



Revue de presse – Août 2018

Faits saillants:

- **Dès mercredi, le 1er août, l'humanité aura consommé la totalité des ressources que la planète était en mesure de produire pour l'année 2018 (1);**
- *Pas la faute de Tesla mais de la Norvège qui n'accommode pas les ateliers de réparations mobile (2)*
- **L'administration Trump est passée à l'acte jeudi en suspendant les normes de pollution contraignantes pour les voitures particulières (3) (13);**
- *Les vendeurs canadiens connaissent mal les voitures électriques mais le nouveau sondage fédéral mené auprès de vendeurs de voitures suggère que les Canadiens sont surtout découragés par le prix élevé et l'offre limitée lorsque vient le temps de passer au véhicule électrique (12)*
- **Le premier gars de char était une femme (14);**
- *À quoi ressembleront les boulots de demain en automobile? (15)*
- **Québec solidaire promet d'interdire la vente de véhicules à essence dès 2030 & un bonus malus (16)**
- *Davantage de pollution pour sauver des vies?: De «CAFE» à «SAFE» (19)*

1. 01/08/ 18 (en fait 31/07/18), Le Devoir, article par Alexander Shields, **Dès mercredi, le 1er août, l'humanité aura consommé la totalité des ressources que la planète était en mesure de produire pour l'année 2018:** Dès mercredi, le 1er août, l'humanité aura consommé la totalité des ressources que la planète était en mesure de produire pour l'année 2018, prévient l'organisation Global Footprint Network, qui calcule chaque année ce « jour du dépassement ». **Et si tous les humains consommaient comme les Canadiens, la situation serait encore pire, puisque toutes les ressources disponibles auraient été épuisées dès le 18 mars.**

Concrètement, au rythme actuel de consommation des ressources planétaires, il faudrait aujourd'hui 1,7 Terre pour suffire à la demande annuelle. Cela signifie que d'ici la fin de 2018, soit pour une période de cinq mois, l'humanité vivra « à crédit », en hypothéquant encore davantage la capacité de la planète à renouveler ses ressources et à absorber nos déchets, notamment nos émissions de carbone. Qui plus est, cette journée du « dépassement » survient de plus en plus tôt chaque année. Si on remonte au début des années 1970, par exemple, date à laquelle la planète ne comptait que 3,7 milliards d'habitants (contre 7,6 milliards aujourd'hui), nous commençons à vivre à crédit seulement le 21 décembre.

Surconsommation : Symbole du caractère insoutenable de notre consommation mondiale, l'indice prend notamment en compte l'empreinte carbone, les ressources consommées pour la pêche, l'élevage, les cultures, la construction et l'utilisation d'eau. Global Footprint Network utilise ainsi des milliers de données de l'ONU, notamment celles de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, de l'Agence internationale de l'énergie et du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

Globalement, le calcul se base sur la biocapacité de la planète, soit sa capacité à renouveler ses ressources et à absorber les déchets, mais aussi sur l'empreinte écologique. Ce concept développé au début des années 1990 par deux chercheurs de l'Université de Vancouver, William Rees et Mathis Wackernagel, représente la quantité de matières consommées par l'humanité (nourriture, terrains à bâtir, bois, produits de la mer, etc.) qui seront converties sous la forme d'une surface terrestre ou marine nécessaire à leur production, ou leur absorption pour ce qui concerne les émissions de CO₂. En clair, la biocapacité peut être vue comme l'offre de la nature, tandis que l'empreinte écologique représente la demande humaine. Or, la demande excède plus que jamais l'offre, selon ce qui se dégage des données mondiales. « On met à mal la capacité de la planète à se régénérer », en puisant par exemple dans les stocks de poissons, a fait valoir lundi Valérie Gramond du Fonds mondial pour la nature, partenaire du Global Footprint Network. Et ce mouvement « s'est accéléré à cause de la surconsommation et du gaspillage ».

Cancre canadien : Le Canada est d'ailleurs un bon exemple de ce phénomène. Si l'humanité consommait au même rythme que les Canadiens, nous aurions commencé à hypothéquer les ressources planétaires dès le 18 mars. Il faudrait donc plus de 4,7 planètes Terre pour suffire à la demande en ressources, mais aussi absorber l'ensemble de nos émissions de gaz à effet de serre. Le Canada fait à peine mieux que les États-Unis, où Global Footprint Network fixe la date au 15 mars pour 2018. Il fait toutefois moins bonne figure que l'Allemagne (2 mai), la France

(5 mai), ou encore la Chine (15 juin). Le pire cas est celui du Qatar (9 février), alors que le pays le mieux placé est le Vietnam (21 décembre).

Empreinte carbone : Pour tenter d'inverser la tendance, l'organisation qui établit cette date « du dépassement » souligne qu'il faudrait s'attaquer en priorité à l'empreinte carbone de l'humanité, qui représente plus de 60 % de l'ensemble de l'empreinte environnementale. Si l'humanité parvenait à réduire cette empreinte carbone de 50 %, il serait possible de faire reculer le jour du dépassement de 93 jours, soit l'équivalent de trois mois. Global Footprint Network insiste aussi sur la nécessité de réduire la demande pour la production alimentaire en réduisant la consommation de viande, mais aussi en réduisant le gaspillage, qui compte pour 9 % de l'empreinte écologique mondiale. À titre d'exemple, 40 % de la nourriture produite pour nourrir les Américains est gaspillée, ce qui équivaut à l'empreinte environnementale combinée du Pérou et de la Belgique. Enfin, on fait valoir l'importance de réduire la croissance de la population mondiale, qui doit atteindre plus de 9 milliards de personnes en 2050, si la tendance actuelle se maintient.

2. 01/08/18, La Presse, article par AFP Oslo, **Service après-vente : Tesla électrocutée par les plaintes en Norvège** : «J'ai la voiture depuis huit mois et elle a roulé sans problème pendant quatre jours»: comme nombre de Norvégiens, Yngve Solberg peste contre les pépins de sa Tesla X à 115 000 euros et la lenteur du constructeur à les régler. Aucun pays au monde ne compte proportionnellement autant de Tesla que la Norvège, où plus de 26 000 modèles S et X sont immatriculés selon www.teslastats.no. **Mais l'explosion des ventes ne s'accompagne pas d'un renforcement des capacités de service, nettement sous-dimensionnées. Résultat: une attente interminable pour faire réparer ces véhicules électriques haut-de-gamme, un manque de pièces détachées, des difficultés à joindre le service clientèle** et... des plaintes en pagaille.

Palmarès des plaintes : Tesla au 4e rang : Au premier semestre, Tesla est devenue la quatrième entreprise faisant l'objet du plus grand nombre de plaintes auprès du Conseil des consommateurs de Norvège. En 2017, la firme américaine n'occupait que le 24e rang. Passionné d'autos, Yngve Solberg a accumulé les ennuis avec sa Tesla X flambant neuve: des portes arrière facétieuses, une suspension défaillante et, à chaque fois, plusieurs mois avant un rendez-vous au centre de services. «À cause des portes, je n'ai pas pu me garer à côté d'autres voitures pendant trois mois, ni dans le garage au boulot, ni à l'emplacement habituel devant ma maison. Et ça, avec une voiture à 1,1 million de couronnes (plus de 115 000 euros)», s'indigne-t-il. Sur le forum de l'Association norvégienne de la voiture électrique, un autre propriétaire de Tesla confie avoir, de guerre lasse, emmené son

véhicule à Copenhague pour faire changer un bras de suspension. Il attend aussi de nouveaux sièges depuis 13 mois...

