



**Document présenté dans le cadre de la
Consultation de Transition énergétique Québec visant à mettre en place un
premier plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques**

RECOMMANDATIONS DE CAA-QUÉBEC

Québec, le vendredi 8 décembre 2017

Consultation de Transition énergétique Québec visant à mettre en place un premier plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques

C'est avec grand intérêt que CAA-Québec a pris connaissance des documents de consultation et que deux de ses représentants ont pris part aux ateliers relatifs au transport et aménagement durable et au bâtiment résidentiel.

Disposant d'une vaste expérience en consommation automobile, en mobilité ainsi qu'en efficacité énergétique des bâtiments résidentiels, l'organisme est fier de participer à la mise en place du premier plan directeur de Transition énergétique Québec (TEQ).

CAA-Québec est pleinement conscient que de nombreux efforts devront être déployés pour réduire la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports et pour mobiliser les propriétaires résidentiels à être des acteurs engagés dans la transition énergétique du Québec. Ses recommandations visent donc l'amélioration de plusieurs aspects.

Transport et aménagement durable

CAA-Québec a formulé ci-après des recommandations qui visent à réduire la consommation énergétique et les émissions de GES qui sont associées au secteur des transports. Pour réduire l'énergie consommée dans ce secteur, la solution réside évidemment dans un ensemble de gestes à mettre en place. Ainsi, l'organisation a regroupé ses vues sous trois grands thèmes : consommation d'énergie, ventes de véhicules neufs et parts modales des déplacements domicile-travail.

1. Consommation d'énergie

Mettre en place un programme volontaire d'inspection environnementale des véhicules de huit ans et plus

Il est louable pour le gouvernement du Québec de miser sur l'électrification des transports afin de diminuer les émissions de GES au Québec. Par contre, selon des données de la Société de l'assurance automobile du Québec, il y avait près de deux millions de véhicules de promenade et camions légers¹ de huit ans et plus en circulation au Québec à la fin de 2016. Pour CAA-Québec, il est temps pour le gouvernement du Québec de s'attaquer aux rejets plus importants de gaz nocifs

¹ Plus précisément : 1 948 398 véhicules.

(GES et hydrocarbures) que peuvent émettre une grande partie de ces véhicules en mettant en place un programme volontaire d'inspection environnementale des véhicules de huit ans et plus afin d'avoir un impact concret à très court terme sur les émissions de GES dans le secteur des transports au Québec.

La mise en place d'un tel programme permettrait non seulement de limiter les rejets de GES, mais également de diminuer la surconsommation d'essence. (Voir annexe)

Utiliser le Fonds vert afin de soutenir les propriétaires de véhicules de huit ans et plus pour amoindrir le coût de l'inspection environnementale ainsi que les coûts de réparation pour la mise aux normes

Puisque la capacité de payer des propriétaires de véhicules de huit ans et plus peut être plus limitée, CAA-Québec recommande également d'utiliser le Fonds vert afin de les soutenir financièrement en amoindrissant le coût de l'inspection environnementale ainsi que les coûts de réparation pour la mise aux normes de leurs véhicules.

L'organisme rappelle que les revenus du Fonds vert doivent incontestablement faciliter la réduction des émissions de GES et atténuer l'impact sur les acteurs les plus touchés par l'implantation du Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre du Québec, dont les automobilistes. L'utilisation du Fonds vert pour soutenir financièrement les propriétaires de véhicules de huit ans et plus répond donc à cet objectif et constitue un retour du balancier pour les automobilistes qui y contribuent substantiellement.

Explorer davantage la technologie de la pile à combustible et de l'hydrogène

Les véhicules électriques à batterie détiennent une longueur d'avance en matière de conduite zéro émission, particulièrement au Québec où l'énergie électrique est abondante, renouvelable et peu coûteuse. Or, ils ont besoin d'une batterie lourde, volumineuse, relativement longue à recharger et encore chère pour pouvoir fournir une autonomie équivalente à celle d'un modèle à essence. Pour leur part, les véhicules à pile à combustible sont alimentés par un réservoir d'hydrogène comprimé aussi rapide à remplir que celui d'une auto à essence. Ils peuvent d'ailleurs parcourir des distances similaires à celles d'un véhicule traditionnel.

