupant dans cette aide financière, le gouvernement ontarien entend respecter son engagement de réduire le coût de l'essence de 10 cents par litre.

Un dur coup aux véhicules électriques : Avec cette subvention en moins pour les consommateurs, les ventes de véhicules électriques risquent de chuter en Ontario au cours des prochains mois. **C'est du moins ce qu'en croit David Adams, président de l'Association des constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.** «Le fait est que sans incitatif en place pour combler la différence entre le prix d'une voiture régulière à essence et les véhicules électriques ou à hydrogène plus chers, les consommateurs ne les achèteront pas dans les mêmes proportions», analyse M. Adams, [en entrevue avec CTV News](#). **David Adams a rappelé que la Colombie-Britannique a déjà annulé sa subvention visant à favoriser l'achat de véhicules électriques et que les ventes avaient rapidement été affectées.** Avec ce retrait subit de l'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique demeurent les deux seules provinces canadiennes à remettre une aide financière aux acheteurs de véhicules hybrides, électriques et à hydrogène. Chez nous, la subvention pouvant atteindre 8000\$ devient la plus généreuse au pays. **Selon les chiffres compilés par FleetCarma, l'Ontario a été la province où il s'est vendu le plus de véhicules hybrides et électriques au Canada l'an dernier avec un total de 7477**

unités. Le Québec n'arrive pas loin derrière avec 7194 ventes alors que la Colombie-Britannique complète le podium avec 3270 unités vendues.

14. 19/07/18, Tire Review U.S. Tire Manufacturers Association **USTMA Releases New Report on U.S. Scrap Tire Markets: Over 81% of scrap tires are re-used** in products such as tire-derived fuel, rubber modified asphalt and other products, according to a report issued by the U.S. Tire Manufacturers Association (USTMA), in its "2017 U.S. Scrap Tire Management Summary."

USTMA is the national trade association for tire manufacturers that produce tires in the U.S. In 1991, when USTMA first started its efforts to re-purpose scrap tires, only one in ten was reused and there were more than one billion scrap tires in stockpiles. In 2017, there were roughly 60 million tires in stockpiles, a 94% decrease. "**Scrap tire management in the U.S. demonstrates an environmental success story – one that not enough people know about,**" said Anne Forristall Luke, USTMA President and CEO. "Over the past 30 years, **USTMA has worked with state partners to find uses for scrap tires.** This success is reflective of the commitment to environmental responsibility from our industry, and we look forward to building on these successes as we work towards our goal of 100 percent of scrap tires reused." USTMA's Scrap Tire Program will be focusing on two key areas of growth in the future: tire-derived fuel, and rubber modified asphalt. Tire-derived fuel, which is used for industrial purposes, consumed about 106 million scrap tires in 2017. Rubber-modified asphalt, another key growth area, can be used to build safer and more durable roads than other traditional types of asphalt. USTMA is working with stakeholders in states to increase awareness for the benefits of these two products. Other highlights from the report include:

- The highest use of scrap tires in 2017 was for tire-derived fuel at 43%. The use of tire-derived fuel in cement kilns has continued to increase, paralleled with a strong performance of the construction industry.
- Rubber modified asphalt is a cost effective product that consumed over seven million scrap tires in 2017. It is an environmentally friendly alternative to traditional road paving materials.
- Molded and extruded products, such as mats, garbage cans, flooring and landscaping, and playground mulch are top re-use applications in the ground rubber market.

15. 20/07/18, *Bulletin du CPEQ, Publication portant sur le rôle des véhicules électriques en matière de lutte aux changements climatiques* Dans une publication numérique d'*Options politiques* datée du 9 juillet 2018, les auteurs constatent une accélération des ventes de véhicules électriques au Canada et

proposent une analyse des impacts environnementaux de ces véhicules. **D'abord, l'analyse de cycle de vie révélerait que la fabrication d'un véhicule électrique consomme une plus grande quantité d'énergie qu'un véhicule à essence. Il en est de même en fin de vie utile du véhicule. Puisque l'électricité proviendrait à 72% de sources renouvelables au Canada, l'utilisation du véhicule électrique émettrait substantiellement moins de GES qu'un véhicule à essence. Le passif environnemental initial du véhicule électrique serait ainsi compensé en trois ans d'utilisation. À long terme, les véhicules électriques auraient donc un impact positif sur les émissions de GES.** Les auteurs soutiennent toutefois que l'accroissement du parc automobile électrique nécessite un effort accru de recyclage des batteries. Le texte de l'article est disponible en accédant à :

