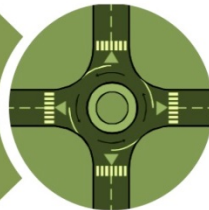


Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec (TCEVRQ)



Revue de presse – Septembre 2018

Faits saillants:

- *Le moteur thermique a-t-il dit son dernier mot?*
- **Un service d'incendie de la Floride invite des propriétaires de véhicules électriques à une rencontre éducationnelle.**
- *La Fondation Bon départ Canadian Tire amasse...*
- **CAA Québec - Freinez la congestion routière... en arrêtant de freiner**
- *Inventaire des émissions de polluants atmosphériques Environnement Canada*
- **Les nouvelles tendances technologiques à surveiller en 2019**
- *Après avoir éliminé le camionneur, Volvo Trucks éliminera la cabine*
- **Désolé d'être défaitiste**
- *La voiture électrique ne réglera pas nos problèmes environnementaux*
- **Des millions du Fonds vert dépensés en pure perte**
- *Volkswagen conteste l'action collective de l'AQLPA en Cour suprême*
- **Promesses du gouvernement à venir en matière environnementale et rappel des positions des autres partis qui pourraient néanmoins revenir...**
- *«Vert» rime avec «cher» & étude de l'Observatoire Cetelem sur l'automobile, Environnement : de la promesse aux réalités*
- **Refonte du programme Air Pur de l'Ontario : La qualité de l'air de l'Ontario s'est améliorée grâce aux réductions importantes des émissions provenant de toutes les sources de pollution, y compris les émissions rejetées par les véhicules.**

1. 03/09/18, La Presse.ca, article par Alain McKenna, **Le moteur thermique a-t-il dit son dernier mot?** La proposition de Québec solidaire de bannir progressivement les véhicules à moteur exclusivement thermique à partir de 2030 a beaucoup fait réagir. Personne n'est contre la vertu, mais la mesure, proposée aussi ailleurs dans le monde, ne fait pas l'unanimité, notamment parce que les moteurs thermiques continuent d'évoluer et qu'il existe aussi d'autres moyens de réduire la pollution.

DES PROMESSES TIMIDES : Québec solidaire s'inspire de la France et du Royaume-Uni et propose d'exiger que les véhicules neufs vendus dans la province soient exclusivement hybrides ou électriques à partir de 2030, puis électriques seulement à partir de 2040, en vue de débarrasser les routes de la province de moteurs thermiques en 2050. Neuf pays, la plupart en Europe, mais aussi la Chine et, en plus, quelques États américains, ont formulé une volonté similaire ces derniers mois.

Bannir les véhicules à essence soulève quelques questions : est-ce que ça provoquera des pertes d'emplois importantes ? Comment réagir à la chute de leur valeur de revente ? Que faire de ces véhicules une fois en fin de vie ? Par ailleurs, comme l'a constaté le Conseil international du transport propre (ICCT) plus tôt ce mois-ci, aucun gouvernement dans le monde n'a encore vraiment voté de loi prohibant concrètement le moteur thermique. Les législateurs réalisent que ces mesures n'entreraient en vigueur qu'après leur départ du pouvoir, et que leurs successeurs auraient libre jeu de les défaire, un peu comme l'Ontario et les États-Unis l'ont fait ces dernières semaines pour des programmes contraignants similaires.

LES « PERCÉES SURPRISES » DE L'INDUSTRIE : L'industrie automobile rechigne chaque fois qu'il est question d'améliorer l'efficacité énergétique de ses produits, et pourtant, elle finit généralement par s'y conformer. Il n'y a rien comme menacer le modèle d'affaires d'une multinationale pour la pousser à innover, semble-t-il. Le resserrement de la norme américaine CAFE sur la consommation moyenne du parc automobile, ces dernières années, semble confirmer cette prémisse : il a fait reculer d'un peu plus de 20 % la consommation moyenne en six ans (2012 à 2018). **Il y a 10 jours, l'équipementier allemand Bosch a renforcé cette impression en dévoilant une « percée majeure » qui réduirait les émissions polluantes des moteurs diesels bien en deçà de la norme la plus sévère en vigueur.** En contrôlant mieux la température des gaz d'échappement sans recourir à de nouveaux composants coûteux, Bosch réduirait à un dixième de la limite légale les émissions d'oxyde d'azote (NOx) du diesel. **« Avec cette technologie, l'interdiction du diesel dans les grands centres urbains ne sera plus nécessaire, puisque nous avons enfin la solution au problème de la pollution urbaine selon** Volkmar Denner, PDG de Bosch, lors d'une conférence de presse

D'AUTRES MOYENS DE RÉDUIRE LA POLLUTION : **Pour réduire la pollution automobile, l'ICCT recommande de brandir la carotte, plutôt que le bâton,** et de promouvoir de meilleures pratiques et technologies. L'organisme américain cite en

exemple les premiers « superquartiers » que Barcelone est en train de mettre en place et qui visent à réduire de 60 % la circulation dans certaines rues. L'objectif : à terme, effacer 20 % de la pollution automobile sur son territoire. Plafonner le nombre d'immatriculations, aider les entreprises à électrifier leur parc automobile et offrir davantage de solutions de transport multimodal (autos et vélos en libre-service, etc.) sont d'autres méthodes suggérées. Pékin, qui a adopté ces pratiques ces dernières années, en tire déjà des bénéfices. L'air n'y a pas été aussi propre en 10 ans, selon les données gouvernementales officielles. « L'industrie automobile a toujours craint les politiques dépareillées ciblant sa technologie. Ça devrait inciter les États et les villes à opter pour des politiques plus progressistes, axées sur la qualité de l'air », conclut Nic Lutsey, directeur de l'ICCT.

2. 03/09/18, La voix de l'est, article par AFP, **Des tests antipollution plus sévères en Europe depuis samedi : PARIS — Des tests européens plus sévères d'homologation des automobiles neuves et reflétant mieux leur consommation réelle sont généralisés depuis samedi à l'ensemble de la gamme des constructeurs.** Ils avaient été introduits l'an dernier dans l'Union européenne, mais à l'époque pour les seuls nouveaux modèles. Ces tests en laboratoire mesurent la consommation de carburant, mais aussi les émissions de CO₂, de particules, d'oxydes d'azote (NOx) et autres produits nocifs. Leur durcissement fait qu'ils reflètent désormais beaucoup mieux les consommations et rejets réels des véhicules.

La nouvelle procédure baptisée WLTP, acronyme en anglais de «test de véhicules légers harmonisés au niveau mondial», succède au NEDC (nouveau cycle européen de conduite). Elle pose des problèmes à certains constructeurs, notamment le groupe Volkswagen, dont certains modèles ne passent pas la nouvelle norme ou n'ont pu être adaptés à temps. Le géant allemand a été contraint de stocker des milliers de voitures en attente d'homologation et de ralentir sa production. À l'inverse, le groupe français PSA a annoncé cette semaine que 100 % de ses modèles étaient déjà homologués WLTP.

Immatriculations en août : D'après les experts, l'élargissement de cette nouvelle norme à l'ensemble de la gamme des constructeurs devrait créer des distorsions dans leurs performances commerciales en Europe durant les derniers mois de l'année. Ainsi, les chiffres d'immatriculations du mois d'août pour la France, publiés samedi matin, étaient attendus en forte hausse. Certains constructeurs sont en effet soupçonnés d'avoir accordé de gros rabais en août sur des véhicules qui n'auraient pas pu être commercialisés à partir de septembre, ou bien de les faire immatriculer auprès de leurs propres concessionnaires afin de les écouler plus tard. Ces volumes

anticipés devraient peser sur les immatriculations des mois suivants.

3. 04/09/18, AVEQ site web et Technica, **Un service d'incendie de la Floride invite des propriétaires de véhicules électriques à une rencontre éducative.** Le service de pompiers volontaires de la ville de Indian Harbour Beach sur la côte floridienne a récemment invité des propriétaires de véhicules électriques à une rencontre pour les aider à trouver les meilleurs moyens d'intervenir lors d'un accident ou d'un feu de véhicule électrique. Même si, selon Tesla, les véhicules sont dix fois moins susceptibles de prendre en feu que les véhicules à essence, c'est le genre d'initiative qui permettra aux services d'incendie de répondre rapidement et efficacement à ce genre de situation. En effet, des événements récents ont confirmé que même si des feux sur des véhicules électriques sont beaucoup moins aptes à se produire, les services d'incendie veulent quand même être en mesure d'y faire face efficacement.
4. 05/09/18, La Presse, article par Alain Mckenna, **Un géant canadien des autobus électriques est né : En annonçant l'achat de 40 autobus électriques Xcelsior CHARGE auprès du constructeur New Flyer de Winnipeg, les sociétés de transport de Laval et de Montréal ont non seulement procédé à la plus importante commande du genre au pays, ils ont pour ainsi dire aidé l'entreprise manitobaine à cimenter sa position dans ce marché émergent.** Les autobus électriques de New Flyer Industries seront bientôt présents dans 25 des plus grands centres urbains en Amérique du Nord. Du nombre, outre Montréal et Laval, qui recevront leur premier autobus à la fin du mois d'octobre, on dénombre également Los Angeles, New York, Toronto et Vancouver. L'autobus Xcelsior CHARGE est capable d'une autonomie de 442 km par charge. Le véhicule peut accueillir jusqu'à 50 passagers assis et 68 debout, et permettra aux deux sociétés de transport du Grand Montréal de mener des projets-pilotes en vue de remplir leur promesse de n'acheter que des autobus électriques à partir de 2023 pour la STL et de 2025 pour la STM.
5. 04/09/18, Journal de Montréal, **La Fondation Bon départ Canadian Tire amasse 1 618 500\$:** Le tournoi de golf de la Fondation Bon départ Canadian Tire, sous la présidence de Raymond Gagné, propriétaire du Canadian Tire Longueuil, a amassé la somme de 1 618 500 \$. La guitare de collection que Claude Dubois a reçue au Temple de la renommée des auteurs-compositeurs s'est vendue à l'encan pour la somme de 100 000 \$.
6. 05/09/18GAZETTE OFFICIELLE DU QUÉBEC - Projet de règlement Loi sur Hydro-Québec (chapitre H-5) Tarifs d'utilisation du service public de recharge rapide pour

véhicules électriques Règlement sur les tarifs d'utilisation du service public de recharge rapide pour véhicules électriques Loi sur Hydro-Québec (chapitre H-5, a. 22.0.2; 2018, c. 25) 1. Les tarifs d'utilisation du service public de recharge rapide pour véhicules électriques sont de 11,50 \$ l'heure pour l'utilisation d'une borne de recharge rapide d'une puissance de 50 kW. 2. Les tarifs sont indexés de plein droit, au 1er janvier de chaque année, selon le taux correspondant à la variation annuelle de l'indice moyen d'ensemble, pour le Québec, des prix à la consommation.

7. 05/09/18, Environnement et Changement climatique Canada (2018) **Inventaire des émissions de polluants atmosphériques: Le 5 septembre 2018, ECCC a publié un indicateur sur les émissions de polluants atmosphériques.** Selon cet indicateur, le niveau d'émission des principaux polluants atmosphériques (oxydes de soufre, oxydes d'azote, composés organiques volatils, monoxyde de carbone et particules fines) aurait diminué de 18% à 65% par rapport aux niveaux de 1990. Toutefois, les niveaux d'ammoniac seraient 20% plus élevés qu'en 1990. Les **camions lourds et autobus**, ainsi que les **trains et les navires** fonctionnent principalement au diesel alors que les avions fonctionnent au carburéacteur. **Ces modes de transport représentent les sources les plus importantes de NO_x associées au transport avec 37 %** (666 kilotonnes [kt]) du total des émissions de NO_x. Les **voitures et les camions légers** fonctionnent principalement à l'essence et sont la principale source de polluants, particulièrement dans les centres urbains. En 2016, les émissions dues aux voitures, motocyclettes et aux camions légers s'élevaient à 1 268 kt de CO, 120 kt de NO_x et 110 kt de COV. **Ces émissions représentaient respectivement 22 %, 7 % et 6 % de toutes les émissions de ces polluants.**

<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/indicateurs-environnementaux/emissions-polluants-atmospheriques.html>

8. 06/09/18, La Presse.ca, article par Jean-François Codère, **Les ventes de voitures électriques s'emballent** : L'engouement pour les voitures électriques et hybrides s'accélère au Québec, au point où l'un des plus grands réseaux de concessionnaires automobiles au Québec, **Albi le Géant**, affirme qu'elles représentent jusqu'à 25 % de ses ventes dans certains établissements. « Dans nos concessions où on a des modèles électriques, on vend tout ce qu'on peut vendre, témoigne Denis Leclerc, président d'Albi le Géant. Nous sommes surpris, parce que dans notre plan de match, on n'atteignait pas 25 % avant encore quatre ou cinq ans. » Plus précisément, M. Leclerc pointe ses concessionnaires **Nissan, avec le modèle Leaf, Chevrolet (Volt et Bolt) et Hyundai (Ioniq, Kona)**, où la demande est la plus forte.

La popularité de ces modèles a maintenant dépassé la clientèle exploratrice des débuts pour rejoindre la masse, croit-il. « Avant, la clientèle électrique connaissait ça, c'était presque des ingénieurs. Là, ça vient de partout », selon Denis Leclerc. « **Le rabais du gouvernement, la hausse du prix de l'essence, l'excellent travail d'éducation fait par les médias, la publicité faite par le gouvernement... tout ça ensemble, ça a fait doubler, voire tripler les ventes d'un coup** », ajoute M. Leclerc

UN ÉVÉNEMENT MARQUANT : La tenue de la deuxième édition du Salon du véhicule électrique, à la fin d'avril à Montréal, a particulièrement été marquante, selon M. Leclerc. « Ça a été immédiat la semaine suivante. On avait même un problème parce qu'il n'y avait pas assez de représentants qui connaissaient l'électrique. » « J'y étais et on recevait énormément de questions de gens qui n'étaient pas déjà conducteurs de voitures électriques », se souvient aussi François Lefebvre, chef de produit pour la Leaf et directeur principal à la planification stratégique pour Nissan Canada. « Souvent, ce genre d'événements, c'est un peu comme une réunion de famille des propriétaires de voitures électriques. Pas là. »

Nissan, confie M. Lefebvre, a déjà vendu 56 % plus de Leaf dans les sept premiers mois de 2018 que dans toute l'année 2016. Les comparaisons avec le début de 2017 sont boiteuses en raison d'un changement de modèle marqué par une période de transition. **Chez General Motors**, constructeur de la très populaire Chevrolet Volt, le porte-parole Philippe-André Bisson dit observer « une légère augmentation, mais rien d'astronomique ou d'inhabituel ».

Les données de Transition énergétique Québec, organisme gouvernemental chargé de la gestion du rabais offert à l'achat de voitures électriques, semblent néanmoins confirmer la tendance en forte hausse. Au deuxième trimestre de 2018, il s'est écoulé au Québec, selon celles-ci, 4019 voitures entièrement électriques, hybrides ou hybrides rechargeables, **soit 62 % de plus qu'à la même période l'an dernier.** Et les données préliminaires du troisième trimestre permettent d'envisager une accélération encore plus forte. Le mois de juillet a à lui seul vu s'écouler 2724 voitures, contre 3026 pour l'ensemble des mois de juillet, août et septembre l'an dernier.

QUELQUES ENNUIS : Cette demande subite n'est pas sans causer quelques inconvénients aux concessionnaires, admet M. Leclerc. « Dans le rush, nous avons été surpris, il a même fallu acheter des voitures usagées pour qu'elles servent de démonstrateurs. » Et c'est sans compter les impacts importants générés par les délais dus à des approvisionnements insuffisants. « Quand on vend un véhicule, on

vend de l'émotion. Là, le client vit son émotion sur 120 jours. » Certains clients offrent même, selon M. Leclerc, de payer plus cher que le prix suggéré par le constructeur pour obtenir leur voiture immédiatement. « On ne le fait pas », précise-t-il toutefois.