Cela dit, l'hydrogène est toujours largement produit à partir de carburants fossiles, ce qui en fait une source d'énergie plus polluante que l'hydroélectricité. C'est pourquoi CAA-Québec recommande de s'intéresser à des méthodes de production d'hydrogène réputées plus propres, par exemple à partir de la biomasse, des déchets organiques ou de l'énergie éolienne. De tels procédés existent et sont même déjà appliqués à l'échelle expérimentale ailleurs dans le

monde. Par exemple, une petite usine de la ville de Yokohama, au Japon, alimente quotidiennement une douzaine de chariots élévateurs à l'aide de l'hydrogène produit par une seule éolienne.

Encourager la recherche et le développement d'un réseau de stations-service d'hydrogène

Sauf pour un réseau embryonnaire sur la côte ouest des États-Unis, il n'existe presque aucune installation publique de ravitaillement en hydrogène en Amérique du Nord. Au Québec, TEQ s'est associée à Toyota Canada plus tôt en 2017 afin de favoriser la mise en place d'une telle infrastructure. Ces efforts sont essentiels pour déterminer la viabilité des véhicules à piles à combustible et les coûts de son utilisation par le grand public. Voilà pourquoi CAA-Québec recommande la poursuite et la concrétisation de ces démarches, d'abord à petite échelle à des fins d'évaluation.

2. Ventes de véhicules neufs

Améliorer la disponibilité des différents véhicules électriques et assouplir les règles d'attribution des crédits liés à la loi zéro émission pour accorder plus de mérite aux véhicules hybrides classiques

La Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants vise notamment à réduire les émissions de GES au Québec en imposant aux constructeurs automobiles une offre plus abondante de véhicules zéro émission pour le grand public. CAA-Québec s'est déjà prononcé en faveur de l'esprit de cette loi tout en déplorant les effets négatifs sur le portefeuille des automobilistes que fait craindre sa mécanique trop contraignante. L'organisme recommande donc d'assouplir les critères d'application de cette législation pour accorder la même importance aux véhicules hybrides rechargeables qu'aux modèles 100 % électriques dans le calcul des crédits aux constructeurs. Il serait également bénéfique d'accorder des crédits pour les modèles hybrides classiques; ils constituent la plus populaire et accessible des solutions de rechange aux autos 100 % à essence et leur très faible consommation d'essence entraîne automatiquement de plus faibles émissions de GES. De cette manière, les constructeurs pourront plus facilement offrir une meilleure variété de véhicules électrifiés aux automobilistes qui ne sont pas encore prêts à passer à la solution tout électrique.

Par ailleurs, les véhicules lourds devraient être soumis aux mêmes programmes que les véhicules de promenade et les camions légers en ce qui a trait au développement et à la disponibilité des véhicules hybrides et éventuellement des

véhicules entièrement électriques. De plus, les entreprises devraient recevoir des incitatifs financiers afin de les encourager à munir leur flotte de ce type de camion.

Étendre le réseau de bornes de recharge rapide

En matière de recharge, les bornes de niveau 2 (240 volts) conviennent actuellement aux besoins quotidiens d'une majorité de propriétaires de véhicules électriques. Cependant, plus les automobilistes adopteront ce type de véhicule, plus nombreux ils seront à se servir des bornes rapides lors de trajets prolongés. Le réseau québécois actuel risque alors d'atteindre rapidement sa pleine capacité, aussi développé soit-il lorsqu'on le compare à celui des autres juridictions nord-américaines. Le Québec doit donc continuer de favoriser le développement du réseau, notamment afin de permettre à plusieurs automobilistes de recharger leur véhicule à la fois sur un même site.

Revoir le programme d'incitatifs à l'achat à la hausse pour l'ensemble des véhicules munis d'une motorisation alternative (électrique, hybride rechargeable, hybride classique ou pile à combustible (hydrogène))

Les rabais actuels du programme Roulez électrique constituent déjà une mesure efficace pour inciter les automobilistes à faire le saut vers les véhicules électriques. CAA-Québec croit néanmoins que le gouvernement du Québec pourrait s'inspirer de l'Ontario en augmentant le plafond des incitatifs. Une aide financière de 14 000 \$ comme celle qu'offre la province voisine permet non seulement de réduire l'écart de prix entre un modèle électrique et un équivalent à essence, mais souvent de l'inverser en faveur du VÉ. Sachant que le prix constitue toujours un frein important à l'essor de ce type de véhicule, CAA-Québec considère qu'il s'agirait d'une excellente façon d'utiliser les coffres bien garnis du Fonds vert.

