



MÉMOIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL

**Présenté dans le cadre de la consultation fédérale sur son engagement
d'exiger que toutes les voitures neuves vendues au Canada soient à
zéro émission d'ici 2035**

Le 21 janvier 2022

Introduction

Le gouvernement fédéral a annoncé le 17 décembre dernier des [consultations publiques sur son engagement d'exiger que toutes les voitures neuves vendues au Canada soient à zéro émission d'ici 2035](#) et invite toutes les parties intéressées à soumettre leurs réponses sur les deux documents de discussion d'ici le 21 janvier 2022.

La Ville de Montréal est en accord avec le gouvernement du Canada lorsqu'il souligne que la réduction de la pollution dans le secteur des transports est d'une importance capitale, car ce secteur est responsable d'un quart des émissions totales de gaz à effet de serre au Canada. La Ville souhaite donc participer à la consultation du fédéral sur la mise en oeuvre de ses objectifs de réduction des GES d'ici 2030, notamment via la réglementation du secteur automobile et la mise en oeuvre de normes de VZÉ le plus tôt possible.

Nous répondons aux questions soulevées dans le cadre de cette consultation particulière, à savoir :

- 1. Quelle devrait être l'approche pour que la totalité des véhicules neufs vendus soit à zéro émission en 2035, et qu'au moins la moitié respecte cet objectif en 2030?*
- 2. En plus des objectifs de vente de VZÉ d'au moins 50 % d'ici 2030 et de 100 % d'ici 2035, faudrait-il fixer d'autres objectifs provisoires pour assurer la réussite du Canada? Quels devraient être ces objectifs?*
- 3. Le gouvernement du Canada rendra obligatoire la vente de VZÉ. Comment cette mesure devrait-elle être conçue et quels sont les éléments à prendre en compte pour en assurer le succès? Quels sont les mécanismes utilisés par d'autres administrations ayant imposé une réglementation sur les VZÉ qui devraient être utilisés ou évités?*
- 4. Quels sont les obstacles qui empêchent l'adoption des VZÉ dans les collectivités nordiques et éloignées et par les ménages à faible revenu? Que peut faire le gouvernement du Canada pour renverser la vapeur?*
- 5. Quels défis et quelles possibilités prévoyez-vous pour le réseau électrique suite à l'accélération de nos objectifs de vente de véhicules électriques?*

Contexte

La Ville de Montréal, avec le gouvernement fédéral et celui du Québec, est engagée dans un effort collectif visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et à limiter les impacts du réchauffement planétaire à un maximum de 1,5 degré en vertu de leurs engagements respectifs dans le cadre de l'accord international sur le climat de Paris.

Ainsi dans ce contexte et celui du regroupement international des villes sur le climat du C40, la Ville s'est engagée, dans le cadre de son [Plan Climat 2020-2030](#), à réduire, d'ici 2030, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 55 % sous le niveau de 1990 en vue d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

L'électrification du secteur des transports est une des priorités de ce plan, incluant les cibles suivantes :

- 47 % de véhicules électriques immatriculés sur le territoire de Montréal en 2030;
- 30 % des déplacements de personnes en véhicules électrifiés,
- Électrifier 100% des autobus de la STM d'ici 2040;
- 25 % des livraisons de marchandises s'effectuent sans émission de GES;
- Implanter une première zone réservée aux véhicules zéro émission à Montréal d'ici 2030.

Sachant que le secteur des transports est un des plus importants secteurs émetteurs de GES de la collectivité montréalaise, la [Stratégie d'électrification des transports 2021-2023](#) engage la Ville sur cette voie dont voici les objectifs et cibles :

1. Miser sur le transport actif et collectif :
 - Travailler en collaboration avec la Société de transport de Montréal afin que 84 % des déplacements se fassent de façon électrique, ce qui inclut les transports en autobus et en métro;
 - Bonifier les services de mobilité électrique partagée notamment en ajoutant 2 100 vélos Bixi à assistance électrique et 250 taxis électriques.
2. Faciliter l'accès à la recharge pour les propriétaires de voitures électriques par :
 - Le déploiement de 600 nouvelles bornes de recharge publiques de niveau 2 et 60 bornes de recharge publiques rapides;
 - La proposition d'un cadre réglementaire qui impose l'installation d'infrastructures électriques élémentaires nécessaires au branchement de bornes de recharge dans tous les nouveaux bâtiments résidentiels munis d'un stationnement.
3. Diminution des nuisances du transport de marchandises par l'électrification des flottes en milieu urbain :
 - Encourager l'électrification du transport des marchandises en milieu urbain afin que 500 000 colis soient livrés annuellement par des modes électriques;
 - Implanter de nouveaux espaces de logistique urbaine pour desservir un territoire plus vaste et un plus grand nombre d'arrondissements.

