



WEBINAIRE

COMPRENDRE LA HAUSSE DES
CAMIONS LÉGERS AU CANADA

**AFIN DE RENVERSER
LA TENDANCE**

PARTIE 2

Présenté par

équiterre

En collaboration avec



HEC MONTRÉAL

Ordre du jour

Introduction

Impacts de la transformation de la flotte de véhicules légers au Québec

Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal

Analyse des motivations d'achat

CIRANO et HEC Montréal

Réduire les émissions de gaz à effet de serre des camions légers

Équiterre

Période de questions



Équiterre et la mobilité durable

RÉDUCTION ET TRANSFERT MODAL

Parc automobile, distances à parcourir

Mobilisation

Collaboration avec différents groupes
(Alliance TRANSIT, J'ai ma passe, etc.)

Sensibilisation

Promotion de mobilité durable, des alternatives à l'auto solo (cocktail transport, vélo à assistance électrique, etc.)

Influence

Plaidoyer en faveur des transports collectifs et actifs aux paliers fédéral et provincial, représentation au sein du comité de suivi de la Politique de mobilité durable

AMÉLIORATION DU PARC AUTO

Efficacité énergétique et décarbonation

Mobilisation

Collaboration étroite avec les parties prenantes des secteurs automobiles et de l'électrification (Roulons électrique)

Sensibilisation

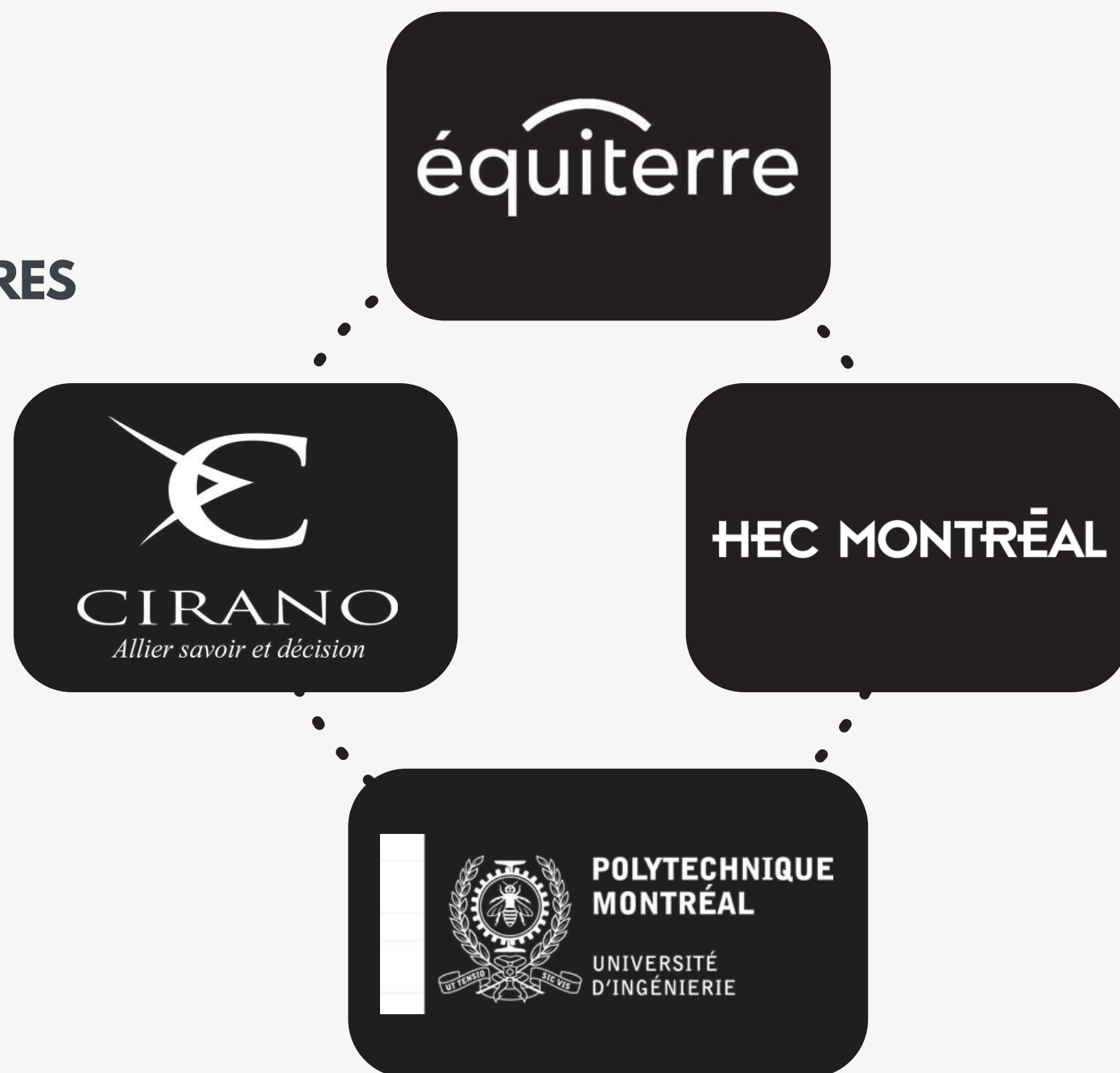
Campagnes en électrification des transports (véhicules électriques individuels, autobus scolaires, etc.)

Influence

Plaidoyer en faveur de normes d'émissions des véhicules plus strictes, représentation au sein du comité de suivi de la norme VZE

Une vaste étude pour explorer un phénomène préoccupant.

PARTENAIRES



THÈMES ABORDÉS

Causes du phénomène

- Facteurs socioéconomiques et historiques
- Rôle de la publicité
- Portrait de la consommation
 - Sondage pancanadien
 - Entrevues individuelles
 - Groupes de discussion

Impacts

Solutions de politiques publiques

Réduction de l'acceptabilité sociale

SOUTIEN FINANCIER

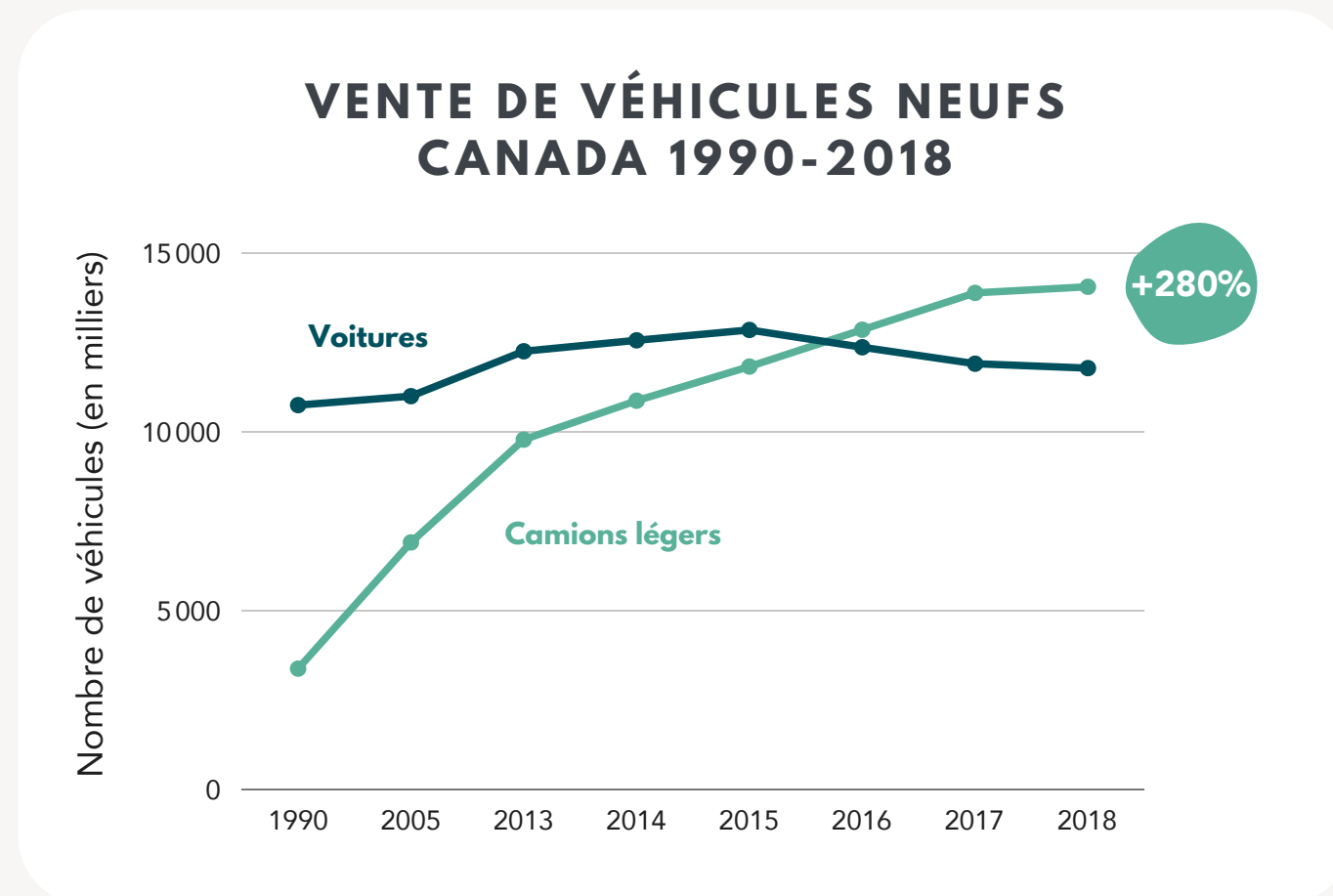
Innovation, Sciences et Développement économique Canada

Pour réaliser cette recherche, Équiterre bénéficie du financement en vertu du Programme de contributions pour les organisations sans but lucratif de consommateurs et de bénévoles d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada. Les opinions exprimées dans ce document ne sont pas nécessairement celles d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada ou du gouvernement du Canada.