Musk dit qu'il s'en occupe : Il ne s'agit pas de cas isolés. Une enquête conduite par l'Association des propriétaires de Tesla montre que 38% des conducteurs sondés sont insatisfaits du service après-vente contre 57% d'avis positifs. «Les Norvégiens ont de bonnes raisons d'être en colère contre Tesla», a admis le fondateur et PDG du constructeur, Elon Musk. «On a du mal à développer nos installations de service à Oslo en particulier», a-t-il tweeté le 5 juillet. **Pour lui, les problèmes pourraient cependant être «rapidement» résolus pour peu que la Norvège donne son feu vert au déploiement de fourgonnettes de service mobile**, susceptibles d'effectuer les réparations à domicile. **Tesla a, à cette fin, engagé un dialogue avec les autorités pour voir comment adapter ce service à la réglementation nationale qui a aujourd'hui une définition restrictive des ateliers automobiles.** Les déboires sont d'autant plus ennuyeux pour la marque que la Norvège fait figure de laboratoire mondial de la voiture électrique. Le pays, dont l'électricité est quasi exclusivement d'origine hydraulique, s'est fixé l'objectif de ne plus vendre de voitures à carburant fossile dès 2025. Alors, le constructeur met les bouchées doubles. Selon Even Sandvold Roland, son porte-parole dans le pays nordique, les effectifs de service après-vente ont déjà été augmentés de 30% cette année, des équipes supplémentaires mises en place à certains endroits et un nouveau grand centre d'entretien ouvrira bientôt à Oslo.

Les Teslapôtres gardent la foi : «Les choses s'améliorent», note Satheesh Varadharajan, président de **l'Association des propriétaires de Tesla**. «C'est positif même si on reste un peu préoccupé pour savoir si ça va assez vite». Recruter et former de nouveaux employés prend du temps. Soucieux de participer à la rupture technologique offerte par le groupe californien, **beaucoup d'aficionados font preuve d'une indulgence qu'ils n'auraient sans doute pas à l'égard d'un constructeur automobile classique.** «Les premiers utilisateurs montrent beaucoup de compréhension et acceptent que les choses prennent un peu de temps, qu'il y ait des problèmes de croissance: aucun autre groupe n'a grossi autant aussi vite», souligne Satheesh Varadharajan.

Malgré les nombreux motifs de frustration, Yngve Solberg conserve sa foi en Tesla et, pour l'instant en tout cas, sa réservation du Modèle 3, la version grand public qui a rencontré des difficultés initiales de montée en cadence. «Si c'est le même chaos que celui que j'ai connu ces huit derniers mois, ce sera non», assure-t-il.

3. 02/08/18, La Presse, article par Agence France-Presse New York **L'administration Trump est passée à l'acte jeudi en suspendant les normes de pollution contraignantes pour les voitures particulières, une décision jugée «stupide» par la Californie, État leader pour les voitures «propres», qui a promis de s'y opposer par tous les moyens.**

Les nouvelles règles, moins exigeantes, sont proposées conjointement par l'agence fédérale américaine de protection de l'Environnement (EPA) et l'agence de la sécurité routière (NHTSA). Elles suspendent l'injonction faite aux constructeurs automobiles par l'ancienne administration Obama de construire davantage de véhicules moins polluants, plus économes en carburant, notamment des véhicules hybrides et électriques. Surnommées «CAFE» (Corporate Average Fuel Economy), les anciennes normes 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. Elles n'étaient 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. Les nouvelles règles limitent l'objectif à 37 miles pour un gallon après 2021 et sont en ligne avec la volonté de Donald Trump de démanteler la majeure partie du «plan climat» établi par son prédécesseur. Le président républicain a également décidé de retirer les États-Unis de l'accord de Paris sur le climat, estimant qu'il nuit aux intérêts économiques américains.

Longue bataille : Les nouvelles normes visent également à retirer l'exemption accordée à certains États, comme la Californie, de fixer des règles encore plus drastiques que le reste du pays en la matière. Douze États le font et incitent ainsi les constructeurs automobiles à s'aligner sur leurs normes plutôt que sur les règles fédérales pour pouvoir y vendre leurs voitures. «Notre proposition vise à parvenir à un équilibre réglementaire fondé sur les informations les plus récentes et de mettre en place une solution pour les 50 États permettant à davantage d'Américains de pouvoir acheter un véhicule moins polluant, sûr, neuf et moins cher», explique Andrew Wheeler, le patron de l'EPA. **Les nouvelles règles, qui doivent entrer en vigueur cet hiver, risquent de conduire à une longue bataille juridique et politique avec la Californie et à deux marchés automobiles distincts aux États-Unis.** «La Californie va combattre cette (décision) stupide avec tous les moyens à sa disposition», a réagi sur Twitter Jerry Brown, le gouverneur de cet important État de l'ouest des États-Unis.

Jugeant que ce projet est une «agression dangereuse» aux lois californiennes en matière de santé publique, Nancy Pelosi, la chef démocrate à la Chambre des représentants, fustige cette «attaque injuste et illégale» de l'administration Trump, qui «va asphyxier nos communautés avec un nuage de pollution». Mme Pelosi est élue de Californie. **Les constructeurs automobiles appellent les deux parties à trouver un terrain d'entente. «Nous exhortons la Californie et le gouvernement fédéral à trouver une solution sensée pour continuer à mettre en place des normes de pollution efficaces qui prennent également en compte les besoins des conducteurs américains», ont déclaré Auto Alliance et Global Automakers, deux lobbies réunissant les principaux constructeurs présents sur le marché américain.**

L'administration Trump affirme que les normes Obama ont contribué à l'augmentation du prix moyen des voitures, désormais à 35 000 dollars, soit 2340 dollars de plus, **ce qui incite les consommateurs à ne pas changer de véhicule. Ce faisant, ces derniers se privent des nouvelles voitures équipées des dernières technologies rendant les véhicules plus sûrs.** Elle estime par conséquent que leur suspension va permettre aux Américains d'économiser des milliers de dollars et réduire le nombre de morts sur les routes américaines. «Trump essaie de justifier avec cynisme ce retour en arrière avec une parade d'horreurs inventées», a fustigé Daniel Baker de l'ONG environnementaliste Safe Climate Campaign. «Ceci (les nouvelles règles) va conduire à davantage de véhicules polluants, à plus de coûts pour les consommateurs et ça ne sauvera aucune vie». **Avec le recul des prix de l'essence ces dernières années, les consommateurs américains ont recommencé à racheter des véhicules plus gros et plus polluants, les SUV (4x4 de ville) et les «pickup» (camionnettes à plateau) représentant désormais plus de 60% des ventes.** Les opposants aux nouvelles lois ont une période de 60 jours pour faire part de leurs critiques.

4. 03/08/18, La Presse.ca, article par Alain MacKenna, **Volkswagen Canada se lance dans les bornes de recharge rapide: La filiale canadienne du groupe allemand Volkswagen a annoncé il y a 10 jours la création d'Electrify Canada, une nouvelle société qui aura pour mandat d'installer puis d'exploiter des bornes de recharge rapide partout au pays.** Ça débutera au courant de 2019, avec la mise en service de **32 bornes près des grands centres urbains au Québec, en Ontario, en Alberta et en Colombie-Britannique.** Chaque site proposera au moins quatre chargeurs autorisant la recharge rapide (CCS et CHAdeMO), à une puissance variant de 150 à 350 kW pour les véhicules les plus modernes dotés de batteries plus imposantes, et fourniront aussi une puissance de chargement de 50 kW pour « les véhicules électriques actuels provenant de tous les fabricants »,

explique Volkswagen. Le constructeur explique ce geste en rappelant que la croissance anticipée du marché des véhicules électriques au pays est de 29 % par an, d'ici 2026, pour atteindre des ventes annuelles de 140 000 véhicules.