4. Préparer le déploiement d'une première zone à faibles émissions (ZFÉ) à Montréal d'ici, et d'une zone zéro émission d'ici 2030 au centre-ville afin de diminuer les émissions de GES et de favoriser l'accès de véhicules électriques au centre-ville, en plus d'avoir un impact sur l'aménagement de la ville au profit des citoyens
5. Investir 13 M\$ en soutien direct pour favoriser l'essor des entreprises montréalaises associées à la mobilité durable et à l'écosystème de l'électromobilité.
6. Que 25 % à 30 % du parc de véhicules des services de micromobilité active et partagée soit électrique et que tous les arrondissements montréalais soient desservis par l'un de ces services.
7. Que 5 % à 10 % du parc des services d'autopartage soit électrique.
8. Avoir 250 voitures électriques exploitées par l'industrie montréalaise du taxi.
9. Implanter des équipements électriques nécessaires à la recharge de VÉ dans les nouveaux bâtiments résidentiels est enchâssée dans la réglementation municipale.
10. Remplacer tous les véhicules sous-compactes de la Ville arrivés en fin de vie utile par des modèles électriques et privilégier ces modèles pour les autres classes de véhicules.
11. Investir 6 M\$ dans un programme de test et d'intégration de produits écoresponsables au sein du parc de la Ville.
12. Que 25 % des bornes de recharge publiques soient implantées dans des stationnements municipaux. Permettre qu'au moins 20 % de celles-ci soient localisées dans les 9 arrondissements centraux où l'accès à la recharge à domicile est le plus difficile.

Le nombre de véhicules électriques immatriculés à Montréal était de 14 721 au 31 mars 2021, soit une croissance de plus de 870 % depuis 2016. Cette croissance annuelle devrait se poursuivre de façon constante jusqu'en 2035, date à laquelle la vente des véhicules légers neufs à essence sera interdite au [Québec](#) et au [Canada](#).

Pour répondre à la demande des électromobilistes, la Ville de Montréal comptait 1 574 bornes publiques de Niveau II (240 volts) affiliées au réseau du Circuit électrique d'Hydro-Québec, dont plus de 1 000 bornes de recharge publiques de niveau II déployées à ses frais, faisant d'elle la première ville canadienne en la matière et une première de classe nord-américaine. Ainsi on comptait 211 000 recharges effectuées sur ce réseau en 2020.

La Ville de Montréal est donc un chef de file contribuant à l'atteinte des objectifs du Canada et du Québec en matière de réduction de GES et d'électrification des transports.

L'électrification progressive et complète de l'ensemble des véhicules routiers légers et lourds en circulation sur son territoire est reconnue par la Ville de Montréal comme un enjeu majeur de toute stratégie fédérale, provinciale et municipale de réduction de GES.

Autres éléments de contexte

- Le Canada s'est également fixé comme objectifs d'atteindre 30 % des ventes de véhicules légers zéro émission d'ici 2030 et de n'autoriser que la vente des véhicules légers zéro émission d'ici 2035;
- Si le Canada atteint son objectif de ventes de VZÉ d'ici 2035, [des projections récentes](#) montrent que cela pourrait soutenir la création de 1,1 million d'emplois et un PIB de 152 milliards de dollars d'ici 2040;
- Depuis le 1^{er} mai 2019, tous les Canadiens ont accès à un incitatif de 5 000 \$ pour l'achat d'un nouveau véhicule entièrement électrique ou hybride rechargeable qui s'ajoute à l'incitatif québécois de 8 000 \$;
- Une récente étude démontre que [les ventes de VZÉ sont probablement freinées par le manque de disponibilité chez les concessionnaires canadiens](#) (les 66 % des concessionnaires à travers le Canada (pré-COVID) n'avaient pas de VZÉ disponible en inventaire);
- Les provinces du Québec et de la Colombie-Britannique se démarquent du reste du Canada par une offre de VZÉ répondant mieux à la demande des électromobilistes grâce à l'adoption d'une loi établissant des seuils annuels minimum croissants de vente de VZÉ pour les fabricants et importateurs de véhicules légers sur leurs territoires:
- Parmi les autres freins à l'électrification: le surcoût à l'achat des véhicules électriques par rapport aux véhicules à moteur à combustion interne et l'accès à la recharge électrique, notamment dans les quartiers centraux en milieu urbain ne disposant pas d'un espace de stationnement privé;
- Le rapport de l'étude *Diagnostic et modélisation de l'évolution du marché des véhicules électriques 2013-2030* réalisée par la firme Dunsky pour la Ville de Montréal, le 21 mai 2021, établit clairement les enjeux et les défis importants auxquels doivent faire face les citoyens et entreprises montréalais pour accéder à la mobilité électrique d'ici 2030.