<http://policyoptions.irpp.org/magazines/july-2018/electric-vehicles-as-part-of-canadas-climate-change-solution/>

16. 20/07/18, France Nice-Matin, Nice devra restreindre la circulation des véhicules polluants d'ici à 2020 : **Les ministres de la Transition écologique, Nicolas Hulot, et des Transports, Elisabeth Borne, ont dévoilé ce vendredi 20 juillet la création de zones à faibles émissions (ZFE) dans 14 territoires les plus pollués de France, dont Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice.**

Toulon et Nice, comme Marseille et Aix, vont-elles mieux respirer dans quelques années? Ces grandes villes de Paca font partie des 14 territoires les plus pollués de France avec lesquels le gouvernement veut **signer à la rentrée des engagements pour qu'ils restreignent d'ici 2020 la circulation des véhicules les plus polluants, annonce France 3 PACA.** L'objectif: réduire la pollution atmosphérique car il y a urgence. La pollution de l'air est à l'origine de 48.000 morts prématurées chaque année en France. *"Face à la pollution de l'air nous voulons changer de paradigme et faire la démonstration que la voiture individuelle peut être remplacée par les mobilités douces comme le vélo, le covoiturage et bien sur les transports en commun"*, avait déclaré Nicolas Hulot.

ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS : Il s'agit de créer des zones à faibles émissions (ZFE). Une mesure qui fait partie de l'arsenal qui a été dévoilé ce vendredi par les ministres de la Transition écologique Nicolas Hulot, et des Transports, Elisabeth Borne. **Chacune pourra décider du périmètre de la zone (centre-ville ou agglomération), des plages horaires des catégories de véhicules concernées (tous ou seulement les poids lourds) et de la progressivité.** Ne pourront dès lors circuler dans ces ZFE que les véhicules **munis de la vignette Crit'Air.**

DES AIDES FINANCIÈRES POUR LES EMPLOYEURS : Pour accompagner le basculement des automobilistes vers des véhicules propres, **le gouvernement ne prévoit pas de nouvelle aide** après la prime à la conversion lancée en janvier et

plafonnée à 2 500 euros pour l'acquisition d'un modèle électrique neuf. **Le malus pour les véhicules fortement émetteurs en CO2 devrait être durci: il s'appliquera à partir de 117 g/km à partir de 2019, contre 120 g aujourd'hui.** Les émissions de gaz à effets de serre sont repartis à la hausse en 2017, **principalement à cause du trafic routier et du goût des français pour les grosses berlines type SUV.** De façon plus globale, pour atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050, le gouvernement veut "*favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle*". Il entend ainsi encourager le covoiturage et l'autopartage. En permettant aux collectivités de pouvoir créer des voies et des places de stationnement réservées et en mettant en place un cadre fiscal favorable. **Les employeurs pourront rembourser une partie des frais de covoiturage de leurs salariés en étant exonérés de cotisation, sur le modèle de ce qui se pratique avec les abonnements de transports en commun,** mais l'arbitrage sur le montant reste à faire. La même exonération s'appliquera pour les entreprises qui mettront des recharges électriques à disposition de leurs employés.

17. 22/07/18, Journal de Montréal, article par Francis Halin, **Québec tient à son rabais sur les voitures électriques - L'objectif de 100 000 véhicules d'ici 2020 est toujours réalisable, croit le ministre Fortin** Contrairement au premier ministre de l'Ontario Doug Ford qui met aux poubelles son rabais sur les voitures électriques, le gouvernement Couillard veut le garder, au nom du « nationalisme économique ». « Il y a un certain nationalisme économique derrière tout ça. L'hydro-électricité, c'est nous qui la produisons. C'est nous qui la distribuons », a déclaré en entrevue au *Journal* le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, André Fortin.

Pour le ministre, le rabais de 8000 \$ est là pour de bon. « C'est de l'argent dépensé par des Québécois qui reste au Québec. Ce qui n'est pas le cas lorsqu'on fait le plein d'essence », explique-t-il. L'objectif de 100 000 véhicules électriques sur les routes d'ici 2020 sera atteint, selon lui. Entre 2300 et 2500 véhicules sont vendus chaque mois, observe-t-il. Plus de 30 000 voitures électriques circulent déjà sur les routes du Québec, soit 30 % de l'objectif de 100 000. **Du côté de la Coalition avenir Québec (CAQ), on ne remet pas non plus en question les rabais.** L'attaché de presse Ewan Sauves pense cependant que « le gouvernement libéral de Philippe Couillard est en voie de rater sa cible de 100 000 ».