Retour sur le premier webinar

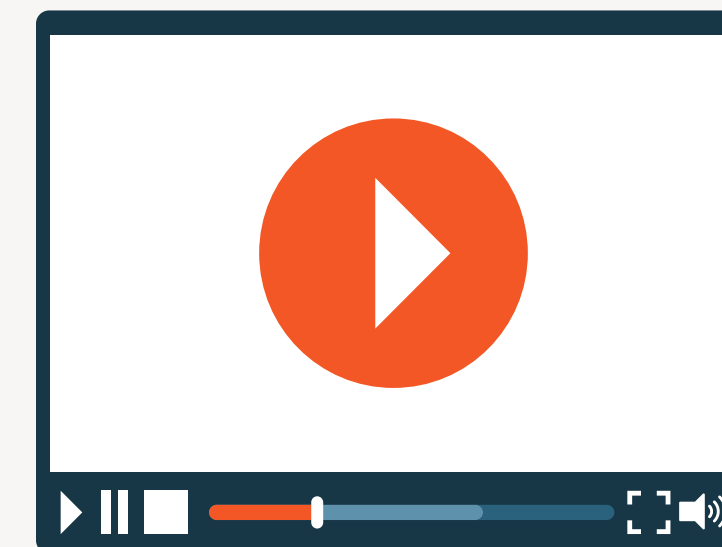
Popularité croissante des camions légers au Canada

- Les camions légers dans le parc automobile :
+280% entre 1990 et 2018
- 80% des nouveaux véhicules vendus au pays en 2020



Thèmes abordés

- Classification variable des véhicules
- Évolution de l'offre et de la demande des véhicules légers dans le temps
- Rôle de la publicité
- Motivations d'achat d'un camion léger



**Lien pour visionner le premier webinar
dans le chat**

**DE COMBIEN POURRAIT-ON RÉDUIRE
LES ÉMISSIONS DE GES SI LE PARC
DE VÉHICULES EN CIRCULATION
ÉTAIT COMPOSÉ DES 10 MODÈLES
LES PLUS ÉCOÉNERGÉTIQUES
VENDUS SUR LE MARCHÉ?**

- 1. 20%**
- 2. 40%**
- 3. 60%**
- 4. 80%**

IMPACTS DE LA TRANSFORMATION DE LA FLOTTE DE VÉHICULES LÉGERS AU QUÉBEC



Pre Catherine Morency, Ing., Ph.D.

Professeure titulaire

Polytechnique Montréal

Titulaire de la Chaire Mobilité

Titulaire de la Chaire de recherche du Canada
sur la mobilité des personnes



Brigitte Milord, M.Sc. Écon.

Associée de recherche

Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal

Équipe de recherche

Jean-Simon Bourdeau, Ing.

Associé de recherche

Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal



**POLYTECHNIQUE
MONTRÉAL**

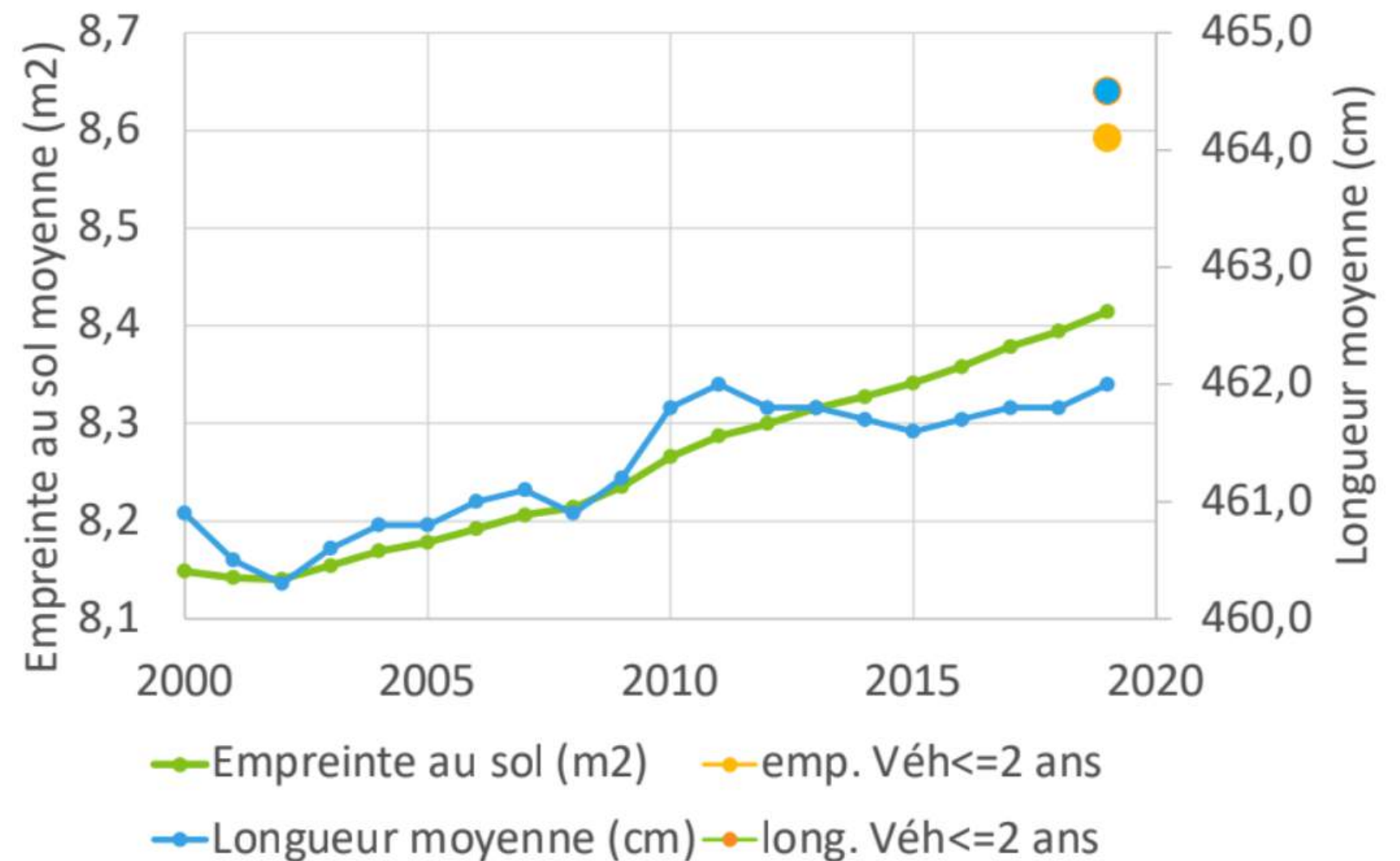
UNIVERSITÉ
D'INGÉNIERIE

Faits saillants de la transformation du parc

Au Québec entre 2000 et 2019

- Longueur moyenne +0.24 %
- Surface moyenne +3.26 %
- Masse moyenne +19.2%
- Part des VUS dans les véhicules de promenade: 4 % à 30 %
- Taux de consommation moyenne -6.1% (-8.6% si la flotte de 2005 était restée la même)

Évolution de certaines propriétés des véhicules de promenade



Impacts explorés dans le cadre de cette étude



« Obésité routière »:

- Espace de stationnement
- Espace urbain
- Congestion routière



Consommation de carburants, émissions polluantes et de GES



Santé financière des ménages



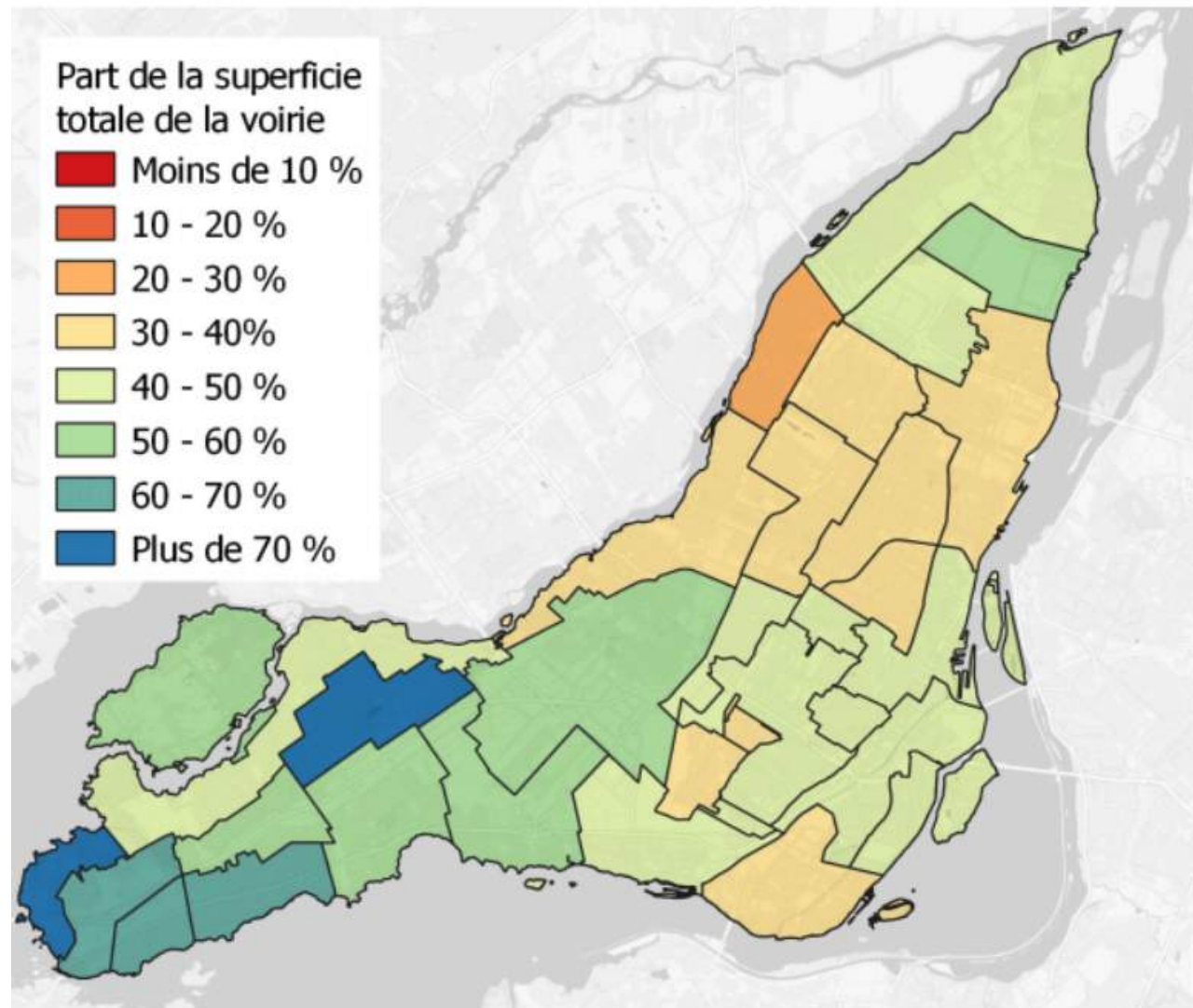
Sécurité routière

Sources de données utilisées

- Enquête origine-destination (EOD), Grande région de Montréal (GRM), territoire 2018, Version 2018-2b2 (ARTM)
- Microdonnées sur les voitures et les camions légers de promenade en circulation au Québec de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)
- Microdonnées sur les dimensions des véhicules de la Canadian Vehicle Specifications (CVS) Database (Transport Canada)
- Microdonnées sur les coûts de possession et d'utilisation des véhicules automobiles provenant du calculateur l'Association canadienne des automobilistes (CAA)
- Données ouvertes de la Ville de Montréal sur la signalisation verticale du stationnement, la géobase et l'emplacement de bornes d'incendie
- Données cadastrales de la Ville de Montréal
- Cotes de consommation de carburant (Ressources naturelles Canada)
- Statistique Canada: dépenses de consommation finale des ménages (36-10-0225-01), ventes de véhicules automobiles neufs (20-10-0002-01) et estimations de la population au 1er juillet (17-10-0005-01)
- Traitements et analyses par Polytechnique Montréal