Réponses aux questions posées et recommandations de la Ville de Montréal

1. *Quelle devrait être l'approche pour que la totalité des véhicules neufs vendus soit à zéro émission en 2035, et qu'au moins la moitié respecte cet objectif en 2030?*

Au cours des dernières années, les ventes de véhicules électriques au Canada ont connu une croissance fulgurante, grâce aux programmes d'incitatifs à l'achat fédéral et provinciaux. Toutefois, les Canadiens qui souhaitent acheter un véhicule électrique sont confrontés à un obstacle majeur, soit la disponibilité limitée chez les concessionnaires. Un nombre de modèles insuffisant et de longs délais de livraison freinent encore la demande des consommateurs d'acheter des VZÉ malgré les programmes d'aide financière à l'achat et de déploiement accru des infrastructures de recharge. Sans surprise, les ventes sont plus élevées au Québec et en Colombie-Britannique, soit dans les deux provinces où des lois et normes VZÉ sont en place et où la disponibilité des VZÉ est plus importante.

L'adoption d'une réglementation fédérale VZÉ harmonisée avec celles du Québec, de la Colombie-Britannique ainsi que de la Californie et des autres États américains VZÉ appuiera la demande croissante de VZÉ à travers le Canada et permettra de rejoindre les chefs de file en Amérique du Nord dans ce domaine.

Une étude récente démontre que l'augmentation de la demande domestique de VZÉ au Canada est l'une des mesures les plus efficaces que les gouvernements peuvent mettre en œuvre pour [stimuler la fabrication de véhicules VZÉ et accroître la demande domestique pour ces véhicules](#). Cela fait de l'adoption d'une loi et d'une norme fédérale VZÉ une politique publique clé pour stimuler l'adoption et la fabrication de VZÉ au Canada.

Concernant les véhicules mi-lourds et lourds, [la Californie a récemment proposé l'adoption d'une norme VZÉ ambitieuse](#) à cet égard. Le Canada et les provinces canadiennes devraient s'en inspirer.

Recommandation 1 :

Adopter une loi et une norme fédérale VZÉ qui incorporent les objectifs canadiens de vente de véhicules légers, soit d'au moins 50 % en 2030 et de 100 % en 2035 ainsi que pour les véhicules lourds de 30 % en 2035 et de 100 % en 2040.

Recommandation 2 :

La Ville de Montréal invite le gouvernement fédéral à inclure dans sa proposition VZÉ pour les véhicules légers l'ajout d'une cible initiale pour 2025.

2. *En plus des objectifs de vente de VZÉ d'au moins 50 % d'ici 2030 et de 100 % d'ici 2035, faudrait-il fixer d'autres objectifs provisoires pour assurer la réussite du Canada? Quels devraient être ces objectifs?*

Le gouvernement fédéral doit adopter des cibles ambitieuses de déploiement d'infrastructures de recharge électrique au Canada, incluant un volet concernant spécifiquement les milieux fortement urbanisés, et bonifier le financement mis à la disposition des provinces ainsi que des administrations municipales pour appuyer le

déploiement des VZÉ au Canada. Le financement devrait provenir d'une source récurrente et prévisible pour les municipalités. L'approche fédérale actuelle d'octroi de financement basée sur le concept d'appel à projets n'est pas propice à la planification moyen et long terme du déploiement d'un réseau de bornes de recharge électriques urbain.