Financièrement, **les délais imposent une pression additionnelle au concessionnaire et à son vendeur, qui doivent patienter avant de toucher leur dû.** Le temps qui s'écoule a aussi des répercussions sur la valeur de la voiture offerte en échange par beaucoup de clients, celle-ci ayant le temps d'accumuler kilomètres et bosses entre le moment où elle est évaluée et celui où elle est remise au concessionnaire. **Les délais continuent aussi d'avoir un effet négatif sur les ventes, note Annie Guertin, porte-parole de Transition énergétique Québec, « Le problème avec la voiture électrique n'est pas seulement de défaire des mythes, c'est la disponibilité chez les concessionnaires. On entend régulièrement des histoires de gens qui se présentent et à qui le vendeur essaie de vendre autre chose, ou qui optent eux-mêmes pour autre chose parce que leur location vient à terme et qu'il leur faut une voiture maintenant. »**

9. 06/09/18, Journal de Montréal, article par Frédéric Mercier, **Freinez la congestion routière... en arrêtant de freiner Chaque jour, les bouchons de circulation rendent la vie dure à des milliers d'automobilistes. Et si on avait déjà les moyens pour améliorer la situation?** Dans une liste de **mesures proposée par CAA-Québec** pour réduire la congestion routière, l'organisme à but non lucratif propose un truc bien simple aux automobilistes pour diminuer leur impact sur le trafic: arrêter de freiner pour rien.

Trop souvent, les automobilistes se suivent de trop près et se voient forcés d'utiliser leur pédale de frein dès qu'un ralentissement survient devant eux. Cela crée un effet d'entraînement qui force les autres conducteurs à freiner eux aussi, ce qui a un impact important sur l'ampleur d'une congestion routière. «La clé, c'est de garder une distance suffisante pour anticiper les mouvements, ce qui est aussi beaucoup plus sécuritaire», explique CAA-Québec. En conservant une distance d'au moins une voiture entre vous et le véhicule qui vous précède, vous serez en mesure de mieux anticiper les ralentissements et d'adapter votre vitesse en régulant simplement la pression sur l'accélérateur. Vous ménagerez ainsi vos freins tout en réduisant votre impact sur le trafic. Conserver une bonne distance entre vous et les autres véhicules est aussi une bonne façon de rendre vos déplacements plus sécuritaires. Si la personne devant vous devait effectuer un freinage d'urgence, votre temps de réaction sera ainsi décuplé. Si vous êtes trop près, vous risquez simplement de manquer de temps et de causer un accident. Pour réduire la

congestion routière, CAA-Québec propose aussi aux automobilistes québécois d'utiliser la technique du «**zipper merging**» et de **cesser de ralentir à l'approche d'une scène d'accident**.

10. 07/09/18, AVEQ site web, Groupe Collegia-Cégep de Rivière-du-Loup sont en période de recrutement pour la formation: **AEC - TECHNOLOGIE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES** : FORMATION À TEMPS PLEIN SUR 6 MOIS, PROJET INTÉGRATEUR & STAGE EN ENTREPRISE
POSSIBILITÉ DE SUIVRE UN PARCOURS DE CONTINUITÉ (DEP, AEC, DEC) -
Ce programme vise à offrir aux étudiants une formation **qui leur permettra d'assister les ingénieurs dans la conception et la fabrication de véhicules électriques, tout en assumant l'entretien correctif et préventif des véhicules et de leurs composantes**. Pour l'essentiel, cette formation mettra à jour les connaissances et les habiletés des étudiants en électromécanique en fonction des particularités des véhicules électriques, d'acquérir une formation de base en électronique industrielle et d'en arriver à une compréhension en profondeur des différents systèmes de propulsion des véhicules électriques et de leurs composantes.
<https://www.collegia.qc.ca/connec-te/>
11. 07/09/18, CamAuto Parc-gestion de carburants, article par Caroline Morneau, **Un parc 100 % vert, promet Walmart Canada** L'entreprise prévoit, dans un premier temps, acquérir 30 semi-remorques Tesla de 18 roues, celles-ci s'ajoutant aux 10 camions commandés en novembre dernier. (Photo : Tesla) **Walmart Canada fait la promesse que son parc ne sera composé que de véhicules à carburant alternatif d'ici 2028**. Pour ce faire, l'entreprise prévoit acquérir 30 semi-remorques Tesla de 18 roues, ceux-ci s'ajoutant aux 10 camions commandés en novembre dernier. Elle s'engage ainsi à converser 20 % de son parc vers la propulsion électrique d'ici 2022. Les 20 premiers semi-remorques Tesla seront utilisés pour soutenir la base du parc de Walmart Canada à Mississauga, **en Ontario**. Les 20 autres camions seront exploités au centre de production durable récemment annoncé pour Surrey, **en Colombie-Britannique**, et dont l'ouverture est prévue en 2022. Cette installation de pointe comprendra un parc entièrement électrique, le premier pour Walmart à l'échelle internationale, fait valoir l'entreprise. Les semi-remorques Tesla, selon le constructeur, consomment moins de 2 kWh d'énergie par kilomètre au poids normal brut du véhicule et à la vitesse autorisée sur l'autoroute, permettant des économies de plus de 50 % par kilomètre par rapport à un camion ordinaire. Leur autonomie d'environ 800 km répondra aux besoins de Walmart Canada, considérant que les employés pourront se rendre à destination et revenir

sans recharge.

12. 08/09/18, Les Affaires, article par Alain McKenna, **Les trois filons insoupçonnés du Québec** : Le secteur énergétique n'a jamais autant bouillonné. Au-delà des défis environnementaux, les nouvelles technologies chambardent tout, rendant plus abordables que jamais des sources énergétiques qu'on croyait inaccessibles il y a quelques années à peine. Quelle est la place des entreprises québécoises dans ce nouveau portrait énergétique mondial ? Hydroélectricité, éolienne, capteurs solaires... L'énergie renouvelable, c'est beaucoup plus que ça. Comme pour le prouver, des technologies québécoises brillent dans des secteurs moins connus de la production énergétique. En voici trois.

Le retour de la filière de l'hydrogène : « La filière de l'hydrogène renaît à la vitesse grand V ! » dit d'entrée de jeu Denis Leclerc, PDG d'Écotech Québec, l'organisme qui chapeaute la grappe des technologies propres dans la province. « C'est réapparu dans l'actualité il y a environ un an et demi, au moment où Québec a publié sa politique énergétique provinciale, qui inclut une aide au développement de l'hydrogène comme solution prometteuse pour le transport et le secteur industriel. » L'électrification des transports illustre clairement le potentiel de l'hydrogène comme solution de stockage de l'énergie, poursuit M. Leclerc. Un des enjeux des véhicules électriques est le coût élevé et l'autonomie insuffisante des piles au lithium. Des piles à hydrogène sont une solution envisagée par plusieurs grands acteurs de l'industrie du transport. Évalué à 129 milliards de dollars américains en 2017, le marché de l'hydrogène connaît une belle croissance. Zion Market Research prédit que sa valeur grimpera à 183 G\$ US d'ici cinq ans. « La production d'hydrogène est associée à un coût élevé, ce qui pousse à mettre l'accent sur la découverte de nouveaux moyens de production », résume la firme américaine. Plus d'une pétrolière souhaiterait produire de l'hydrogène à partir d'hydrocarbures. Utiliser l'énergie excédentaire de centrales nucléaires est une autre option à l'étude. Au Québec, ce serait plus simple : la surcapacité hydroélectrique permettrait de séparer l'hydrogène et l'oxygène de l'eau à faible coût. C'est un détail qui n'a pas échappé à des géants industriels comme Air Liquide et Toyota. L'hiver dernier, cette dernière a d'ailleurs confirmé qu'elle mettrait en vente sa première voiture à hydrogène, la Mirai, au Québec d'abord. « Le Québec est avantageusement positionné pour devenir un leader mondial », juge le constructeur japonais.

Des chefs de file des biocarburants Une des solutions envisagées depuis des années pour décarboniser l'économie mondiale est de recourir à des carburants de rechange plus écologiques. Ces biocarburants peuvent provenir de diverses sources, comme en témoigne l'étendue des activités de la société montréalaise Enerkem, qui vont de l'Alberta aux Pays-Bas. Après plusieurs années d'attente, son

usine de conversion des déchets en biocarburant située à Edmonton est finalement entrée en service en début d'année. Sa promesse est de transformer la moitié des déchets solides de la municipalité en suffisamment de biocarburant pour alimenter l'équivalent de 20 000 voitures...

La valorisation énergétique des déchets : Avec sa Politique de gestion des matières résiduelles, Québec priorise diverses façons de réduire la production de déchets solides et organiques. Après la réduction à la source et le réemploi, le recyclage par compostage et biométhanisation arrive en tête de liste. Cela inclut tous les procédés de production de carburants ou de produits chimiques à partir de résidus afin de remplacer les produits pétroliers ou ceux du charbon des procédés industriels, du transport ou du chauffage...

- 13. 10/09/18, La voix de l'est, article par AFP BRUXELLES — Les constructeurs automobiles européens estiment que la Commission européenne a gravement sous-estimé l'impact d'un développement trop rapide des véhicules électriques sur les emplois dans le secteur, s'appuyant sur un rapport publié mardi dernier.** «La Commission reconnaît que les véhicules électriques à batterie pleine sont moins gourmands en main-d'œuvre que les véhicules équipés d'un moteur à combustion interne», mais elle «sous-estime l'impact négatif de ses propositions» sur les limites d'émissions de CO₂, affirme l'Association des constructeurs automobiles européens (ACEA) dans un communiqué. Cette critique abrupte de l'une des mesures phares du paquet Mobilité propre de la Commission intervient à quelques jours d'un vote important au sein de la commission Environnement du Parlement européen sur ce pan de la législation à réviser. Début novembre 2017, l'exécutif européen avait proposé d'imposer une réduction de 30 % de la moyenne des émissions de CO₂ des voitures particulières d'ici 2030. «La totalité de la chaîne de production européenne devra se transformer à un rythme soutenable», plaide Erik Jonnaert, secrétaire général de l'ACEA, cité dans le communiqué. Le Parlement européen et le Conseil (les États membres) sont actuellement en train de discuter de leurs positions respectives vis-à-vis de cette proposition, avant de pouvoir entamer des négociations entre institutions.
- Vote serré** : Un projet de rapport de la commission Environnement du Parlement, qui sera voté cette semaine, avance des objectifs beaucoup plus ambitieux : une réduction de 50 % des émissions de carbone d'ici 2030, ainsi que des objectifs ambitieux en matière de production de véhicules à faibles émissions. Selon l'eurodéputée des Verts Rebecca Harms, ce vote s'annonce serré. **Le rapport de la commission Environnement est un préambule à la position du Parlement, qui sera votée vraisemblablement en octobre.**

Mais selon l'ACEA, une «marche forcée» dans la production de véhicules électriques serait très pénalisante pour l'industrie automobile, et plus encore «de façon disproportionnée» pour les équipementiers. La production et la maintenance des véhicules équipés de batteries électriques requièrent moins de main-d'œuvre, car leur technologie est moins complexe et ils contiennent moins de pièces détachées, rappellent les constructeurs. L'industrie automobile représente plus de 11 % des emplois dans l'industrie manufacturière, souligne l'ACEA, une moyenne qui monte à plus de 20 % dans 14 régions de l'UE (en République tchèque, Allemagne, Italie, Slovaquie, Hongrie, Roumanie, Suède et Royaume-Uni).

14. 10/09/18, Le Devoir, article par Jeanne Corriveau, Un plan d'aménagement qui sacrifie moins de terres agricoles, mais cause plus de congestion Six ans après l'entrée en vigueur du PMAD, la Communauté métropolitaine de Montréal dresse son bilan

En 2012, avec quelques grincements de dents, la majorité des maires des 82 villes de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) s'étaient entendus sur l'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Ce plan a permis de freiner l'empiétement sur les terres agricoles, mais il n'a pas réussi à soulager les problèmes de congestion routière, révèle un portrait de la grande région de Montréal qui vient d'être publié... Selon Philippe Rivet, responsable de l'Observatoire Grand Montréal à la CMM, les résultats sont encourageants puisqu'en six ans, aucune zone agricole n'a été dézonée dans la CMM. «Je pense qu'on peut dire que le PMAD est très performant à ce niveau»... Les efforts pour densifier les milieux de vie avec la création d'aires TOD (Transit-Oriented Development) semblent aussi porter des fruits. Alors que le PMAD vise à orienter les nouveaux ménages vers les TOD dans une proportion de 40 à 60 % d'ici 2031, la CMM constate déjà que 39,9 % des nouveaux logements ont été construits dans ces zones entre 2011 et 2017...

Congestion coûteuse : Le bilan des 6 ans du PMAD s'attarde aussi à la question des transports. Alors que les partis en campagne électorale multiplient les promesses en matière de transport en commun, **les coûts de la congestion routière pourraient atteindre 4,2 milliards en 2018 dans la grande région de Montréal, soit le double d'il y a 10 ans.** Ce coût a été évalué par les Conseillers ADEC qui, depuis 1997, collaborent avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour chiffrer les impacts économiques de la congestion routière. **Ces données tiennent compte des heures perdues dans la congestion, ainsi que des coûts associés à l'entretien et à l'usure des véhicules, de la consommation supplémentaire de carburant et des émissions de polluants et**

de gaz à effets de serre. En 2008, la facture liée à la congestion était estimée à 1,85 milliard (en dollars de 2008).

Le transport en commun piétine: De son côté, la part modale du transport en commun est demeurée stable et semble même plafonner. Ainsi, entre 2008 et 2013, la proportion de déplacements en transport en commun s'est maintenue à 25 % — alors que l'objectif du PMAD est de 35 % pour 2031. Elle a tout de même augmenté à Laval et dans les couronnes nord et sud. Le rapport attribue ce résultat au prolongement du métro à Laval et aux ajouts de service sur les lignes de trains de banlieue de Candiac et de Saint-Jérôme. « Si on investit en transport en commun, les gens vont l'utiliser. Ce qui est encourageant, ce sont les projets qui sont sur la table: le REM, le prolongement de la ligne bleue et les 17 nouveaux trains Azur », observe Philippe Rivet.

La hausse des coûts de la congestion est préoccupante, estime Florence Junca-Adenot, professeure au Département d'études urbaines de l'UQAM, d'autant que d'importants chantiers continueront d'avoir des répercussions sur la mobilité, qu'il s'agisse des travaux au tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, ceux de la Métropolitaine, du complexe Turcot, du REM, en plus des nombreux chantiers routiers dans les villes. « Ça devrait faire réfléchir et agir ceux qui décident afin qu'on mette en place des mesures d'urgence », dit-elle. Mme Junca-Adenot s'inquiète aussi du surplace que fait le transport en commun. Les résultats les plus à jour de l'enquête Origine-Destination seront connus en 2020, mais la professeure ne s'attend pas à une hausse d'achalandage importante dans le transport collectif. Ce n'est donc pas pour rien que la mobilité est devenue un enjeu électoral. « Je crois que tous les partis mettent le doigt sur le bon bobo, soit qu'il faut diminuer l'usage de l'auto solo, augmenter les services en transport collectif et diminuer les gaz à effets de serre. Chacun y va avec sa teinte, mais d'un programme à l'autre, on retrouve des interventions sur des corridors un peu semblables », remarque-t-elle. Quant au vélo, il progresse, mais sa part modale a légèrement fléchi à l'extérieur de l'île de Montréal. La proportion des déplacements à pied a aussi légèrement augmenté entre 2003 et 2013, mais quand on y regarde de plus près, on constate que la hausse ne s'observe que dans l'agglomération de Montréal alors que tant sur la Rive-Sud que sur la Rive-Nord, c'est plutôt une baisse qui est constatée. Les données détaillées du bilan du PMAD seront présentées mercredi à la Maison des régions lors d'un événement en présence de la mairesse Valérie Plante.

- 15. 10/09/18, Le Devoir, article par Florence Sarah G Ferraris, Les ambitions de Québec solidaire Le parti se permet un rêve pragmatique, mais le temps et l'argent risquent de lui manquer :** Enjeux phares de la campagne électorale en cours, la mobilité et les transports sont au cœur des débats et des récentes

annonces des principales formations politiques québécoises. Mais ces promesses ont-elles de quoi tenir la route après le 1er octobre ? Le Devoir poursuit aujourd'hui une série de quatre articles, un par parti, pour faire le point. Cette semaine : Québec solidaire.

Transport collectif : des ambitions plutôt réalistes Prolongement des quatre lignes de métro déjà existantes, ajout d'une ligne rose, implantation d'un tramway dans l'est de la ville et sur la Rive-Sud, d'un service de bus rapide à Laval... les projets ne manquent pas et s'éclatent aux quatre coins de la métropole et de ses environs. Ambitieux donc ? Certes. Mais irréaliste ? « Pas tout à fait, lance, un sourire dans la voix, le directeur général de Vivre en ville, Christian Savard. Leur plan est sans doute celui qui se rapproche le plus de la planification régionale des dernières années. Dans certains cas, il y a même des projets qui pourraient commencer dès le lendemain des élections. » Un avis que partage Florence Junca-Adenot, professeure au Département d'études urbaines de l'Université du Québec à Montréal (UQAM). « Quand on regarde le plan de QS, on constate qu'ils couvrent très bien tout le territoire, ils ont ciblé les besoins et proposent des solutions qui se tiennent », explique la directrice du Forum URBA 2015. Là où le bât blesse, c'est du côté de l'échéancier, le parti s'étant donné à peine douze ans pour réaliser le tout. « Une mise en service de toutes ces lignes d'ici 2030 est impossible, soutient Christian Savard. Par contre, un réseau de transport collectif devrait toujours être en mouvement, en constante expansion. Avoir autant de projets sur la table, c'est encourageant : ça veut dire que les bureaux de projets.