Créer des incitatifs pour la commercialisation de versions hybrides (rechargeables ou non) de VUS et de camionnettes pleine grandeur

Les véhicules utilitaires sport (VUS) et les camionnettes pleine grandeur jouissent d'une popularité sans précédent auprès du public nord-américain, et le Québec n'échappe pas au phénomène. Même si ces modèles sont plus énergivores que des voitures traditionnelles de format équivalent, il serait utopique de croire que la tendance s'inversera à court et même à moyen terme. CAA-Québec propose donc de créer un incitatif spécifique aux camionnettes et VUS électrifiés afin de stimuler la demande (et l'offre par le fait même) pour ce type de véhicule. Plusieurs modèles de ce genre sont attendus sur le marché au tournant de la prochaine décennie; il convient donc d'en favoriser le plus possible l'adoption pour réduire les impacts environnementaux négatifs des camionnettes.

Annuler la décision d'éliminer le rabais à l'achat de véhicules hybrides classiques et instaurer un incitatif plus important pour ce type de véhicule

Les véhicules hybrides classiques constituent un moyen efficace et éprouvé de réduire les émissions de GES grâce à leur consommation de carburant plus faible que celle des autos équivalentes strictement à essence. CAA-Québec les considère comme une pièce importante de la transition vers une mobilité personnelle plus propre. C'est pourquoi l'organisme recommande d'annuler la décision d'éliminer le rabais de 500 \$ accordé à l'achat des véhicules hybrides classiques dans le cadre du programme Roulez électrique. À l'inverse, il conviendrait d'augmenter cet incitatif afin de rendre les hybrides classiques aussi attrayantes que des équivalents à essence. Les véhicules hybrides classiques représentent près du tiers des ventes de véhicules neufs au Japon et ce type de véhicule est largement favorisé pour remplacer les modèles diesel en Europe.

3. Parts modales des déplacements domicile-travail

Implanter un réseau structurant de transport collectif dans la Capitale-Nationale

Pour lutter contre l'auto solo qui est responsable de la congestion routière, il faut nécessairement améliorer le service de transport en commun dans la grande région de Québec. Lors de la Consultation sur la mobilité durable tenue cet été par la Ville de Québec, CAA-Québec s'est d'ailleurs montré favorable à l'implantation d'un réseau structurant de transport dans l'agglomération de Québec. Les automobilistes de la région ont besoin d'une solution de transport fiable, efficace et attrayante afin de pouvoir faire le choix de laisser leur véhicule personnel à la maison pour effectuer leurs déplacements domicile-travail.

Évidemment, puisque les coûts de réalisation d'un tel projet sont importants, la participation financière du gouvernement du Québec sera indispensable.

Améliorer les réseaux de transport collectif dans la métropole

La congestion routière est un problème quotidien dans la métropole québécoise. Pour CAA-Québec, l'heure est à trouver des façons d'amener les automobilistes vers les réseaux de transport collectif existants et à améliorer la desserte de certains secteurs. Plusieurs projets structurants sont sur la table : REM, prolongation de la ligne bleue, SRB sur Pie-IX, développement de la ligne rose, etc. Il faudra évidemment prioriser en fonction des besoins réels de la population tout en évitant les politiques partisans. Cependant, puisque ces projets prennent des années à réaliser, les autorités responsables devront d'ici là poursuivre leurs

efforts afin de faciliter les déplacements des divers usagers à l'aide de solutions moins spectaculaires mais très efficaces pour ainsi réduire les émissions de GES.

Favoriser le covoiturage et l'autopartage

Le covoiturage et l'autopartage représentent des possibilités de transport qui peuvent convenir aussi bien dans les milieux urbains qu'en périphérie. Selon CAA-Québec, le gouvernement provincial a le devoir de promouvoir et de faciliter l'utilisation de ces solutions de rechange à l'auto solo et d'inciter financièrement les automobilistes à les adopter. La mobilité de demain repose sur un cocktail de moyens de transport. Le covoiturage et l'autopartage peuvent aisément venir compléter un trajet effectué principalement au sein d'un autre réseau de transport collectif ou constituer des réseaux de transport collectif dans les régions plus éloignées.

Utiliser le Fonds vert pour soutenir l'autopartage et le covoiturage

Pour inciter financièrement les automobilistes à opter pour l'autopartage et le covoiturage, CAA-Québec recommande encore ici au gouvernement du Québec d'utiliser les sommes accumulées au Fonds vert.

