

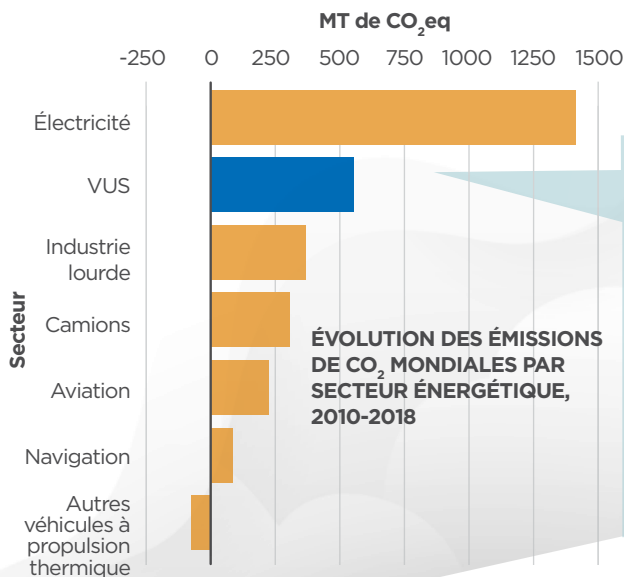
# LA GUERRE DES CHARS

Les VUS vs les voitures électriques, ou le combat pour un avenir plus propre

LES PROMESSES D'ÉLECTRIFICATION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE CACHENT LEUR RÉELLE INTENTION DE VENDRE PLUS DE VUS

## Les compagnies automobiles promettent un futur électrique, **MAIS LEUR PRIORITÉ EST PLUTÔT LA VENTE DE VUS POLLUANTS**

LES RÉCENTS ENGAGEMENTS DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES EN FAVEUR D'UN AVENIR VERT ET ZÉRO ÉMISSION, REMPLI DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES (VÉ) ne sont qu'un stratagème pour passer sous silence l'intention de ces mêmes fabricants automobiles de vendre à court terme des millions de véhicules utilitaires sport (VUS) et autres camions légers polluants. Les émissions de ces VUS, qui sont en croissance, affectent notre climat aujourd'hui et risquent de compromettre les efforts à l'échelle nationale et internationale en vue de ralentir le dérèglement climatique.



Bien que GM et Ford déclarent vouloir devenir « carboneutres » d'ici 2035 et 2050, respectivement, **l'augmentation fulgurante des ventes de VUS**, qui consomment environ un quart de carburant de plus que les voitures de taille moyenne<sup>1</sup>, réalisées par ces constructeurs et d'autres, **a fait tripler les émissions de carbone des VUS au cours des dix dernières années.**

# 3x

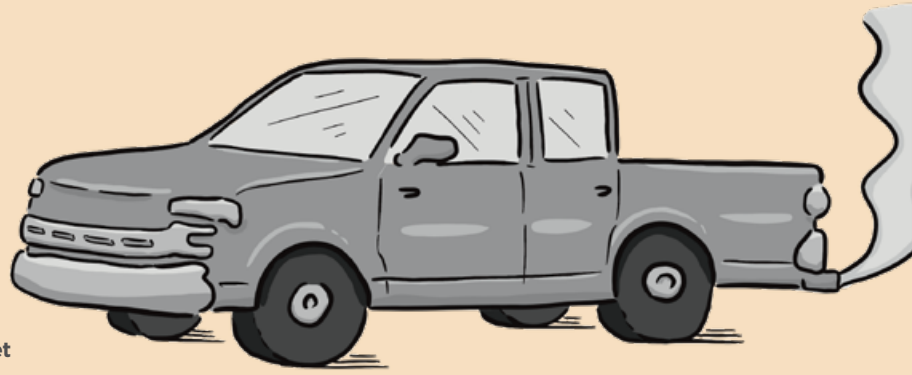
En 2020, pendant la pandémie, **les émissions de CO<sub>2</sub> de tous les secteurs ont diminué de 6,8%, alors que les émissions des VUS ont augmenté de 0,5%.**

En 2020, alors que la pandémie de COVID-19 a bouleversé l'économie mondiale et a fait diminuer l'utilisation de combustibles fossiles partout dans le monde, **seuls les VUS ont produit plus de CO<sub>2</sub> que l'année précédente.**<sup>2</sup>

Ces gros véhicules représentent désormais la deuxième cause d'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> dans le monde, après la production d'électricité.

