



**Comité permanent de l'environnement et du développement durable de la
Chambre des communes**

Véhicules à zéro émission

2 novembre 2020

Témoïn :

Association canadienne des constructeurs de véhicules

Brian Kingston, président et chef de la direction

170 Attwell Drive, bureau 400

Toronto (Ont.) M9W 5Z5

416-364-9333

613-513-9626

bkingston@cvma.ca

Madame la présidente, chers membres du comité, je vous remercie de m'avoir invité à participer à vos consultations sur les véhicules à zéro émission (VZE).

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) représente les plus importants fabricants de véhicules légers et lourds du Canada. Les sociétés membres de l'ACCV sont Fiat Chrysler Automobiles (FCA) Canada Inc., Ford du Canada limitée et General Motors du Canada limitée. Les membres de l'ACCV sont responsables de la production de la majorité des véhicules au Canada et fournissent des emplois bien rémunérés et hautement qualifiés à plus de 22 000 Canadiens.

Je voudrais aujourd'hui faire trois remarques importantes sur les véhicules à zéro émission et les mesures pouvant être prises pour encourager la production et l'achat de véhicules à zéro émission.

1. Ford, FCA et GM se sont engagées en faveur de l'électrification

Les membres de l'ACCV investissent des milliards de dollars dans l'électrification et s'engagent à aider le gouvernement à atteindre ses objectifs en matière d'adoption des VZE et de lutte contre les changements climatiques.

FCA investit d'ailleurs plus de 9 milliards d'euros dans la conception, le développement et la production de véhicules électriques. Ici, au Canada, FCA a récemment engagé 1,58 milliard de dollars canadiens pour rééquiper l'usine de Windsor dans le but de produire des véhicules électriques.

De son côté, Ford compte investir plus de 11,5 milliards de dollars US dans les véhicules électriques d'ici 2022. Au début de ce mois, Ford a engagé 1,8 milliard de dollars canadiens en nouveaux investissements au Canada pour construire de nouveaux véhicules électriques à batterie à son complexe d'assemblage d'Oakville.

Et entre 2020 et 2025, General Motors prévoit affecter plus de 20 milliards de dollars US de capitaux et de ressources d'ingénierie à ses programmes de véhicules électriques et autonomes. GM est en train de paver la voie à un avenir entièrement électrique, l'entreprise s'étant engagée à produire 20 nouveaux véhicules électriques d'ici 2023 et à concevoir d'autres modèles au-delà de cette date.

2. Les constructeurs de véhicules répondent à la demande de VZE

Certains affirment que l'offre de VZE est responsable du taux d'adoption plus faible que prévu. Les faits montrent le contraire. Les ventes de VZE ont connu une croissance rapide d'une année à l'autre entre 2015 et 2019, avec un taux annuel moyen d'augmentation de 72 % (voir la figure 1).

Les constructeurs ont répondu à la demande pour permettre cette croissance rapide des ventes. Avec l'arrivée de dizaines de nouveaux modèles sur le marché au cours des deux prochaines années, les consommateurs auront accès à une gamme encore plus large de véhicules électriques.

3. L'adoption des VZE exige une approche intégrée

La meilleure façon d'élargir l'adoption des VZE est d'abaisser le prix payé par les Canadiens en leur offrant des programmes incitatifs. Au Canada, 96 % de toutes les ventes de véhicules rechargeables ont été enregistrées dans trois provinces qui offrent ou ont offert des mesures incitatives aux consommateurs (voir la figure 2).

Comme les prix de ces véhicules ne baisseront pas aux niveaux des prix des véhicules à combustion interne avant quelques années encore dans la présente décennie, les mesures incitatives demeurent un puissant outil pour accélérer la transition. Outre les mesures incitatives à l'intention des consommateurs, il existe également deux autres leviers importants pour stimuler l'adoption : l'infrastructure de recherche et la sensibilisation. Le Canada fait des progrès remarquables au chapitre de l'infrastructure de recharge, et nous saluons les investissements gouvernementaux dans ce domaine. Toutefois, il faut élargir encore cette infrastructure pour dissiper les inquiétudes des consommateurs quant aux problèmes d'accès aux bornes de recharge et d'autonomie qui en découlent. La sensibilisation est un autre moyen de stimuler l'adoption des VZE. Ainsi, les consommateurs demeurent préoccupés par les questions d'autonomie, de temps de recharge, de sécurité et du coût total de propriété de ces véhicules, et il faut s'attaquer à ces préoccupations.