Enjeu d'espace dédié à l'automobile (immobile et en mouvement)

Dédiée à la circulation automobile

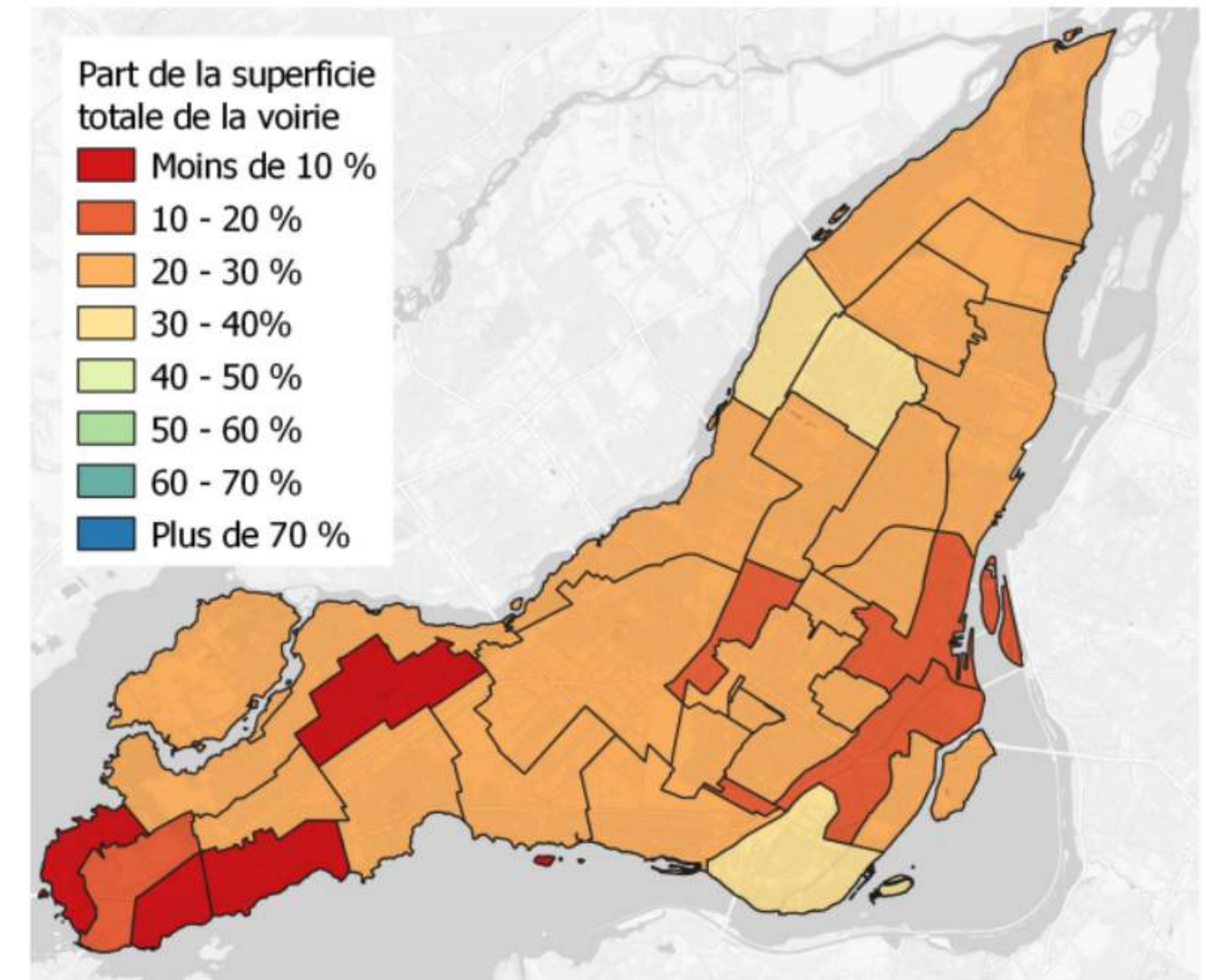


Part du territoire de l'Île de Montréal:

Circulation:
36 km² (7.2%)

Stationnement sur rue:
22 km² (4.4%)

Dédiée au stationnement sur rue



La transformation du parc automobile risque d'amplifier plusieurs problèmes...



Capacité = nombre de véhicules « types ». On peut stationner plus de « Civic » que de « Série F » sur un même segment de rue
→ Aussi un impact pour les véhicules en mouvement!

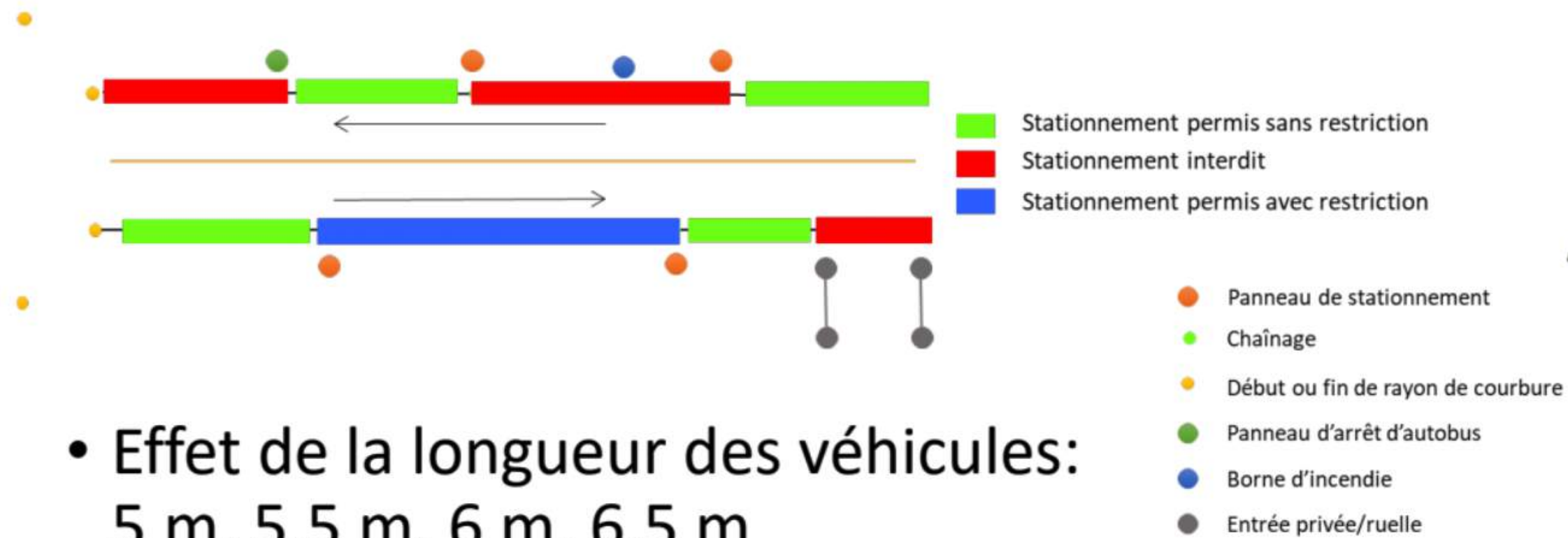
Véhicule	Longueur (m)	Conso. Moy (l/100 km)
Ford F150	5.31 – 6.39	11-12
Honda Odyssey	5.20	11
Toyota RAV4	4.60	8 – 8.4
Hyundai Kona	4.21	7.9 - 8.6
Honda Civic	4.52	7.4
Smart Fortwo	2.70	5.3

10 véhicules neufs les plus vendus au Québec en 2020: Ford série F, Toyota RAV4, Hyundai Kona, Ram 1500/2500/3500, Honda Civic, GMC Sierra, Toyota Corolla, Chevrolet Silverado, Honda CR-V, Mazda CX5