5. 06/08/18, Journal de Montréal, article par QMI, **Programme «Branché au travail»: seulement 2200 bornes pour voitures électriques** : Québec souhaite encourager l'utilisation de véhicules électriques avec des initiatives comme le programme «Branché au travail», mais, a appris TVA Nouvelles, grâce à la loi sur l'accès à l'information, **que seulement un peu plus de 2200 bornes avaient été installées en quatre ans**. L'Association des véhicules électriques du Québec se dit déçue devant ces chiffres puisque l'objectif était de 3500 bornes en trois ans. Ce volet du programme Roulez Vert s'adresse aux entreprises, organisations et municipalités qui peuvent recevoir jusqu'à 5000 \$ par connecteur. Au total, le gouvernement a dépensé un peu plus de 6 millions \$ sur quatre ans, a rapporté TVA Nouvelles. «Ce n'est pas beaucoup pour le nombre d'entreprises qu'il y a dans la province», a dit, surprise, Nathalie Guenette, directrice chez Lacroix Décor. «On voit que le réseau s'est développé à une vitesse assez lente, malheureusement, au détriment des propriétaires de voitures électriques qui se retrouvent mal pris lorsqu'ils veulent faire recharger leur véhicule», a affirmé, pour sa part, Étienne Brault, direction de l'Hôtel Alt, qui croit fermement qu'il y a place à l'amélioration. Le programme «Branché au travail» est en vigueur jusqu'en 2020.
6. 06/08/18, Journal de Montréal, reportage par Alain Laforest TVA Nouvelles, **Les jeunes libéraux veulent bannir les voitures à essence d'ici 32 ans TVA Nouvelles a appris que les jeunes libéraux proposeront de bannir les véhicules à essence des routes du Québec d'ici 2050 afin d'atteindre l'objectif de zéro émission nette de carbone dans 32 ans**. La commission jeunesse du PLQ veut pousser plus loin le virage vert que Philippe Couillard a entrepris lors de la COP 21, à Paris, en 2015.

Lors du 36^e congrès qui se tiendra à Montréal le week-end prochain, les jeunes libéraux demanderont au gouvernement d'interdire la vente de véhicules neufs à essence d'ici 2040 et de les bannir des routes dix ans plus tard. «Le but, c'est d'intéresser les jeunes. Les jeunes s'intéressent à l'environnement et ils comprennent l'enjeu. Ils comprennent que le Québec est en position de leadership sur les questions des changements climatiques», clame le président de la commission jeunesse du PLQ Stéphane Strill. «40% des émissions de gaz à effet de serre sont actuellement dues aux transports. Si on règle la question des transports, c'est la moitié du problème qui est réglé», juge-t-il. En juin 2017, lors de la présentation de sa politique énergétique, le gouvernement Couillard souhaitait

augmenter le parc de véhicules électriques à 100 000 d'ici 2021. Selon les données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), il y avait plus de 4 700 000 véhicules immatriculés au Québec en juin dernier. Du nombre, un peu plus de 13 600 voitures étaient électriques.

Donner l'exemple : «Le pétrole, il n'y en aura plus d'ici 60 ans, on n'a pas le choix d'aller ailleurs, souligne Stéphane Strill. On a les moyens, on a la technologie, on a l'électricité pas chère, on la produit ici, on n'a pas le choix d'aller dans cette direction.» Le président de la commission jeunesse croit que le Québec doit donner l'exemple, surtout que l'administration Trump ne veut plus limiter les émissions de gaz à effet de serre des automobiles fabriquées aux États-Unis. La récente décision du gouvernement Trudeau de diminuer sa cible de réduction de gaz à effet de serre, jumelée à celle du premier ministre ontarien de Doug Ford de se retirer du marché du carbone, incite les jeunes libéraux à vouloir donner l'exemple.

Le fonds vert dans la mire : En plus des voitures à essence, les jeunes libéraux demanderont au gouvernement de resserrer les conditions de recevabilité du Fonds vert afin qu'il remplisse sa mission principale de développement durable. *Le Journal de Québec* a déjà révélé que le Fonds Vert avait servi à financer des programmes qui n'avaient aucun lien avec la lutte aux changements climatiques. La commission jeunesse veut aussi que l'État élimine les subventions annuelles liées à la consommation et à la production d'énergies fossiles.

7. 09/08/18, Communiqué de Presse TEQ & MDDELCC, **Le projet pilote pour véhicules électriques d'occasion est prolongé jusqu'au 31 décembre 2018**- Le Gouvernement du Québec, par l'entremise de Transition énergétique Québec, a annoncé la prolongation du projet pilote ayant pour but de favoriser l'acquisition de véhicules électriques d'occasion, qui s'inscrit dans le contexte du programme Roulez vert. Ainsi, les demandes de participation reçues d'ici au 31 décembre 2018 seront acceptées. De plus, les véhicules de l'année modèle 2016 seront admissibles à un rabais dès le 15 septembre 2018, selon leur date d'immatriculation. Les autres conditions du projet pilote actuellement en vigueur sont maintenues. Depuis son lancement en avril 2017, le projet pilote a déjà permis à plus de mille nouveaux véhicules d'occasion, entièrement électriques, de circuler sur les routes du Québec. Cette nouvelle rejoint l'objectif du gouvernement d'augmenter à 100 000 le nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés dans le parc automobile du Québec, d'ici à 2020. Parallèlement à cette reconduction, Transition énergétique Québec analyse la meilleure manière de faire évoluer le soutien à l'acquisition de véhicules électriques d'occasion. Une évaluation du projet pilote s'effectuera pour déterminer les éléments

à maintenir ainsi que ceux à améliorer advenant une poursuite, en 2019, du soutien offert à ce type de véhicule.

Citation « *Je me réjouis de l'intérêt suscité par le projet pilote pour véhicules électriques d'occasion. En plus d'augmenter le nombre de véhicules électriques sur nos routes, il s'agit d'une occasion intéressante pour sensibiliser une nouvelle clientèle aux avantages des véhicules électriques et l'influencer sur le type de véhicule quelle achètera au cours des années à venir.* » *Johanne Gélinas, présidente-directrice générale, Transition énergétique Québec*

Faits saillants : Lancé officiellement le 1^{er} avril 2017, le projet pilote pour véhicules électriques d'occasion a pour but d'encourager l'achat et la location de véhicules d'occasion entièrement électriques. Ce projet pilote devait initialement prendre fin dès l'attribution de mille rabais. En acquérant un véhicule d'occasion, entièrement électrique, considéré comme admissible, les participants peuvent obtenir un rabais gouvernemental pouvant aller jusqu'à 4 000 \$. Le projet pilote est offert aux particuliers autant qu'aux entreprises, organismes et municipalités.

8. 09/08/18, L'ÉQUIPE RPM : **Volkswagen pourrait devoir rappeler ses véhicules électriques et hybrides enfichables** Environ 124 000 véhicules seraient touchés par cet éventuel rappel. Le scandale « Dieselgate », a forcé le groupe Volkswagen à rappeler des milliers de véhicule dans le monde. L'entreprise allemande ne semble toutefois pas être au bout de ses peines. Selon le magazine d'affaires allemand, *Wirtschaftswoche*, elle s'apprêterait à rappeler des milliers de véhicules électriques et hybrides enfichables.