Travailler à diminuer la présence des véhicules lourds aux heures de pointe

La présence des véhicules lourds dans la circulation aux heures de pointe entraîne des retards au travail, du stress aux autres usagers de la route, de la surconsommation d'essence, des détériorations aux véhicules de promenade et aux camions légers, etc. CAA-Québec suggère donc à TEQ d'explorer des pistes de solution qui ont déjà fait l'objet d'études :

- planifier les déplacements de marchandises à l'extérieur des heures de pointe;
- relocaliser les centres de distribution à l'extérieur des secteurs congestionnés;
- adapter le parc de véhicules lourds aux caractéristiques de la circulation (utiliser des véhicules de plus petite dimension);
- développer la coopération et la collaboration avec les partenaires d'affaires;
- faire appel aux technologies d'information et de communication;
- utiliser des routes réservées aux véhicules lourds à l'extérieur des heures de pointe;
- utiliser un système *bentobox* (boîtes de livraison différée) pour empêcher les véhicules lourds de circuler aux heures de pointe.

Inciter les établissements d'enseignement supérieur à retarder les heures de cours

Selon CAA-Québec, le gouvernement du Québec devrait inciter les établissements d'enseignement supérieur à étaler dans l'horaire le début de leurs cours afin de réduire la pression sur le réseau routier aux heures de pointe. Le cégep de Lévis-Lauzon s'est déjà engagé sur cette voie en janvier 2017. Malgré les contraintes logistiques que cette décision peut occasionner aux établissements d'enseignement, cette mesure fait clairement partie de l'ensemble des solutions à mettre en place pour diminuer la congestion routière.

Inciter les entreprises à favoriser le télétravail

Pour diminuer la congestion routière aux heures de pointe dans les agglomérations, les entreprises devraient encourager leurs employés à faire du télétravail lorsque l'emploi occupé le permet. CAA-Québec agit en bon citoyen corporatif en permettant à certains employés d'effectuer du télétravail. Pour les entreprises, chaque geste compte pour diminuer la congestion routière.

Mettre les efforts nécessaires afin de contrer les effets de l'étalement urbain

La hausse de la valeur des maisons dans les grands centres a contraint les ménages à s'installer en périphérie. Les villes sont maintenant plus conscientes de l'importance de densifier leur territoire. Cependant, ce ne sont pas tous les ménages qui veulent renoncer aux avantages que procure la vie en banlieue. Les différentes autorités en Amérique du Nord doivent donc composer avec cette réalité. Évidemment, les réseaux de transport collectif ne peuvent s'étendre à l'ensemble des banlieues. Il est donc indispensable selon CAA-Québec de développer des solutions de transport qui vont permettre aux résidents des banlieues plus éloignées de joindre les réseaux majeurs de transport collectif.

Le développement de stationnements incitatifs sécuritaires fait aussi partie des gestes à déployer par les autorités afin d'atténuer les effets de l'étalement urbain sur la congestion routière.

Bâtiment résidentiel

En plus de formuler des recommandations en matière de transport et d'aménagement durable, CAA-Québec émet également des recommandations en matière de bâtiment résidentiel. Celles-ci sont regroupées sous sept thèmes : réglementation, cotation énergétique, certification et information aux consommateurs, sources de remplacement d'énergie et sécurité

d'approvisionnement, chauffage au bois, soutien financier et aménagement du territoire.

L'organisme tient à rappeler que communication et formation sont les deux éléments fondamentaux pour mobiliser les propriétaires résidentiels à être des acteurs engagés dans la transition énergétique du Québec.

1. Réglementation

Considérer le programme Novoclimat 2.0 lors d'une prochaine modification du Code de construction

CAA-Québec tient à souligner le grand pas fait par le gouvernement du Québec en 2012 en modifiant le Code de construction pour favoriser l'efficacité énergétique dans les petits bâtiments résidentiels (Chapitre 11).

Ces modifications (inspirées par le programme Novoclimat 1.0) n'ont toutefois pas inclus l'obligation de valider le niveau d'étanchéité des nouveaux bâtiments et la performance à cet égard. Un test d'infiltrométrie devrait être obligatoire et intégré dans la prochaine édition du Code du bâtiment. Cela permettrait de localiser les fuites d'air, de les colmater et ainsi d'accroître l'efficacité énergétique. On pourrait par conséquent s'attendre à une économie sur les coûts de chauffage et de climatisation. La performance de 2,5 changements d'air à l'heure (CAH) devrait minimalement être visée.