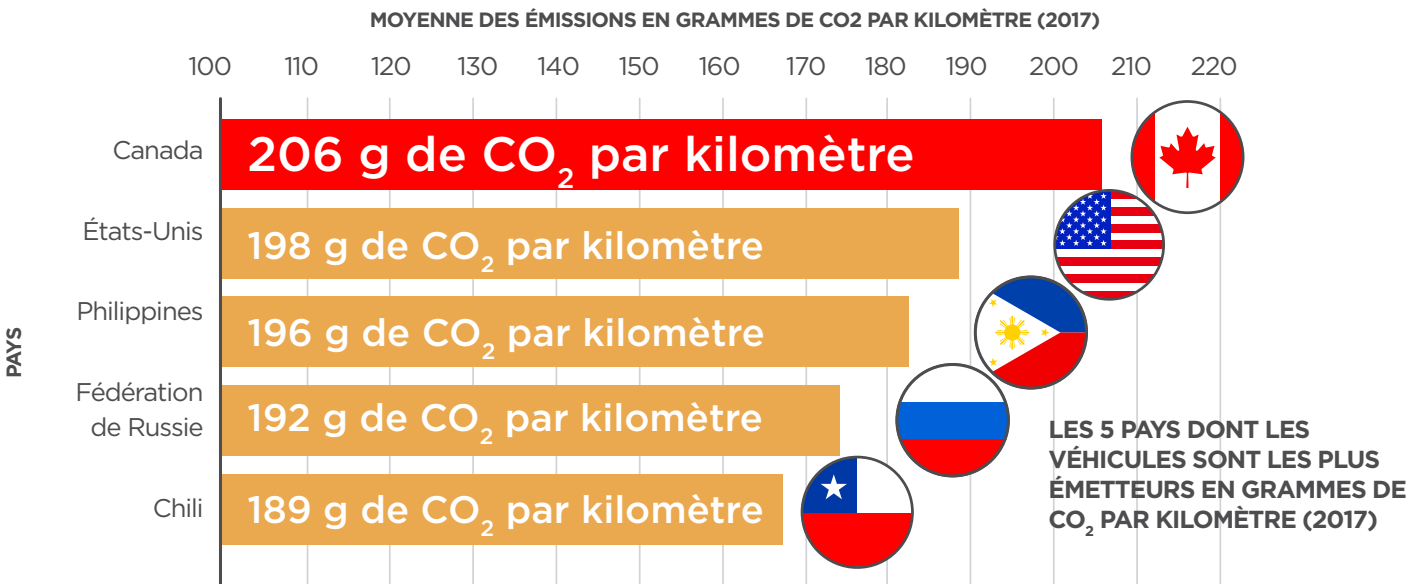
Cette année, les camions constituent une part plus importante que jamais de notre industrie... Depuis plus d'un an, c'était évident qu'il fallait que notre entreprise produise plus de camions. Nous avons perçu l'occasion, nous l'avons saisie et nous l'avons exploitée.

— Le président de GM Canada, Scott Bell, en novembre 2020, expliquant pourquoi GM assemblera à nouveau des Chevrolet Silverado et des Sierras propulsés au carburant à son usine d'Oshawa.<sup>3</sup>



## Les véhicules les plus polluants au monde circulent au Canada

Au Canada, près de quatre véhicules neufs vendus sur cinq sont des VUS, des camionnettes ou des fourgonnettes, selon les analystes de l'industrie.<sup>4</sup> Les véhicules les plus polluants au monde circulent au Canada, et l'augmentation du nombre de VUS et autres camions légers sur les routes canadiennes ne fait qu'accroître cette pollution.



## **PAR EXEMPLE,**

la hausse des ventes de VUS au pays a libéré

**environ 18 millions de tonnes d'émissions de carbone de plus au cours de la dernière décennie que ne l'auraient fait des véhicules personnels standards.<sup>5</sup>**

Cela représente davantage que les émissions totales de tous les secteurs d'émissions de la Nouvelle-Écosse chaque année.<sup>6</sup>

L'Agence internationale de l'énergie (AIE) prévient que, si les ventes de VUS ne faiblissent pas, les GES émis par les VUS annuleront les gains climatiques entraînés par 150 millions de voitures électriques d'ici 2040.<sup>7</sup>



## **Les VUS sont profitables ET LES COMPAGNIES AUTOMOBILES PERSUADENT LA POPULATION CANADIENNE D'EN ACHETER**

Il est peu probable que les ventes de VUS ralentissent : les plans de production des deux plus grands constructeurs automobiles d'Amérique du Nord, GM et Ford,



indiquent qu'ils sont prêts à fabriquer plus de **5 millions de VUS et de camionnettes en Amérique du Nord en 2026**. Par contre, ces mêmes plans prévoient à peine 320 000 VÉ.