Tarifcation: la bonne cible ? En plus de vouloir bonifier les services, le parti s'engage également à offrir des transports publics à moitié prix. Promesse phare de leur Plan de transition économique, cette mesure permettrait, selon eux, d'augmenter l'achalandage. « C'est une mesure que nous souhaitons implanter rapidement, précise la candidate solidaire dans la circonscription de Mercier, Ruba Ghazal. On veut le faire en attendant de pouvoir intervenir de manière significative sur les réseaux pour pouvoir améliorer les services offerts. » Cette idée relève toutefois du mirage, soutient Ugo Lachapelle, professeur au Département d'études urbaines de l'UQAM. « Une telle réduction n'aura pas nécessairement un effet important sur l'augmentation de l'achalandage à long terme et sur la création de nouveaux utilisateurs, explique celui qui s'intéresse particulièrement aux politiques de transport dans une perspective de justice sociale. C'est un service accru là où il est déficient et moins compétitif avec un déplacement en automobile qui stimule les gens à faire le saut. » Et il ne faut pas oublier, renchérit Pierre-Olivier Pineau, professeur à HEC Montréal et titulaire de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie, que « le service est déjà au maximum de sa capacité » dans de nombreuses portions de la métropole. « Ce qu'il faut améliorer lorsqu'on veut

augmenter la part modale du transport collectif, c'est la fréquence, la ponctualité, la rapidité...

Électrification: l'envers de la médaille Le parti souhaite aussi accélérer le passage des Québécois vers des véhicules électriques et hybrides, notamment en interdisant la vente de voitures à essence à compter de 2030 et à court terme, QS **entend instaurer un système de bonus-malus, afin de récompenser ceux qui optent déjà pour des véhicules verts et de «punir» ceux qui ne le font pas. « L'idée est de mettre sur pied un système intelligent basé sur les réalités financières, domestiques et géographiques des citoyens,** indique Ruba Ghazal. Nous sommes bien conscients que les véhicules électriques ne sont pas encore accessibles pour tout le monde et que certaines personnes, comme celles qui vivent en région éloignée, ont besoin d'une voiture pour pouvoir opérer au quotidien. » Dans cette optique, une famille de six habitant en région, par exemple, aurait droit à une aide plus importante qu'un adulte vivant seul à côté d'une station de métro lors de l'achat d'un véhicule. **Cette idée est toutefois loin de faire l'unanimité, la plupart des experts interrogés par Le Devoir estimant que la formation politique rate sa cible en s'attaquant au «type» de véhicules, plutôt qu'aux véhicules eux-mêmes. «Le problème c'est qu'il y a trop de voitures sur les routes, affirme Pierre-Olivier Pineau. À long terme, ce plan aura peut-être un impact sur notre facture énergétique, mais ça reste une manière d'encourager les gens à continuer d'acheter des voitures, à continuer de se déplacer en auto solo.»** Pire, rajoute le professeur, une telle mesure risque d'encourager l'étalement urbain, puisque ce sont ceux qui habitent le plus loin qui bénéficieront réellement d'un tel programme. **«Mieux vaut proposer des solutions innovantes pour les régions, comme du covoiturage commercial, plutôt que de financer l'achat de véhicules.»** En ce sens, la formation politique indique toutefois que des annonces devraient être faites au cours des prochaines semaines.

16. 10/09/18, Site WEB AVEQ, **La moto électrique : un marché balbutiant.** Problèmes d'autonomie, de design et de sonorité. Alors que la voiture électrique est en plein boom, le marché du deux-roues électrique est encore balbutiant, essentiellement représenté par les scooters. Les motos électriques sont encore peu nombreuses, principalement à cause d'une faible autonomie, de son poids et du prix élevé. Si en 2018 le marché de la voiture électrique se porte bien il en va tout autrement des motos et scooters confondus. Par contre, selon une étude récente publiée par le cabinet Global Market Insights, le marché du deux-roues électrique rapportera environ 22 milliards de dollars d'ici à 2024. Les principales raisons de ce succès anticipé seraient : leur bruit quasi inexistant, une meilleure efficacité mécanique, un

freinage régénératif et un coût de maintenance relativement bas.

17. 10/09/18, Le Devoir, article par Marie-Michèle Sioui, **Véhicules électriques: le PQ opte finalement pour une «cible» non contraignante** : Le Parti québécois renonce à exiger que l'ensemble des véhicules électriques vendus au Québec en 2035 soient rechargeables, optant plutôt pour une « cible » non contraignante. **Dans sa plateforme adoptée en mai, le parti écrivait que « 100 % des véhicules légers vendus au Québec en 2035 devront être rechargeables ».** **En point de presse lundi matin, le PQ a plutôt insisté sur sa volonté « d'arriver à l'objectif », sans l'imposer.** « Aller aujourd'hui sur des idées de contraintes et de punition, c'est vraiment prendre les gens à rebours, alors qu'ils disent : il n'y en a même pas, de pick-up électriques ou rechargeables abordables, pourquoi vous me parlez de me punir de ne pas acheter quelque chose qui existe ? », a expliqué le chef Jean-François Lisée.

Dans le document qu'il a remis aux médias, le PQ dit désormais **vouloir souhaiter « adopter des cibles audacieuses de ventes de véhicules électriques rechargeables »**. L'utilisation du verbe « devoir », remarqué dans la plateforme, a ainsi disparu. En début de campagne, Jean-François Lisée s'en est pris à **la volonté de** Québec solidaire d'interdire les véhicules à essence dès 2030 s'il prend le pouvoir. « L'objectif est noble, le moyen, un petit peu raide », a-t-il dit alors. **Lundi, il a plaidé en faveur d'un « accompagnement positif » des consommateurs. « On le sait : les voitures rechargeables disponibles sur le marché du Québec sont toutes achetées. On pense qu'on va pouvoir atteindre notre objectif tout simplement en répondant à la demande », a-t-il déclaré.**

18. 10/09/18, La Presse, article par Hugo Pilon-Larose, (Saguenay et Alma) **Le PQ veut que 100% des voitures vendues en 2035 soient électriques** : Le Parti québécois (PQ) souhaite que tous les véhicules vendus au Québec en 2035 soient électriques, mais il n'entend pas imposer de contraintes aux consommateurs qui voudraient acheter un modèle à essence. La présentation de la plateforme environnementale péquiste a été légèrement confuse, lundi, alors que Jean-François Lisée n'a d'abord pas clairement indiqué comment il comptait atteindre son objectif. **Questionné si sa promesse d'adopter « des cibles audacieuses de ventes de véhicules électriques rechargeables de 25 % d'ici 2025, 50 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2035 » était accompagnée de pénalités pour ceux qui achèteraient toujours un modèle à essence, M. Lisée a répondu que cela serait « vraiment prendre les gens à rebours, alors qu'il n'y en a même pas de "pick-up" électrique » actuellement sur le marché.**

La plateforme électorale adoptée lors d'un conseil national au printemps dernier précisait pourtant que 100 % des véhicules vendus au Québec en 2035 « devraient » être électriques. « On sait que les voitures rechargeables offertes sur le marché québécois sont [présentement] toutes achetées. On n'a pas besoin de punir : elles s'en vont comme des petits pains chauds. Notre objectif est de répondre à la demande », a-t-il dit de passage à La Baie lundi.

Des contraintes pour qui ? Si le PQ ne prévoit donc pas de pénalités pour les consommateurs qui achèteraient un véhicule à essence après 2035, **la situation serait différente pour les constructeurs automobiles, a expliqué l'équipe des communications du Parti québécois après le point de presse.** « On inscrirait dans les règlements [de l'actuelle loi zéro émission] les cibles de ventes à atteindre par les constructeurs de 2025 à 2035. [...] C'est comme un marché du carbone : si les constructeurs n'atteignent pas leurs cibles, ils doivent acheter des crédits pour compenser leur sous-performance », a expliqué Mathieu Lavigne, attaché de presse du PQ sur la caravane de la presse écrite.

« L'effet est extrêmement dissuasif. C'est le même fonctionnement que la loi zéro émission actuelle, c'est juste qu'on augmente l'ambition : l'objectif de la loi actuelle, c'est 10 % de ventes de véhicules rechargeables en 2025. On vise 25 % en 2025 - une visée deux fois et demie plus ambitieuse, en gros -, 50 % en 2030 et 100 % en 2035 », a-t-il ajouté. Plus tard en journée, lors d'un arrêt au Collège d'Alma, M. Lisée a convenu qu'il avait modifié l'engagement pris dans la plateforme électorale adoptée en conseil national parce que « ce n'est pas avec du vinaigre qu'on attirera les gens vers des voitures électriques ». « **La contrainte revient au gouvernement, aux concessionnaires, au secteur public, alors que l'incitation vise les citoyens.** Mon objectif, c'est que les véhicules vendus en 2035 soient tous électriques et rechargeables. Menacer aujourd'hui des citoyens qu'ils n'auront plus le choix en 2035, [...] c'est contre-productif. On fait de grands changements en rassemblant les gens, pas en leur faisant peur », a-t-il dit.

Une loi affirmant « l'indépendance environnementale » : Jean-François Lisée promet aussi d'adopter une « loi affirmant l'indépendance environnementale du Québec ». Il soutient que la province a « le pouvoir exclusif pour évaluer tout projet réaliser en territoire québécois et pour statuer à son sujet ». « Il y aura un bras de fer juridique avec Ottawa, mais on se tient debout. On ne se mêle pas de la défense, on n'imprime pas d'argent, mais il y a des zones de compétences partagées [...]. Toutes les zones de liberté qu'on peut acquérir dans un premier mandat, vous pouvez être sûr qu'on les occupera », a dit le chef péquiste, lundi. « Je ne remets pas en cause la qualité des études faites par les hauts fonctionnaires du

gouvernement fédéral. Nous lirons avec intérêt tout ce qu'ils disent et en tiendrons compte. Mais, c'est le gouvernement du Québec qui décide sur le territoire du Québec », a-t-il promis.

19. 12/09/18, La Presse, P. Lagacé, **Désolé d'être défaitiste**, Ma chronique du 29 août dernier sur le réchauffement climatique m'a valu de nombreuses tomates. C'est dans cette chronique que j'expliquais pourquoi je crois que nous sommes cuits, pourquoi je crois que nous, les humains, n'allons pas stopper ce réchauffement. Le ton des répliques n'était pas de l'ordre de «Vous êtes un sale con», mais plutôt du type «Vous me décevez, monsieur Lagacé, et votre défaitisme me déçoit»...
- Je basais très largement **la chronique *Je ne veux pas me mentir*** sur les observations d'un écologiste britannique de la première heure, Mayer Hillman, pour qui «We're doomed», nous sommes condamnés : le point de non-retour est déjà dépassé, **disait-il au journal *The Guardian*** : «Même si le monde réduisait son empreinte carbone à zéro, ça ne changerait rien : nous avons dépassé le point de non-retour.»

La chronique, c'était ça, au fond : le point de non-retour est dépassé. Et l'organisation politique des humains est trop échevelée pour renverser la vapeur. Un chouia plus optimiste, le secrétaire général de l'ONU António Guterres **a déclaré lundi** que l'humanité disposait de deux petites années pour éviter la catastrophe. «Si nous ne changeons pas de trajectoire d'ici 2020, nous risquons de rater le moment où nous pouvons encore éviter un changement climatique incontrôlable, avec des conséquences désastreuses pour les individus et tous les systèmes naturels qui nous soutiennent.» Deux ans? Comme a dit le grand homme : vaste programme!

Je suis désolé d'être défaitiste. Mais il reste deux minutes au match et le réchauffement mène 125 à 0. La défaite est inévitable. Le premier Sommet de la Terre a eu lieu en 1972, il y a 46 ans. La grande conférence de Rio, en 1992. Kyoto, c'était en 1997. Le prix Nobel de la paix à l'ex-VP américain Al Gore (devenu évangéliste du réchauffement) et aux scientifiques du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), il y a 11 ans... On sait que le climat se réchauffe et on ne fait rien depuis près de 50 ans. Rien? Enfin, pas assez. Kyoto, ce n'était pas assez. Paris (2015), ce n'est pas assez. On sait, mais on croise les doigts. On navigue à l'aveugle. François Delorme, économiste à l'Université de Sherbrooke et collaborateur du GIEC, l'a bien résumé **dans une tribune publiée par *Le Devoir*** : il parle de «court-termisme». «La question environnementale ne s'est pas arrimée dans le cerveau humain, écrivait le professeur Delorme. Trop loin dans le temps, trop distante de soi, trop immense pour qu'on puisse individuellement y faire quoi que ce soit...» C'est exactement ça : on sait que la menace existe. C'est partout, tout le temps, dans les médias, partout. Mais on n'en saisit pas l'urgence,

parce que trop vaste, parce que trop distante de soi...

On se dit que, oui, c'est terrible de penser qu'en 2100, le climat se sera probablement réchauffé de 2 degrés - peut-être plus près de 3 - et que ce sera épouvantablement difficile de vivre ici-bas. Ça commence à l'être. Mais c'est encore vivable, enfin pour la plupart d'entre nous, on s'habitue, comme la proverbiale grenouille dans la casserole d'eau qui bout... Mais l'an 2100, c'est dans 82 ans. Et 82 ans, c'est salement «loin dans le temps, distant de soi». On sera à peu près tous morts.

Entre-temps, eh bien entre-temps, il y a la vie et ses impératifs. Le quotidien. Payer l'hypothèque. Aller travailler. Préparer le souper. Choisir le kit d'*outdooring* de l'été 2019, fabriqué en Chine et installé par un magasin qui veut accroître son chiffre d'affaires pour agrandir l'entrepôt en 2020. Déposer le petit à l'aréna. Non, personne ne veut tuer la planète, mais nous le faisons tous, simplement en participant au système. Je sais, je sais, je vous entends d'ici : la décroissance! Il faut sortir de l'économie de marché! Ça n'arrivera pas. La décroissance, c'est pour les autres, vous le savez. Ah non, ce n'est pas pour les autres? OK. Mais disons que ce n'est pas pour les masses. Voyez plutôt : des groupes comme Équiterre, la Fondation David Suzuki et Greenpeace ont envoyé un questionnaire aux partis politiques québécois, pour faire un classement des partis les plus verts...

Et? Et les deux partis les moins verts sont ceux qui ont le plus de chances de gagner les élections. CAQ et PLQ. D'ailleurs, question plate : pourquoi personne ne vote Parti vert, si le réchauffement climatique est si préoccupant pour un si grand nombre de citoyens? La décroissance est une idée formidablement humaine. Mais c'est un concept qui meurt à la lueur du jour, qui se ratatine dans la réalité politique. Pourquoi pensez-vous que Justin Trudeau a acheté un pipeline rouillé de 4 milliards, au juste? Parce que M. Trudeau a beau se poser comme le champion de l'environnement, reste qu'entre-temps, il y a la politique et ses impératifs... Il y a des milliers de jobs qui dépendent du pétrole de l'Alberta. Et l'économie canadienne a besoin du pétrole de l'Alberta. Je suis sûr qu'en son for intérieur, Justin Trudeau sait que le pétrole de l'Alberta, comme celui de Terre-Neuve, c'est mauvais pour la planète. Il sait qu'il faut cesser l'exploitation pétrolière. Sauf que les prochaines élections fédérales sont dans un an, pas 82. Et M. Trudeau souhaite être réélu. Il a moins de chances d'être réélu s'il sacrifie le pétrole albertain pour sauver la planète. Et il sera mort dans 82 ans. Comme ceux qui vont voter le 21 octobre 2019.

On peut blâmer nos gouvernants pour le manque d'ambition en matière de climat, pour le «court-termisme» qui préside aux mesures timides pour

combattre le réchauffement climatique, ici et ailleurs. On peut. Mais nous, nous tous, notre responsabilité, elle est où? C'est facile de dire moi, moi, moi je veux sortir du carbone... Mais levez la main, ceux qui sont prêts à payer 47 cents de plus pour le litre d'essence, dès demain matin... Pourquoi 47 cents? Car les économistes comme le professeur Delorme estiment qu'il faut taxer le carbone à hauteur de 200 \$ la tonne, comme mesure d'atténuation. Principe de pollueur-payeur, au fond. À 200 \$ la tonne, ça se traduit par une hausse du litre d'essence de 47 cents.