Le 20 juillet dernier, des journalistes de *Wirtschaftswoche* ont découvert du cadmium dans les systèmes de rechargement des voitures électriques et hybrides enfichables de Volkswagen. Ils ont tout de suite informé les autorités allemandes de la situation. Le ministère du transport allemand enquêterait actuellement sur les véhicules en question. Le cadmium est un métal cancérigène. Chaque véhicule électrique et hybride enfichable fautif de VW contiendrait 0,008 gramme de cadmium. **La substance ne serait pas dangereuse pour les automobilistes, car elle a été bien isolée par le constructeur. En revanche, le métal pourrait être nocif pour l'environnement, surtout au moment où le véhicule arrive à la fin de sa vie et se retrouve, par exemple, à la ferraille.** 124 000 véhicules potentiellement touchés

Pour corriger ce problème, Volkswagen n'aurait d'autres choix que de procéder à un rappel. Selon les estimations de *Wirtschaftswoche*, environ 124 000 véhicules seraient touchés. Il y aurait des véhicules VW, comme les e-Golf, e-Up, Golf GTE et

Passat GTE, mais aussi des modèles hybrides d'Audi et Porsche. Volkswagen n'a pas encore indiqué si elle allait procéder à un rappel. Cependant, on sait déjà que les nouveaux véhicules qui sortent de ses usines de production ne contiennent plus de cadmium. L'entreprise allemande a, en effet, déjà trouvé un autre fournisseur capable de lui fournir un matériau comparable au cadmium, mais qui ne soit pas aussi dommageable pour l'environnement. Par contre, ce changement de fournisseur aurait engendré des retards de production, alors que VW peine déjà à fournir à la demande dans ce créneau. Chez nous, les clients désirant se procurer une **Volkswagen e-Golf**, doivent attendre de 12 à 18 mois.

9. 10/08/18, Journal de Montréal, article par Frédéric Mercier, **Achat d'une voiture usagée: l'inspection n'est pas une option**. L'acquisition d'un véhicule usagé peut représenter un achat très avantageux. Les voitures déprécient principalement au cours de leurs deux ou trois premières années sur le marché. Les acheteurs de véhicules neufs doivent donc composer avec une perte de valeur souvent assez radicale durant cette période. D'autres consommateurs préfèrent justement se tourner vers le marché d'occasion et se procurer un véhicule âgé de quelques années dont le prix sera souvent drastiquement inférieur à celui affiché à l'état neuf. Toutefois, l'achat d'un véhicule usagé ne se fait pas sans quelques inconvénients. D'abord, il faut accepter qu'on ne conduira pas la plus récente nouveauté. L'industrie automobile se renouvelle sans cesse et même une voiture de seulement trois ans ne sera pas équipée des mêmes gadgets que les modèles flambants neufs. Puis, il y a la question de la fiabilité. Quand une voiture prend de l'âge et que son odomètre accumule les kilomètres, certaines pièces s'usent et devront éventuellement être remplacées. C'est inévitable. Ceci dit, les véhicules modernes sont faits pour rouler longtemps, à condition d'être entretenus convenablement.

Pour vous assurer de ne pas tomber sur un modèle d'occasion dont l'entretien a été bâclé, une inspection mécanique complète est de mise. **Selon CAA-Québec**, la mise en œuvre de cette inspection doit idéalement être réalisée par un mécanicien indépendant qui n'est pas impliqué dans le processus de vente du véhicule. «C'est le meilleur moyen que votre coup de cœur ne devienne une histoire d'horreur», explique-t-on. En plus de procéder à un essai routier, le mécanicien en charge d'une inspection prendra le temps de bien analyser les composantes du moteur, de la suspension, des freins et du système d'échappement. Les mécaniciens sont aussi équipés d'instruments qui peuvent se brancher à l'ordinateur de bord d'un véhicule afin de s'assurer qu'aucun témoin lumineux n'ait été effacé sans que le problème n'ait été réglé. «S'il s'agit de votre première voiture, ou si vous avez un coup de cœur pour ce qui vous semble la perle rare, ça peut être difficile de devoir attendre... Ce sont justement dans ces situations que les erreurs surviennent le plus souvent»,

explique Sylvain Légaré, analyste en consommation automobile pour CAA-Québec .Bref, la patience est la meilleure des vertus quand vient le temps de magasiner une voiture d'occasion.

10. 16/08/18, Les Affaires, Canadian Press article, **Tesla Canada poursuit le gouvernement de l'Ontario**: La branche canadienne du constructeur Tesla dépose une poursuite contre le gouvernement de l'Ontario, soutenant que l'entreprise a été traitée injustement par la décision du gouvernement de Doug Ford d'éliminer les subventions à l'achat de véhicules électriques pour les consommateurs. Dans une demande d'action en justice, **Tesla Motors Canada affirme que la décision du gouvernement d'éliminer le programme en juillet a fait en sorte que des centaines de ses clients n'avaient plus accès aux rabais auxquels ils s'attendaient au moment de la commande de leur véhicule.** Le document soutient que Tesla a été particulièrement ciblée et que des clients d'autres marques obtiendront tout de même des subventions durant une période de transition. Tesla demande à la Cour supérieure de l'Ontario de casser la décision «arbitraire et complètement déraisonnable», qui a déjà terni sa réputation et lui a causé des ennuis financiers, selon la compagnie. Le ministère des Transports de l'Ontario n'a pas répondu dans l'immédiat à une demande pour commenter l'action en justice de Tesla. En juillet, le gouvernement a indiqué que les mesures incitatives seraient respectées pour les véhicules commandés auprès d'un concessionnaire, à condition qu'ils soient livrés et enregistrés d'ici le 10 septembre, mais Tesla vend ses véhicules directement aux consommateurs, sans passer par un concessionnaire.

28/08/18, Les Affaires, La justice canadienne donne raison à Tesla : La justice canadienne a donné raison au constructeur américain Tesla, qui accusait le nouveau gouvernement de l'Ontario de l'avoir injustement lésé dans sa décision de supprimer des aides à l'achat de voitures électriques. Un porte-parole du gouvernement de cette province, la plus peuplée et la plus riche du pays, a indiqué mardi à l'AFP qu'il étudiait le jugement du tribunal supérieur de l'Ontario, publié lundi. « Nous prendrons une décision dans les prochains jours » sur les suites à donner à cette décision, a-t-il déclaré. L'une des premières mesures du gouvernement conservateur de Doug Ford, arrivé au pouvoir début juillet, avait été la suppression d'un programme d'aide à l'achat de véhicules électriques ou fonctionnant à l'hydrogène, avec des rabais pouvant atteindre jusqu'à 14 000 dollars canadiens. Les autorités ontariennes avaient autorisé les clients ayant commandé leur voiture électrique avant juillet à pouvoir bénéficier du rabais jusqu'en septembre, un sursis qui concernait tous les constructeurs possédant des concessionnaires franchisés indépendants au Canada. **Ce n'est pas le cas de Tesla, qui exigeait donc le retrait d'une décision « arbitraire » touchant plusieurs centaines d'acheteurs de son modèle 3. Dans**

son jugement, le magistrat Frederick Myers a jugé « choquant » que l'Ontario ait « ciblé Tesla » en l'excluant de la dérogation. Le constructeur américain s'est pour sa part dit « satisfait de cette décision de justice qui invalide le programme du ministère, jugé inéquitable et illégal ». « Tesla cherchait simplement un traitement équitable pour ses clients et nous espérons que le gouvernement (de l'Ontario) fera le bon choix en honorant sa promesse de permettre à tous les acheteurs de véhicules électriques de recevoir leurs aides pendant la période de transition », a déclaré une porte-parole du constructeur, Gina Antonini.

11. 20/08/18, Le Devoir, article par Florence Sara G Ferraris, **Vers un véhicule autonome 100 % québécois En combinant tradition et innovation, le Québec pourrait devenir un chef de file de la mobilité de demain** : Le Québec a-t-il ce qu'il faut pour devenir un chef de file dans le domaine du transport intelligent et autonome ? Absolument, estiment les observateurs et acteurs de l'industrie. Mais pour arriver à se démarquer sur le vaste échiquier international, c'est vers le transport collectif que la province devrait se tourner.