Aux yeux des constructeurs automobiles, l'attrait des VUS est évident : les coûts de fabrication des VUS ne sont pas beaucoup plus élevés que ceux des voitures classiques (certains VUS ont la même plateforme), mais les véhicules plus imposants ont un prix de vente plus important.<sup>8</sup>

**Le prix moyen d'un VUS est d'environ 10 000 \$ de plus que celui d'une berline ou d'un modèle à hayon équivalent au Canada.<sup>9</sup>**

**Cette marge est capitale — par exemple, en 2017, la différence de prix a contribué à augmenter les revenus de l'industrie automobile de 2,9% par rapport à l'année précédente, alors que les ventes globales ont diminué de 2,1%.<sup>10</sup>**

Les VUS enrichissent les fabricants automobiles et leurs dirigeants. Pour maintenir l'accès à cette manne, les constructeurs automobiles du Canada dépensent des millions de dollars en publicité pour convaincre les acheteuses et acheteurs de conduire des véhicules plus imposants et moins écoénergétiques.

Un changement dans les préférences de consommation au détriment de véhicules plus grands et plus profitables (les camions et les véhicules utilitaires, entre autres)... pourrait avoir un effet négatif aussi instantané qu'important sur notre situation financière ou nos résultats d'exploitation.

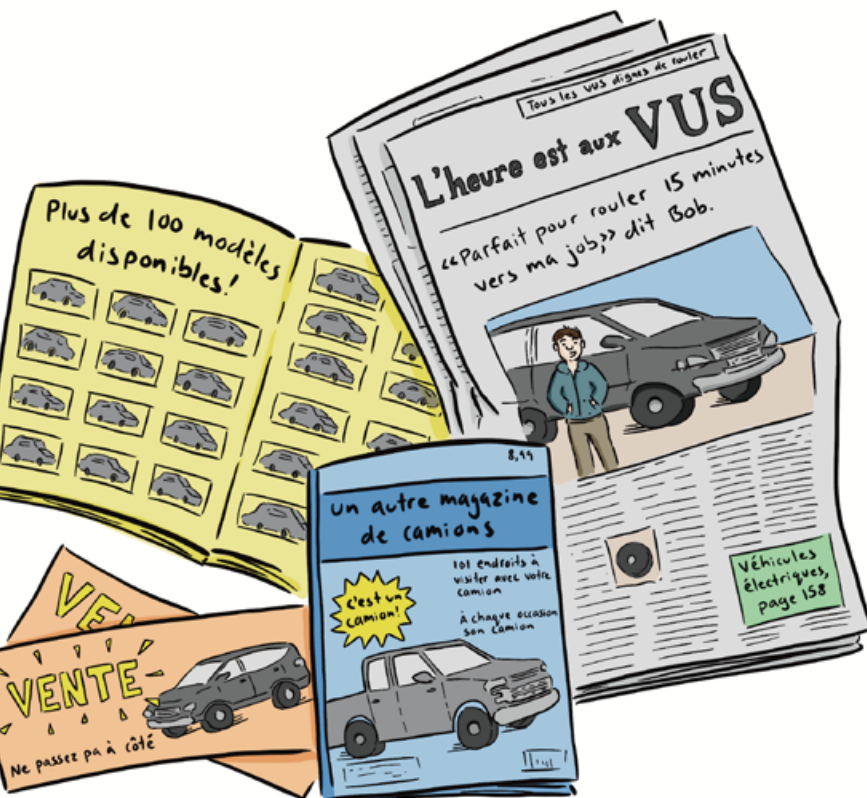
— Rapport annuel de 2019 de Ford<sup>11</sup>



Les fabricants de voitures, parfaitement conscients de l'impact climatique lié à l'augmentation du nombre de ces véhicules énergivores, signent un pacte avec le diable qui fragilise les efforts déployés à l'échelle mondiale pour limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C.