Alors, qui a encore la main levée? C'est ce que je pensais : vous êtes assez nombreux pour faire un meeting sur la banquette arrière d'un Hummer. Je l'ai écrit au début de cette campagne dont l'écologie est en rôle de soutien sur la scène des hochets électoraux : les politiciens, ils nous connaissent mieux que nous-mêmes. S'il y avait vraiment une masse critique pour une réforme majeure de l'économie, pour un abandon immédiat du carbone, cela figurerait au centre des promesses des partis. Ce n'est pas le cas. Le «marché» pour cette idée-là est trop petit. Et quand il sera immense...Ce sera trop tard. Est-ce que ça veut dire qu'il faut s'acheter des Hummer et cesser de composter? Non. Je suis furieusement en faveur de la concentration de nos actions environnementales sur ce qui n'est ni trop distant dans le temps ni trop loin de soi. Sur l'ici, le tout-près-d'ici, maintenant et demain. C'est la méthode Luc Ferrandez que je vous décris là, au fond. Devenu maire du Plateau, il a bien vu qu'un plan de transport intelligent pour la région métropolitaine ne viendrait jamais. Ferrandez a bien vu que les forces qui poussent à toujours continuer de bâtir des condos et des maisons loin de Montréal, pour des gens qui travaillent à Montréal, sont trop puissantes... Le fermier veut vendre ses terres que n'exploiteront pas ses enfants et le promoteur veut les acheter. Le maire du 450 veut les taxes qui viennent avec des quartiers de bungalows et peut-être même qu'il connaît bien le promoteur, peut-être que le promoteur lui a donné des billets pour le dernier show de Céline Dion... La jeune diplômée et son conjoint forment un couple qui veut une qualité de vie loin des périls de la ville sale où ils travaillent tous les deux, ils rêvent d'une maison pas trop taxée, piscine dans la cour et - oui, oui - kit d'*outdooring*...Ils achètent un bungalow neuf sur une terre où poussaient jadis des concombres ou du maïs.

Alors, enweye le deuxième char, enweye le mode de vie pressé-pressé, pris dans le trafic, enweye les autoroutes jammées à 15 h 15 ; enweye, prends un raccourci par une rue du Plateau à 17h07 pour rejoindre la 40 plus vite afin de sauter dans la piscine, question de déstresser du trafic et de cette vie de fou... C'est à ça que Ferrandez a dit non, assez, non, notre quartier n'est pas un raccourci. Il savait que Québec n'interdirait jamais la construction des océans de bungalows au nord

de Saint-Jérôme. Il a donc interdit de tourner à gauche ici, changé un sens unique ici, fermé une rue là-bas. Il a agi localement et furieusement parce que globalement, ça n'arrivera jamais. Et «globalement» ici, c'est juste à l'échelle métropolitaine, c'est juste juguler l'étalement urbain dans la région de Montréal. Imaginez, à la véritable échelle globale, celle de la planète, la complexité de sortir du carbone...

Demain matin.

Bref, concentrons-nous sur notre quartier, notre ville. La rivière, le lac, le fleuve, l'air de notre coin de pays. Plus de Hells en prison quand ils déversent des terres contaminées dans la nature. Moins de subventions aux pétrolières. Une autre ligne de métro. Plus de compost, pour éviter de contaminer les nappes phréatiques ; moins de chars en ville, parce que ce sera plus vivable ; des rues - oui, des rues entières - réservées au vélo, parce que c'est bon pour le coeur et que le char ne devrait pas être roi de la ville... Ces choses-là. Agissons sur ce qui est tout près, sur ce qui est possible. Ce sera déjà beaucoup.

20. 13/09/18, Gartner blogue, **Les nouvelles tendances technologiques à surveiller en 2019 – Uber et Lyft pourraient bien un jour devenir un mode de transport dépassé. On pourrait éventuellement, depuis un hélicoptère, monter à bord d'un véhicule volant autonome pour se rendre à destination. Ces futurs taxis, qui, non seulement exploiteront l'espace aérien pour décongestionner le réseau routier, ne nécessiteront pas la présence d'un pilote.** Soyons réalistes, le monde (et la technologie) n'est pas encore tout à fait prêt pour les taxis volants autonomes. Il faudra d'abord maîtriser la technologie permettant la conduite autonome, ce qui ne se fera pas avant cinq ou dix ans.

Le concept des véhicules volants autonomes ne vise pas seulement le transport de passagers, mais également celui de marchandises telles que les fournitures médicales, les colis, la nourriture et plus encore. Des entreprises se penchent activement sur cette technologie afin de l'exploiter pour livrer des colis le même jour ou pour expédier régulièrement des fournitures à des endroits éloignés sans recourir aux services d'un pilote. D'ici dix ans, les possibilités sont réelles à cet égard. Il y aura tout d'abord des défis d'ordre réglementaire et sociétal à relever, mais les véhicules volants autonomes sont l'une des 17 nouvelles technologies composant le *Hype Cycle 2018* de Gartner en matière de technologies émergentes. Le *Hype Cycle* porte sur les technologies qui offriront un avantage concurrentiel substantiel au cours de la décennie à venir.

Cette année, Gartner a structuré les 17 technologies selon 5 grandes tendances qui viendront brouiller les frontières qui séparent les humains des machines : la

démocratisation de l'intelligence artificielle (IA), la numérisation des écosystèmes, la bio-informatique libre, les expériences immersives transparentes et les infrastructures omniprésentes.

Tendance 1 : la démocratisation de l'IA : D'ici dix ans, les technologies d'IA seront pratiquement partout. Permettant actuellement à leurs adopteurs précoces de s'adapter à de nouvelles technologies et de résoudre des problèmes jamais rencontrés auparavant, elles deviendront accessibles au grand public – se démocratiseront. Les mouvements et les tendances tels que l'infonuagique, la culture *Maker* et le code source libre auront bientôt fait de rendre l'IA accessible à tous. Par exemple, grâce à des robots intelligents capables de travailler aux côtés des humains – en assurant des services aux chambres ou en travaillant dans les entrepôts –, les entreprises seront en mesure de soutenir et de remplacer des ressources humaines ou de les redéployer vers des tâches plus utiles et rentables. **Cette catégorie comprend également la conduite autonome de niveau 4 et de niveau 5, qui a remplacé les « véhicules autonomes » cette année dans le *Hype Cycle*.**

La conduite autonome de niveau 4 désigne la capacité des véhicules de fonctionner sans interaction humaine dans la plupart des conditions et des endroits, et vraisemblablement dans des zones délimitées virtuellement. Des véhicules ayant ce niveau d'autonomie de conduite intégreront probablement le marché sur un horizon de dix ans. L'autonomie de conduite de niveau 5 désigne la capacité des véhicules de fonctionner de façon autonome dans toutes les situations et conditions, ainsi que de maîtriser toutes les tâches. Dépourvues de volant, de freins ou de pédales, ces voitures pourraient devenir un autre milieu de vie pour les familles et exercer une incidence sociétale importante.

Tendance 2 : la numérisation des écosystèmes : En règle générale, les nouvelles technologies nécessitent le soutien de nouvelles bases techniques et des écosystèmes plus dynamiques. Ces derniers nécessiteront l'élaboration de nouvelles stratégies d'affaires et le passage à des modèles de gestion s'appuyant sur des plateformes. Le passage des infrastructures techniques compartimentées à des plateformes d'écosystèmes donnera lieu à la conception de modèles de gestion entièrement nouveaux qui feront le pont entre les humains et la technologie. La chaîne de blocs (*blockchain*), par exemple, qui offre la possibilité d'accroître la résilience, la fiabilité et la transparence des systèmes centralisés, ainsi que la confiance envers ceux-ci, pourrait venir changer les règles du jeu pour les responsables de la sécurité des données. Cette tendance comprend aussi les

jumeaux numériques. Ces représentations virtuelles d'objets réels commencent à être adoptées dans le secteur de la maintenance et Gartner estime que, d'ici cinq ans, des centaines de millions d'objets auront leur jumeau virtuel.

Tendance 3 : la bio-informatique libre (*biohacking*): L'année 2018 ne représente que le début d'une ère « transhumaine » où la bio-informatique libre et les humains « augmentés » seront de plus en plus populaires et accessibles. Cette technologie ira des simples diagnostics jusqu'aux implants neuronaux. Reste à savoir jusqu'où la société est prête à aller pour accepter ces types d'applications et à examiner les enjeux éthiques auxquels elles donnent lieu. Il y a quatre catégories de modifications bio-informatiques : l'augmentation technologique, la nutriginomique, la biologie expérimentale et l'augmentation des capacités physiques au moyen d'implants (*grinder biohacking*). Par exemple, les puces à ADN offrent le potentiel de détecter des maladies depuis le cancer jusqu'à la varicelle avant même que le patient ne présente de symptômes. Ces puces sont couvertes d'une panoplie de capteurs moléculaires ayant la capacité d'analyser des éléments biologiques et des substances chimiques. Le *Hype Cycle* intègre aussi cette année les muscles biotechnologiques cultivés artificiellement et d'inspiration biologique. Cette technologie, qui en est actuellement au stade de l'élaboration en laboratoire, pourrait un jour permettre le développement cutané et tissulaire sur un robot, rendant ce dernier sensible à la pression.

Tendance 4 : les expériences immersives transparentes : La technologie, notamment celle que l'on a pu observer dans les espaces de travail intelligents, est de plus en plus centrée sur l'humain, brouillant ainsi les frontières qui séparent les gens, les entreprises et les objets, et favorisant une expérience de vie et de travail plus intelligente. Dans un espace de travail intelligent, on a recours à des tableaux blancs électroniques pour consigner plus efficacement les comptes-rendus de réunions, des capteurs permettent de fournir des renseignements personnalisés selon l'emplacement des employés et les fournitures de bureau peuvent interagir directement avec les plateformes de TI.

Tendance 5 : les infrastructures omniprésentes : Les infrastructures ne font plus entrave à l'atteinte des objectifs de l'organisation. L'avènement et la vaste popularité de l'infonuagique et de ses variations ont favorisé l'accès illimité et ininterrompu à une infrastructure informatique. Prenons, par exemple, l'informatique quantique. Grâce à des systèmes complexes de bits quantiques et d'algorithmes, elle offre une exécution exponentiellement plus rapide que celles des ordinateurs conventionnels. Dans l'avenir, cette technologie exercera une incidence énorme sur l'optimisation, l'apprentissage machine, le chiffrement, l'analytique et l'analyse d'images. On

n'assistera sans doute jamais à la mise en marché d'ordinateurs quantiques tout usage, mais la technologie offre un potentiel formidable à certains égards bien précis.

L'auteur Mike Walker est vice-président de la recherche chez Gartner. Ses activités sont axées sur l'architecture d'entreprise et l'innovation technologique. Mike Walker parlera des perspectives d'avenir des technologies émergentes à l'occasion du Gartner Symposium/ITxpo.

21. 14/09/18, Journal de Montréal, article par Antoine Joubert chroniqueur auto, **Ces électriques qui font jaser** : Il ne suffit de reculer qu'en 2009 (c'était hier) pour réaliser qu'à ce moment, aucune voiture électrique n'était offerte sur le marché canadien. En effet, les Mitsubishi i-MiEV, Nissan Leaf et smart fortwo étaient alors sur le point de débarquer chez nous, sans que grand-monde ne s'y intéresse. D'ailleurs, lors de leur arrivée, à peu près personne ne les prenait au sérieux. Évidemment, les temps ont changé. L'électrique a fait ses preuves, les hybrides enfichables se sont multipliées, et comme il fallait s'y attendre, le coût du litre d'essence a grimpé, incitant de plus en plus d'automobilistes à songer à une solution alternative. Ajoutons également que le **scandale Volkswagen**, aujourd'hui baptisé «Dieselgate», a largement contribué à brasser la cage des constructeurs allemands, qui jusque là, avaient mis tous leurs efforts dans cette technologie soi-disant verte...

Évidemment, les Gouvernements sont les responsables du développement des véhicules zéro émission. Qu'il s'agisse d'électricité ou d'hydrogène, il faut d'abord remercier la Californie et certains autres États d'avoir forcé les constructeurs à prendre cette direction. N'eût été des normes CAFE (Corporate Average Fuel Economy), l'air que nous respirons serait sans doute beaucoup plus nocif. **Le Québec peut aussi être fier de ses efforts en matière d'électrification** des transports, et ce même s'il est vrai qu'on aurait pu mieux faire. Il faut dire qu'une des plus grandes richesses de notre province demeure l'hydro-électricité, ce qui conséquemment, explique l'intérêt du Gouvernement à développer cette industrie. Voilà d'ailleurs une des raisons pour laquelle chaque acheteur d'une voiture électrique bénéficie au Québec d'un crédit de taxes pouvant atteindre 8 000\$. Une solution coûteuse, mais viable, récemment abandonnée par l'Ontario et qui n'aura pour effet que de faciliter l'accès des Québécois à certains modèles électriques fort convoités, comme la Nissan Leaf ou la Hyundai Ioniq. Pourquoi? Parce que ces électriques commandées par les concessionnaires ontariens et qui, pour cause d'abandon de subvention, ne trouveront plus preneur, risquent fort de se retrouver chez nous.

Où en sommes-nous? Au moment d'écrire ces lignes, je suis à faire l'essai de la

nouvelle **Nissan Leaf**. Grosso modo, l'électrique la plus efficace en 2018, non seulement pour son autonomie raisonnable d'environ 250 kilomètres, mais aussi parce qu'elle est pratique, amusante et relativement abordable. D'accord, elle n'offre pas l'autonomie de la Chevrolet Bolt, mais la Leaf est vendue à 10 000\$ de moins et surpasse de loin sa rivale américaine en matière de confort, de luxe et de commodités. Bref, nous y sommes. L'électrique devient de plus en plus conviviale, efficace et abordable. Encore quelques années, et nous aurons atteint une autonomie équivalente à celle des voitures à essence pour la plupart des électriques, et ce même si 80% des automobilistes n'en ont pas besoin.

Ces jours-ci, les constructeurs automobiles annoncent d'ailleurs tour à tour leur passage à l'électrique, comme s'il s'agissait soudainement d'une nouvelle bataille. Pensons à Volvo qui promet du 100% électrique pour chacune de ses gammes d'ici 2020 ou à Mercedes-Benz qui ne proposera pas moins de 10 nouveaux modèles électriques d'ici 2022. Et Mazda? Euh...rien !

Cela dit, attendez-vous à voir débarquer d'ici quelques années une panoplie de nouveaux modèles, incluant une majorité de VUS et multiségments qui pourront certainement plaire à une large clientèle. La plupart des modèles seront coûteux, mais certains constructeurs iront aussi de solutions plus «grand public». D'ailleurs, le très attendu **Hyundai Kona Electric** risque fort de devenir pour la prochaine année, l'électrique le plus en vogue. En espérant bien sûr que les inventaires ne soient pas trop limités.

Que des électriques d'ici 2030? En pleine campagne électorale, le parti de Québec Solidaire annonce vouloir éliminer la vente de voitures à essence d'ici 2030. Un engagement bien audacieux, voire idéaliste, provenant de gens qui selon moi, n'ont clairement pas une idée globale des besoins des automobilistes québécois. Est-ce que le pourcentage de voitures électriques pourrait augmenter de façon significative au cours des prochaines années? Bien sûr! J'ose même croire que d'ici seulement cinq ou six ans, certains constructeurs vendront une majorité de voitures électriques au Québec. Maintenant, et malgré son expertise en la matière, la province de Québec est loin d'être équipée pour faire face à la recharge de plusieurs millions de véhicules électriques, d'un seul coup. Et il faudra clairement plus que quelques années pour qu'Hydro-Québec, qui nous demande ironiquement par temps froid de minimiser notre consommation d'électricité, soit armée pour faire face à la musique.