Compte tenu de ces exigences supérieures par rapport au règlement actuel, le programme Novoclimat 2.0 devrait être considéré pour les exigences du prochain Code.

2. Cotation énergétique

Bonifier et reconduire le programme Rénoclimat

La mise en place d'un système de cotation énergétique pour les maisons neuves est à encourager. Toutefois, avant de l'appliquer aux maisons existantes, CAA-Québec propose de bonifier et reconduire le programme Rénoclimat, afin de d'abord encourager les propriétaires à réaliser des travaux de rénovation écoénergétique.

3. Certification et information aux consommateurs

Obliger la délivrance d'un certificat attestant le calibrage des échangeurs d'air lors de la livraison du bâtiment

Il apparaît pertinent à l'organisme d'exiger, lors de la livraison d'une maison neuve, un certificat attestant que l'échangeur d'air est calibré. Il n'y a actuellement aucune garantie à cet effet.

En sus de la documentation fournie par le manufacturier, un guide de sensibilisation devrait être remis aux futurs occupants afin de les aider à comprendre les principes de fonctionnement d'un échangeur d'air. Un bon usage permet un apport d'air frais et évite les problèmes d'humidité excessive qui provoquent des moisissures. Ce problème est souvent décrié dans les bâtiments neufs de plus en plus étanches. Trop souvent, les consommateurs qui n'en comprennent pas le fonctionnement finissent par condamner l'équipement.

4. Sources de remplacement d'énergie et sécurité d'approvisionnement

Appuyer financièrement le développement des énergies de remplacement

La crise du verglas qui a plongé le Québec dans le noir en 1998 rappelle l'importance d'assurer l'alimentation électrique en cas de panne majeure. Les énergies de remplacement doivent être complémentaires aux réseaux d'alimentation traditionnels. La recherche et le développement de sources d'énergies renouvelables (éolienne, solaire, biomasse, etc.) doivent entre autres se faire avec cette considération. Un appui financier du gouvernement provincial apparaît essentiel à CAA-Québec pour encourager leur développement et l'utilisation par les consommateurs.

5. Chauffage au bois

Offrir des incitatifs financiers aux propriétaires pour favoriser le remplacement d'appareils non performants par des appareils certifiés

Un pas important a été franchi en 2009 par l'adoption du « Règlement sur les appareils de chauffage au bois » en encadrant la fabrication, la vente et la distribution d'appareils de chauffage au bois.

Selon CAA-Québec, TEQ doit, dans sa politique, offrir des incitatifs financiers pour encourager les propriétaires d'appareils non performants sur le marché à les remplacer par des appareils certifiés. Pour l'organisme, un partenariat avec les

fabricants, distributeurs et détaillants, membres de l'Association des professionnels du chauffage, semble un moyen à privilégier.

6. Soutien financier

Soutenir financièrement l'industrie de la maison modulaire et préusinée

Le contrôle de la qualité étant plus assuré dans l'industrie de la maison modulaire et préusinée, une attention particulière devrait être portée pour soutenir ce marché.

Faire preuve de transparence dans la bonification des programmes d'aide financière

La bonification des programmes d'aide financière doit se faire dans la transparence et être encadrée par une gestion efficace. Les indicateurs de performance de ces programmes devraient être accessibles au public.

7. Aménagement du territoire

Promouvoir et inciter le verdissement des quartiers urbains

Il est certainement prioritaire de densifier le territoire, pour freiner l'étalement urbain, accroître l'offre de transport en commun et diminuer l'usage de l'automobile. (Voir plus haut)

Afin de diminuer les îlots de chaleur, le plan directeur devait promouvoir et inciter le verdissement des quartiers urbains et la conception des nouvelles trames urbaines qui favorisent l'implantation des bâtiments pour bénéficier d'un apport maximal d'énergie solaire.

ANNEXES



Québec, le 27 octobre 2017

Objet : Le Fonds vert au service de l'environnement et des automobilistes

Détail du projet

Prémisse

Le Fonds vert a le potentiel de servir encore plus concrètement et efficacement l'environnement et les automobilistes. En effet, CAA-Québec estime qu'en jetant les bases d'un programme d'inspection volontaire des véhicules de 8 ans et plus, le gouvernement du Québec dispose d'une occasion unique de démontrer son engagement à s'attaquer de front aux gaz à effet de serre (GES).