La voiture autonome ne sera sans doute jamais québécoise, l'industrie automobile canadienne ayant depuis bien longtemps préféré la région des Grands Lacs, en Ontario, à la vallée du Saint-Laurent. Cela ne devrait toutefois pas empêcher les acteurs d'ici de réussir à tirer leur épingle du jeu et à se tailler une place de choix dans cette grande course vers l'autonomisation des transports. « **Nous avons, au Québec, une longue tradition de transport collectif et spécialisé, rappelle Sarah Houde, la directrice générale de Propulsion Québec, la grappe industrielle des transports électriques et intelligents.**

On peut penser, par exemple, à Bombardier, à Nova Bus ou à Lion, pour ne nommer que ceux-là. Pourquoi ne pas nous appuyer sur cette force industrielle existante — qui est aussi un de nos piliers économiques — pour développer du transport intelligent bien de chez nous ? » D'autant que les autres technologies nécessaires à l'autonomisation, comme les lasers, les détecteurs ou l'intelligence artificielle, sont également disponibles au Québec, ajoute la gestionnaire. « Même notre sous-sol minier regorge des ressources qui sont utilisées pour fabriquer les différentes composantes de ces véhicules. » Selon elle, tous ces savoir-faire combinés pourraient permettre, d'ici quelques années, le déploiement d'une navette autonome 100 % québécoise. « La question n'est pas de savoir si nous serions capables », renchérit Mario Landry, de l'Institut du véhicule innovant, un centre de recherche qui travaille en collaboration avec les petites et moyennes entreprises actives dans ce

domaine en pleine ébullition. « Nous avons les compétences et les acteurs clés pour mettre sur pied un véhicule intelligent 100 % québécois. Tout ce qu'il manque, maintenant, c'est l'argent pour le faire. »

Un avis que partage le directeur général du technopôle IVEO, un organisme qui se présente comme un « catalyseur d'innovations » dont l'objectif est d'établir des liens entre les différents acteurs de la mobilité intelligente. « Le Québec n'aura jamais une filière automobile comme l'Ontario, reconnaît Benoît Balmana, qui est à la tête du groupe depuis un peu plus de deux ans. Par contre, notre écosystème est composé de joueurs capables de développer des véhicules uniques qui ont le potentiel de répondre aux enjeux de mobilité d'aujourd'hui avec les technologies de demain. »

Mobilité partagée : C'est donc en misant sur une mobilité partagée que le Québec arriverait à se démarquer, une vision qui n'est d'ailleurs pas sans rappeler celle de nombreux chercheurs d'ici et de l'étranger, dont ceux de l'Institut des politiques de transport et de développement, une organisation internationale à but non lucratif, et de l'Université de Californie à Davis. Dans un rapport publié en mai 2017, ces derniers insistaient, notamment, sur l'importance de la mobilité partagée pour que la révolution de l'autonomisation des transports soit un succès. « À peu près tous les experts s'entendent pour dire que la mobilité du futur doit être collective, lance sans hésitation Sarah Houde, de Propulsion Québec. À l'heure actuelle, nos voitures sont stationnées plus de 90 % du temps, elles nous coûtent cher... Ce n'est pas quelque chose d'agréable en ville. Alors, vous imaginez un monde où on pourrait vraiment s'en passer ? Un monde où on pourrait requérir, sur demande, les services d'une navette autonome ? Ce serait un peu comme avoir un chauffeur privé, une sorte de "cocktail transports" de niveau supérieur. » « L'idée est que ces véhicules soient offerts en complément du transport collectif traditionnel, renchérit pour sa part Benoît Balmana, d'IVEO, qui travaille avec déjà une quinzaine de municipalités du Québec. De ramener les gens sur le réseau, puis de laisser ce dernier faire son travail. » Selon lui, ces véhicules intelligents pourraient d'ailleurs permettre enfin aux villes de contourner différents problèmes de mobilité auxquels elles se butent depuis de nombreuses années. On peut ainsi penser aux secteurs mal desservis en raison de la faible densité, à la fréquence en dehors des heures de pointe ou encore au fameux « dernier kilomètre ».

C'est justement ce qui sera testé, en partie, dans le cadre du projet-pilote de Candiac, sur la Rive-Sud de Montréal, et qui sera déployé à la fin du mois d'août, rappelle l'ingénieur de formation. « Ce projet sur route pourrait bien être un exemple de ce que l'avenir nous réserve. »

Frein réglementaire: Reste maintenant à s'assurer que le cadre réglementaire ne nuise pas à l'implantation de ces projets de transport nouveau genre. Déjà, les modifications apportées au Code de la sécurité routière, ce printemps, dans le cadre de la plus récente refonte, permettent, depuis, le lancement de différents projets-pilotes de mobilité intelligente. En vertu de la loi, ces derniers doivent toutefois être approuvés à la pièce par le ministre des Transports lui-même. «Les projets-pilotes nous donnent la possibilité d'effectuer des tests et d'apprendre de nos erreurs, concède Benoît Balmana. On sent une ouverture de la part des pouvoirs publics, mais il faut quand même qu'ils comprennent qu'on ne pourra pas toujours fonctionner par dérogations et par autorisations. Si on veut rester dans la course et devenir un incontournable dans ce secteur d'activités, il va falloir être prêts à adapter nos réglementations. Et on va sans doute devoir le faire plus vite qu'on pense. »

2026 : C'est l'horizon que vise Propulsion Québec, la grappe industrielle des transports électriques et intelligents, pour faire du Québec un chef de file mondial dans les domaines du transport intelligent et électrique. Source: Propulsion Québec.

12 millions : C'est le nombre de véhicules entièrement autonomes qu'on devrait trouver sur les routes du monde d'ici 2035. À cela devraient aussi s'ajouter plus de 18 millions de véhicules partiellement autonomes. Source: Boston Consulting Group, 2017.

Attrait hivernal: Loin d'être un frein réel, notre climat rigoureux pourrait — surtout en milieu urbain — être un atout supplémentaire pour l'écosystème québécois. Uniques en leur genre, nos écarts saisonniers pourraient en effet permettre aux acteurs d'ici **d'attirer de gros joueurs en quête de conditions particulières pour effectuer leurs tests.** « Nous avons une occasion en or de nous démarquer de nos concurrents, avance Bruno Balmana, d'IVEO. L'hiver est souvent une carte que l'on joue pour attirer les acteurs du milieu. » Pour répondre à une telle demande, note toutefois Sarah Houde, de Propulsion Québec, le centre de tests automobile de Blainville devra être rapidement mis à niveau. Sur le terrain, de premiers tests sur route devraient être effectués dès cet hiver dans le cadre du projet-pilote de navette autonome à Candiac. À suivre !

12. 20/08/18, Les Affaires. Article par La Presse Canadienne, **Les vendeurs canadiens connaissent mal les voitures électriques : Un nouveau sondage fédéral mené auprès de vendeurs de voitures suggère que les Canadiens sont surtout découragés par le prix élevé et l'offre limitée lorsque vient le temps de passer au véhicule électrique.** Ces facteurs dissuasifs devraient être abordés par le

gouvernement fédéral lorsqu'il dévoilera sa stratégie nationale sur les voitures électriques, attendue depuis longtemps et prévue d'ici la fin de l'année. **Mais le sondage mené par Ottawa au début de l'année auprès de concessionnaires a aussi mis en lumière un autre problème de taille:** plusieurs vendeurs de voitures ne peuvent même pas répondre à des questions simples sur les véhicules électriques, comme leur coût de fonctionnement ou leur autonomie après une recharge.