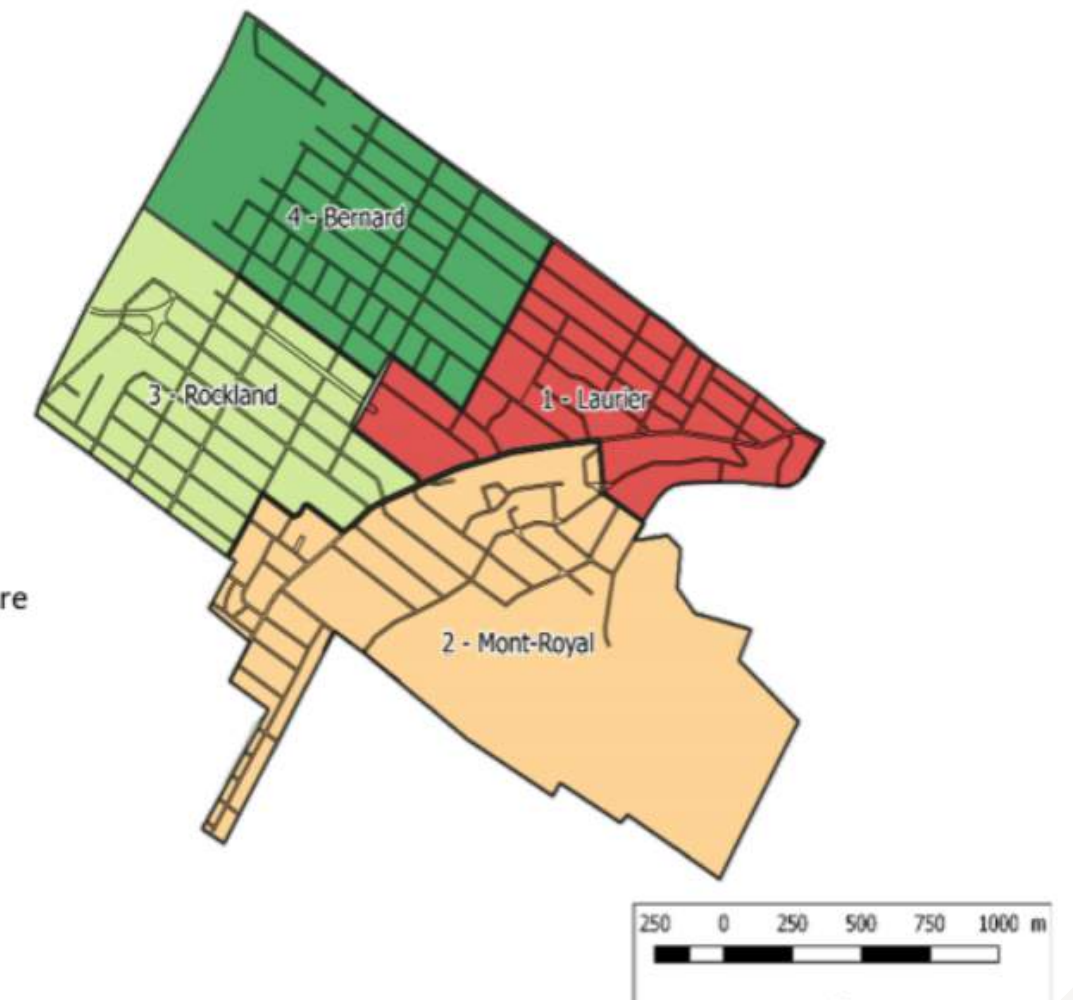
Estimation de la capacité de stationnement sur rue

Illustration d'un arrondissement de Montréal (Outremont)

- Combinaison plusieurs sources de données (signalisation verticale du stationnement, bornes d'incendie, entrées privées et ruelles, rayons aux intersections)



- Effet de la longueur des véhicules:
5 m, 5.5 m, 6 m, 6.5 m



Capacité de stationnement sur rue - Outremont

Impacts de la longueur moyenne des véhicules sur le nombre d'espaces de stationnement

Capacité estimée de stationnement sur rue dans l'arrondissement Outremont	Distance intervéhiculaires (m)			
	<u>5.0</u>	<u>5.5</u>	<u>6.0</u>	<u>6.5</u>
Mardi 6h	8638	7833	7268	6508
Mardi 10h	7435	6746	6254	5601
Jeudi 19h	7844	7107	6607	5907
Dimanche 13h	8475	7683	7150	6385

Source : données ouvertes de la Ville de Montréal

- 9.3%

- 7.0%

- 10.7%

Encombrement

Grande région de Montréal (EOD 2018) : tendances de 2000 à 2019

- Espace moyen (empreinte au sol) occupé par un véhicule \longrightarrow de 8.09 à 8.31 m² (+2,7 %)
- Nombre de véhicules de promenade \longrightarrow de 1.65 à 2.34 millions (+ 41.8 %)
- Espace total occupé \longrightarrow de 1 338 à 1 948 hectares (+ 45.5%)
- Sachant que le parc Lafontaine occupe 34 hectares :
 - \longrightarrow de la taille des véhicules = 2 parcs Lafontaine
 - \longrightarrow de la motorisation = 16 parcs Lafontaine

Congestion routière

Explications théoriques – modèle macroscopique

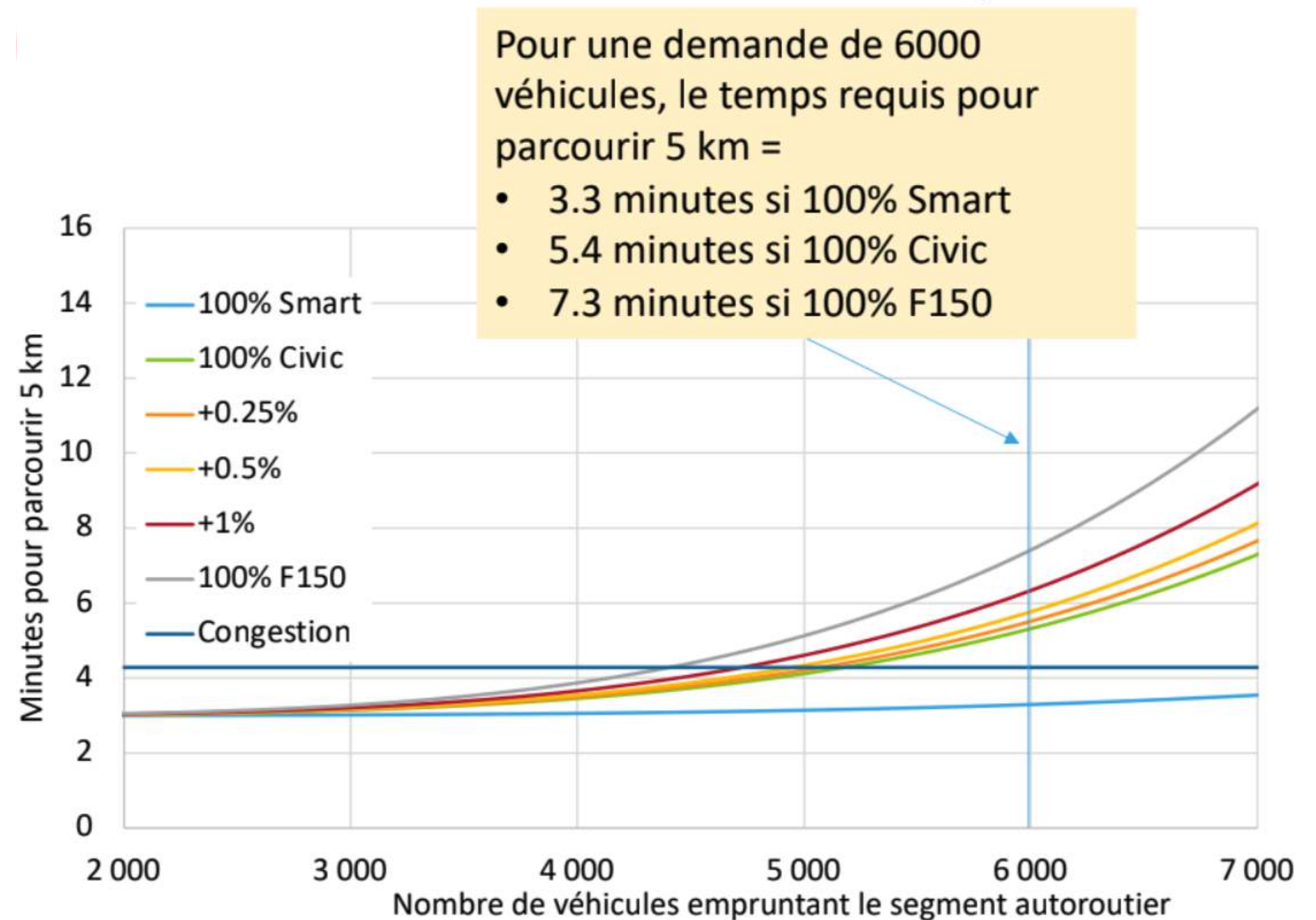
- Dans les modèles d'affectation routière macroscopique, on utilise un « véhicule standard (uvp) » pour exprimer la capacité et tenir compte de l'hétérogénéité des véhicules sur le réseau (bus, camions, etc.).
- La capacité d'un segment = nombre maximal de véhicules qui peuvent s'écouler sur un segment routier pendant une heure, et s'exprime en uvp/heure.
- On utilise des facteurs de conversion pour convertir tous les types de véhicules en uvp et estimer le niveau d'utilisation des segments (par exemple, un autobus = 2 uvp).
- Ces facteurs dépendent de la longueur, de la distance de freinage (masse), hauteur (visibilité), etc.

Congestion routière

Illustration théorique

Soit:

- Tronçon de 5 km
- Vitesse: 100 km/h
- **Capacité:** 2 voies * 2000 uvp/heure
- Fonction simple pour exprimer l'augmentation du temps de déplacement avec l'augmentation du nombre de véhicules