Et pour que cette initiative reçoive un accueil favorable dans la population, celle-ci doit nécessairement être accompagnée d'un incitatif financier prélevé à même le Fonds vert destiné à supporter les automobilistes désireux d'en profiter.

Le Fonds vert tout désigné

C'est précisément le rôle du Fonds vert de réduire les GES, mais aussi parce que les automobilistes y contribuent généreusement depuis sa mise en place en 2006 (depuis l'instauration du système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions de gaz à effet de serre en 2013). Depuis 2013, il a généré près de 2 milliards de dollars. Et en 2016, les automobilistes y ont contribué à la hauteur d'environ 4 cents/litre, et ce, à chaque plein. CAA-Québec estime qu'une partie de ces sommes doivent servir à réparer les véhicules qui polluent plus et du coup, à diminuer les GES.

Une justification claire

À l'été 2017, CAA-Québec a réalisé une inspection environnementale sur 500 voitures de 8 ans et +. Les conclusions sont claires : une grande proportion de ces véhicules présente des lacunes importantes en matière de traitement des gaz. Lacunes qui se traduisent généralement par une surconsommation d'essence et donc, par des rejets plus élevés de GES, mais aussi d'hydrocarbures et autres contaminants. Cette étude de CAA-Québec met en lumière la pertinence d'un entretien adéquat.

Étude 2017 de CAA-Québec :

Grands constats :

- Taux d'échec parmi les 500 véhicules analysés = 31 %
 - En proportion sur le parc automobile actuel, ce sont plus de 600000 véhicules potentiellement visés.



La vérification technique effectuée :

- Les véhicules modernes sont équipés de plusieurs ordinateurs qui contrôlent les émissions polluantes. Les experts des centres d'inspections automobiles ont interrogé ces ordinateurs afin de vérifier si ces véhicules présentaient ou non des irrégularités en matière de traitement des gaz.

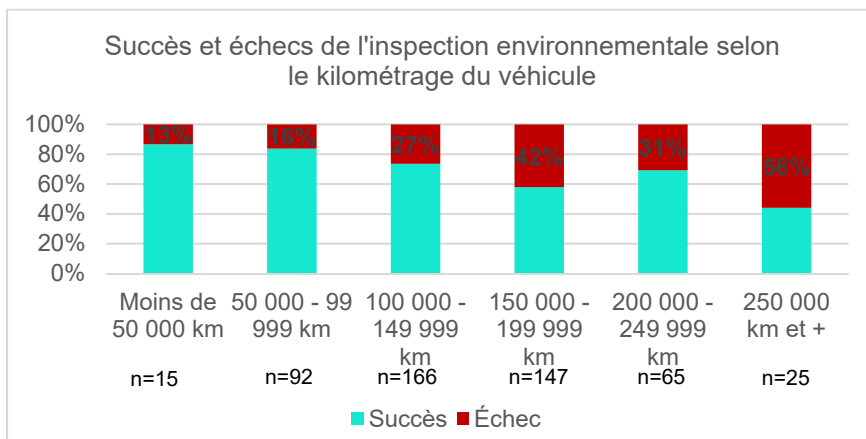
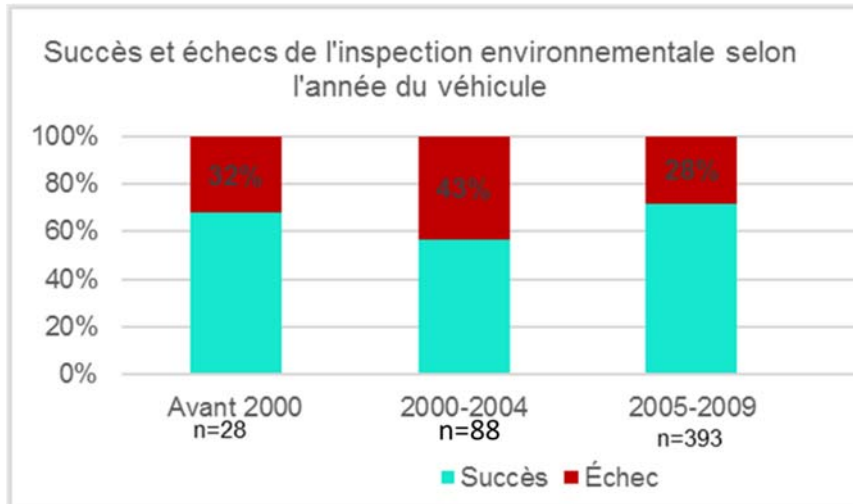
Les points de vérification :