**Près de quatre publicités sur cinq, prélevées dans les journaux et magazines canadiens en 2019 et 2020 par le groupe environnemental Équiterre, cherchent à vendre des VUS et autres camions légers.<sup>12</sup>**

**Plus de la moitié de celles-ci (58%) faisait la promotion de VUS.**





Une analyse des investissements publicitaires américains de



**a révélé que l'argent dépensé pour promouvoir les véhicules à essence les plus populaires (dont plusieurs VUS très énergivores) est 28 fois plus élevé que celui dédié à la publicité des VÉ.**<sup>13</sup>



## Les VÉ sont difficiles à trouver au Canada

En revanche, en Amérique du Nord, on parle davantage des VÉ (qui comprennent les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables) qu'on ne les vend. Les véhicules sans émission de carbone ne représentent que 3,5 % des ventes de voitures, et seulement 1,6 % des nouveaux VUS, camions légers et fourgonnettes au Canada – et le comportement des constructeurs automobiles laisse penser qu'ils ne souhaitent pas en vendre davantage de sitôt.

Au Canada, la plupart des concessionnaires en ont peu ou pas du tout en stock, et les fabricants automobiles dépensent beaucoup moins pour les publicités de VÉ que pour les publicités de modèles à essence.

**En février 2020, par exemple, les deux tiers de tous les concessionnaires des constructeurs automobiles du pays n'avaient aucun vé disponible selon un rapport de transports canada préparé par dunsky expertise en énergie.**<sup>14</sup>



# Les constructeurs automobiles freinent l'action climatique

En dépit des nombreuses promesses récentes de lutter contre les changements climatiques, plusieurs constructeurs automobiles ont passé des années à se battre contre la réglementation visant à réduire les émissions des véhicules.

**En 2019, une recherche effectuée à la demande du journal The Guardian a révélé que les constructeurs – qui affirmaient publiquement soutenir la lutte contre les changements climatiques et l'augmentation du nombre de VÉ en circulation – ont néanmoins dépensé des millions de dollars en quatre ans pour faire pression contre ces efforts en faveur du climat par l'intermédiaire d'associations du secteur automobile.<sup>15</sup>**

Une étude d'*InfluenceMap*, un groupe de recherche indépendant, a recensé les activités de lobbying des entreprises à travers le monde et a constaté que Fiat Chrysler, Ford, Daimler, BMW, Toyota et General Motors sont, depuis 2015, les principaux opposants aux réglementations visant à atteindre la limite de réchauffement de 1,5 °C fixée par l'Accord de Paris sur le climat.

Ces constructeurs automobiles se sont aussi efforcés de lutter contre les politiques favorisant les VÉ au Canada.

## Il ne faut pas faire confiance aux compagnies automobiles

### **LE GOUVERNEMENT CANADIEN DOIT AGIR POUR GARANTIR UN FUTUR ÉLECTRIQUE**

**Ce ne sont pas les fabricants automobiles qui nous conduiront vers un avenir entièrement électrique. Si notre pays souhaite voir davantage de VÉ sur les routes, le gouvernement devra prendre les mesures nécessaires.**

Les interventions des pouvoirs publics donnent des résultats. En Europe, par exemple, les normes strictes qui imposent aux constructeurs automobiles de réduire les émissions de leurs véhicules ont permis de tripler les ventes de VÉ en 2020 par rapport à 2019.<sup>16</sup> En 2021, on prévoit que 15 % de toutes les voitures neuves des pays de l'Union européenne seront électriques. Les subventions et les exemptions fiscales encouragent les acheteuses et acheteurs à passer outre le prix plus élevé des VÉ pour en conduire une.

Ce n'est pas une coïncidence si la majorité des VÉ est achetée au Québec et en Colombie-Britannique : les deux provinces canadiennes possèdent une stratégie visant à favoriser l'adoption de VZE.

**Les Canadiennes et les Canadiens appuient les mesures gouvernementales en faveur des VÉ. Un sondage réalisé en février 2020 par Clean Energy Canada et Abacus Data indique que 84 % de la population est en faveur d'une norme VZE qui obligerait les constructeurs à vendre une part croissante de VZE.<sup>17</sup>** Cependant, le Canada n'a pas encore réussi à introduire une telle norme, car la résistance des fabricants automobiles canadiens demeure trop forte. Malgré que le contraire ait été démontré, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules affirme qu'il est peu probable que des mesures favorisant les VZE augmentent les ventes de ceux-ci au pays.<sup>18</sup>