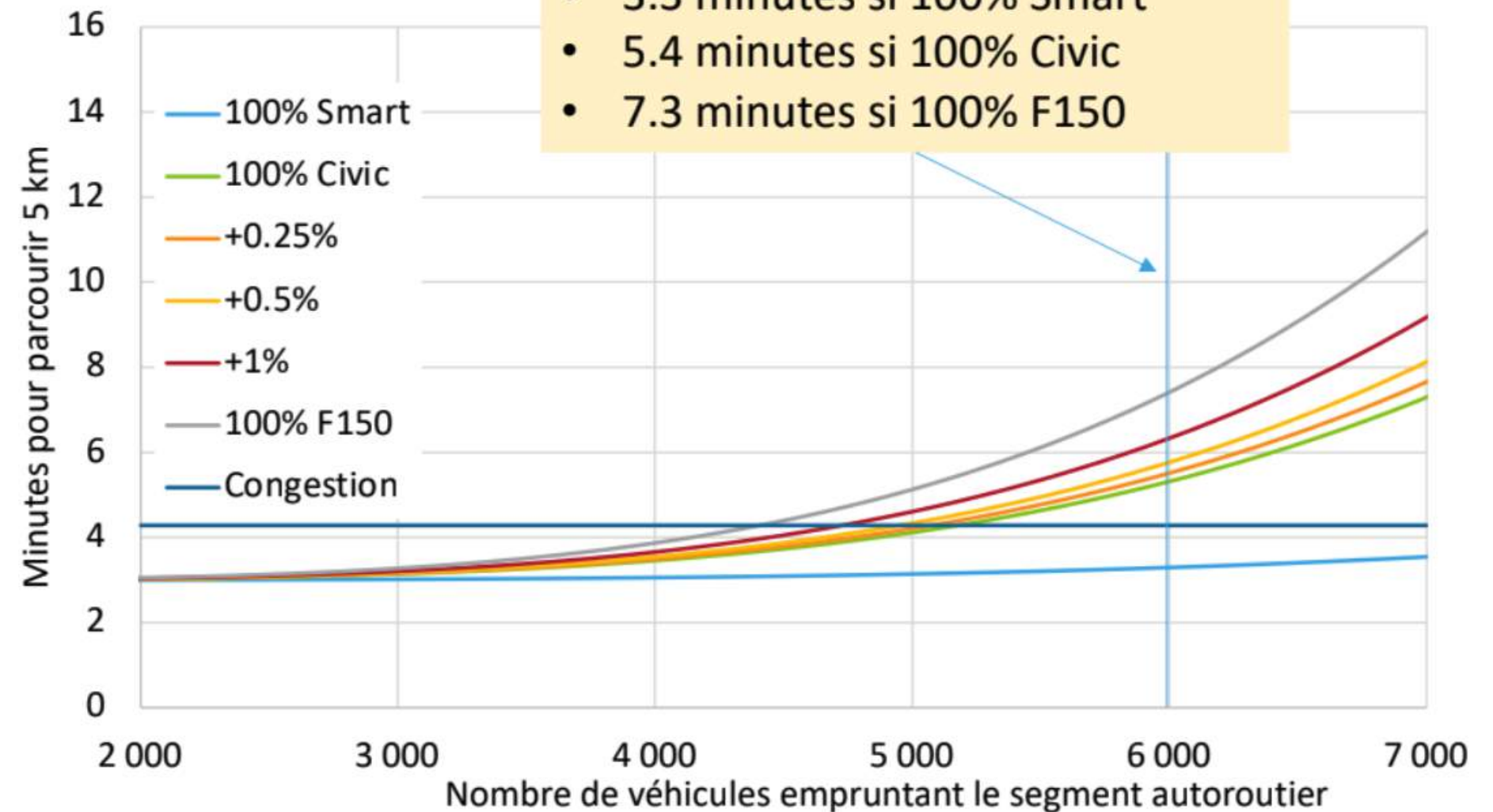
Congestion routière

Illustration théorique

Facteur de conversion basé sur la longueur

Soit:

- Tronçon de 5 km
- Vitesse: 100 km/h
- **Capacité:** 2 voies * 2000 uvp/heure
- Fonction simple pour exprimer l'augmentation du temps de déplacement avec l'augmentation du nombre de véhicules



Congestion routière

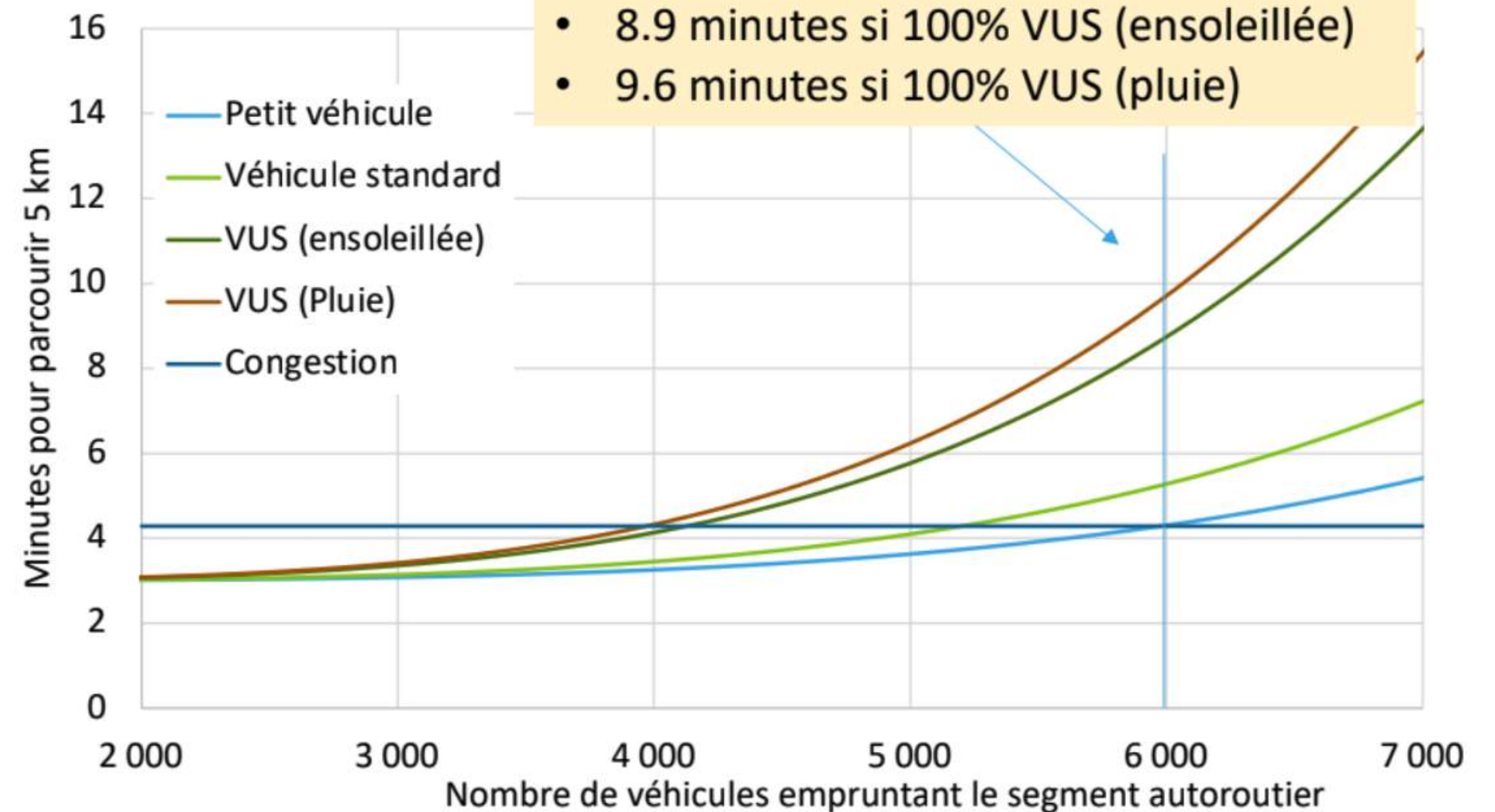
Illustration théorique

Facteur de conversion selon littérature

Selon Zahiri et Chen (2018):

Facteurs de conversion en uvp varient selon le type de véhicule (trois types) et les conditions pour les VUS (ensoleillé, pluie)

- Petits: 0.87
- Standard: 1.0
- VUS: 1.26 (soleil) et 1.31 (pluie)



Pour une demande de 6000 véhicules, le temps requis pour parcourir 5 km =

- 4.3 minutes si 100% petit véhicule
- 5.3 minutes si 100% standard
- 8.9 minutes si 100% VUS (ensoleillée)
- 9.6 minutes si 100% VUS (pluie)

Congestion : constats

- Transformation de la flotte (↑ longueur + masse): atteinte du seuil de capacité plus rapidement = retards vécus à un niveau de demande moindre

Le MTQ considère qu'il y a congestion lorsque la vitesse de déplacement descend sous le seuil de 70% de la vitesse sans congestion (écoulement libre)

Nombre de véhicules requis pour atteindre le seuil de congestion (2 voies, C=4000 uvp/h, 100 km/h)

Effet longueur uniquement		Selon Zahiri et Chen (2018)	Ensoleillé	Pluie
100% Smart	8667	100% petits véhicules	5977	5977
100% Civic	5178	100% véhicules standards	5200	5200
100% F150	4407	100% SUVs	4127	3969

Opportunité manquée et risque (prov. QC)

- La taille moyenne des véhicules possédés a légèrement **augmenté** à travers le temps (+0.24%);
- **Celle des véhicules neufs augmente plus vite...** l'effet dans les valeurs moyennes de la flotte pourrait s'amplifier dans les prochaines années selon des comportements d'achat

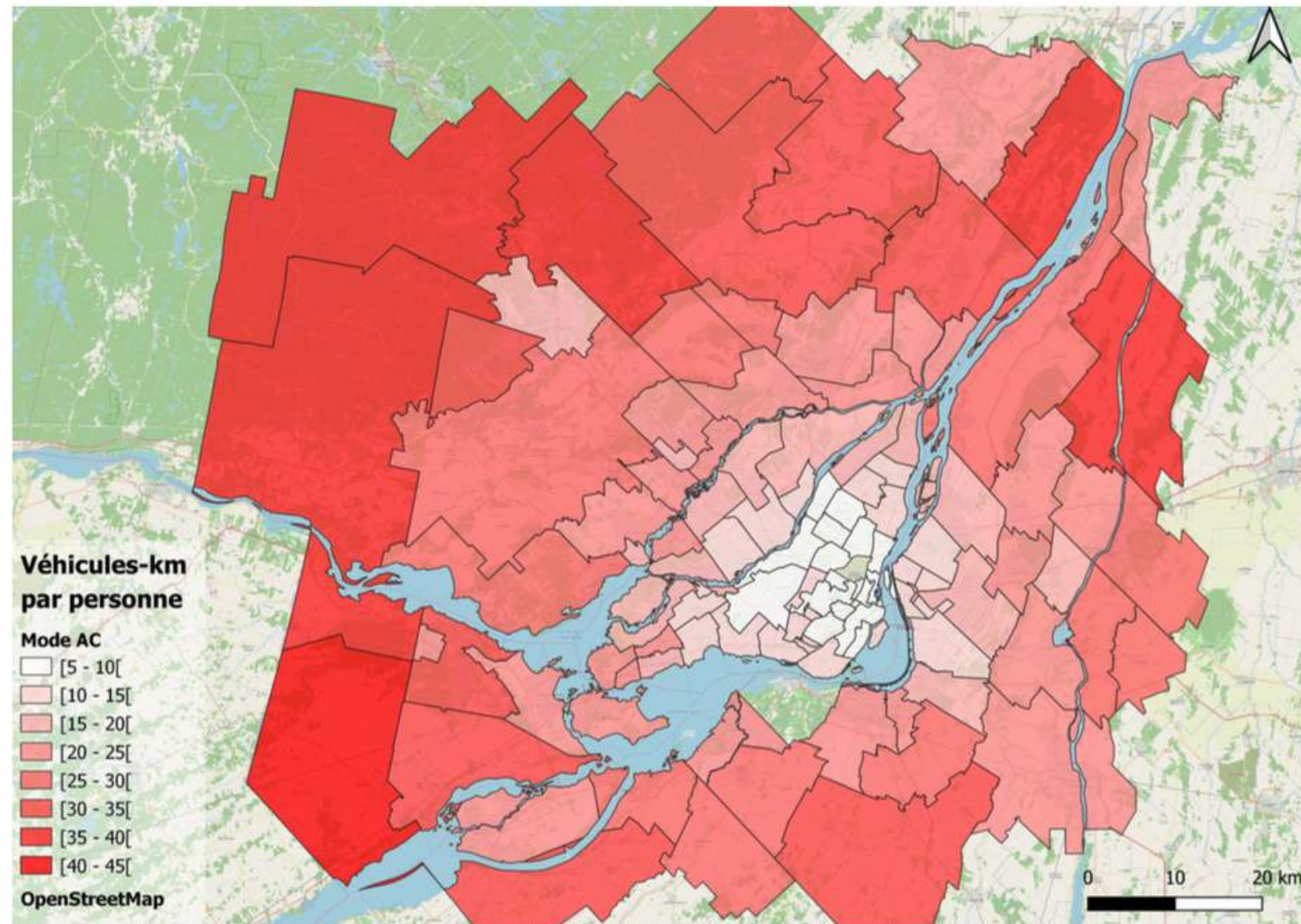
	Longueur moyenne (cm)
Parc de véhicules 2019	462,0
Parc de véhicules 2000	460,9
Véhicules 00-02 ans (en 2019)	464,5
10 véhicules + petits	416,0
10 véhicules + gros	589,0