- Balayage des systèmes avec analyseur-contrôleur (scanner).
- Vérification du témoin d'anomalie (check engine).
- Examen des systèmes sous surveillance (monitoring).
- Inspection visuelle (tuyau d'échappement, alimentation d'essence, pression d'air des pneus, résistance au roulement causée par les freins (brake drag)).

Note : Dès qu'une anomalie était décelée, le véhicule était considéré en échec. Évidemment, plus d'une irrégularité pouvait être observée par nos experts pour un véhicule donné.

- Échec – Les principales raisons :
 - Fuites de vapeurs d'essence
 - Défaut des sondes d'oxygène
 - Ratés d'allumage
- Conséquence directe pour l'environnement :
 - Rejets plus importants de gaz nocifs (GES & hydrocarbures)
- Conséquences directes pour l'automobiliste :
 - Une surconsommation moyenne de 15 % (Donnée calculée par CAA-Québec)
 - 5 \$ envolés en fumée à chaque plein d'essence
 - Sur 3 ans, 800 \$ en moyenne jetés par les fenêtres
- Conséquences directes pour l'ensemble des consommateurs visés :
 - Annuellement, ce sont 140 millions de litres d'essence surconsommés
 - Représente 320000 tonnes de CO₂ supplémentaires émis
 - Équivaut à 100000 nouveaux véhicules sur les routes par année

Étude CAA-Québec – Tableaux d'intérêt :



Des avantages pour tous

- Des voitures en meilleur état :
 - Moins de surconsommation d'essence et moins de GES et autres polluants
- Des réparations financièrement plus accessibles pour les automobilistes :
 - Favorise l'adhésion de la population



- Une utilisation optimale du Fonds vert :
 - Un « retour » sur l'investissement pour les consommateurs (principaux contributeurs)
 - Un gouvernement à l'écoute des besoins des consommateurs
 - Le but principal atteint : réduire les GES!

Conclusion

Quelque 2 millions de véhicules de 8 ans et plus sont immatriculés au Québec. Avec un taux d'échec obtenu de 31 %, ce sont potentiellement 600 000 véhicules qui surconsomment et polluent plus. **La proposition faite par CAA-Québec d'adopter un programme d'inspection volontaire des véhicules de 8 ans et plus recoupe directement les objectifs fixés par le gouvernement en matière de réduction des GES. Il s'agit d'un moyen sûr, efficace et surtout immédiat de diminuer ces gaz polluants.**

Et si le Fonds vert représente véritablement le bras agissant de la lutte aux GES, le gouvernement du Québec a une occasion en or de le démontrer.

Programme d'inspection volontaire des véhicules âgés Le Fonds vert doit servir à verdier le parc automobile, dit CAA-Québec

Montréal, le 3 novembre 2017 – Une récente enquête menée par CAA-Québec le confirme : près du tiers des véhicules âgés de 8 ans et plus échouent aux tests environnementaux. Conséquences : des litres d'essence envolés en fumée à chaque plein et des gaz à effet de serre en plus grande quantité. La solution? Utiliser le Fonds vert pour soutenir les propriétaires de ces véhicules âgés et cibler directement les GES! Allons voir comment.

Créé expressément pour réduire les GES, le Fonds vert est financé en bonne partie par les automobilistes. Depuis 2015, soit depuis l'entrée en vigueur du marché du carbone pour l'ensemble des industries, dont les essenceries, ce sont près de 2 milliards \$ qui y ont été versés.

Concrètement, les automobilistes y ont contribué à la hauteur d'environ 4 cents par litre, et ce, à chaque plein d'essence en 2016. Et pour l'année financière 2015-2016 seulement, ce sont près de 300 millions \$ qui ont été versés au Fonds par les automobilistes. CAA-Québec estime qu'il est plus que légitime qu'une partie de ces sommes servent à favoriser la réparation des véhicules qui polluent le plus.