Les voitures et les camions représentent plus du dixième des émissions de gaz à effet de serre au Canada, et la réduction de ces émissions est essentielle si Ottawa veut respecter ses engagements internationaux en vertu de l'accord de Paris sur les changements climatiques. Plusieurs pays, dont la France, l'Irlande, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et l'Inde, interdiront la vente de voitures à moteur à combustion après une certaine date, mais le Canada n'a pas manifesté le même intérêt pour une telle politique. Les statistiques montrent que les ventes de véhicules électriques augmentent de façon significative chaque mois, mais ne représentent toujours qu'une maigre fraction de toutes les ventes de voitures, véhicules utilitaires sport et camionnettes au Canada, soit environ un véhicule sur 50.

13. 21/08/18, Le Devoir, article par Alexander Shields, **NORMES ANTIPOLLUTION Ottawa tiendra compte des positions de Trump** : Même si le gouvernement Trump souhaite geler les réductions d'émissions de gaz à effet de serre imposées aux constructeurs automobiles, le gouvernement Trudeau promet de mener son propre processus de consultation avant de prendre une décision pour le Canada, traditionnellement aligné sur les normes américaines.

Le gouvernement fédéral a lancé lundi les «consultations » sur l'évaluation, à mi-parcours, de la réglementation sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules légers pour les années de modèle 2022 à 2025. L'objectif de cet exercice est de déterminer si ces normes « sont toujours appropriées pour le Canada ». En vertu des règles actuellement en vigueur, et mises en place en collaboration avec Washington, les constructeurs doivent réduire la consommation d'essence des véhicules qu'ils mettent en marché, et donc les émissions de GES. Un premier volet prévoit des normes d'ici 2021, tandis qu'un autre volet plus ambitieux doit prendre le relais pour la période allant jusqu'à 2025.

Recul américain : Or, le gouvernement Trump a annoncé au début du mois d'août son intention de geler le programme adopté sous l'ancien président Bnt Barack Obama, et ce, dès 2021. Dans ce contexte, les groupes environnementaux ont demandé au gouvernement Trudeau de garder le cap et de faire fi de la volonté américaine. «Nous sommes déterminés à réduire la pollution dans l'ensemble du

secteur des transports, tout en maintenant un secteur de l'automobile fort et concurrentiel», a répondu lundi la ministre de l'Environnement, Catherine McKenna, en lançant officiellement les consultations canadiennes. «Cet examen nous aidera à adopter une réglementation qui assurera la protection de l'environnement et stimulera l'économie», a-t-elle ajouté. Le document de consultations publié lundi souligne d'ailleurs que « la relation commerciale avec les États-Unis est primordiale pour la compétitivité de l'industrie automobile nord-américaine ». Dans ce contexte, souligne-t-on, « les politiques qui pourraient avoir des répercussions sur la nature intégrée du marché, y compris cette évaluation de mi-mandat, tiendront compte de ces questions de compétitivité dans un sens plus large ».

Le Canada pourrait-il s'aligner sur les normes américaines, comme il le fait déjà depuis plusieurs années, compte tenu de la réalité du marché automobile nord-américain ? « On va certainement porter attention à ce qui se passe aux États-Unis, mais ce processus inclut aussi les mesures prises par la Californie et d'autres États américains », a précisé l'attachée de presse de Mme McKenna, Catherine Thériault.

Cet État, qui a choisi d'imposer des normes plus strictes que les normes nationales, est en guerre ouverte avec le gouvernement Trump. Et la Californie n'est pas seule. Au moins 19 procureurs d'État entendent poursuivre le gouvernement américain en justice en raison des reculs annoncés, y compris l'objectif de la Maison-Blanche d'éliminer une dérogation fédérale qui permet aux États de définir des normes plus strictes que les normes nationales.

Les constructeurs automobiles canadiens ne veulent pas non plus qu'Ottawa prenne des décisions définitives sur la réglementation tant que ce qui se passera aux États-Unis ne sera pas plus clair. Le secteur des transports est l'une des principales sources de pollution par le carbone au Canada. Les automobiles et les camions légers sont responsables d'environ 11 % des émissions totales de gaz à effet de serre du Canada. Les consultations d'Environnement et Changement climatique Canada se poursuivront jusqu'au 28 septembre 2018.

14. 22/08/18, Journal de Montréal, article par Marc Lachapelle, **Le premier gars de char était une femme** : Le 5 août 1888, Carl Benz dormait tranquillement chez lui, à Mannheim en Allemagne. Deux ans plus tôt, il avait obtenu le premier brevet accordé à un véhicule automobile pour un tricycle équipé d'un monocylindre de 954 cm³ qui produisait 0,6 cheval à 250 tours/minute. Il n'avait ensuite fait rien de plus que le tour du bloc, sur cette machine à l'air fragile. **Ce matin là, son épouse Bertha poussa doucement la troisième version du Benz Patent-Motorwagen hors de l'atelier avec l'aide de ses fils Eugen et Richard, 15 et 13 ans, les aînés**

de leurs quatre enfants. Elle voulait s'éloigner pour ne pas réveiller son ingénieur et inventeur de mari en faisant démarrer le moteur de sa dernière création, qui développait maintenant la puissance faramineuse de 2,4 chevaux à 500 tr/min, pour une cylindrée de 1,6 litre.

Parce que Bertha Benz avait décidé de partir elle-même aux commandes de cette machine, question de démontrer **enfin tout son potentiel à son créateur, qui en doutait beaucoup trop à son goût. C'est elle, après tout, qui avait financé le développement de ces Patent-Motorwagen avec l'argent de la dot reçue de son père, qui était maître-charpentier. Et ce petit magot fondait à vue d'œil.**

Je vais chez maman Les spectateurs ébahis n'allaient pas manquer, puisqu'elle comptait se rendre chez ses parents à Pforzheim, tout près de Stuttgart. Un trajet de plus de cent kilomètres. Autant dire qu'elle partait pour la Lune, sans vols d'essai, sans armée de techniciens, sans outils ou pièces de rechange et sans protection aucune, à part des blocs de bois en guise de freins pour les roues arrière. Elle allait rouler, sans la moindre signalisation, sur des chemins conçus pour des carrioles et des chevaux. Faire démarrer ce moteur primitif, qui était même dépourvu de carburateur, était déjà un exploit. Suffit de voir un expert s'y attaquer, sur une réplique moderne du premier Patent-Motorwagen, pour s'en convaincre

Si Bertha Benz y est arrivée, c'est qu'elle connaissait et comprenait le fonctionnement de cette mécanique, dont elle avait suivi le développement de près. Le voyage ne fut pas sans incident pour autant. En chemin, elle a d'abord dû s'arrêter pour remplir à nouveau le réservoir que son Carl avait eu la bonne idée d'ajouter pour le carburant. **C'est dans une pharmacie de Wiesloch qu'elle trouva l'éther de pétrole, produit nettoyant très volatil et inflammable, que consommait son bolide. L'endroit devint aussitôt le premier poste d'essence au monde.** Un peu plus loin, elle déboucha le conduit d'essence avec une aiguille à chapeau **et utilisa une de ses jarretelles comme isolant pour éliminer un court-circuit dans l'allumage.** Elle s'arrêta aussi chez un cordonnier pour qu'il fixe une épaisseur de cuir aux blocs de bois qui peinaient à ralentir le vaillant Patent-Motorwagen 3 dans les côtes. **Madame Benz inventa, du même coup, les plaquettes et garnitures de freins.** Au retour de son périple, elle suggéra aussi à son mari d'ajouter un autre rapport, plus démultiplié, pour grimper les côtes. Comme ça, on n'aurait plus à demander à des passants de pousser.