Pas l'argent des contribuables : Les 167 millions \$ injectés dans le programme Roulez vert depuis son lancement en 2012 ne viennent pas des poches des contribuables, mais bien du Fonds vert, tient à rappeler l'Association des véhicules électriques du Québec (AVÉQ). « Les gens ont la perception qu'ils payent pour ça

dans leurs impôts, alors que ce n'est pas le cas. C'est essentiellement les entreprises manufacturières ou de fabrication qui émettent de la pollution qui le financent », indique le porte-parole Martin Archambault. Le programme fonctionne, selon le ministre André Fortin, qui ne risque pas de suivre l'exemple de la province voisine qui fait marche arrière avec son rabais de 14 000 \$.

« **Recul historique** » « L'Ontario est libre de ses propres choix, mais honnêtement, pour nous, ce n'est absolument pas quelque chose que l'on envisage », insiste-t-il. Pour François Reeves, coauteur avec Daniel Breton de *L'auto électrique... et plus !* publié il y a deux mois, le geste d'éclat du nouveau premier ministre ontarien Doug Ford est « un recul historique monumental ». « C'est un peu comme si un nouveau Trump venait d'arriver en Ontario. Pour moi, c'est un désastre », dit-il pour enfoncer le clou. Au ministère des Transports de l'Ontario, on dit ne pas savoir encore combien a coûté le programme dans lequel on met la hache. On se limite à dire que « le gouvernement précédent a mal géré ce dossier », affirme son porte-parole Gordan Rennie, par courriel.

BIENTÔT PLUS DE VOITURES ÉLECTRIQUES AU QUÉBEC ? Les Québécois qui n'en peuvent plus d'attendre leur voiture électrique **pourraient bien vite avoir de bonnes nouvelles de leur concessionnaire grâce à l'arrivée de véhicules de l'Ontario.** « Il est clair qu'il va y avoir une augmentation du volume de véhicules disponibles au Québec », partage le porte-parole de l'Association des véhicules électriques du Québec Martin Archambault. **Présentement, les concessionnaires québécois ne comblent pas la demande.** La disparition du crédit de 14 000 \$ aura pour effet de faire baisser la demande ontarienne pour de tels véhicules, favorisant donc les acheteurs des autres provinces, selon lui. Même son de cloche du coordonnateur de projets de l'**Institut du véhicule innovant** Stéphane Pascalon. « Maintenant que le rabais ontarien a disparu, je suis certain que des concessionnaires vont essayer de venir écouler leurs inventaires au Québec. Même les manufacturiers vont en rediriger ici », croit-il.

Pour l'ex-ministre de l'Environnement **Daniel Breton**, il est un peu tôt encore pour confirmer l'arrivée prochaine de véhicules électriques en grand nombre chez nous. Il estime par contre que la « loi zéro émission » poussera les constructeurs à bouger. « On va brûler des lampions pour que ça soit vrai », lance pour sa part à la blague le directeur des ventes de Lussier Chevrolet Buick GMC, Jeff Lussier, qui n'attend que ça.

EN QUELQUES CHIFFRES

- 167 M\$ | Coût du programme

SOURCE : TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC

- 13 616 voitures 100 % électriques
- 16 564 voitures hybrides rechargeables
- 5,2 millions de véhicules immatriculés au Québec

SOURCE : SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, AU 1^{ER} JUIN 2018

VOITURES ÉLECTRIQUES - RÉSULTATS DU PROGRAMME

- Véhicules 100 % électriques : 9090 | 71,7 M\$
- Hybrides rechargeables : 11 378 | 77,8 M\$
- Hybrides : 18 435 | 11,2 M\$
- Autres (bornes, etc.) : 10 025 | 5,9 M\$

SOURCE : AU 31 MARS 2018 – ROULEZ ÉLECTRIQUE – TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC

5 MODÈLES POPULAIRES AU QUÉBEC

1. Chevrolet Volt 7731
2. Nissan Leaf 3020
3. Tesla Modèle S 1500
4. Chevrolet Bolt 1285
5. Ford C-Max Energi 973

SOURCE : AU 30 AVRIL 2018 – ROULEZ ÉLECTRIQUE – TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC

5 AVANTAGES D'UNE « PLAQUE VERTE »

1. Péages gratuits
2. Traversiers gratuits
3. Stationnements gratuits
4. Accès aux voies réservées
5. Rabais d'assurance

SOURCE : INSTITUT DU VÉHICULE INNOVANT

18. 25/07/18, Site AVEQ, **Le gouvernement de la Colombie-Britannique à l'intention d'emboîter le pas au Québec avec une loi sur les véhicules à zéro émission, de façon à obliger les manufacturiers automobiles à augmenter l'offre de véhicules électriques. Au préalable, on lance une consultation publique pour avoir le pouls de la population sur la question.** En plus du marché automobile québécois, on veut ainsi suivre la voie de 30% du US marché automobile est régie par un tel «ZEV mandate». Si adoptée, la loi VZE de Colombie-Britannique entrerait en vigueur à partir de 2020, avec l'ambition d'atteindre 10% de part des ventes en 2025, puis 30% en 2030. **On propose même d'interdire la vente de véhicules à**

essence d'ici 2040, tel que proposé en France et en Angleterre.