Le Canada doit aussi considérer le renforcement et l'extension de son programme national d'incitatifs à l'achat de VÉ. S'ils sont généralement plus abordables au fil du temps grâce aux économies d'essence, leur coût à l'achat est plus élevé que celui des véhicules à essence. Pour plusieurs personnes, le coût initial constitue donc un obstacle. Il a été démontré que les incitatifs à l'achat financés par le gouvernement occasionnent une augmentation des ventes de VÉ, qui peuvent en retour contribuer à réduire les dépenses publiques dédiées à d'autres pôles. En 2020, par exemple, des modèles élaborés par Environmental Defence ont révélé que **les retombées découlant de chaque VÉ en circulation dans la région du Grand Toronto (en supposant que 100 % des voitures et des VUS soient des modèles électriques) s'élèveraient à près de 10000 \$ distribués entre plusieurs postes de dépenses gouvernementales pour la santé, les programmes sociaux et le climat.<sup>19</sup>**





# Recommandations pour un futur électrique

Le Canada doit mettre fin à la progression des VUS sur le marché et encourager celle des VÉ. Pour ralentir les ventes de VUS polluants, Ottawa doit mener les actions suivantes :

**Instaurer de nouvelles taxes fédérales appliquées à la vente de nouveaux VUS ou camionnettes** afin de dissuader efficacement l'achat de véhicules de plus grande taille par les consommatrices et consommateurs, tout en générant les fonds nécessaires au financement de mesures incitatives encourageant l'achat de VÉ. Un programme de « redevance-remise » semblable à ceux du Danemark, de la France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni pourrait permettre d'offrir des remboursements aux personnes acquérant des VÉ. Ceux-ci seraient financés directement par une « redevance d'électrification des transports » perçue à l'achat de véhicules très polluants.

**Renforcer les normes d'émissions de GES et d'autres polluants des véhicules,** conformément aux normes les plus strictes en Amérique du Nord, en exigeant un rendement énergétique en constante amélioration et moins d'émissions dues à la propulsion pour chaque véhicule de l'année modèle vendu par les constructeurs automobiles au Canada. Ces normes doivent tenir compte de la taille du parc de VZE prévue par les nouvelles cibles nationales de VZE (voir ci-dessous). Le gouvernement devrait collaborer avec ses homologues américains lors de la mise au point de normes d'émissions plus rigoureuses pour les années 2026 à 2030 afin qu'elles correspondent à celles établies par l'Union européenne.

Entretemps, le gouvernement fédéral devrait encourager les acheteuses et acheteurs de véhicules à opter pour des VZE plutôt que pour des VUS à essence :



**Instituer une norme VZE fédérale stricte,** qui oblige les constructeurs automobiles à vendre un pourcentage minimum de VÉ par rapport au total des ventes de véhicules neufs chaque année à partir de l'année modèle 2022, pour atteindre 100 % des ventes de véhicules au plus tard en 2035.

**Des incitatifs financiers plus efficaces pour les acheteuses et les acheteurs** — y compris les remises en espèces aux consommatrices et consommateurs ou les déductions fiscales (ex. allègement concernant la taxe de vente, crédits d'impôt sur le revenu, etc.) — afin de rendre plus abordables l'achat de VÉ neufs et d'occasion et d'autres véhicules zéro émission, surtout pour la population canadienne à revenu faible et moyen.