De plus, il faut comprendre que l'objectif d'éliminer la voiture à essence tient de la pensée utopique. Parce que le Québec, parcelle d'un pays considéré par la plupart

des constructeurs automobiles comme un 51^e État, ne pèse pas lourd dans la balance. Comprenez par cela que Québec Solidaire n'est certainement pas en mesure de dicter quels véhicules fabriquer à GM, Volkswagen ou Toyota. À ce jeu, la Californie a clairement plus d'impact. Mais encore, il n'est pas pour eux question d'éliminer complètement la voiture à essence de l'équation, tout simplement parce que les enjeux sont trop importants. Pensez aux emplois du secteur automobile actuellement en place, aux industries pétrolières, aux taxes que perçoivent les gouvernements sur chaque litre d'essence vendu. Pensez aussi au réseau électrique, déjà embryonnaire au Québec, mais quasi inexistant dans la plupart des autres provinces canadiennes ou États américains, parce qu'à certains endroits, l'électricité est une denrée rare et coûteuse. Et surtout, pensez à la moyenne des Nord-Américains, qui n'ont clairement pas la même vision des choses, et qui n'accepteront certainement pas de troquer leur **F-150 à moteur V8** pour une voiture ou camionnette électrique. Et puis...n'oublions pas Trump! **Il faudra donc une volonté globale des gouvernements, à l'échelle nord-américaine, pour que la voiture électrique fasse sa place, comme elle le fait actuellement dans certains pays scandinaves. Et parce que les habitudes et la culture des Nord-Américains doivent être changées, ce passage obligé à l'électrique se fera sur une période extrêmement longue. Comprenez aussi que la densité de la population des Nord-Américains par rapport à la Scandinavie impacte sur la capacité à changer de cap, quel qu'en soit l'objectif.** Parce qu'on ne prend pas une décision dans une PME de la même façon qu'on le fait dans une multinationale...

22. 14/09/18, La Presse.ca article par Denis Arcand, **Après avoir éliminé le camionneur, Volvo Trucks éliminera la cabine** D'ici quelques années, l'intelligence artificielle remplacera les camionneurs. Plus besoin de chauffeur, donc plus besoin de cabine, estime Volvo Trucks, qui présente Vera, son prototype de poids **lourd 100 % autonome et 100 % électrique**. Le Volvo Vera est pensé pour déplacer des remorques sur des trajets courts et répétitifs dans les zones portuaires. On peut très bien en imaginer travaillant dans le Port de Montréal et aux alentours. Le Vera serait également utile dans les centres logistiques des compagnies de camionnage ou des méga-centres de distribution des Amazon de ce monde. Ou encore dans les grands complexes industriels.



Capacité de 32 tonnes : Selon Volvo Trucks, il peut haler des charges pesant jusqu'à 32 tonnes métriques. «Il est conçu pour être silencieux, sécuritaire et totalement prévisible», dit Mikael Karlsson, vice-président aux solutions autonomes chez Volvo Trucks. Pour le moment, Volvo envisage un usage sur un périmètre délimité ou à l'extérieur sur un court rayon d'action à partir d'un site donné. Reprenons l'exemple hypothétique du Port du Montréal : une flotte de Volvo Vera pourrait faire tous les déplacements de conteneurs à l'intérieur, en direction et en provenance du Terminal Racine, dans l'Est de Montréal. Ces camions autonomes pourraient aussi assurer les livraisons en ville sur des routes pré-programmées. Dans ces deux scénarios, la flotte de camions Vera serait coordonnée à distance par un centre de contrôle qui optimiserait l'efficacité des déplacements, synchroniserait les chargements et prévoirait les temps de recharge de la batterie.

24/7, jamais de temps sup : Inutile de dire que les camions comme le Vera pourront travailler 24/7. Le prototype utilise les mêmes moteurs et batteries que les camions électriques Volvo Trucks existants. Son attelage est standard, donc compatible avec les remorques communément utilisées par le secteur du transport autoroutier. Un jour, lorsque les batteries auront gagné en capacité ou que des systèmes de recharge en continu auront été développés, même les camions interurbains pourraient être ainsi décapités. Volvo pense que son prototype intéressera autant les transporteurs (fini les difficultés de recrutement, les congés de maladie, la CSST, les salaires, etc) que les expéditeurs (réduction des stocks en transit et optimisation du Juste-à-temps). Et les camionneurs, eux ? Volvo ne dit rien à leur sujet, mais présente le système d'exploitation du Vera comme «complémentaire à ce qui existe déjà», tout en soulignant la pénurie de main-d'oeuvre qui afflige l'industrie du camionnage.

23. 17/09/18, Communiqué de presse PLQ, **Plus de véhicules électriques pour un Québec plus vert** Le chef du Parti libéral du Québec, M. Philippe Couillard, veut rendre plus facile et attrayant pour les Québécoises et les Québécois l'achat d'un véhicule électrique et accélérer ainsi la lutte contre les changements climatiques en s'appuyant sur une de nos plus grandes richesses, l'hydroélectricité. Sachant que le secteur des transports est responsable de 40 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec, dans un second mandat, un gouvernement du PLQ s'engage à :

- Bonifier de 1 000 \$ le soutien pour l'achat d'un véhicule électrique, portant l'aide totale à 9 000 \$ et prévoir les sommes nécessaires pour financer le programme jusqu'en 2020;
- Augmenter de 200 \$ le soutien pour l'achat d'une borne à domicile avec un rabais atteignant jusqu'à 800 \$.

Depuis 2014, nous avons aidé plus de 37 600 familles à se procurer un véhicule électrique ou hybride, faisant du Québec le leader canadien avec plus de la moitié des véhicules électriques du pays. Bonifier les programmes d'achat de véhicules électriques ou de bornes à domicile permettra d'accélérer l'adoption de cette nouvelle technologie. L'infrastructure pour la soutenir est aussi prévue : en effet, nous adoptions en juin dernier, une loi favorisant l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques financé entièrement par l'augmentation du volume des ventes, et ce, sans impact sur les tarifs d'électricité. Ces mesures, totalisant des investissements additionnels de 155 M\$ sur trois ans, pourraient être financées à l'intérieur des dépenses prévues pour le Fonds vert, grâce à une collaboration avec le Conseil de gestion qui encadre la gouvernance du Fonds et en assure la coordination.. *Nous sommes privilégiés au Québec d'avoir des ressources naturelles abondantes et pouvoir compter sur plusieurs formes d'énergie renouvelable, dont l'hydroélectricité. Cette ressource nous permet de réaliser des grands projets de développement économique tout en utilisant une source d'énergie propre et renouvelable. L'engagement que nous prenons aujourd'hui nous permet de faire profiter tous les Québécois de cette richesse tout en facilitant les déplacements de nos familles et en leur faisant économiser de l'argent déclare **Philippe Couillard**, premier ministre et chef du Parti libéral du Québec*

- 24.** 17/09/18, La Presse.ca, article par Hugo Pilon Larose, **Couillard défend sa cible de 100 000 voitures électriques d'ici 2020** : Philippe Couillard juge son plan d'augmenter à 100 000 le nombre de voitures électriques à circuler au Québec d'ici 2020 « très ambitieux », et ce, même si le nombre d'automobiles et de camions légers atteignait déjà 4,7 millions l'an dernier sur les routes de la province. **Le chef du Parti libéral a dévoilé lundi son plan environnemental en matière de voitures électriques. Il entend « bonifier de 1000 \$ le soutien pour l'achat d'un véhicule électrique » d'ici 2020 et « augmenter de 200 \$ le soutien pour l'achat d'une borne à domicile avec un rabais atteignant » au maximum 800 \$.** « Le coût de l'inaction est beaucoup plus élevé que celui de l'action et il y a urgence d'agir », a plaidé M. Couillard lors d'un point de presse à Montréal. **Il a précisé qu'il y avait actuellement 31 000 voitures électriques ou rechargeables immatriculées**

au Québec. « Les habitudes d'une population ne changent pas en claquant des doigts ou avec un coup de baguette magique. Les habitudes vont s'accélérer dans la bonne direction à partir du moment où l'on déploie [entre autres] l'infrastructure de recharge », a-t-il dit.

Philippe Couillard se défend toutefois de faire du clientélisme politique, alors qu'il affirme qu'il y a « urgence d'agir » pour freiner les changements climatiques, mais que son équipe appuie le projet de construire un nouveau troisième lien routier en Québec et Lévis. Ce nouveau lien routier pourrait à terme encourager certains usagers de la route à utiliser davantage leur voiture. « Depuis le début, j'ai indiqué que le projet [du troisième lien] n'était acceptable que s'il intégrait une vision large du transport collectif (...) qui connecte la Rive-Sud de Québec avec le nouveau réseau de transport structurant [de la capitale] », s'est justifié le premier ministre sortant. « Il faut démontrer qu'on est conscient des enjeux de congestion à Québec, mais on sait très bien qu'on ne peut régler la congestion [routière] uniquement qu'avec de nouvelles routes », a-t-il poursuivi.

25. 18/09/18, Les Affaires, article par Dominique Beauchamp, Uni-Sélect se met en vente, le PDG quitte Triple coup de théâtre chez le spécialiste des pièces d'autos de Boucherville Uni-Sélect (UNS, 20,89\$), une semaine avant la journée des investisseurs. Henry Buckley, le PDG quitte subitement l'entreprise qui embauche JP Morgan pour procéder à un examen stratégique qui risque de mener à son démantèlement. Dans l'urgence, André Courville, président du conseil devient président et chef de la direction par intérim, tandis que l'ancien PDG Richard Roy, qui siège au conseil, devient président du comité d'audit. Ce départ inattendu a l'allure d'un désaveu de la stratégie de M. Buckley, promu en 2015 pour raviver la croissance d'Uni-Sélect. La société a en effet réduit ses prévisions, à peine un mois après avoir fourni des orientations, rappelle Benoit Poirier, de Desjardins Marché des capitaux. L'Ontarien avait notamment ajouté une troisième jambe à l'entreprise avec l'achat de la Britannique Parts Alliance, en août 2017 pour 265 millions de dollars américain. Cet achat ne semble pas être en cause puisque cette filiale est la seule des trois à revoir à la hausse ses prévisions de croissance des revenus pour 2018. Elles passent de 5 à 7% à une fourchette plus haute de 6 à 8%.

Dans les circonstances nébuleuses, on comprend mieux pourquoi Leon Aghazarian, de la Financière Banque Nationale, était revenu à la charge le 11 septembre avec la vente potentielle de FinishMaster, la filiale d'Uni-Sélect spécialisée dans la vente de peinture automobile et de revêtement industrielles. « Notre première ébauche a fait jaser les investisseurs. Bien que notre opinion soit purement spéculative, elle a encore du mérite », évoquait-il il y a sept jours. Dans ce rapport, l'analyste faisait

valoir qu'une vente pourrait rapporter plus d'un milliard de dollars à Uni-Sélect, dont 420 à 470M\$ iraient gonfler ses offres. «Dans ce scénario, les investisseurs se retrouveraient avec la division canadienne de pièces de rechange automobiles et Parts Alliance, qui sont évalués à seulement 4 fois leur bénéfice d'exploitation», avait-il ajouté. Son cours-cible de 26,50\$ laissait entrevoir un potentiel d'appréciation de 28%. L'action d'Uni-Sélect a perdu jusqu'à 7,2% à l'ouverture à 19,50\$, avant de limiter sa perte à 1% vers 10h35. Les investisseurs sont tiraillés entre les inquiétudes soulevées par le départ de M. Buckley et le potentiel d'une mise en vente. La société a formé un comité du conseil d'administration pour veiller à la revue stratégique. Uni-Sélect se s'impose pas de calendrier définitif pour achever l'examen des options stratégiques. «Nous accueillons bien cette initiative qui pourrait aider Uni-Sélect à se mettre en valeur pour ses actionnaires», note M. Poirier, dont le cours-cible est de 32\$. L'analyste rappelle qu'Uni-Sélect s'échange à un multiple de 8,2 fois le bénéfice d'exploitation des 12 derniers mois, par rapport à la moyenne de 12,2 fois pour ses semblables américains. Le 3 mai, cinq dirigeants d'Uni-Sélect avaient acheté un peu moins de 200000\$ d'actions au cours d'environ 19,56\$ chacune. L'ex-PDG et administrateur Richard Roy, David Bibby, Dennis Welvaert ainsi que le président du conseil André Courville et le nouveau chef des finances Éric Bussières avaient acheté 9000 actions.

26. 18/09/18, Guide de l'auto, article par William Clavey, **La voiture électrique ne réglera pas nos problèmes environnementaux** L'humanité traverse actuellement une période charnière à sa survie. Les signes d'alertes par rapport à notre climat sont très observables, même au Québec. Canicules en automne, froid extrême et pluie verglaçante l'hiver, des records de chaleur l'été. Bref, on le sait qu'il est temps de changer nos habitudes de consommation, mais par où commencer?

Le mythe de la voiture électrique : Au moment d'écrire ces lignes, la voiture à essence est celle que l'on blâme. Certes, le réchauffement climatique est en quelque sorte affecté par les milliards d'automobiles qui circulent chaque jour, mais il y a aussi les énormes bateaux, les avions, les trains, les autobus, les tracteurs, etc., tous alimentés par l'essence. Sans oublier l'industrie manufacturière qui se base à profusion sur le pétrole pour nous concocter une grande variété de produits consommables en plastique et souvent inutiles... Dans ce monde de vieux fossiles brûlés qui rejettent du monoxyde de carbone en quantité plus qu'industrielle dans l'atmosphère, la voiture électrique à zéro émission a tout son sens, surtout ici au Québec, où notre électricité est propre, renouvelable et surtout, abordable. Nous avons donc trouvé la solution parfaite, l'arme idéale pour toute campagne électorale! Pas tout à fait...

Lorsqu'elle roule, la voiture électrique ne déploie aucun gaz néfaste pour l'environnement, mais c'est quand elle est assemblée qu'elle pollue presque deux fois plus que la voiture à essence. Le lithium, l'ingrédient clé qui permet de concevoir des batteries capables de stocker toute l'énergie d'une voiture électrique, est un élément rare, disponible qu'en quantité très limitée, et qui nécessite un processus d'extraction minière désastreux pour l'environnement... Imaginez une caravane complète d'énormes camions à essence qui entrent et sortent d'une mine jour et nuit pour extraire le lithium, sans oublier la pollution causée lors de la production de la batterie en question. Maintenant, imaginez si toute la planète roulait en voiture électrique. On ne serait pas bien plus avancés!

L'électricité n'est pas propre partout : Au Québec, nous vivons dans une zone dorée où nous jouissons d'une électricité renouvelable, mais ce n'est pas le cas partout dans le monde, voire en Amérique du Nord. À l'heure actuelle, 60% de l'électricité produite sur la planète est générée en émettant du CO₂ dans l'atmosphère. **Le constructeur Mazda a fait une comparaison intéressante.** Une voiture électrique de taille moyenne, comme une Tesla Model S, par exemple, émet en moyenne 200 g/km de CO₂ si son électricité provient du charbon, 150 g/km si elle provient du pétrole et 100 g/km si elle provient du gaz naturel. Une Mazda6 2018, avec moteur à essence quatre cylindres SKYACTIV de 2,5 litres, produit 135 g/km. D'ailleurs, Mazda ne croit pas que la voiture électrique est la solution idéale pour la voiture de demain, et préfère attendre qu'une technologie plus viable soit mise au point. Le constructeur a récemment introduit un moteur thermique concept, le SKYACTIV-X, qui prévoit réduire ses émissions à effet de serre d'environ le double.

Pour créer de l'énergie, il faut exploiter quelque chose : On ne s'en sortira pas de sitôt. Si l'on désire conserver notre liberté actuelle, celle de pouvoir embarquer dans une automobile et de rouler où bon nous semble, il faudra que l'on emprunte quelque chose à notre chère planète Terre afin de créer l'énergie nécessaire. **Si vous voulez mon humble avis, je crois que les voitures à piles à combustible à l'hydrogène** représentent un concept intéressant. La technologie est encore au stade embryonnaire, certes, mais elle est loin d'être tirée de la science-fiction. Ces voitures sont des autos électriques, mais elles ne requièrent pas une grosse batterie ni un branchement pour être rechargées. Le principe est chimique. On remplit le réservoir d'hydrogène, comme on le ferait avec une voiture à essence conventionnelle. L'hydrogène, c'est un gaz naturel, on le retrouve dans l'air que l'on respire. Suite à une réaction chimique, une forme d'électrolyse, l'hydrogène est converti en électrons. Ceux-ci servent ensuite à alimenter le moteur électrique. Tout ce qui sort de l'échappement, c'est de la vapeur!

Bon, évidemment, il y a encore des problèmes reliés à cette façon de faire. Primo, la production d'hydrogène nécessite de l'électricité. On se retrouve donc avec le même discours qu'avec la voiture électrique. Secundo, les prototypes actuels exigent tout de même une minibatterie au lithium pour stocker l'énergie produite par la réaction chimique. Le but est d'éventuellement trouver une façon de stocker l'énergie sans l'aide du lithium. Tertio, nos infrastructures sont encore loin d'être adaptées pour ravitailler des millions de bagnoles du genre.