Source: SAAQ et CVS

Consommation énergétique et GES

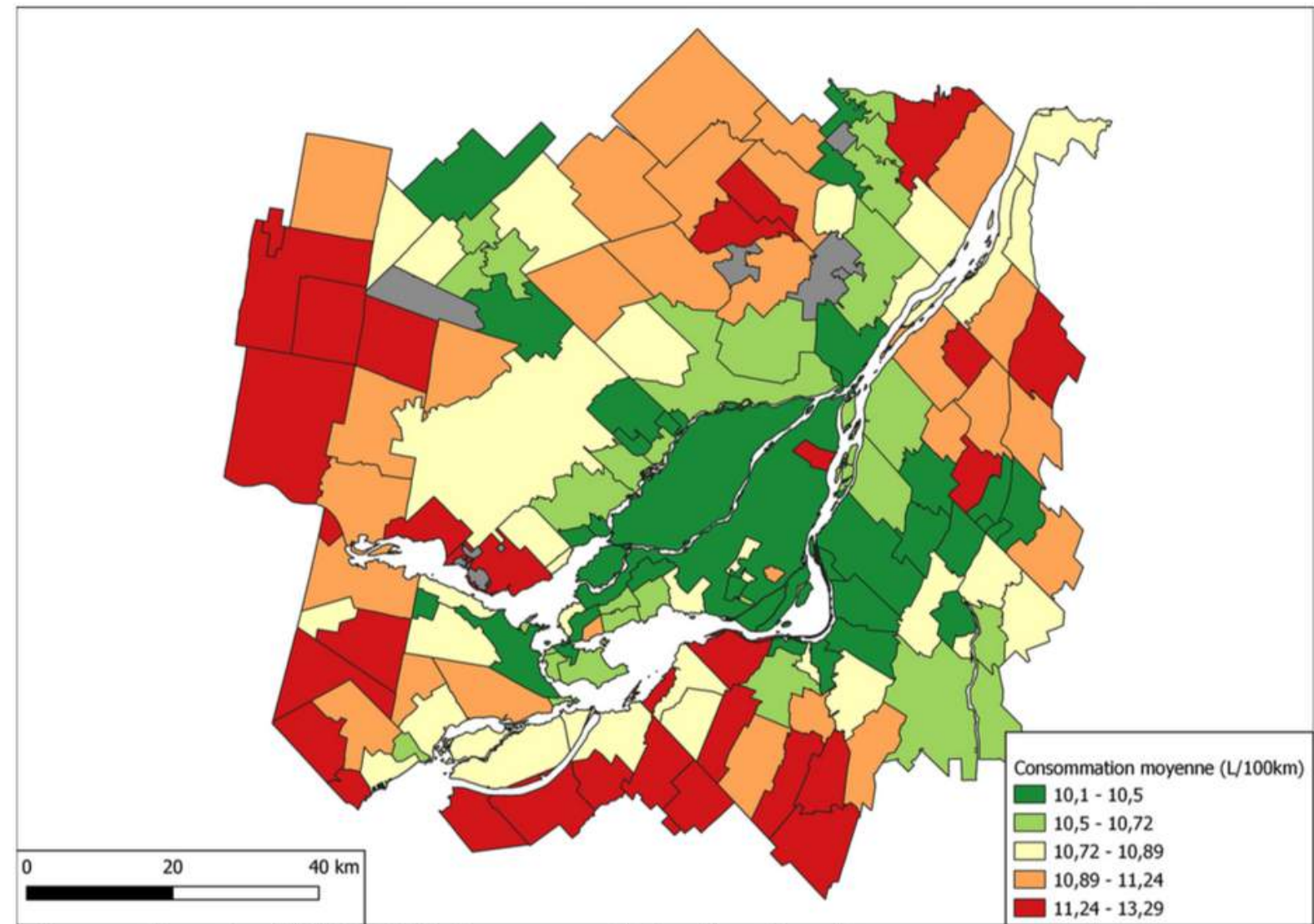
Véhicules-kilomètres et consommation de carburant

Véh-km en auto-conducteur par personne pour un jour moyen de semaine d'automne (2018)



Source: Enquête OD 2018 - Version 2018-2b2- (traitements Chaire Mobilité)

Taux moyen de consommation de carburant des véhicules possédés par les résidents (2019)



Source: Données SAAQ 2019, Ressources Naturelles Canada

Consommation énergétique et GES

Bilan 2018 des GES liés aux déplacements quotidiens (GRM)

- 74,7 millions de kilomètres parcourus quotidiennement en automobile en mode auto-conducteur par les résidents de la GRM, excluant les déplacements de longue distance et fin de semaine

Déplacements AC des résidents de la GRM	Millions litres / jour	Tonnes GES / année	
Véhicules possédés par les résidents (2019)	7,882	4 531 901	
10 véhicules les plus écoénergétiques possédés par les résidents du même secteur	4,919	2 828 344	-37,6%
10 véhicules plus écoénergétiques vendus	3,198	1 838 584	-59,4%

Gains potentiels

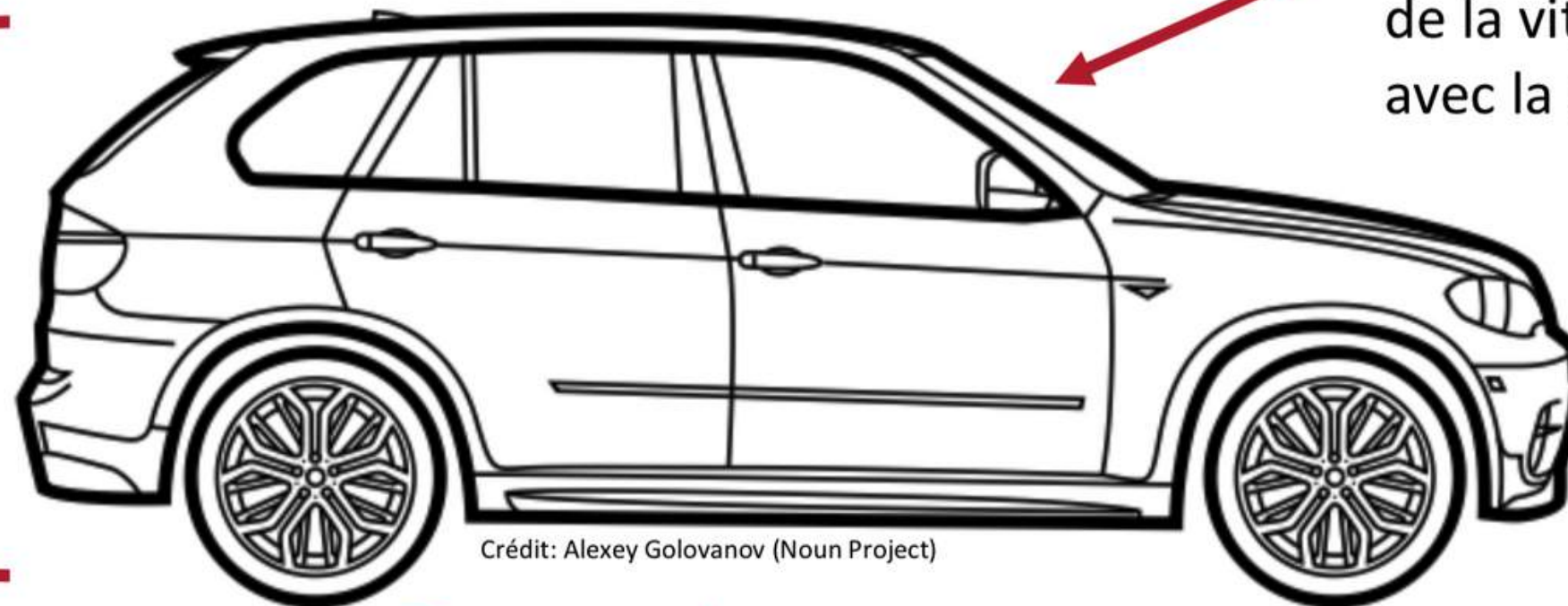
Note: Estimations faites par subdivision de recensement, hypothèse 250 jours ouvrés par année