Du même souffle, le gouvernement britanno-colombien propose de poursuivre son programme de subvention à l'achat de véhicules électriques jusqu'à ce que les VÉ représentent 5% des ventes de véhicules légers (moins de 4500 kg) ! [s'il y a des élus québécois à l'écoute, ça pourrait faire un bel engagement électoral au Québec, n'est-ce pas ? Actuellement le programme «Roulez Électrique» est renouvelé chaque année sur un horizon d'un an seulement, ce qui est difficilement compatible avec la construction de plans d'affaires viables pour l'industrie...]<https://engage.gov.bc.ca/app/uploads/sites/391/2018/07/MoE-IntentionsPaper-Transportation.pdf>

19. 30/07/18, La Presse, article par Alain McKenna, **La banlieue, reine de l'auto** : La Presse a demandé à la Société de l'assurance automobile du Québec de lui fournir des données sur les véhicules immatriculés dans la province, région par région. Il en ressort un portrait amusant des préférences des automobilistes. En voici ...

VIE DE BANLIEUE : En date du 31 mars dernier, la Montérégie est la région du Québec où l'on compte le plus grand nombre de véhicules immatriculés, soit 1 047 610 véhicules pour 1,55 million d'habitants. Montréal, pourtant plus peuplé (2,03 millions d'habitants), n'atteint pas le million de véhicules (877 280). La région de Québec arrive au troisième rang avec 479 371 véhicules immatriculés pour 742 000 habitants...

MONTRÉAL AIME LES VUS : On parle beaucoup de la hausse de popularité généralisée des VUS partout dans le monde et le Québec n'y échappe pas : la SAAQ a recensé 18 % plus de camions légers sur les routes en 2017 qu'entre 2012 et 2016, tandis qu'elle compte 2,6 % moins d'automobiles (berlines, coupés, etc.). Étonnamment, c'est Montréal qui mène la charge, avec une hausse de 21,4 % du nombre de camions légers immatriculés dans cette région au 31 décembre dernier.

DES TAXIS EN MIGRATION : Malgré une concurrence plus féroce de nouveaux services de mobilité en tout genre, on compte autant de taxis en 2017 au Québec qu'il y en avait en 2012 (8309 c. 8270). On pourrait toutefois parler d'un effet trou de beigne à Montréal, où la ville centre a perdu 1,8 % de ses taxis en 2017, par rapport à la période de 2012 à 2016. À Laval et en Montérégie, on a plutôt observé des hausses de 1,7 % et 1,3 %. Le nombre de taxis dans ces trois régions mises ensemble est resté stable entre 2012 et 2017 (5754 c. 5744).

VTT ET MOTONEIGES ONT AUSSI LA COTE : Les motoneiges et les VTT étaient à un sommet en 2017, avec des immatriculations en hausse de 8,5 % et de 3,6 %, respectivement, par rapport à la moyenne de 2012 à 2016. Sans surprise, dans les deux cas, plus on s'éloigne des grands centres urbains, plus ces véhicules semblent être populaires. La SAAQ dénombre neuf fois plus de motoneiges au Saguenay-Lac-

Saint-Jean (26 132) qu'à Montréal (2981)...

20. 31/07/18, Le Devoir, article par Karl Rettino-Parazelli, **Québec débloque 8 millions pour la filière de l'hydrogène** : Le gouvernement Couillard vient de concrétiser sa volonté de développer la filière de l'hydrogène au Québec en accordant des subventions de plus de 8 millions de dollars à Transition énergétique Québec (TEQ) pour permettre la mise en oeuvre de deux à quatre projets pilotes d'ici trois ans. Un investissement jugé stratégique par TEQ, mais injustifié par un spécialiste des questions énergétiques. **Un décret rendu public la semaine dernière a révélé que le gouvernement du Québec accordera 8,25 millions en subventions à TEQ, une société d'État qui a vu le jour en avril 2017, pour « la mise en oeuvre de projets pilotes de véhicules électriques à hydrogène » d'ici 2021.** Une première tranche de 6,2 millions sera versée lors de l'année financière en cours pour financer deux stations-service « multiénergies » permettant notamment le ravitaillement en hydrogène.