En veillant à ce que nous ayons suffisamment de bornes de recharge disponibles dans des zones clés du pays, un plus grand nombre de Canadiens adopteront les véhicules électriques et cela dissipera les craintes des conducteurs entourant la recharge de leur véhicule. Le gouvernement fédéral doit continuer à faire preuve de leadership à cet égard et appuyer les administrations municipales comme Montréal ainsi que les provinces comme le Québec à cet égard. Les programmes d'aide financière fédéraux doivent être bonifiés et assouplis pour mieux soutenir les administrations municipales faisant face aux défis importants d'accès à la recharge qui subsistent en milieu de haute densité.

La bonification de ces objectifs et la poursuite des investissements dans les infrastructures de recharge stimuleront l'économie et permettront de créer des emplois de qualité. Ces investissements permettront aux municipalités d'accélérer le déploiement d'infrastructures de recharge et de mettre en place des mesures complémentaires pour accélérer l'électrification des transports tout en stimulant la vitalité économique sur leur territoire. Le Canada doit s'inspirer des États-Unis, de nombreux pays européens, de la Chine et d'ailleurs dans le monde qui investissent des sommes importantes dans le déploiement des réseaux de recharge de VZÉ dans le cadre de leurs plans de relance.

Recommandation 3 :

Poursuivre et accélérer les investissements dans les infrastructures de recharge électrique pour les VZÉ avec un volet particulier pour les milieux fortement urbanisés qui peuvent demander plus de frais d'aménagement. Prévoir des financements spécifiques pour les municipalités.

3. Le gouvernement du Canada rendra obligatoire la vente de VZÉ. Comment cette mesure devrait-elle être conçue et quels sont les éléments à prendre en compte pour en assurer le succès? Quels sont les mécanismes utilisés par d'autres administrations ayant imposé une réglementation sur les VZÉ qui devraient être utilisés ou évités?

Le gouvernement fédéral doit appuyer l'adoption d'une loi et une norme canadienne VZÉ pour les véhicules légers et lourds ambitieuse avec la mise en œuvre progressive d'un programme redevance-remise ou bonus-malus à l'achat des véhicules routiers légers et lourds afin d'assurer sa viabilité financière et son équité pour l'ensemble des Canadiens. Elle doit également proposer des mécanismes pour stimuler, en priorité, l'offre des constructeurs et la demande des consommateurs pour des véhicules plus abordables et de plus petite taille.

Les incitatifs à l'achat de VZÉ ne seront pas nécessaires pour toujours. Le surcoût à l'achat des véhicules électriques devrait continuer de baisser et la parité de prix avec les véhicules légers à moteur à combustion interne devrait être atteinte entre 2025 et

2030, ainsi que vers 2035 pour les véhicules lourds, dépendamment du niveau d'autonomie et du type de véhicule. D'ici là, le maintien des incitatifs financiers à l'acquisition d'une ZVE est nécessaire.

Un système de remise qui impose des redevances sur les véhicules les plus polluants et offre des remises à l'achat des VZÉ offre une solution fiscalement plus viable et à coût nul. Ce système permet à la fois d'agir sur deux fronts afin de réduire les émissions de GES du secteur des transports :

- Accélérer le déploiement des véhicules légers et lourds zéro émission (VZÉ);
- Rationaliser les ventes des véhicules énergivores et polluants en mettant en place un signal-prix visible.

Le déploiement progressif d'un système de redevance-remise ou bonus-malus, créera des conditions de marché plus équitables et viables que les incitatifs financiers actuels. Il stimulera davantage la demande des consommateurs et des entreprises pour les VZÉ.

En même temps, le fait de signaler que des frais additionnels seront éventuellement intégrés dans les prix des véhicules les plus polluants donnera au secteur manufacturier suffisamment de temps pour ajuster sa production en conséquence et prendre les décisions d'investissement appropriées qui sont conformes aux politiques climatiques du Canada, du Québec et des municipalités québécoises, telles que la Ville de Montréal.

Considérant les défis économiques, environnementaux et sociaux majeurs actuels et l'urgence climatique auxquels font face le Canada, le Québec et la Ville de Montréal, deuxième ville en importance au Canada, le succès de l'atteinte des objectifs de réduction de GES et d'électrification des transports passent par une approche concertée et ambitieuse des trois niveaux de gouvernement.