Spectaculaire et historique Bertha et ses fils arrivèrent à Pforzheim à la brunante, après avoir roulé à une vitesse de pointe de 15 km/h, sur une distance totale impressionnante de 106 kilomètres. Lent? Essayez ça à trois, sur un tricycle sans

accélérateur qui freine très mal, avec un timonier relié à une crémaillère pour diriger la roue avant. Après avoir expédié un télégramme à son mari pour le rassurer et lui annoncer la réussite totale de leur expédition, Bertha, Eugen et Richard prirent un repos mérité. Le troisième jour, ils repartirent vers Mannheim à bord du Motorwagen 3, sur un parcours légèrement différent de 96 kilomètres, et s'y rendirent sans encombre. Carl Benz a certes imaginé et développé la machine mais c'est Bertha Benz qui a inventé l'automobile telle qu'on la connaît depuis cent-trente années. C'est elle qui a compris et annoncé, par son exploit remarquable, les merveilles dont était capable cette machine qui allait ensuite transformer profondément notre monde, pour le meilleur et pour le pire. Les femmes sont de plus en plus nombreuses dans une industrie gigantesque, en pleine mutation. Elles sont de plus en plus présentes comme ingénieures et stylistes, mais aussi au sommet. Comme Mary Barra qui dirige cet immense navire qu'est General Motors. Toutes ces femmes, mais également tous les «gars de char» de la planète, ont une dette envers Bertha Benz, qui fut enfin intronisée au panthéon de l'automobile en 2016. Que l'étoile de cette femme admirable continue de montrer le chemin, à une époque toujours en sérieux manque d'égalité.

- 15. 24/08/18, La Presse.ca, article par Alain McKenna, À quoi ressembleront les boulots de demain en automobile ? Le coeur de l'industrie automobile nord-américaine ne bat plus au même endroit depuis quelques années. Cela aura un effet sur les métiers dans ce secteur qui se fera sentir jusque chez nous, avertissent les experts.**

DE DETROIT À LA SILICON VALLEY...« Ce dont il est question ici, c'est de la redéfinition de la voiture comme un énorme appareil numérique pouvant être hautement personnalisé », avertit Ray Telang, chef analyste du secteur automobile pour la firme PwC, et auteur d'une étude sur l'avenir des métiers de l'automobile. « Ça récompensera les jeunes ingénieurs qui pensent autrement. L'industrie devra attirer des experts en logiciels, en mécanique, en applications mobiles. Les constructeurs migreront ainsi vers une "roboéconomie" et feront partie de l'écosystème plus large de la mobilité connectée de demain. » La bonne nouvelle, selon PwC : 74 % des professionnels de l'automobile sont prêts à s'adapter à ce nouvel environnement, 65 % accueillant avec optimisme l'arrivée de nouvelles technologies comme l'intelligence artificielle et une automatisation accrue.

GRAND BESOIN DE PETITS GÉNIES : Des prévisions faites par la firme EY estiment que le nombre d'ingénieurs employés par le secteur automobile mondial est appelé à se multiplier par 14 au cours des 10 prochaines années. Globalement,

on anticipe que le secteur comptera 14,3 millions de travailleurs en 2022. Mais les deux tiers de ces travailleurs auront des spécialisations qui n'existent pas dans l'industrie en ce moment. L'automatisation est en cause : on échangera des **boulots manuels et répétitifs, comme la peinture ou la soudure**, contre des boulots de superviseur pour des robots effectuant ces mêmes tâches.

Note de LPC : Par ailleurs Tesla reconnaît avoir trop misé sur l'automatisation ce qui lui cause des problèmes de production. Alors...

EXPERT DE LA SANTÉ À BORD : Le vieillissement de la population est un autre facteur incitant l'industrie automobile à s'ajuster. D'ici 2030, on estime que 21 % de la population des pays développés aura plus de 65 ans. « Nous croyons que pour aider ces gens à garder leur autonomie, de nouveaux services de santé et de communication devront être intégrés à l'automobile », croit-on chez Hyundai. L'an dernier, le groupe coréen a ouvert un labo de R-D afin d'étudier 12 « mégatendances » qui toucheront l'automobile d'ici 2030. L'âge de plus en plus avancé des conducteurs en fait partie. « Il faudra davantage humaniser les véhicules, ce qui créera un besoin de spécialistes de la santé capables d'expliquer, de démontrer et de réparer les nouvelles technologies embarquées qui verront le jour dans les années à venir », résume le constructeur. Ford a intégré un électrocardiogramme dans un siège. Un logiciel peut détecter les signes précurseurs d'une crise cardiaque.

CHEF D'ORCHESTRE POUR PARC DE VOITURES AUTONOMES : Chez General Motors, on espère toujours que les véhicules entièrement autonomes élimineront totalement les accidents de la route. Au moment de présenter la technologie de conduite autonome Super Cruise qui équipe notamment la Cadillac CT6 actuelle, le groupe américain a expliqué qu'il faudra former toute une ribambelle d'experts de la technologie autonome. Ce personnel sera nécessaire pour assurer le bon fonctionnement des capteurs équipant les véhicules et de superviser les communications entre les véhicules et leur environnement. Ces gens agiront à distance, un peu comme un chef d'orchestre surplombant ses musiciens.

PILOTE À DISTANCE : Quand votre PC refuse d'obéir à vos ordres, vous appelez un technicien qui en prendra le contrôle à distance afin de remettre de l'ordre dans ses réglages et son comportement. Ce sera la même chose pour les véhicules autonomes, car une fois l'avènement des premiers réseaux cellulaires 5G, quelque part vers 2020, des agents dans un centre d'appels pourront aider les occupants d'un véhicule autonome à se sortir du pétrin en prenant le volant à distance. Déjà, ce printemps, General Motors et Alphabet (Waymo) ont reçu l'aval du Département

californien des véhicules motorisés afin de tester leur technologie respective de pilotage à distance de véhicules autonomes. Les adeptes de jeux vidéo de course automobile ont peut-être un débouché intéressant de ce côté...

16. 28/08/18, Radio-Canada Première, reportage par Thomas Gerbet, **Québec solidaire promet d'interdire la vente de véhicules à essence dès 2030** : Québec solidaire voudrait accélérer le passage des Québécois aux véhicules électriques et hybrides, qui deviendraient les seuls autorisés à l'achat dans 12 ans, a appris Radio-Canada. **S'il formait le prochain gouvernement, le parti imposerait dès le prochain mandat des pénalités aux acheteurs de véhicules à essence.** Il y a 30 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables sur les routes du Québec, une goutte d'eau dans l'océan de 4,7 millions de véhicules à essence. Mais Québec solidaire souhaiterait accélérer la transition pour réduire la pollution. Sans aller aussi vite que **la Norvège**, qui veut interdire la vente de voitures à essence dès 2025, QS s'inspire des décisions prises par la **Grande-Bretagne** et la France.
- Calendrier fixé par Québec solidaire :**
- 2030** : obligation de ne vendre que des véhicules hybrides ou électriques
 - 2040** : obligation de ne vendre que des véhicules électriques
 - 2050** : disparition des véhicules à essence des routes du Québec

L'Inde a également pris le pari ambitieux de ne commercialiser que des voitures électriques dès 2030. Quant au constructeur Volvo, **il ne produira que des véhicules électriques ou hybrides rechargeables** à partir de l'année prochaine.

Un système bonus-malus : En plus de l'incitatif à l'achat de 8000 \$ pour un véhicule électrique, déjà en vigueur, qui serait bonifié, **Québec solidaire voudrait imposer une pénalité, sous forme de taxe ou de frais additionnels pour tout achat d'un véhicule à essence dès le prochain mandat.** Ce système de bonus-malus, qui existe en Norvège et au Danemark, serait modulé selon les régions du Québec. Les automobilistes des régions mal desservies par les transports collectifs auraient droit à un bonus plus important pour l'achat d'un véhicule électrique. Les familles seraient aussi avantagées par ce système. Dans le cadre de la transition vers le tout électrique, QS augmenterait le nombre de bornes de recharge par l'intermédiaire d'Hydro-Québec.