Avant de conclure, j'aimerais ajouter une dernière chose au sujet du rôle que joue le secteur des transports afin d'aider le Canada à atteindre ses objectifs climatiques.

Les émissions de véhicules légers sont responsables de 12 % des émissions totales de GES au Canada. Grâce aux innovations constantes des constructeurs automobiles, les émissions des véhicules légers **neufs** au Canada ont diminué de 26 % depuis 2005 et sont en voie d'atteindre la cible de réduction de 30 % de l'Accord de Paris (voir la figure 3).

Même si l'adoption des VZE est sans contredit un outil important dans les efforts du pays pour atteindre ses objectifs climatiques, ce moyen ne sera pas suffisant à lui seul pour y parvenir. D'autres efforts doivent être envisagés pour diminuer les émissions du parc global de véhicules. Non moins de 35 % des véhicules légers en circulation (soit environ 10 millions de véhicules) ont 12 ans ou plus, et leurs émissions de GES sont de nombreuses fois plus élevées que celles des nouveaux véhicules.

Les véhicules neufs représentent de 6 à 7 % des véhicules en circulation dans une année donnée, et les VZE constituent seulement 3,2 % des achats totaux de véhicules neufs (soit 0,2 % du parc global). L'accroissement de la proportion de VZE dans les achats de véhicules neufs n'aura pas à lui seul un impact important sur le parc **global**.

Voilà pourquoi nous recommandons une approche plus intégrée aux réductions d'émissions en adoptant des mesures comme un programme de mise à la casse. Un programme de mise à la casse aiderait à retirer les vieux véhicules de la circulation et à réduire les émissions produites

par les véhicules plus polluants qui constituent 35 % du parc global, plutôt que de se concentrer seulement sur les 7 % du parc représentés par les nouveaux véhicules à faibles émissions de GES.

Je serai heureux de répondre à vos questions. Merci.