Recommandation 4 :

Mettre en œuvre un système de redevance-remise ou bonus-malus fiscalement neutre pour financer et accélérer le déploiement des VZÉ ainsi que de freiner les ventes des véhicules à moteur à combustion interne énergivores et polluants.

Recommandation 5 :

Poursuivre, bonifier et simplifier les programmes d'aide financière à l'achat d'un VZÉ jusqu'à ce que la parité de coûts soit atteinte entre les VZÉ et les véhicules à moteur à combustion interne légers et lourds.

4. Quels sont les obstacles qui empêchent l'adoption des VZÉ dans les collectivités nordiques et éloignées et par les ménages à faible revenu? Que peut faire le gouvernement du Canada pour renverser la vapeur?

Dans un souci d'équité pour les ménages à faible revenu, la stratégie fédérale d'électrification des transports doit aussi reposer sur la poursuite d'un financement structurant et prévisible des projets de transport collectif, idéalement électrique et actif en milieu urbain.

Également, tel que précisé au point précédent, une éventuelle loi VZE fédérale doit être accompagnée d'une aide financière stimulant, en priorité, l'offre des constructeurs et la demande des consommateurs pour des véhicules plus abordables.

Recommandation 6 :

Accompagner les mesures d'électrification des véhicules légers et lourds d'un soutien récurrent et prévisible au développement et à l'exploitation du transport collectif.

5. Quels défis et quelles possibilités prévoyez-vous pour le réseau électrique suite à l'accélération de nos objectifs de vente de véhicules électriques?

La forte augmentation de la demande d'électricité induite par la stratégie fédérale d'électrification des transports et de réduction des émissions de GES viable à moyen et long terme doit amener le gouvernement fédéral à accompagner sa stratégie d'un soutien au déploiement de projets structurants d'énergies renouvelables, d'une amélioration de l'efficacité énergétique de tous les secteurs d'activité économique incluant les transports et les bâtiments et l'élimination progressive des carburants fossiles au Canada.

En ce qui concerne les questions posées relativement aux principes d'une éventuelle réglementation zéro émission pour les véhicules lourds, la Ville de Montréal a intégré ses commentaires dans les recommandations générales formulées à l'égard de l'ensemble de la démarche VZÉ fédérale. La Ville de Montréal réserve ses commentaires détaillés à ce sujet lorsque le gouvernement fédéral rendra disponible sa proposition réglementaire détaillée à ce sujet.

Recommandation 7 :

Accompagner les mesures d'électrification des transports de soutien à des projets structurants d'énergies renouvelables.

Recommandations de la Ville de Montréal au gouvernement fédéral

Recommandation 1 :

Adopter une loi et une norme fédérale VZÉ qui incorpore les objectifs canadiens de ventes de véhicules légers, soit d'au moins 50 % en 2030 et de 100 % en 2035 ainsi que pour les véhicules lourds de 30 % en 2035 et de 100 % en 2040;

Recommandation 2 :

La Ville de Montréal invite le gouvernement fédéral à inclure dans sa proposition VZÉ pour les véhicules légers l'ajout d'une cible initiale pour 2025.

Recommandation 3 :

Poursuivre et accélérer les investissements dans les infrastructures de recharge électrique pour les VZÉ avec un volet particulier pour les milieux fortement urbanisés qui peuvent demander plus de frais d'aménagement. Prévoir des financements spécifiques pour les municipalités.

Recommandation 4 :

Mettre en œuvre un système de redevance-remise ou bonus-malus fiscalement neutre pour financer et accélérer le déploiement des VZÉ ainsi que de freiner les ventes des véhicules à moteur à combustion interne énergivores et polluants.

Recommandation 5 :

Poursuivre, bonifier et simplifier les programmes d'aide financière à l'achat d'un VZÉ jusqu'à ce que la parité de coûts soit atteinte entre les VZÉ et les véhicules à moteur à combustion interne légers et lourds.

Recommandation 6 :

Accompagner les mesures d'électrification des véhicules légers et lourds d'un soutien récurrent et prévisible au développement et à l'exploitation du transport collectif.

Recommandation 7 :

Accompagner les mesures d'électrification des transports de soutien à des projets structurants d'énergies renouvelables.