Moins de construction de routes : Le parti de Manon Massé et de Gabriel Nadeau-Dubois promet également de freiner l'agrandissement du réseau routier dès son arrivée au pouvoir. **Les solidaires souhaitent abandonner tout nouveau projet de construction routière, sauf ceux qui visent à améliorer la sécurité ou qui désenclavent des régions isolées.** Québec solidaire présentera aujourd'hui

son « plan de transition économique » pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et créer des emplois. En plus des mesures contenues dans cet article, il contiendra une promesse d'investissements en transport collectif.

Une proposition « radicale », selon Lisée : Le chef du Parti québécois Jean-François Lisée estime que l'idée d'imposer des pénalités aux propriétaires de véhicules à essence est trop « radicale », même si la « direction générale » proposée par QS est la bonne. « C'est difficile par exemple d'imposer une taxe à ceux qui achètent des VUS en ce moment, alors qu'il n'y pas d'alternative aux VUS [véhicules utilitaires sport] diesel », a-t-il commenté lors d'une entrevue à l'émission *Première heure*, sur les ondes de Radio-Canada Première, à Québec. « Attendons qu'il y ait sur le marché une alternative, avec des VUS électriques ou des VUS hybrides – il y en a un ou deux, de luxe, mais il n'y en a pas assez – et à ce moment-là, on pourra inciter les gens à passer à l'électricité plutôt qu'au pétrole », a-t-il laissé tomber. « Je trouve que c'est une position qui est radicale. » **Cela ne vaut pas que pour les VUS, a-t-il enchaîné. « Il n'y a pas suffisamment de voitures électriques chez les concessionnaires en ce moment pour répondre à la demande. Alors c'est comme si on punissait les gens pour ne pas acheter quelque chose qui n'est pas disponible ».** « La direction générale, c'est par là qu'il faut aller, mais il faut réussir à générer une demande », a ajouté le chef péquiste. **Le Parti québécois propose plutôt d'adopter une loi « zéro émission » qui « obligerait les concessionnaires à avoir davantage de véhicules électriques pour se rendre là de façon plus consensuelle et sans menacer les gens de les punir pour ce qu'ils ne peuvent pas faire. »**

17. **29/08/18, Ville de Montréal, communiqué de presse, Mise sur pied d'une Agence de mobilité durable à la Ville de Montréal :** Dans un communiqué diffusé le 29 août 2018, le président du comité exécutif de la Ville de Montréal et le responsable de l'urbanisme, du transport et de l'Office de consultation publique de Montréal, ont annoncé la création de l'Agence de mobilité durable. **Cette agence aurait notamment pour mandat de contribuer à la mise en œuvre de certaines orientations relatives à la Stratégie d'électrification des transports, y compris le déploiement du réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques.** Cette nouvelle agence gèrera non seulement le stationnement public, elle aura aussi le pouvoir de conclure des ententes avec des partenaires privés et publics afin d'offrir un accès simplifié aux stationnements existants. Elle sera appelée à jouer un rôle clé pour permettre à la Ville de profiter des possibilités qu'offrent les avancées technologiques, faisant ainsi office de banc d'essai afin de proposer les meilleures pratiques en matière de mobilité et de stationnement. L'Agence pourra par exemple agir pour installer de l'affichage dynamique ou des capteurs intelligents pour gérer

plus efficacement le stationnement. Elle contribuera également à la mise en œuvre de certaines orientations de la stratégie d'électrification des transports, notamment en ce qui concerne le déploiement du réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques.

- 18.** 31/08/18, La Presse.ca, article par Alain McKenna, **Davantage de pollution pour sauver des vies?**: Au début du mois, Donald Trump a confirmé son intention d'annuler le resserrement des normes de consommation des véhicules imposées par l'Agence environnementale américaine (EPA), prévu depuis 2012 par l'administration Obama. Si les effets de ce geste restent incertains, ils se feront toutefois assurément ressentir jusqu'ici.

De «CAFE» à «SAFE» : En 2012, le gouvernement américain avait décidé de suivre la Californie en imposant des normes qui, au plus tard en 2025, devaient réduire à 4,3 L aux 100 km la consommation moyenne de tout le parc automobile, incluant les VUS et les camionnettes. Ces normes, surnommées «CAFE» pour «Corporate Average Fuel Economy», forcent les constructeurs à respecter une consommation moyenne pour l'ensemble de leur gamme, plus sévère pour les voitures que pour les camions. En gelant cette norme au niveau prévu pour 2020, l'administration Trump détend sa cible à environ 6,5 L/100 km. Le gouvernement américain surnomme sa nouvelle norme «SAFE», pour «Safer Affordable Fuel-Efficient Vehicles Rule», et se donne 60 jours pour consulter les diverses parties impliquées avant de légiférer.

Une question de sécurité? Ce qui a tout l'air d'un recul sur une norme environnementale majeure aura des effets bénéfiques tangibles, assure la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). L'autorité américaine du transport prévoit une économie de 500 milliards US en coûts sociétaux divers, et pense qu'elle sauvera 12 700 vies au cours des 10 prochaines années. La logique: en réduisant le fardeau technologique des constructeurs, ceux-ci pourront vendre des véhicules modernes à meilleur prix, accélérant le passage des consommateurs vers des modèles moins énergivores. Même si ces acheteurs troquent une voiture pour un VUS, assure Heidi King, directrice principale de la NHTSA. «En facilitant l'accès à des nouvelles technologies de consommation et de sécurité, nous serons en mesure de sauver des milliers de vies», a-t-elle écrit dans une note interne, plus tôt ce mois-ci.

Le Canada invité à imiter les États-Unis Lundi dernier, la ministre de l'Environnement et des Changements climatiques, Catherine McKenna, a confirmé à son tour son intention de revoir les normes canadiennes prévues pour la période entre 2022 et 2025, et calquées sur celles qui étaient prévues aux États-Unis jusqu'ici. La révision était prévue depuis 2014, mais

à l'époque, Ottawa ne pensait probablement pas avoir à les repenser sérieusement. Dans la foulée de cette annonce, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV), qui représente FCA, Ford et General Motors, a suggéré au fédéral de simplement s'aligner sur la nouvelle politique américaine. «Le Canada tirera plus de bénéfices environnementaux et de sécurité en accélérant le renouvellement de son parc à partir des véhicules neufs déjà existants», estime Mark Nantais, président de l'ACCV.

Moins d'électriques au catalogue Pourtant, cet argument du prix d'achat moindre est hautement discutable. La renégociation de l'ALENA risque de faire grimper le coût de la production automobile. Et les opposants à la nouvelle norme SAFE rappellent que le coût d'achat plus élevé de véhicules moins énergivores peut être amorti en moins de trois ans et demi grâce à une consommation réduite en carburant. L'administration Obama prédisait d'ailleurs des économies de plusieurs milliards de dollars par année à la pompe. Dans tous les cas, les constructeurs pourront désormais se contenter d'améliorer légèrement leurs véhicules, en les allégeant, par exemple, plutôt que de les électrifier, estiment les analystes. «De toute façon, les études indiquent que pour faire le plein, les automobilistes sont prêts à payer ce qu'il en coûterait sans une intervention gouvernementale visant à améliorer l'efficacité de leurs véhicules», résume Peter Van Doren, analyste au CATO Institute, un groupe de réflexion américain de droite.