Exhibit 1

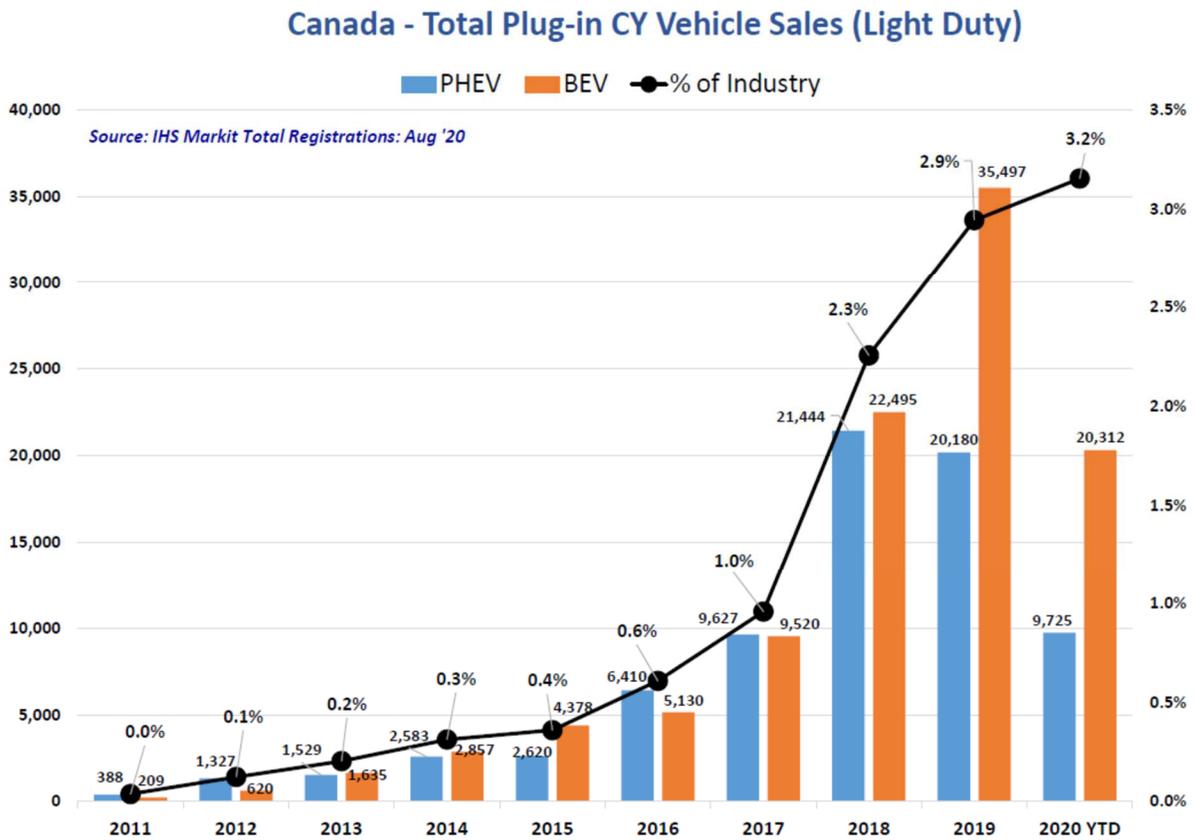


Exhibit 2

Canadian Plug-in Vehicle Sales by Province and Calendar Year

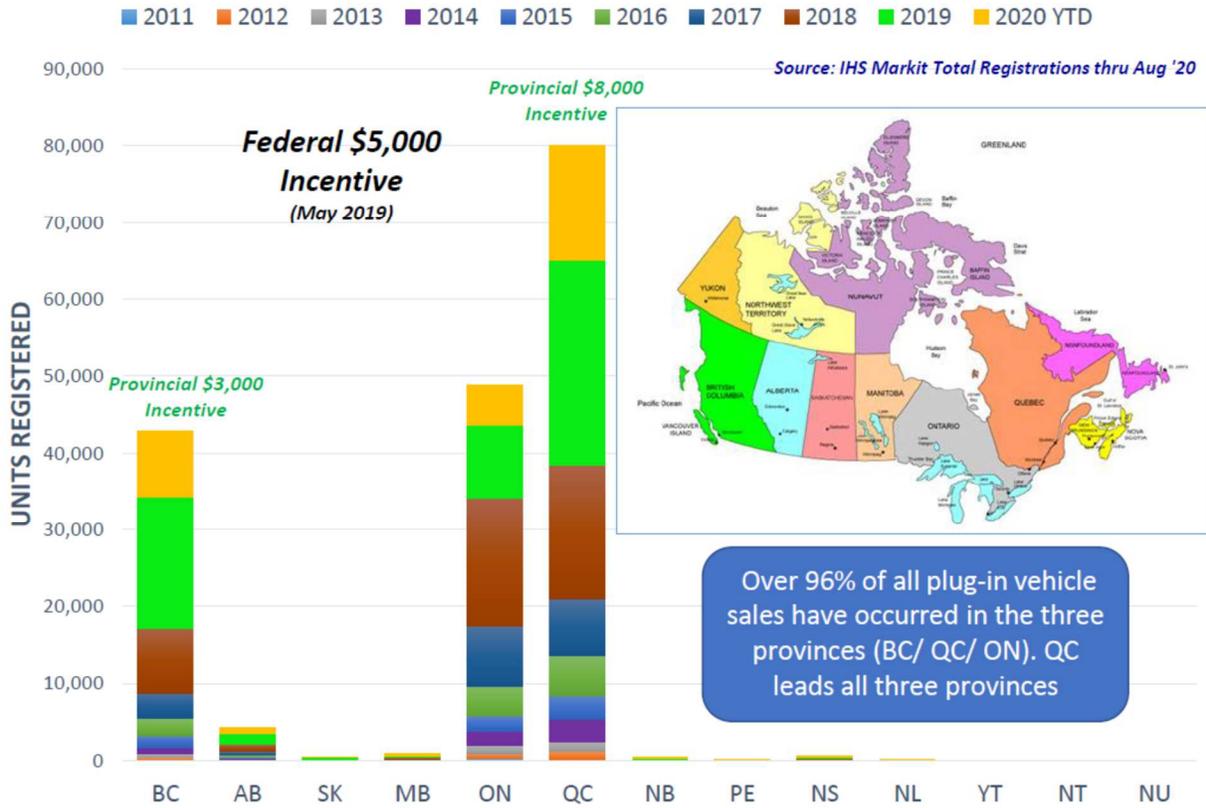


Exhibit 3