Ce qu'il faut retenir de ce texte, c'est que la voiture électrique n'est pas la solution à nos problèmes, mais plutôt un remède temporaire avant que l'on trouve quelque chose de mieux. L'énergie solaire peut-être? Il faudra trouver une façon propre de stocker l'énergie! En attendant, acheter une voiture électrique au Québec n'est pas banal, au contraire, puisque l'on roulera avec de l'énergie propre qui revient, du moins, pour le moment, bon marché. Toutefois, la voiture à essence peu énergivore n'est pas à dédaigner non plus. En terminant, on vous pose la question suivante : qu'est-ce qui est le plus écolo entre l'achat d'une voiture électrique assemblée dans un autre continent, transportée chez nous sur un navire, et l'achat d'une voiture à essence construite en Amérique du Nord?

27. 20/09/18, Le Devoir, article par Frédéric Mercier, **Des millions du Fonds vert dépensés en pure perte** : Le fonctionnement du Plan d'action sur les changements climatiques du Québec comporte de sérieuses lacunes, constate le Conseil de gestion du Fonds vert, dans un rapport confidentiel obtenu par Le Devoir. Non seulement il s'appuie en partie sur des actions discutables qui coûtent des centaines de millions de dollars de fonds publics, mais sa gestion est inefficace et caractérisée par le manque de rigueur de nombreux ministères. Ce plan ne garantit d'ailleurs pas l'atteinte des objectifs de réduction des gaz à effet de serre.

Le Conseil de gestion du Fonds vert (CGFV) a été créé l'an dernier dans le but d'améliorer la rigueur, la transparence et l'efficacité de la gestion du Fonds vert, après la découverte de failles majeures par le Commissaire au développement durable. Le CGFV a donc produit un premier rapport, présenté à la ministre de l'Environnement, Isabelle Melançon, le 8 août dernier, sur les « ajustements budgétaires » à apporter au Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC). Il faut dire que ce PACC, qui doit bénéficier d'investissements de plus de quatre milliards de dollars, est financé directement par le Fonds vert.

4 milliards : C'est la somme qui doit être investie dans le Plan d'action sur les changements climatiques Le rapport « préliminaire » obtenu par Le Devoir, et qui

doit faire l'objet d'une « consultation » auprès de différents ministères et organismes cet automne, soulève de sérieuses questions sur l'attribution de ces milliards de dollars de fonds publics. Des 183 « actions » mises en oeuvre par 15 ministères et organismes dans le cadre du PACC, le CGFV conclut que **plus de la moitié soit doivent être « arrêtées dès maintenant », soit sont « à réévaluer », ou bien, l'information à leur sujet est « incomplète ou absente ».** **Le budget total prévu pour l'ensemble de ces actions est de 2,26 milliards de dollars, dont 1,14 milliard avait déjà été dépensé en date du 31 mars 2018.**

Au total, 32 actions doivent ainsi être stoppées, « car jugées non optimales, sur le plan du rendement, non pertinentes ou injustifiées, ou parce qu'elles ne devraient pas être poursuivies » dans le cadre du PACC. Parmi ces actions, dotées d'un budget totalisant 145 millions de dollars, **le rapport mentionne le « soutien à Ouranos pour des projets en adaptation », la « promotion des initiatives gouvernementales » en matière de changements climatiques et le « soutien à l'utilisation du gaz naturel liquéfié en transport de marchandises », que le gouvernement appelle la « Route bleue ».** Pour 44 autres actions, le CGFV conclut que l'information fournie par les ministères et organismes pour évaluer la pertinence du financement public de 1,36 milliard de dollars est « incomplète ou absente ». C'est notamment le cas pour les 956 millions prévus pour l'« aide à l'amélioration des services de transport collectif », mais aussi pour l'« aide financière aux infrastructures cyclables et piétonnes » et pour l'« appui à la recherche concernant la capture du carbone ».

Le rapport fait aussi état de 28 actions qui « doivent faire l'objet d'une réévaluation au cours des prochains mois pour déterminer si elles doivent être maintenues ou arrêtées ». Les auteurs soulignent que « considérant l'évolution des dépenses et des résultats obtenus, la pertinence de ces actions est remise en cause ». C'est le cas du programme de crédit d'impôt Rénover, pour lequel 292 millions avaient été dépensés au 31 mars, mais aussi du programme Technoclimat de « soutien à l'innovation pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) » et des 100 millions prévus pour « rendre les établissements d'enseignement écoresponsables ». Dans ce cas, peut-on lire dans le rapport, aucune somme n'a jusqu'ici été dépensée.

Inefficace : Le document permet d'ailleurs de constater que la mise en oeuvre des 183 actions par 15 ministères et organismes « entraîne une gestion complexe » qui nuit manifestement à l'efficacité. « Il y a autant de façons de travailler que de ministères et d'organismes. Chacun a sa méthode d'analyse, sa façon de compléter la reddition de comptes exigée et sa manière d'offrir le service à la clientèle »,

déplore le CGFV. Dans ce contexte, le suivi de l'avancement de chaque action du PACC « varie d'un ministère et d'un organisme à l'autre et démontre le manque de rigueur des ministères et des organismes à rendre compte des résultats intermédiaires ». À titre d'exemple, plusieurs fiches de suivi ont été retournées au CGFV « sans mise à jour de l'information, ce qui ne permet pas de suivre l'évolution d'une mesure ou sa performance ».

Qui plus est, les programmes et les actions sont « régulièrement » conçus par les ministères et les organismes « sans vision globale, avec peu d'analyse du marché et du secteur privé, sans évaluation ou prise en compte des actions déjà entreprises par les autres ministères et organismes ou par le gouvernement fédéral ». La finalité du PACC pose elle aussi problème, puisqu'il « ne possède pas de cible déterminée de réduction des GES. Par conséquent, il est difficile d'évaluer sa performance globale et de s'assurer qu'il apportera la contribution attendue à l'atteinte des cibles gouvernementales ».

L'ensemble de ces lacunes nous conduit visiblement vers un échec climatique. Même si le financement du PACC a augmenté de 40 % par rapport au budget initial, « sa contribution à l'objectif de réduire les émissions de GES de 20 % sous le niveau de 1990 est beaucoup moins importante que prévu jusqu'à maintenant », souligne le CGFV. La « projection récente », de 2017, des émissions de GES, « montre que l'effort potentiel qu'il reste à déployer d'ici 2020 pour que les réductions visées se réalisent au Québec à cette date est de l'ordre de 9 millions de tonnes, ce qui représente un défi colossal ».

Pour corriger le tir, le rapport recommande de mieux coordonner l'ensemble des actions, mais aussi de revoir celles prévues pour le secteur des transports et l'aménagement du territoire. Même si le premier PACC date de 2006, « **bon nombre d'interventions restent à faire pour atteindre les ambitieuses cibles de réduction des émissions de GES** que s'est fixées le gouvernement », conclut le CGFV, qui se dit par ailleurs en manque d'effectifs pour assurer son mandat.

28. 21/09/18, La Presse.ca, article par Pierre Saint-Arnaud, Presse canadienne, **Volkswagen conteste l'action collective de l'AQLPA en Cour suprême. Volkswagen s'adresse à la Cour suprême afin d'échapper à l'action collective la visant de la part de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique.** Le juge Daniel Dumais, de la Cour supérieure, avait partiellement autorisé le 24 janvier dernier que procède l'action collective contre le constructeur automobile, en lien avec le trucage d'un logiciel qui faisait en sorte que des véhicules diesel émettaient plus de matières polluantes que ne le permettent les normes

environnementales. La demande de l'AQLPA et de son président, André Bélisle, était toutefois la première qui ne cherchait pas des dommages pour les propriétaires de ces véhicules, mais bien pour l'ensemble de la population québécois pour le dommage causé à leur santé et pour le non-respect des lois environnementales.

Le juge Dumais avait conclu que « ni M. Bélisle, ni personne d'autre au Québec, ne semble souffrir un dommage personnel découlant de ce scandale », sauf les propriétaires de véhicules visés, et il avait donc rejeté le demande de dommages compensatoires, tout en acceptant d'entendre la requête pour des dommages punitifs. En juin dernier, la Cour d'appel avait donné raison au juge Dumais et maintenu l'autorisation d'entendre l'action collective. L'AQLPA réclame 35 \$ par citoyen en dommages punitifs.

Dans son pourvoi à la Cour suprême, Volkswagen soutient que la loi n'a pas été conçue afin de permettre une action collective pour le compte de personnes « qui n'ont subi aucun préjudice (...) à la seule fin de réclamer des dommages punitifs au nom de tous les Québécois afin de suppléer au prétendu défaut des autorités publiques de faire respecter leurs lois ». Le constructeur automobile avance notamment que « l'octroi de dommages punitifs requiert avant tout l'existence d'une victime ». Il allègue aussi qu'« une personne n'ayant subi aucune atteinte personnelle ni préjudice tangible et souhaitant agir comme justicier au nom de tous les résidents d'une province dans le simple but de punir, ne possède pas l'intérêt suffisant (...) pour agir comme représentant ou personne désignée d'une action collective ».

André Bélisle y voit une tactique pour étirer les procédures et épuiser financièrement les requérants. En entrevue avec La Presse canadienne, il a affirmé sa volonté de « se rendre jusqu'au bout de ça », se disant convaincu que « c'est une bataille qu'on va gagner, parce que la santé des gens, la protection du climat et de notre environnement méritent qu'on travaille fort ».

- 29. 21/09/18, *Bulletin du CPEQ, Résumé des engagements des principaux partis politiques en matière d'environnement*** : Dans le cadre de la présente campagne électorale au Québec, le CPEQ vous propose un résumé des différents engagements en matière d'environnement des principaux partis politiques. Par souci d'impartialité, nous ne commenterons pas ces engagements. Les engagements répertoriés sont ceux qui ont été publiés sur le site internet des partis politiques. D'autres engagements pourraient être annoncés dans le cadre de la campagne électorale. Les partis sont classés par ordre alphabétique):

[Coalition Avenir Québec](#)

- Favoriser les innovations technologiques et réglementaires visant la réduction des émissions de GES
- **Favoriser l'électrification des transports**
- Nettoyer le fleuve, ses affluents et les autres cours d'eau du Québec (**eau**);
- Protéger adéquatement les milieux humides
- Exporter l'électricité propre
- **Améliorer l'efficacité énergétique**
- Moderniser le Code national du bâtiment pour encourager l'utilisation de produits et techniques ayant une performance énergétique supérieure dans les nouvelles constructions
- Promouvoir les sciences de l'environnement, les technologies vertes, l'efficacité énergétique et les sources d'énergie alternatives comme l'hydrogène ou encore le développement de modes de transport moins polluants
- Élaborer une Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement
- Moderniser les centres de tri afin d'atteindre l'objectif « zéro déchet »

Parti libéral du Québec

- **Accorder un rabais supplémentaire de 1000\$ à l'achat d'un véhicule électrique, portant ainsi l'aide totale à 9 000\$**
- **Augmenter de 200\$ le soutien pour l'achat d'une borne de recharge à domicile, portant ainsi l'aide totale à 800\$**
- Recycler plus et réduire l'usage du plastique pour diminuer l'impact du gouvernement sur l'environnement en : (1) Offrant un soutien financier aux municipalités pour déployer une meilleure offre de recyclage par l'installation d'un bac près de chaque poubelle publique; (2) Investissant massivement pour moderniser la collecte et les centres de tri afin qu'ils acceptent d'ici la fin du mandat l'ensemble des types de plastiques, incluant le plastique numéro 6; (3) Interdisant les pailles en plastique dans les bars et les restaurants.

- Nommer un nouvel inspecteur en chef en environnement afin de coordonner les actions d'une escouade verte de 300 enquêteurs qui travailleront notamment sur la question des sols contaminés.
- Exiger une redevance plus élevée des grands consommateurs d'eau (**eau**);
- Allouer 1 % des budgets d'infrastructures du gouvernement du Québec au développement d'infrastructures vertes, incluant l'utilisation du bois comme matériau de construction et des mesures de verdissement urbain afin de réduire l'impact des îlots de chaleur
- Accorder la gratuité des transports en commun pour les étudiantes et les étudiants à temps plein, de même que pour les personnes âgées, et ce, partout au Québec
- Créer le « Passeport mobilité », une application et une carte d'accès universelle permettant à un usager d'utiliser tous les services de transport durable du Québec (autobus, métro, trains, taxis, auto-partage, vélo-partage). Pour y arriver, un comité consulterait d'abord les partenaires pour déterminer le mode de tarification et la technologie optimale
- Interpeller la Caisse de dépôt et placement du Québec afin d'étudier un possible prolongement du REM vers Mirabel
- Diminuer la fréquence de production des formalités administratives des entreprises : certaines formalités administratives, dont la transmission est requise annuellement, pourront être exigées sur une base pluriannuelle

Parti Québécois

- Faire du premier budget d'un gouvernement du Parti Québécois celui du virage vert
- Adopter une loi-cadre sur le respect de nos engagements climatiques
- Confier au premier ministre le titre de responsable du développement durable et créer un ministère du Climat, de l'Environnement et de l'Énergie
- Adopter une stratégie de transformation industrielle vers l'économie verte qui mise sur un meilleur accès au capital des entreprises, la recherche et l'innovation vertes, le rôle stratégique de l'État et un meilleur marché du carbone
- **Électrifier 100 % des autobus scolaires d'ici 2030**

- **Installer 2000 bornes de recharge rapide d'ici 2020**
- **Exiger que 50 % des véhicules légers vendus au Québec en 2030 soient rechargeables (PHEV ou EV) et porter à 100% cette proportion en 2050**
- Instaurer le « Grand Déblocage dans la région de Montréal » en créant de nouveaux réseaux totalisant 200 kilomètres, comprenant de nouvelles dessertes de tramway et une amélioration des dessertes de trains de banlieue
- N'autoriser aucun nouveau projet d'hydrocarbures et retirer graduellement les permis d'exploration et d'exploitation. Les projets déjà démarrés devront quant à eux respecter trois conditions minimales : l'acceptabilité sociale, la réduction de l'empreinte écologique et l'interdiction de la fracturation hydraulique ou de tout autre procédé chimique similaire
- Confier au BAPE un mandat générique portant sur la filière des hydrocarbures en Gaspésie
- Abroger la *Loi sur les hydrocarbures* et ses règlements afférents
- Interpeller la Caisse de dépôt et placement du Québec pour qu'elle adopte un plan de désinvestissement graduel des activités d'exploration, de production et de transport par pipeline d'énergies fossiles
- Adopter une stratégie de réduction du risque d'inondation misant sur la concertation à l'échelle des bassins versants, la prise en compte du risque d'inondation dans l'aménagement du territoire et la planification urbaine, la protection des milieux naturels et l'amélioration des connaissances sur les zones inondables
- Adopter une stratégie de réduction des déversements d'eaux usées misant sur une mise à niveau des ouvrages municipaux prioritaires d'assainissement des eaux, des inspections accrues, une loi mieux appliquée, l'accélération du verdissement des villes, ainsi que la mise en place de mesures de captage des eaux pluviales et de réduction de la consommation d'eau potable
- Respecter les engagements internationaux du Québec en matière de protection de la biodiversité par la désignation, d'ici 2020, d'au moins 17 % des zones terrestres et d'eaux intérieures et 10 % des zones marines et côtières comme aires protégées

- Adopter une loi affirmant la primauté de la compétence du Québec en matière d'environnement qui inclut l'affirmation de notre pouvoir exclusif pour évaluer tout projet réalisé en territoire québécois, et statuer à son sujet
- Garantir l'indépendance du BAPE en désignant ses dirigeants (président et vice-président) par l'adoption d'une motion aux deux tiers des élus de l'Assemblée nationale, ainsi que l'ensemble de ses membres par le biais d'un comité de sélection indépendant
- Instaurer un allègement réglementaire spécifique pour les cinq premières années d'existence d'une entreprise et donner le droit à l'erreur
- Réduire concrètement et significativement le fardeau réglementaire des PME dès la première année par la création d'une équipe de choc, composée de hauts fonctionnaires et de représentants de PME, et pilotée par un ministre délégué aux PME relevant directement du premier ministre
- Diminuer de beaucoup la paperasse
- Revoir les règles fiscales qui font obstacle à la transmission des entreprises d'une génération à l'autre
- Mettre en place des mesures pour soutenir la commercialisation et l'exportation destinées aux PME œuvrant dans les secteurs de la deuxième et de la troisième transformation, dans toutes les régions du Québec

Québec Solidaire

- Atteindre, d'ici 2050, une réduction de 95 % des gaz à effet de serre par rapport au niveau de 1990 et prévoir des cibles intermédiaires à chaque cycle de 5 ans.