Sources: EOD et Ressources naturelles Canada

Sécurité routière

Caractéristiques constituant des facteurs de risque

Hauteur
Augmente le
risque
d'effectuer
des
tonneaux
lors de
dérapages



Position surélevée

Diminution de la conscience
de la vitesse et du contact
avec la chaussée



Géométrie

Point de
contact plus
élevé lors de
collision

Angles morts

Jusqu'à deux fois plus
importants que les voitures



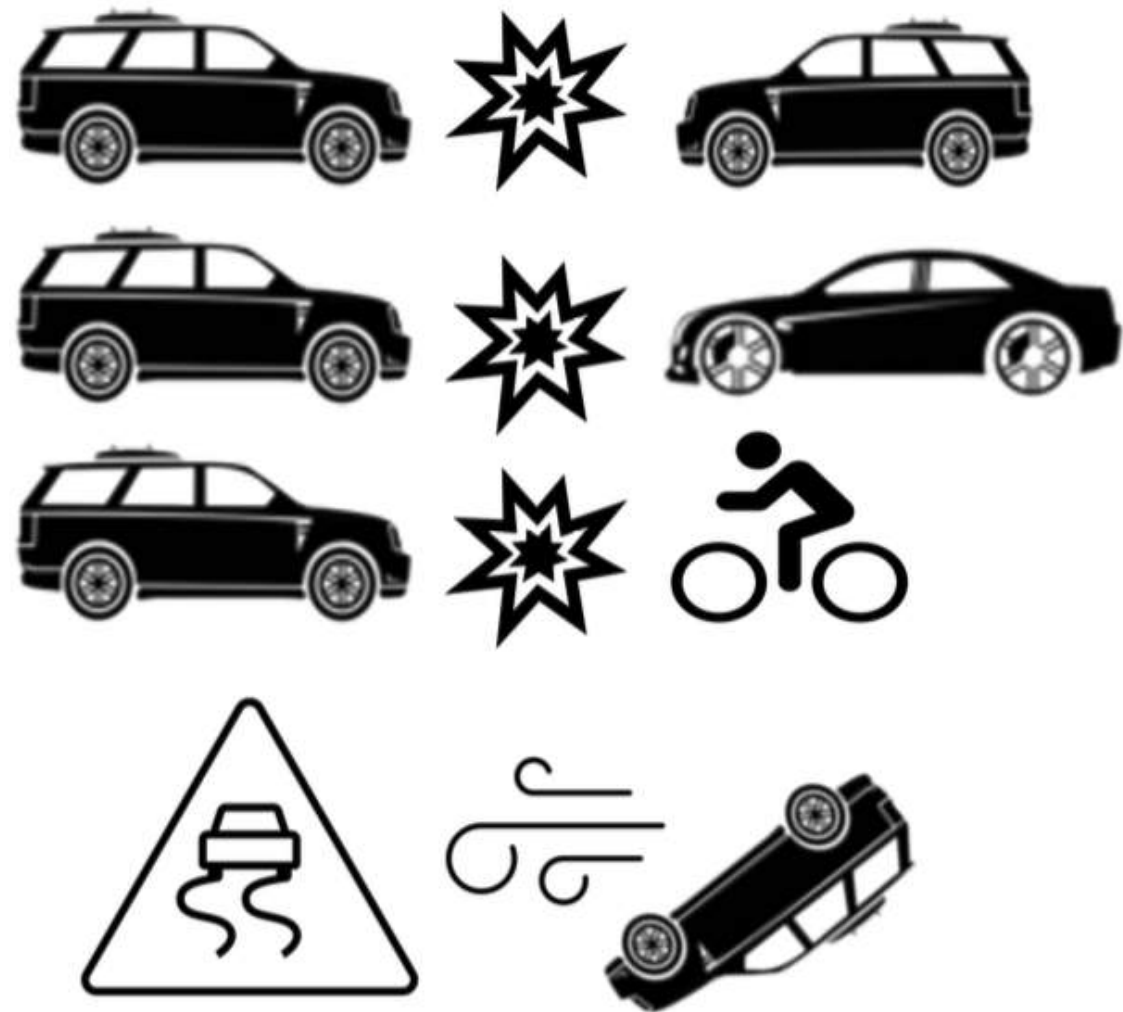
Structure et masse

Carrosserie-sur-châssis augmente l'adhérence au sol,
la résistance et diminue l'absorption en cas de contact



Sécurité routière

Résultats de la littérature scientifique

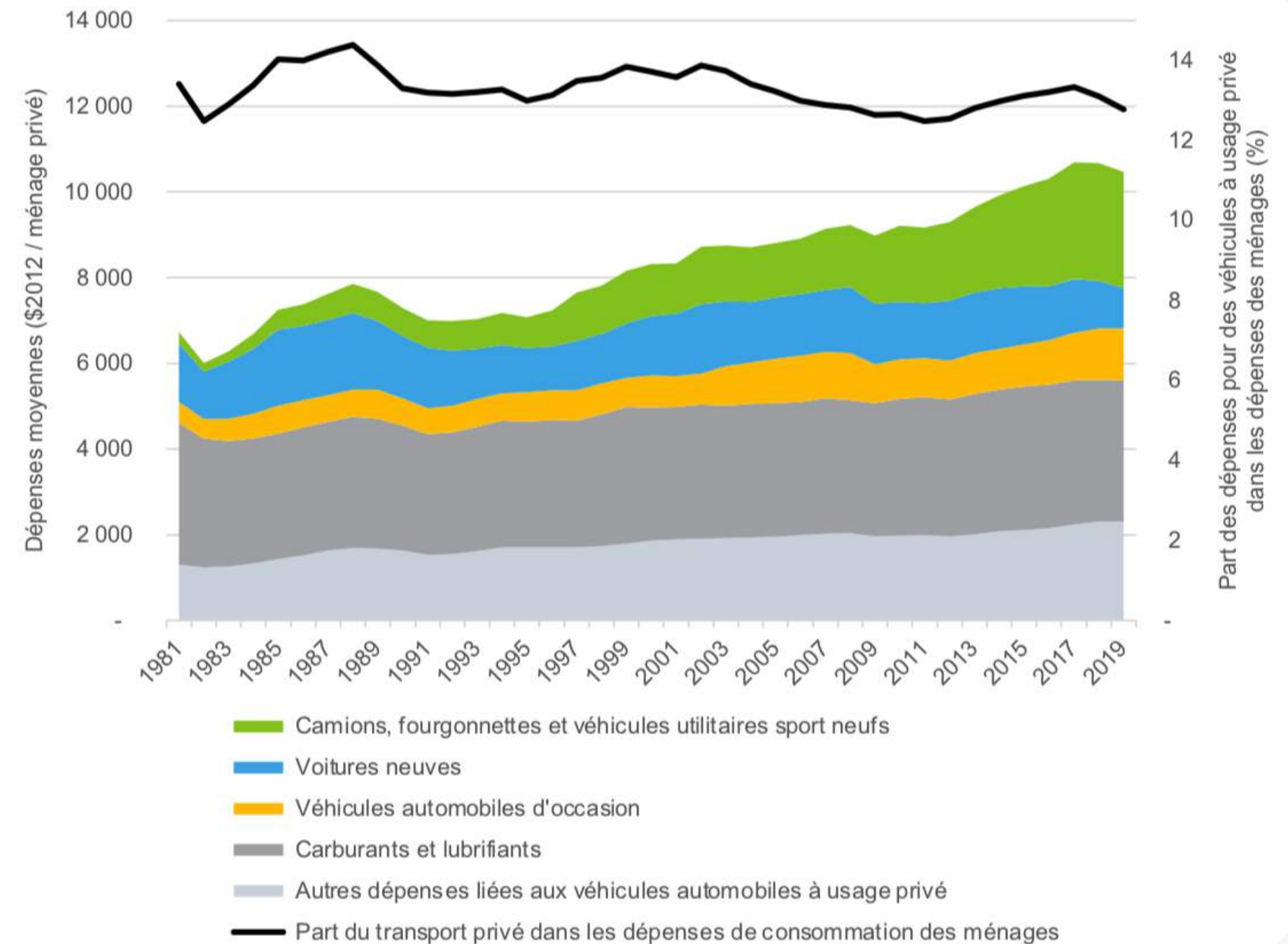


1. Littérature porte principalement sur les collisions avec des usagers vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes). Les risques de décès sont en moyenne 1.5 fois plus élevés VS le même accident avec une voiture [IC 95 %: 1.15 à 2]
2. Pour les collisions entre véhicules, le différentiel de caractéristiques détermine le niveau et la répartition du risque -> Course à l'armement ?
3. Estimations dépendent des caractéristiques de la flotte et des circonstances de l'accident -> donc évoluent avec la transformation de l'offre

Santé financière des ménages

Tendance de 2010 à 2020 au Canada

- ↑ Dépenses des ménages pour le transport privé (+1200 \$2012)
- ↑ Prix moyen des véhicules achetés (+11 700\$ courants ou +5000\$ prix constants)
- MAIS part dépenses de transport dans le budget des ménages reste stable en raison de:
 - ↑ Revenu disponible
 - ↑ Dépenses de consommation
 - ↑ De l'endettement
 - ↑ Période d'emprunt



Santé financière des ménages

Analyse préliminaire des marques grand public, années modèles 2010 et 2021

- Statistiques publiques et littérature indiquent différence de prix de 10 000 \$ entre les voitures et les camions légers.
- Les écarts de coûts entre les berlines et VUS au sein d'une même marque pour les modèles 2021 semblent se resserrer (analyse des données CAA) :
 - Différence prix (PDSF): moyenne 8 000\$ (min 3 000\$ et max 14 000\$);
 - Différence paiement mensuel: moyenne 130\$ (sur 60 mois) 75\$ (108 mois);
 - Coût des des assurances similaires ou moins cher;
 - Coût en carburant légèrement plus élevé : moyenne 300\$ par année.
- Les incitatifs à économiser peuvent paraître petits, surtout lorsque présentés sur une base hebdomadaire ou journalière. Les impacts cumulatifs sur la santé financière des ménages sont néanmoins réels.

Constats

- Cible souvent négligée : réduction du nombre de véhicules et effet systémique des types de véhicules composant la flotte
- Augmentation de l'obésité attribuable à :
 - Augmentation des camions légers (changement comportements d'achat)
 - Augmentation de l'empreinte moyenne (surface * masse) des véhicules vendus et surtout hausse de la motorisation
- Augmentation de la part des multisegments vendus sur le marché complexifie l'identification et l'implantation de stratégies bien ciblées pour inverser la tendance.
- Cumul de micro-effets peut se traduire par des impacts significatifs, surtout lorsque les réseaux sont très sollicités + les impacts des propriétés des véhicules récents vont s'amplifier avec le temps.

ANALYSE DES MOTIVATIONS D'ACHAT DE CAMIONS LÉGERS



Charlotte Dubuc, B.Sc.

Étudiante à la maîtrise en gestion
Spécialisation en stratégie d'affaires
HEC Montréal

Équipe de recherche

Ingrid Peignier, Ing. M.Sc.A.

Directrice principale des partenariats
et de la valorisation de la recherche
CIRANO

Yann-Edouard Cayard, M.Sc.

Diplômé de la maîtrise en marketing
HEC Montréal

Verena Gruber, Ph.D.

Professeure agrégée
Département de marketing
de HEC Montréal

Elinora Pentcheva, B.Sc.