La première station sera située à Québec et devrait être opérationnelle au début de 2019. Le projet financé par Québec (2,9 millions), Ottawa (1 million) et Harnois Groupe pétrolier (2 millions) **doit permettre de tester 50 véhicules Mirai de Toyota, que le gouvernement du Québec louera aux employés de ses ministères et organismes.** La présidente-directrice générale de TEQ a indiqué en entrevue au Devoir qu'une deuxième station-service semblable devrait être construite dans « la grande région de Montréal » l'an prochain, à la suite d'un appel d'offres qui devrait être lancé d'ici septembre. TEQ investira là aussi près de 3 millions. **Mme Gélinas** espère d'ici là élargir la flotte de véhicules à hydrogène pouvant profiter de ces nouvelles infrastructures. « On va commencer des discussions avec les autres manufacturiers qui ont des véhicules à hydrogène et qui se cherchent des bancs d'essai. On parle de Hyundai et de Honda en particulier. » Des 8,25 millions versés par Québec à TEQ, **les quelque 2,1 millions restants permettront à la société d'État d'appuyer d'autres projets pilotes qu'on lui présenterait d'ici 2021.** « On s'est gardé de l'argent de côté pour en financer peut-être deux autres », explique Mme Gélinas.

Investissements « parcimonieux » : Les sommes octroyées la semaine dernière par décret **s'inscrivent dans la volonté du gouvernement Couillard de développer la filière de l'hydrogène dans la province, comme indiqué dans son budget 2018-2019.** Celui-ci prévoit des investissements totaux de 17,2 millions sur trois ans. « Il faut voir l'hydrogène comme un sujet d'intérêt pour les prochaines étapes de l'électrification des transports dans un contexte de transition énergétique, a déclaré le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Pierre Moreau, au

moment de dévoiler le projet de station-service de Québec en juin dernier. Pour mettre en oeuvre des mesures efficaces demain, il faut s'y intéresser aujourd'hui. »
« Pour nous, c'est une source d'énergie qui mérite d'être examinée, et on la regarde avec des investissements que l'on considère tout compte fait comme parcimonieux », acquiesce Johanne Gélinas.

Quel gain pour le Québec ? Les sommes en jeu ne sont peut-être pas **colossales, mais cet argent serait mieux investi ailleurs, soutient le professeur de l'Université de Montréal Normand Mousseau**, qui a coprésidé en 2013 la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec. « **Ce serait intéressant si on était impliqués dans du développement technologique. Si c'est seulement pour tester des autos ou des camions, j'ai de la difficulté à comprendre quel est le gain pour le Québec** », affirme-t-il. « Si on avait quelques joueurs au Québec dans le domaine de l'hydrogène, on pourrait investir pour permettre à nos compagnies de développer un marché local et créer une vitrine pour l'exportation de produits. Mais ce n'est pas ça qu'on dit. On dit à une compagnie étrangère [Toyota] : "Viens t'installer ici, tu ne construis rien, tu n'as pas de laboratoire de recherche, tout ce que tu as à faire, c'est de tester tes machines ici." Je ne vois pas quel est l'intérêt, insiste-t-il. Il y a plein d'endroits où on pourrait investir les 8 millions, en technologie ou en savoir-faire, pour qu'il y ait de vraies retombées pour le Québec. » **Ces critiques s'ajoutent à celles d'organisations comme l'Association des véhicules électriques du Québec, qui soutient que la filière des voitures à hydrogène n'est pas économiquement rentable.**

Pas de compétition : La p.-d.g. de TEQ reconnaît que, pour l'instant, les coûts de production de l'hydroélectricité québécoise sont de loin inférieurs à ceux de l'hydrogène. Elle note cependant que l'hydrogène est une source d'énergie non polluante — sa combustion ne produit que de la vapeur d'eau — qui pourrait surtout servir l'industrie du transport de marchandises. Il ne faut donc pas opposer le véhicule électrique au véhicule à hydrogène, répète Johanne Gélinas, mais plutôt considérer l'hydrogène comme une source d'énergie complémentaire. « Il y a des gens qui pensent qu'il y a une compétition entre l'un et l'autre. C'est comme à l'époque du Beta et du VHS : qui va gagner ? Nous ne sommes pas du tout dans cet esprit-là, nous en sommes à préparer l'avenir. »