Nouvelles promesses :

- **S'il forme le prochain gouvernement, le parti imposerait des sanctions aux acheteurs de véhicules à essence dans son premier mandat.**
- **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.)**
- Atteindre, d'ici 2050, une réduction de 95% des gaz à effet de serre par rapport au niveau de 1990 et prévoir des objectifs intermédiaires pour chaque cycle quinquennal

- Élaborer un plan de transition impliquant une diminution majeure de l'utilisation des énergies fossiles
- Interdire l'exploration ou la production des énergies fossiles
- Mettre en place un programme d'efficacité et d'autosuffisance énergétique, incluant la rénovation des bâtiments existants et des normes plus ambitieuses pour les nouveaux bâtiments
- Augmenter et électrifier le transport collectif, puis le rendre gratuit en 10 ans
- Développer le transport actif;
- Mettre en place des mesures pour rétablir, puis améliorer le transport intermunicipal en région);
- Favoriser des solutions alternatives pour le transport des personnes dans les secteurs moins peuplés
- Mettre en place des mesures pour favoriser le transport en commun et le transport actif plutôt que l'auto solo
- Fournir un soutien au transport des marchandises par voie ferrée et par voie navigable
- Redonner à Transports Québec son expertise et sa vocation de services à la population;
- Faire chapeauter par Hydro-Québec la production et la distribution d'énergie, les programmes d'efficacité énergétique et la recherche dans ces domaines
- Placer les entreprises dans le domaine de la production énergétique sous contrôle public et nationaliser le développement de l'énergie éolienne
- Rapatrier la production hydroélectrique des alumineries et des petits barrages privés
- Établir un système adéquat de redevances pour l'extraction de ressources à répartir équitablement entre les régions et l'État
- Assurer que la 2e et la 3e transformation s'effectuent au Québec, d'abord dans les régions où les ressources sont extraites

- Éliminer la suprématie de la *Loi sur les mines* et accorder aux collectivités concernées un droit de veto sur les permis miniers
- Imposer une évaluation environnementale et une consultation publique avant d'accorder tout permis d'exploration ou d'exploitation minière
- Au début de tout projet minier, exiger la création d'une réserve financière adéquate pour restaurer les sites d'extraction
- Assurer la restauration des sites miniers orphelins, financée par l'industrie minière
- Mettre en œuvre l'aménagement écosystémique de la forêt pour maintenir la biodiversité
- Porter les aires protégées à 20 % du territoire;
- Renforcer la *Loi concernant la protection des milieux humides et hydriques*
- Encadrer strictement l'utilisation de pesticides
- Renforcer les programmes d'assainissement des eaux usées et les étendre à toutes les municipalités
- Renforcer le contrôle des rejets industriels
- Interdire le transport de déchets nucléaires
- Établir un plan pour réduire la consommation d'eau
- Adopter une politique d'accès aux cours d'eau pour toute la population
- Bannir l'utilisation des compteurs d'eau résidentiels et les rendre obligatoires pour les institutions, commerces et industries dans le cadre du système de redevances sur l'utilisation de l'eau
- Favoriser la réparation des biens, appareils et équipements plutôt que leur remplacement
- Assurer que les déchets municipaux soient gérés par les villes ou les MRC
- Améliorer le tri à la source et soutenir le recyclage et la création de débouchés pour les matières recyclées

- Imposer aux entreprises une meilleure gestion des matériaux par des normes visant les emballages, la construction, la déconstruction et le recyclage du caoutchouc
- Établir une consigne sur les récipients de verre, de plastique et d'aluminium, et indexer les taux de consigne
- Établir une forme de « consigne » pour les produits technologiques
- Créer des réseaux publics de compostage et favoriser le compostage domestique
- Réduire la distance parcourue par les déchets et les matières recyclables
- Favoriser la captation des biogaz comme source d'énergie dans les sites d'enfouissement
- Adopter une Politique nationale de l'architecture, de l'urbanisme et du paysage favorisant notamment la mixité des usages et des services, la mixité sociale, l'agriculture de proximité et l'agriculture urbaine
- Favoriser des milieux de vie sains par la participation citoyenne, la mise en valeur du patrimoine, le maintien des boisés urbains et le verdissement des villes
- *Réduire l'étalement urbain et le nombre d'automobiles en favorisant la densification des espaces bâtis et autoriser la revitalisation ou (en dernier recours) les nouveaux développements seulement si des transports collectifs efficaces et accessibles y sont offerts*
- Créer une ceinture verte autour des grands centres urbains
- Permettre aux régions et aux municipalités d'adopter des règles environnementales plus strictes que celles du Québec si elles le jugent nécessaire après une consultation publique
- Faire du BAPE un organisme indépendant relevant de l'Assemblée nationale
- Favoriser une plus grande participation des citoyennes et citoyens aux consultations
- Exiger une analyse des émissions de gaz à effet de serre dans tous les rapports du BAPE
- Améliorer les programmes de réhabilitation des terrains contaminés

- Renforcer les normes et pratiques de gestion des sols contaminés
- Faciliter l'accès du public à l'information sur la qualité des sols

30. 25/09/18, LaPresse.ca, article par AFP Paris, **«Vert» rime avec «cher» : partout au monde, le prix freine l'auto électrique : Le prix est le principal frein à l'achat de voitures électriques, selon une étude internationale de l'Observatoire Cetelem de l'automobile, publiée mardi, qui prévoit un marché restant marginal à très court terme, malgré sa croissance.** «Le véhicule électrique est perçu comme une voiture plus chère à l'achat que son équivalent thermique pour 86 % des automobilistes dans le monde et 91 % des Français», relève l'étude.

Le deuxième frein majeur est celui de l'autonomie. **À moins de 300 km d'autonomie, oubliez ça.** Seuls 30 % des automobilistes «imaginent pouvoir acheter une voiture électrique ayant moins de 300 km d'autonomie», seulement 13 % en France. De plus, trois quarts des répondants jugent insuffisant le nombre de bornes de recharge. Pourtant, les automobilistes parcourent environ 50 km par jour seulement en moyenne, souligne Flavien Neuvy, directeur de l'Observatoire Cetelem de l'automobile.

«L'autonomie n'est pas un problème réel, c'est psychologique » selon Flavien Neuvy, de l'Observatoire Cetelem de l'automobile. En outre, plus de 80% des personnes interrogées «croient à l'avenir de la voiture électrique», jugent que c'est un véhicule «propre», «agréable à conduire», et «renvoyant une image positive et moderne». «Sur le papier, elle coche toutes les cases. Le frein principal, c'est le prix», estime M. Neuvy. «Les gens se disent que même en faisant des économies à l'usage, avec moins d'entretien, moins de consommation de carburant, ça reste une voiture qui est plus chère avec une autonomie plus limitée», selon cet expert. **«Cela veut dire payer une voiture plus chère pour moins bien. C'est un problème majeur.»** Les véhicules 100% électriques représentent environ 0,9% des immatriculations dans le monde, 1% en Europe et 1,3% en France.

Ceux qui achètent vert restent verts : L'Observatoire Cetelem prévoit une part progressant à 3 % en France à fin 2020. «Les ventes en France et en Europe vont rester assez marginales à très court terme», prévient M. Neuvy. Mais il y a de bonnes nouvelles, malgré tout. **«Les automobilistes qui roulent en voiture électrique depuis longtemps disent qu'ils ne reviendront pas en arrière. Donc on voit bien qu'elle a un gros potentiel»** mentionne monsieur Neuvy.

L'étude intitulée *Le mystère de la voiture électrique* inclut une enquête quantitative conduite par l'institut Harris Interactive en juin et juillet 2018 dans 16 pays, auprès de

plus de 10 600 individus âgés de 18 à 65 ans issus d'échantillons nationaux représentatifs (méthode des quotas). Elle a été complétée en France par une étude qualitative à Paris, Lyon et Bordeaux.

31. 25/09/18, Observatoire Cetelem sur l'automobile, Environnement : de la promesse aux réalités (<http://observatoirecetelem.com/observatoire-cetelem-de-lautomobile/le-mystere-de-la-voiture-electrique/environnement-de-la-promesse-aux-realites/>)

Avec ses caractéristiques techniques spécifiques, le véhicule électrique (VE) semble pouvoir répondre à une partie des enjeux environnementaux, économiques, industriels et sociétaux. Pour autant, certaines questions techniques et organisationnelles demeurent aujourd'hui encore de véritables challenges et de potentiels verrous à son développement. Une fois ceux-ci surmontés, nul doute que les automobilistes pourront enfin profiter pleinement de ses atouts et de ses vertus. À l'origine de 17 % des émissions de gaz à effet de serre dans le monde, les transports routiers (voitures et camions) représentent le troisième secteur source d'émissions derrière la génération d'énergie et l'industrie. Un impact sur l'environnement perceptible autant à l'échelle planétaire que locale.

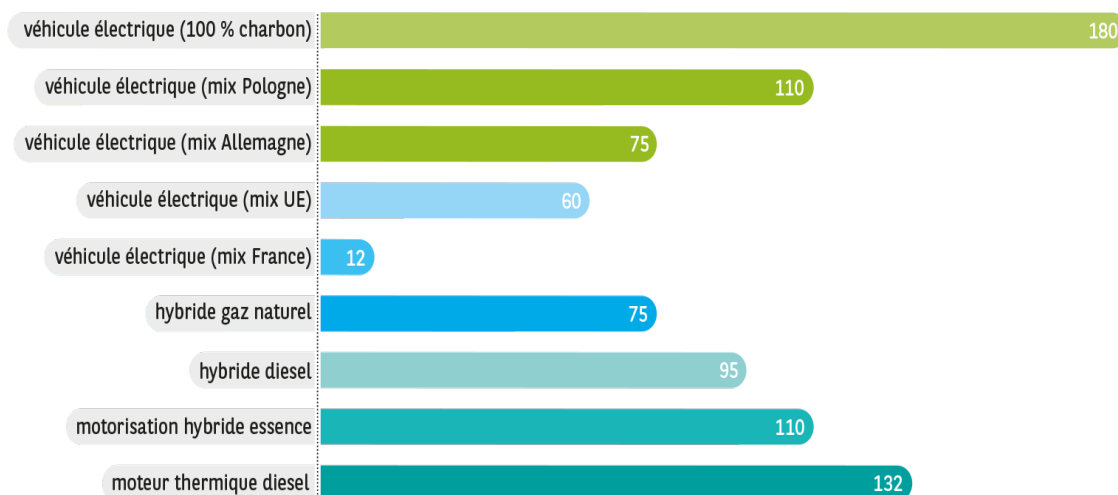
Les enjeux globaux de la mobilité: Lors de la COP21 tenue à Paris fin 2015, la plupart des États se sont engagés à limiter leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) afin de lutter contre le réchauffement climatique, dans un contexte de développement des parcs et des usages automobiles des pays émergents. Si la réduction des émissions par véhicule est une voie pour atteindre les objectifs fixés, la « promotion » du véhicule électrique constitue une solution sans doute plus efficace et plus pérenne pour relever en partie ce défi.

Le VE, c'est du propre: Le VE est souvent qualifié de « propre » parce qu'il n'émet ni CO₂ ni d'autres gaz ou particules « du réservoir à la roue », **soit sans tenir compte des émissions liées à la production d'électricité nécessaire aux batteries. Un vrai bilan doit en fait être réalisé « du puits à la roue », avec l'intégration de ces émissions constatées en amont.**

Émissions de CO₂ du puits à la roue (WTW)

En g/km WTW

Source : IFP EN



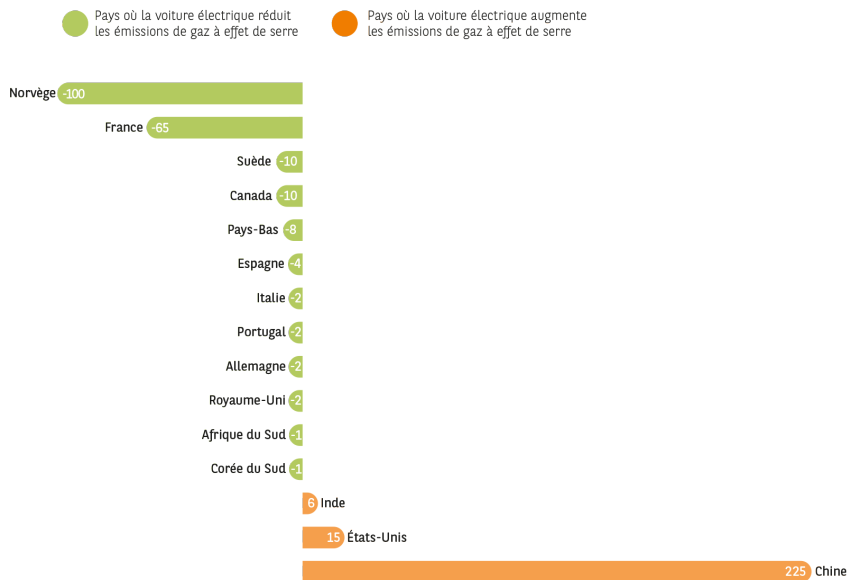
[Télécharger cette infographie pour vos présentations](#)

En théorie, il devrait être mesuré pour chaque type de centrale ou source de production d'électricité. Le plus souvent il est calculé pour le « mix énergétique » d'une zone géographique ou d'un pays. « Du puits à la roue », le VE domine l'essence et le gazole en termes d'émissions de CO₂ dans quasiment tous les cas de figure. **Les moteurs thermiques classiques ne surpassent le VE que lorsque son électricité est générée à partir du charbon.** Avec leur électricité essentiellement nucléaire et hydraulique, les VE français et norvégiens se montrent particulièrement éco-responsables alors que ceux des États-Unis et plus encore de la Chine ne s'alimentent pas encore à des sources d'énergie primaire adaptées. À l'avenir, le VE gardera d'autant plus l'avantage que la production d'électricité sera décarbonée, avec un recours accru aux énergies renouvelables comme s'y sont engagés les signataires de la COP21.

Impact sur le climat des voitures électriques par pays en 2015

En milliers de tCO₂e

Source : Agence Internationale de l'Énergie



[Télécharger](#)

[cette infographie pour vos présentations](#)

Prendre en compte le cycle de vie : Un bilan vraiment global doit aussi reposer sur une analyse totale du cycle de vie du VE et prendre en compte notamment celui de sa batterie, de la construction à la gestion de sa fin de vie. Un rapport du cabinet Ricardo estime que la production d'une voiture « moyenne » à essence entraîne des émissions équivalentes à 5,6 tonnes de CO₂ alors qu'elles sont de 8,8 tonnes pour une voiture électrique équivalente, dont près de la moitié consacrée à la production de la batterie. Le même rapport estime cependant que, sur l'ensemble de son cycle de vie, la voiture électrique ne sera responsable que de 80 % des émissions de la voiture à essence.

L'impact de la batterie : En amont, la production de la batterie a d'abord des impacts environnementaux très négatifs dans les pays en développement où le lithium, le cobalt, le nickel ou encore le manganèse, nécessaires à sa production, sont extraits, traités et transformés. Aussi convient-il de veiller à ce que la montée en régime de la production se fasse dans le respect des critères de développement durable. Il en va de même pour la transformation des cellules et la production des batteries aujourd'hui essentiellement localisée en Asie. En aval, le recyclage des

constituants de la batterie est également primordial non seulement pour le bilan environnemental du VE mais également pour son coût. La difficile récupération des matériaux rares permet de diminuer les coûts du recyclage et peut assurer l'autofinancement des structures dédiées. Depuis 2006, la loi impose en Europe le recyclage de 50 % de la masse des batteries lithium-ion.

Un véhicule utile à l'arrêt : Dans une logique environnementale, le VE démontre aussi sa pertinence en cas d'immobilité. Un véhicule particulier passe la majorité de son temps en stationnement. L'électricité disponible dans les batteries pourrait, en cas de pics de demande d'électricité, contribuer à la stabilisation des réseaux électriques, dès lors que le véhicule serait branché au réseau avec un système dit de Smart Grid (réseau intelligent). Ces mêmes batteries permettraient aussi de stocker la production d'énergie renouvelable, par nature intermittente, qui n'est pas nécessairement disponible lorsqu'on en a besoin. Ces échanges bidirectionnels du réseau à la batterie pourront se poursuivre lors d'une seconde vie. Après avoir perdu une partie importante de leur capacité première, elles seraient démontées des VE puis installées par exemple dans des immeubles d'habitation pour continuer à jouer leur rôle de soutien au réseau.