# Références

- <sup>1</sup> Cozzi, L. et Petropoulos, A. (15 octobre 2019). « Growing preference for SUVs challenges emissions reductions in passenger car market », blogue de l'AIE. <https://www.iea.org/commentaries/growing-preference-for-suvs-challenges-emissions-reductions-in-passenger-car-market>
- <sup>2</sup> Cozzi, L. et Petropoulos, A. (15 janvier 2021). « Carbon emissions fell across all sectors in 2020 except for one – SUVs. », blogue de l'AIE. <https://www.iea.org/commentaries/carbon-emissions-fell-across-all-sectors-in-2020-except-for-one-suvs>
- <sup>3</sup> Balakrishnan, A. (19 novembre 2020). « GM says demand for trucks helped turn the tide for Oshawa plant. » Bloomberg. <https://www.bnnbloomberg.ca/gm-says-demand-for-trucks-helped-turn-the-tide-for-oshawa-plant-1.1525022>
- <sup>4</sup> Desrosier Automotive Consultants, 2021.
- <sup>5</sup> Schaffer, B. <https://twitter.com/bcshaffer/status/1321187067796221952?s=20>
- <sup>6</sup> Environnement et Changement climatique Canada, 2020.
- <sup>7</sup> Cozzi et Petropoulos, 2021
- <sup>8</sup> Snyder, J. (24 juillet 2017). « Crossovers and SUVs fatten profit margins. » Automotive News. <https://www.autonews.com/article/20170724/RETAIL01/170729911/crossovers-and-suvs-fatten-profit-margins>
- <sup>9</sup> Bubbers, M. (8 novembre 2019). « The SUV 'markup:' How much more are you paying for an SUV? », Le Globe and Mail. <https://www.theglobeandmail.com/drive/mobility/article-the-suv-markup-how-much-more-are-you-paying-for-an-suv/>
- <sup>10</sup> Snyder, 2017
- <sup>11</sup> Ford, 2020.
- <sup>12</sup> Équiterre. (2021). Sans limite : la publicité automobile au Canada
- <sup>13</sup> Sierra Club. (Novembre 2019). Rev Up: A Nationwide Study of the Electric Vehicle Shopping Experience. Sierra Club. [https://www.sierraclub.org/sites/www.sierraclub.org/files/program/documents/2153%20Rev%20Up%20Report%202019\\_3\\_web.pdf](https://www.sierraclub.org/sites/www.sierraclub.org/files/program/documents/2153%20Rev%20Up%20Report%202019_3_web.pdf)
- <sup>14</sup> Dunsky Expertise en énergie. (2020). « Plug-In Electric Vehicle Availability: Estimating PEV Sales Inventories in Canada: Q1 2020 Update. » Dunsky. [https://www.dunsky.com/wp-content/uploads/2020/07/DunskyZEVAvailabilityReport\\_Availability\\_20200805.pdf](https://www.dunsky.com/wp-content/uploads/2020/07/DunskyZEVAvailabilityReport_Availability_20200805.pdf)
- <sup>15</sup> Laville, S. (10 octobre 2019). « Exclusive: carmakers among key opponents of climate action. » The Guardian. <https://www.theguardian.com/environment/2019/oct/10/exclusive-carmakers-opponents-climate-action-us-europe-emissions#:~:text=Global%20carmakers%20are%20among%20the,initiatives%20to%20cut%20greenhouse%20gases.>
- <sup>16</sup> Campbell, P. (11 octobre 2020). « Electric car sales triple in race to meet Europe CO2 rules. » Financial Times. <https://www.ft.com/content/f3f-7d99a-34a4-4650-a529-3731bd8bc17c>
- <sup>17</sup> CEC 2020.
- <sup>18</sup> Bank, K. (4 février 2021). « Industry stakeholders are divided on the merits of a national ZEV mandate as federal budget nears. » Electric Autonomy. <https://electricautonomy.ca/2020/02/04/industry-divided-on-the-merits-of-a-national-zev-mandate-as-federal-budget-nears/>
- <sup>19</sup> Environmental Defence (juin 2020). CLEARING THE AIR: How Electric Vehicles And Cleaner Trucks Can Reduce Pollution, Improve Health And Save Lives In The Greater Toronto And Hamilton Area. Environmental Defense file:///C:/Users/Research/Downloads/download%20(1).pdf

## Remerciements

Recherche et rédaction par Peter Christie pour Environmental Defence.  
Avec la contribution de Keith Brooks, Allen Braude, Tim Gray et Rachel Kitchin.  
Traduction par Alexandra Marquis et révision par Andréanne Brazeau.  
Conception par Hello Dear Design | Illustrations par Jake Tobin Garrett.



environmental  
defence



ENVIRONMENTAL DEFENCE est une importante organisation canadienne œuvrant pour la défense de l'environnement qui intervient auprès du gouvernement, de l'industrie et des individus pour soutenir la préservation de l'eau potable, d'un climat sécuritaire et de collectivités en santé.

ÉQUITERRE travaille à rendre tangibles, accessibles et inspirantes les transitions vers une société écologique et juste. À travers des projets de démonstration, d'éducation, de sensibilisation, de recherche, d'accompagnement et de mobilisation, Équiterre collabore avec les citoyen-ne-s, les groupes sociaux, les entreprises, les organisations publiques, les municipalités, les chercheur-euse-s et les élu-e-s dans les domaines de l'alimentation, du transport, du commerce équitable, de l'énergie durable, de la consommation et de la lutte aux changements climatiques.

© Droit d'auteur Juin 2021. Il est permis au public de reproduire ou de diffuser ce rapport, en partie, ou en totalité, gratuitement, sous quelque format ou support que ce soit, sans avoir à demander une autorisation spécifique. Toute erreur ou omission est imputable à Environmental Defence.