« Peu de projets ont le potentiel d'avoir un impact aussi direct et rapide sur les émissions de GES, raison pour laquelle nous croyons fermement que le Fonds vert doit être mis à contribution, d'autant plus que le Québec devra faire preuve d'imagination pour atteindre les cibles qu'il s'est fixées pour 2020. En matière de réduction des gaz à effet de serre, c'est l'éléphant dans la pièce », image la vice-présidente communications et affaires publiques chez CAA-Québec, Sophie Gagnon.



[Une animation qui dit tout!](#)

Oui à un programme... volontaire et attrayant!

Tous les pays de l'Union européenne, 35 États américains et 6 provinces canadiennes ont déjà introduit divers programmes d'inspections différents les uns des autres. « Nous croyons qu'au Québec, on peut arriver à des résultats significatifs au moyen d'un programme qui n'est pas obligatoire, mais plutôt volontaire, un peu à l'image de RénoVert, à la différence importante qu'un rabais à la réparation devra l'accompagner et non seulement un crédit d'impôt. Celui-ci est d'ailleurs financé par le Fonds vert. Si ça fonctionne pour les maisons, pourquoi ça ne fonctionnerait pas pour les autos? », questionne M. Pierre-Serge Labbé, vice-président services automobiles chez CAA-Québec.

Plus qu'un enjeu environnemental

À l'été 2017, CAA-Québec a réalisé 500 inspections environnementales sur des véhicules âgés de 8 ans et plus dans ses 10 centres d'inspection affiliés, situés aux quatre coins du Québec ([résultats détaillés dans notre site Web](#)). Le taux d'échec de 31 % représente plus de 600 000 véhicules à l'échelle du Québec. « C'est mauvais pour la planète, mais aussi pour le portefeuille... puisqu'une voiture qui consomme plus est une voiture qui pollue plus.

Ce gaspillage collectif est l'équivalent d'un chèque de 160 millions \$ envoyé chaque année à l'industrie pétrolière », déplore M. Labbé. Et cela, sans compter les autres polluants rejetés dans l'atmosphère.

Gagnant pour tout le monde

« Un programme d'inspection volontaire est gagnant pour tout le monde : des voitures en meilleur état qui consomment moins d'essence et le Fonds vert qui répond à sa fonction première, soit réduire les GES », ajoute-t-il. « Et pourquoi ne pas lui accoler une certification environnementale pour obtenir un gage de qualité? », propose-t-il enfin.

Un appui de la Table de concertation

Si l'idée d'un tel programme germe depuis les dernières années chez plusieurs intervenants, la base volontaire ainsi que la contribution financière du Fonds vert auprès des automobilistes ont été mises de l'avant par CAA-Québec. Ces initiatives ont obtenu, cet automne, l'adhésion de la totalité des 19 membres de la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec.

Ne pas jouer à l'autruche

« Les propriétaires de véhicules âgés ne sont pas nécessairement les plus fortunés. Il ne faut pas les contraindre, mais les inciter financièrement à améliorer leur véhicule », soulève M^{me} Gagnon. « On ne peut pas non plus obliger tout le monde à changer de voiture aux quatre ans, à prendre le métro ou à passer à la voiture électrique. Oui, il faut continuer nos efforts pour développer la voiture électrique et la mobilité durable. Mais demain matin, il y aura encore des centaines de milliers de voitures âgées sur nos routes dont l'empreinte environnementale pourrait être réduite considérablement, voilà où nous pouvons faire des progrès, et ce, rapidement ».

Retour du balancier pour les automobilistes

Les automobilistes contribuent au Fonds vert par l'entremise du marché du carbone. Ils y versent quelque 300 millions \$ par année. Plusieurs États et provinces, qui ont un programme d'inspection, subventionnent les réparations environnementales à effectuer en minimisant les coûts associés à l'inspection ou en offrant un incitatif financier direct pour effectuer les réparations.

À propos de CAA-Québec

CAA-Québec, organisme à but non lucratif, assure la tranquillité d'esprit à chacun de ses membres en lui offrant des avantages, des produits et des services de haute qualité dans les domaines de l'automobile, du voyage, de l'habitation et de l'assurance.

– 30 –

Suivez-nous sur [Twitter](#) et [Facebook](#)

Information :

Montréal

Annie Gauthier

514 861-7111, poste 6260

Cell. : 514 717-4040

annie.gauthier@caaquebec.com

Québec

Pierre-Olivier Fortin

418 624-2424, poste 6430

Cell. : 418 563-4590

pierre-olivier.fortin@caaquebec.com