L'absence de polluants, un atout local. : Si le bilan global CO₂ n'est pas positif dans tous les cas de figure, à l'échelle locale l'intérêt du véhicule électrique l'est indiscutablement. Sans combustion, pas d'émissions. Sans pot d'échappement, pas de rejet. Aucun oxyde d'azote, composés organiques volatils, particules ou autres gaz néfastes, n'est émis par un VE. Les pneus et les plaquettes de freins laissent bien échapper de la matière sur les routes, mais le système de frein moteur et de récupération d'énergie du VE limite les pertes et les émissions. Les poumons des citadins ont tout à y gagner, leurs oreilles tout autant. La voiture électrique n'est vectrice de quasiment aucune nuisance sonore. Seuls les bruits du roulage et du déplacement d'air sont perceptibles. Comme on le verra plus loin, cet élément essentiel n'a pas échappé aux personnes interrogées par L'Observatoire Cetelem qui sont 90 % à déclarer le VE silencieux et non polluant en ville.

32. 26/09/18, HuffPost, La Presse Canadienne, La taxe carbone fédérale serait rentable pour les contribuables canadiens, selon une étude : Le groupe environnemental Clean Prosperity assure que les ménages à faible revenu sont ceux qui ont le plus à gagner. Les Canadiens pourraient profiter financièrement d'une taxe sur le carbone imposée par le gouvernement fédéral, conclut la plus récente étude sur cette politique, à un moment où la compréhension des options de réduction des émissions continue d'évoluer.

L'étude de Mark Cameron, le directeur général du groupe de promotion de la taxe sur le carbone Clean Prosperity, indique que les individus dans presque toutes les tranches de revenus recevraient plus d'argent qu'ils n'en payeraient en taxes sur le carbone car les entreprises assujetties à la taxe ne seraient pas remboursées. Le premier ministre Justin Trudeau s'est engagé à imposer une taxe sur le carbone aux provinces qui n'auront pas leur propre tarification des émissions, à partir de 20 \$ l'an prochain, et a déclaré qu'il pourrait remettre les revenus directement aux citoyens.

L'étude de M. Cameron publiée cette semaine révèle que les ménages à faible revenu bénéficieraient le plus d'une telle politique. Les personnes ayant un revenu inférieur à 20 000 \$ bénéficieraient d'un bénéfice net de 195 \$ en Ontario et de 831 \$ en Saskatchewan l'année prochaine — deux provinces sans taxe sur le carbone — tandis que les ménages gagnant plus de 150 000 \$ recevraient respectivement 2 \$ et 621 \$.

Les taxes sur le carbone visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre responsables du changement climatique. Les gouvernements fixent un prix, généralement par tonne de dioxyde de carbone, à la charge des émetteurs. **Les recettes tirées de la taxe sur le carburant, le chauffage et les autres sources d'énergie à base de carbone sont ensuite utilisées de diverses manières: réduction de l'impôt sur le revenu, financement des programmes d'efficacité énergétique en Alberta ou recettes générales dans le cas de l'Irlande.**

L'idée est qu'en mettant un prix sur la pollution, les gens et les entreprises peuvent trouver leurs propres moyens les moins coûteux pour réduire les émissions. Le prix stimule également la demande d'alternatives à faible teneur en carbone, stimulant l'innovation. Pour rendre la taxe plus acceptable, certains gouvernements ont essayé de la rendre à coût neutre. Cependant, la plupart des gouvernements ont trouvé trop alléchants les milliards de dollars générés par les taxes sur le carbone, ce qui renforce la critique selon laquelle tout cela serait une ponction financière du gouvernement. L'Alberta a utilisé une partie des revenus de

sa taxe sur le carbone pour redonner de l'argent aux ménages à revenu faible ou intermédiaire, mais comme l'Ontario et le Québec, elle a également détourné de l'argent du carbone vers d'autres initiatives climatiques.

L'utilisation des systèmes de plafonnement et d'échange au Québec et jusqu'à récemment en Ontario, où les entreprises se voient imposer des limites d'émission et les sociétés moins émettrices peuvent vendre une part de leurs quotas à d'autres, **est un système trop complexe pour que les électeurs le comprennent suffisamment bien pour pouvoir s'y opposer.**

- 33. 27/09/18, Business Insider.fr & AVEQ, 2 incertitudes planent sur le marché automobile — voici où les ventes se porteront le mieux et le moins bien en 2019.** Le marché automobile devrait ralentir en 2019. La progression des immatriculations se fera en Chine et en Inde, alors que les ventes de voitures devraient diminuer aux États-Unis et au Royaume-Uni alors que le Canada pourrait être stable (Canada: +0% — 2,1 millions de nouvelles immatriculations)

La montée du protectionnisme et la politique commerciale agressive du président américain crée de l'incertitude. La taxation des marchandises chinoises et ses tarifs douaniers sur les produits américains devraient aussi contribuer au ralentissement des exportations, qui ne progresseront que de 4,8% dans le secteur automobile en 2019, contre 5,5% en 2018 et 8% en 2017. Sans compter la menace de Donald Trump de taxer les véhicules importés de l'Union européenne. De plus, les constructeurs doivent s'ajuster aux nouvelles normes environnementales et au développement des véhicules électriques, dont les ventes devraient connaître une hausse de 45% en 2018. Mais les voitures électriques ne devraient représenter que 1,7% du total des nouvelles immatriculations en 2018 et la croissance de ce marché demeure toujours liée aux subventions gouvernementales. Le manque de bornes de recharge rapides et le prix de vente des véhicules demeurent un frein à leur croissance. **Business Insider.fr**

- 34. 28/09/17, Communiqué de presse ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs & CPEQ, Refonte du programme Air Pur de l'Ontario :** La qualité de l'air de l'Ontario s'est améliorée grâce **aux réductions importantes des émissions provenant de toutes les sources de pollution, y compris les émissions rejetées par les véhicules.** Par le passé, le programme Air pur Ontario pour véhicules légers a réduit la pollution automobile de façon efficace. De plus, les normes antipollution et les progrès technologiques de l'industrie automobile se sont nettement améliorés depuis l'instauration du programme en 1999.

Il en résulte que de moins en moins de véhicules de passagers échouent à l'analyse des émissions. Ainsi, 16 % des véhicules échouaient en 1999, mais seulement 5 % en 2017. Cette tendance devrait continuer à mesure que de nouveaux modèles de véhicules prendront la route. Comme l'a indiqué la vérificatrice générale en 2012 dans l'audit de l'optimisation des ressources d'Air pur Ontario : « ...les émissions ont été réduites d'une quantité sans cesse croissante de 1999 à 2007. » La vérificatrice générale a précisé que, avant le programme Air pur Ontario, les véhicules étaient la source principale des émissions de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote produites dans la province. **De 1998 à 2010**, le secteur des véhicules automobiles affichait chaque année pour chacun de ces polluants la réduction des émissions la plus marquée ou la deuxième en importance. **Les émissions totales des véhicules ont baissé de plus de 50 % durant cette période.** De plus, la vérificatrice générale a souligné **que l'attrition du parc de vieux véhicules, l'introduction de véhicules équipés de technologies plus efficaces pour réduire les émissions et l'amélioration des carburants sont des facteurs ayant contribué considérablement à la réduction des émissions provenant des véhicules légers.**

Réduction des coûts : L'annulation du programme Air pur Ontario fera économiser aux contribuables de l'Ontario plus de 40 millions de dollars annuellement.

Seule au Canada : Actuellement, l'Ontario est la seule compétence au Canada dotée d'un programme d'analyse des émissions et de mise au point pour les véhicules légers. La Colombie-Britannique a mis fin à son programme obligatoire d'analyse des véhicules légers en 2014 après avoir déterminé que les véhicules ne constituaient plus la principale source de polluants. Cette province a ensuite réorienté ses ressources vers des activités d'inspection et d'exécution ciblant les véhicules lourds sur la route.

Un nouveau programme ciblera les véhicules lourds: Les émissions provenant des véhicules lourds n'ont pas baissé aussi rapidement, notamment à cause de normes d'émission moins strictes et d'un taux de remplacement plus lent des véhicules anciens polluants. **Les véhicules lourds restent une source importante d'oxydes d'azote, polluant à l'origine du smog, et de fines particules, agents cancérigènes qui causent des troubles cardiaques et des maladies pulmonaires.**

Le changement proposé au programme Air pur Ontario réorientera les efforts vers les véhicules lourds et prévoit le recouvrement intégral des coûts pour le gouvernement. Il permettra d'obtenir de meilleurs résultats pour l'environnement à un coût global plus bas, offrant une utilisation optimale de l'argent des contribuables.

(**Rappel:** L'Ontario a toujours un programme d'inspection de sécurité lors de la vente d'un véhicule peu importe l'âge).

- 35. 28/09/18, Bulletin du CPEQ, Le gouvernement de la Colombie-Britannique annonce l'injection de 10 millions de dollars dans son programme visant à inciter l'achat d'un véhicule à faibles émissions :** Le gouvernement de la Colombie-Britannique a annoncé, le 24 septembre dernier, l'injection de 10 millions de dollars supplémentaires dans son « Clean-energy Vehicle Incentive Program », dont l'objectif consiste à offrir des rabais pour l'achat de véhicules à faibles émissions de GES. **Cette annonce permettrait à la Colombie-Britannique de maintenir son programme, alors que, selon les estimations gouvernementales, l'enveloppe allouée pour le programme aurait été épuisée à la fin du mois de septembre.** Le programme permet un rabais maximal de 5 000\$ à l'achat ou à la location d'un véhicule hybride ou électrique ainsi qu'un rabais maximal de 6 000\$ pour l'achat ou la location d'un véhicule alimenté à l'hydrogène.
- 36. 29/09/18, La Presse.ca, article par Isabelle Ducas, Voitures électriques: des promesses utopiques?** Les chefs politiques, qui veulent multiplier les véhicules électriques sur les routes du Québec pour lutter contre le réchauffement de la planète, ont oublié un détail important : **il manque déjà de voitures vertes pour répondre à la demande.**

Les partis ont beau annoncer des objectifs ambitieux, ils ne pourront les réaliser si les manufacturiers n'augmentent pas substantiellement leur production, estiment les spécialistes. « Actuellement, il y a tellement plus de demandes que de disponibilité des véhicules », souligne Martin Archambault, président de l'Association des véhicules électriques du Québec (AVEQ). « La loi zéro émission, entrée en vigueur en janvier dernier, n'a eu aucun impact, parce qu'elle n'a pas de dents. » Mario Giroux peut en témoigner. S'il était resté sur la liste d'attente d'un concessionnaire **Nissan**, il attendrait encore sa Leaf. Après quatre mois, exaspéré par les délais, il a acheté le mois dernier une voiture proposée sur un forum sur Facebook. Sa conjointe Nancy aurait aussi souhaité remplacer son auto à essence par un modèle électrique, l'eGolf de **Volkswagen**. « Un concessionnaire de la Rive-Nord m'a dit qu'il y avait un an et demi à deux ans d'attente pour l'obtenir », dit-elle, découragée. Les délais pour mettre la main sur une voiture verte peuvent aller de deux à trois mois pour une Nissan Leaf à plus d'un an pour une eGolf, selon les observations de Martin Archambault. Des concessionnaires Volkswagen ont même répondu à des clients intéressés par leur voiture électrique qu'ils ne prenaient pas leurs noms, parce que leur liste d'attente était déjà trop longue.

« Comme les moteurs électriques sont plus fiables et exigent moins d'entretien, les concessionnaires feront moins d'argent avec le service. On a donc l'impression qu'ils démontrent peu d'intérêt pour les nouvelles technologies. » selon Martin Archambault, président de l'Association des véhicules électriques du Québec. Les ventes de véhicules électriques doublent annuellement, depuis quelques années, au Québec. Mais la hausse serait encore plus marquée s'il y avait plus de modèles et de voitures, selon Martin Archambault.

OBJECTIFS IRRÉALISTES ? Actuellement, 37 600 véhicules rechargeables circulent au Québec, dont 14 500 totalement électriques. Le gouvernement libéral s'est fixé un objectif de 100 000 véhicules rechargeables d'ici 2020. Le Parti québécois promet de son côté de faire grimper à 25 % la proportion d'autos rechargeables vendues au Québec en 2025 (soit environ 125 000 par année), tandis que Québec solidaire vise 100 % d'ici 2030. Ces objectifs sont-ils réalistes ? Même si les cibles gouvernementales sont assorties de pénalités pour les constructeurs qui ne vendent pas assez d'autos électriques, elles seront difficiles à atteindre, selon Ian Sam Yue Chi, vice-président directeur général de la Corporation des concessionnaires automobiles du Québec (CCAQ).

Pourquoi les manufacturiers ne peuvent-ils répondre à la demande ? « *Le marché est en cours d'adaptation, mais il faut du temps pour planifier de nouvelles usines et s'assurer que les pièces, comme les batteries, sont disponibles.* » selon Sam Yue Chi, vice-président directeur général de la **Corporation des concessionnaires automobiles du Québec**. Il souligne que 15 nouveaux modèles électriques ou hybrides sont proposés depuis un an au Québec, pour un total de 40 modèles. Les vendeurs sont maintenant formés sur ce type de voiture et ne demandent pas mieux que de répondre aux besoins des clients, assure-t-il. Mais la transition ne se fait pas instantanément.

PARCOURS DU COMBATTANT : Pour encourager l'achat de véhicules électriques, il faut aussi un meilleur réseau de bornes de recharge rapide, demande l'AVEQ. Sur les axes les plus achalandés, comme le corridor Québec-Montréal, il y a souvent de la congestion aux bornes, par exemple à Drummondville et à Laurier-Station, ce qui retarde les utilisateurs. Ceux qui conduisent une voiture âgée de quelques années, avec une autonomie moindre, et qui se déplacent en région éloignée doivent faire preuve de débrouillardise, d'organisation et de beaucoup de flexibilité.

Les dernières vacances de David Manningham, un résidant de la Côte-Nord, au volant de sa Nissan Leaf 2015 ressemblent à un parcours du combattant : avec une autonomie de 140 kilomètres, un voyage de Sept-Îles vers la Gaspésie, puis vers

Thetford Mines et Québec a nécessité une planification méticuleuse et de nombreux arrêts. Le retour, de Thetford Mines à Sept-Îles, un trajet de 745 kilomètres, prendrait un peu plus de neuf heures s'il était fait d'un seul trait. Il a nécessité 19 heures et 10 arrêts, notamment dans un motel pour une nuit, le temps d'une recharge complète. Il a dû rouler sans chauffage, alors que le mercure avait chuté, en soirée, pour économiser sa batterie et ne pas tomber en panne avant la prochaine borne. Il a même obtenu une permission spéciale pour se brancher sur le traversier Baie-Comeau-Matane. « Sauf que mes vacances m'ont coûté 20 \$ d'électricité, alors que la facture d'essence aurait dépassé 200 \$ pour un tel trajet », souligne-t-il, ajoutant que le confort de conduite d'une voiture électrique est inégalé.

En juin dernier, le gouvernement a annoncé l'ajout de 1600 bornes de recharge rapide sur le réseau public (Circuit électrique), qui n'en compte actuellement que 125 (en plus de 1500 bornes ordinaires). L'AVEQ en demandait 2000. Hydro-Québec prévoit commencer leur installation d'ici la fin du mois.

RECHARGE AU BOULOT : Résidant d'Orford, Frédéric Desjardins va travailler en voiture électrique depuis qu'il peut se recharger dans le stationnement de son employeur, Bombardier Produits Récréatifs, à Valcourt. « Nous sommes 25 à 30 employés de la division R et D à conduire des véhicules électriques, et nous avons 12 bornes dans le stationnement. On s'est fait un horaire pour permettre à tout le monde de se charger pendant la journée », dit celui qui roule en Nissan Leaf depuis 2015. Certains automobilistes ne peuvent pas non plus brancher leur voiture à domicile, parce qu'ils se garent dans la rue ou dans un stationnement collectif (immeubles de logements ou en copropriété). Des syndicats de copropriétaires ont déjà refusé l'installation d'une borne pour un propriétaire. Maxime Séguin-Durand, qui habite le Plateau Mont-Royal, ne rechigne pas à marcher cinq minutes pour recharger son véhicule à la borne publique la plus proche. « Ce n'est peut-être pas pour tout le monde, mais pour moi, c'est un bien petit inconvénient en comparaison de tous les avantages à conduire une voiture électrique. »

TCEVRQ