

Bonjour, Madame la Présidente et Mesdames et Messieurs les membres du Comité.

Je m'appelle Joanna Kyriazis, et je suis conseillère principale en politiques pour Clean Energy Canada, un groupe de réflexion sur le climat et les énergies propres de l'Université Simon Fraser.

Je suis ici aujourd'hui pour vous parler du paradoxe de la voiture au Canada.

Selon l'Agence internationale de l'énergie, parmi tous les pays, c'est au Canada que l'on conduit les voitures les plus grosses et les plus polluantes. Nous occupons littéralement la première place mondiale pour ce qui est des émissions de gaz d'échappement. Et depuis 20 ans, la pollution par le carbone provenant des transports a continué d'augmenter – de près d'un tiers.

Parallèlement à cela, la construction automobile – voitures, camions et autobus – a baissé considérablement au Canada, puisqu'on produit plus d'un million de véhicules en moins par année. Notre pays, qui faisait autrefois partie des cinq grands constructeurs automobiles au monde, ne figure maintenant même plus dans le top 10.

La pollution des véhicules a augmenté, alors que la construction automobile a diminué. C'est une mauvaise nouvelle, à la fois pour notre environnement et pour notre économie.

Bien que ces deux problèmes aient plusieurs causes, il n'existe qu'une seule solution pour les régler : les véhicules zéro émission. Il faut que davantage de Canadiens adoptent des voitures non polluantes et que ces véhicules soient construits en plus grand nombre ici, au pays.

Il y a maintenant plus de véhicules électriques sur le marché, et les particuliers et les entreprises sont de plus en plus nombreux à les adopter, au Canada, pour économiser des milliers de dollars par an en frais de carburant et d'entretien, tout en réduisant leur pollution par le carbone. Il est ressorti d'un sondage réalisé en mars 2019 par Abacus Data et Clean Energy Canada que les deux tiers des Canadiens souhaitent que la majorité des véhicules vendus au pays soient des véhicules électriques, et qu'environ la moitié d'entre eux aimeraient que cela se réalise d'ici cinq ans ou avant. Mais comme actuellement les véhicules électriques ne représentent que 3 % des ventes de véhicules neufs, il faut en faire plus pour que se concrétisent les ambitions du gouvernement fédéral en matière de ventes de véhicules électriques, à savoir 10 % des ventes d'ici 2025, 30 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2040.

Pour ce faire, il faut commencer par s'assurer que les Canadiens qui veulent opter pour un véhicule électrique puissent s'en procurer un. Selon une étude réalisée pour le compte de Transports Canada au début de cette année, la majorité des concessionnaires automobiles

du pays n'ont même pas ne serait-ce qu'une voiture électrique à faire essayer ou à vendre. Parmi les Canadiens qui ont quand même choisi d'acheter une voiture électrique, beaucoup ont dû attendre de trois à six mois avant de recevoir leur véhicule.

Et ce qui vient compliquer les choses, c'est que la situation varie selon l'endroit où l'on vit, car l'offre de véhicules électriques n'est pas la même partout au pays. Les acheteurs potentiels qui se trouvent en Colombie-Britannique ou au Québec – les deux provinces qui ont mis en place des politiques concernant les véhicules électriques – ont accès à davantage de voitures électriques et à un plus grand choix de modèles. C'est d'ailleurs dans ces provinces que l'on retrouve les plus gros inventaires de véhicules électriques neufs à vendre; et ailleurs au pays, on doit se battre pour avoir le reste.

Des versions électriques de certains des modèles les plus vendus au Canada – le Toyota RAV4, le Ford F-150 et le Jeep Wrangler – seront mises en marché d'ici deux ans. Mais comme les constructeurs automobiles donnent la priorité aux ventes de véhicules électriques sur des marchés comme ceux de l'Union européenne ou de la Chine, qui ont mis en place des politiques plus agressives en la matière, il n'est pas certain que les Canadiens pourront acheter ces véhicules ici.

Qu'est-ce que tout cela nous révèle? Que les Canadiens sont prêts à passer à l'électrique, mais qu'ils ont besoin de plus de choix.

Certes, la pandémie de COVID-19 a créé une incertitude économique et a même amené de nombreux experts à prédire que la transition vers les véhicules électriques connaîtrait un ralentissement. Pourtant, c'est le contraire qui s'est produit : plusieurs pays en ont profité pour aller de l'avant.

Prenons l'exemple de l'Union européenne. Les dirigeants européens ont maintenu des normes strictes en matière d'émissions pour les véhicules, malgré la pandémie. Dans leurs plans de relance, des pays comme l'Allemagne, la France, l'Espagne et le Royaume-Uni ont prévu des subventions pour l'achat de véhicules neufs, des allègements fiscaux et des investissements dans les infrastructures de recharge afin d'accélérer la transition vers les véhicules électriques. Résultat : les ventes de ce type de véhicules ont explosé, et les constructeurs automobiles européens ont lancé un nombre record de modèles de véhicules électriques cette année – 42 modèles, seulement pour le premier trimestre de 2020. McKinsey prévoit que la part de marché des véhicules électriques dans l'Union européenne sera supérieure aux projections d'avant la pandémie.

Au Canada, nous n'avons pas fait suffisamment d'efforts, au niveau national, pour exploiter les possibilités qu'offrent les véhicules électriques, tant pour lutter contre les changements climatiques que pour sauver – et encore moins pour dynamiser – notre industrie automobile. Alors que nous disposons aujourd'hui d'un programme national de remise sur

l'achat de véhicules électriques, d'un réseau de bornes de recharge qui s'étend tranquillement et de quelques accords de production de véhicules électriques prometteurs, nos normes concernant la pollution des véhicules se relâchent et nos objectifs de vente de véhicules zéro émission sont peu ambitieux, alors que nous pourrions légiférer en la matière. Si le Canada veut sérieusement réduire les émissions générées par les transports et construire les voitures de demain, il doit adopter un train de mesures qui favorise l'investissement à long terme dans les véhicules non polluants et facilite leur adoption.

Cet ensemble de mesures doit s'attaquer aux obstacles qui empêchent l'adoption des véhicules électriques, tant du côté de l'offre que de la demande, tout en veillant à ce que le secteur automobile canadien profite des avantages économiques du passage aux véhicules électriques à l'échelle nationale et internationale. Les incitatifs à l'achat de ces véhicules dont peuvent se prévaloir de plus en plus de Canadiens et l'installation plus rapide de bornes de recharge continueront de stimuler la demande. L'adoption d'une norme pour les véhicules zéro émission et d'une réglementation plus stricte en matière de pollution des véhicules permettra quant à elle de consolider l'offre de véhicules électriques. Ces mesures peuvent être combinées à une stratégie industrielle innovante du secteur automobile qui s'appuierait sur les atouts que représentent notre longue expérience dans le domaine, notre main-d'œuvre hautement qualifiée et nos ressources en métaux et minerais.

S'il s'y prend bien, le Canada peut résoudre son paradoxe de la voiture et atteindre plusieurs objectifs : réduire la pollution due aux transports; donner aux Canadiens un meilleur accès aux voitures qu'ils veulent; et réoutiller son secteur automobile pour qu'il soutienne la concurrence dans l'économie du XXI<sup>e</sup> siècle.

Je vous remercie de m'avoir invitée à prendre la parole devant vous aujourd'hui, et je suis maintenant prête à répondre à vos questions.