Étudiante à la maîtrise en marketing
HEC Montréal

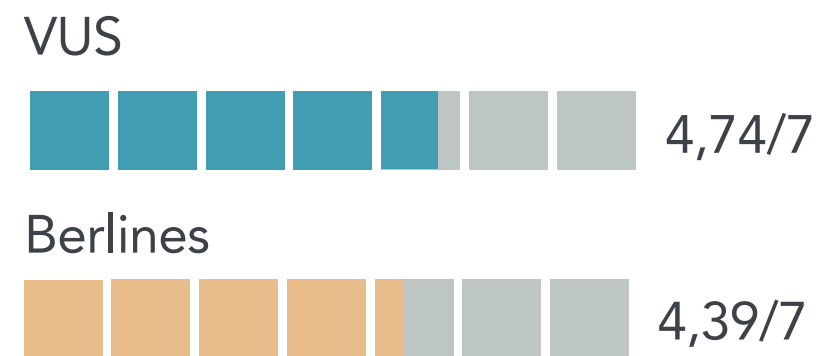
HEC MONTRÉAL



Faits saillants

Enquête pancanadienne auprès de 1377 répondant.e.s

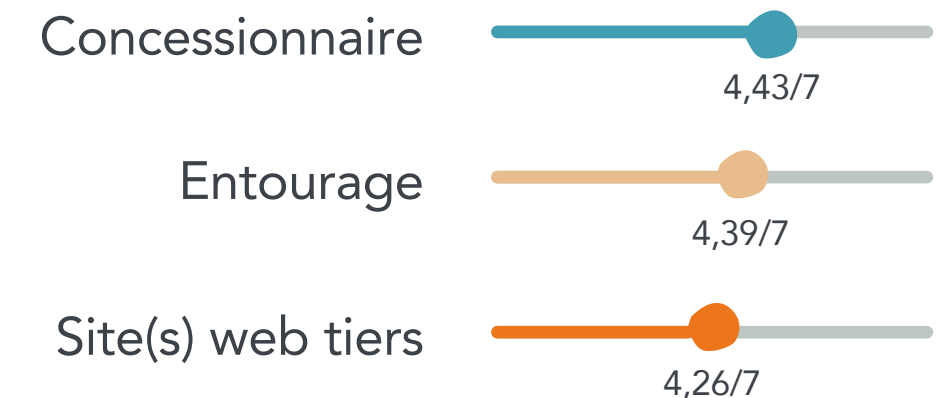
Probabilité d'achat du prochain véhicule des répondant.e.s



Achat d'un VUS : facteurs explicatifs

- 1 Contexte personnel
- 2 Environnement externe
 - Normes sociales
 - Médias
- 3 Attributs du produits
- 4 Aspects psychologiques personnels (valeurs)

Source d'information la plus utilisée lors de l'achat



Financement

Propriétaires de VUS :

financement du concessionnaire

Propriétaires de berlines :

épargne personnelle

Identité environnementale

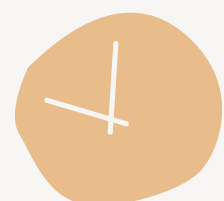
Répondant.e.s avec une identité environnementale élevée
= nettement **moins susceptibles** d'acheter un VUS

Attributs considérés importants à l'achat d'un véhicule

- Sécurité - Impact
- Sécurité - Mauvais temps ou conditions hivernales difficiles
- Prix

Méthodologie

Entrevues



Durée
42 → 87 minutes

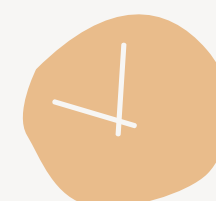
Transcriptions verbatim
112 pages

But Scruter les aspects qui se sont avérés être les plus importants dans le sondage

Sélection Individus d'origines diverses en fonction de critères démographiques et du type de véhicule possédé

Groupes de discussion

Nombre 5
Participant.e. par groupe 2 ou 3



Durée
77 minutes en moyenne

But Évaluer les réactions à différents types de publicités

Sélection Personnes avec aisance à l'oral et ayant des opinions différentes les unes par rapport aux autres

Méthodologie

Déroulement

Entrevues

Guide d'entretien semi-structuré pour orienter les entrevues

- 1 Briser la glace et en apprendre sur l'interviewé
- 2 Approfondir notre compréhension de la perspective spécifique du ou de la participant.e
Ex : Image du VUS, considérations, plaisir de conduite
- 3 Utilisation de techniques projectives pour approfondir certains sujets potentiellement sensibles ou délicats

Selon vous, quelles sont les caractéristiques mises de l'avant dans les publicités de VUS?

Groupes de discussion

Trois étapes

- 1
 - Souvenirs « à long terme » de publicités de VUS
 - Comparaison de leurs réponses avec les résultats de l'étude de Brazeau et Denoncourt (2021)
- 2 Souvenirs « à court terme » de publicités existantes de VUS avec support visuel
- 3 Réactions des participant.e.s lors de la présentation de publicités existantes de VUS

Nos répondant.e.s qui possèdent des VUS considèrent souvent que leurs véhicules confèrent un certain statut social et un certain prestige. Que pensez-vous de cela?

Faits saillants

Entrevues

Omniprésence des véhicules
et plaisir de la conduite

Quo vadis?

Réflexion sur les véhicules électriques

Motivations et perceptions

Le processus décisionnel : de l'idée à la réalité

- Premier filtre : sacrifices et influence du style des véhicules
- Recherche d'informations
- Compréhension des aspects financiers de l'achat d'une voiture
- Influence des instruments fiscaux du gouvernement

Comprendre le phénomène VUS

- Image du VUS
- Caractéristiques valorisées du VUS

Influences normatives
et véhicules
en tant que produits d'inspiration

Conduite
dans le climat canadien

Comprendre le phénomène VUS

Entrevues

Pro VUS



- Il répond à tous leurs besoins
- Il ne pourrait pas être plus parfait!

« Je ne peux pas penser à quelque chose de négatif que je pourrais dire à propos d'un VUS, vraiment ».

Lise

Anti-VUS



- Consommation d'essence élevée
- Grosseur inutile
- Coûts élevés
- Faux sentiment de sécurité qu'ils procurent

«Une image d'excès. C'est exagéré. (...) Un automobiliste moyen, qui ne fait probablement que se rendre au travail, déposer les enfants à l'école, lorsque les routes sont dégagées, n'en a pas besoin.»

Brigitte

Points positifs soulevés

Le côté pratique de l'espace

- Ex : espace de rangement pour la marchette de Brigitte

La sécurité

- Sentiments de présence sur la route, de robustesse et de stabilité grâce à la taille + grande et au poids + élevé
- Sentiment de protection accru en cas d'accident
- Sentiment lié au climat canadien difficile

Le confort

- Hauteur
- Espace
- Éléments technologiques

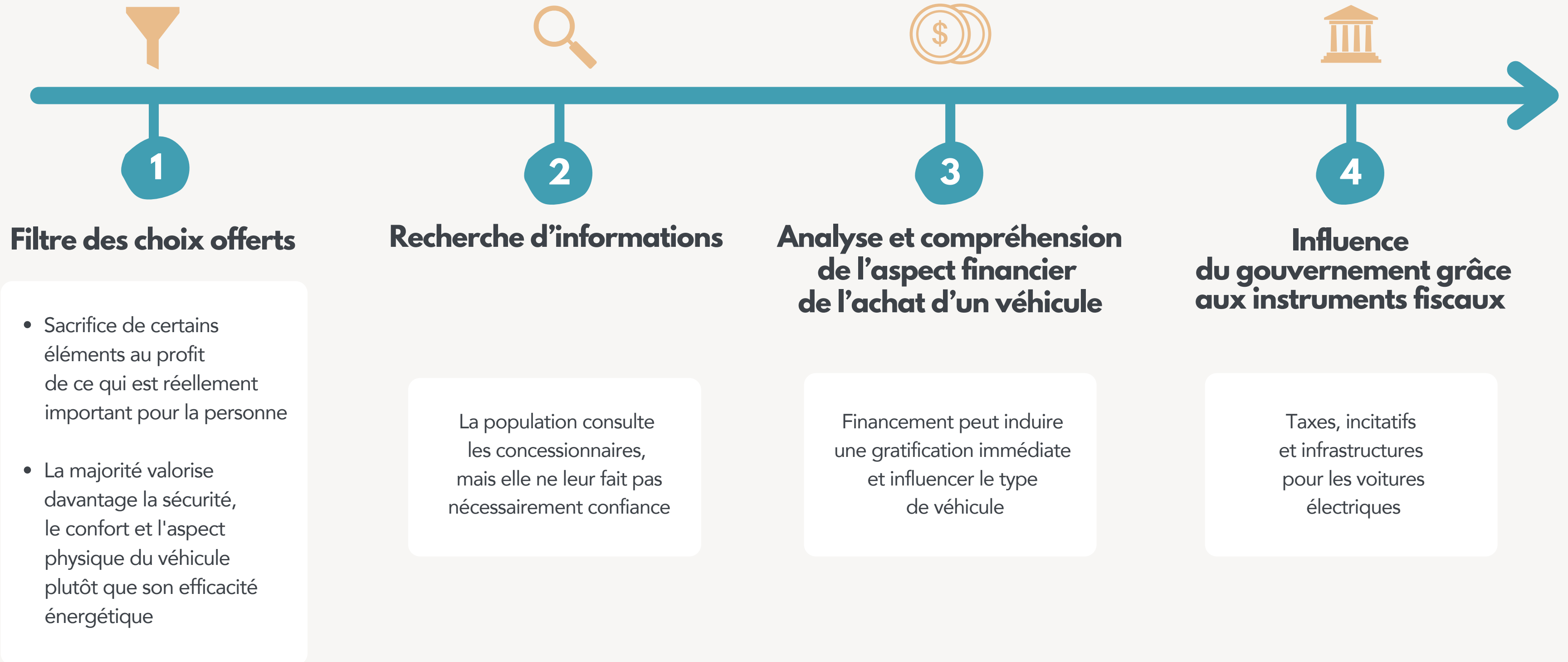


Le phénomène de contrôle

Le phénomène de la «normalité»

Processus décisionnel

Entrevues



**PENSEZ À UNE
PUBLICITÉ DE VUS.**

**QUEL EST
LE PREMIER THÈME
QUI VOUS VIENT
EN TÊTE ?**

- 1. Aventure et exploration**
- 2. Sécurité**
- 3. Attachement émotionnel**
- 4. Adapté aux familles**

Groupes de discussion

Principaux éléments soulevés

- Manque de transparence
- Les modèles des publicités ne sont pas de «vrais» véhicules (modèles de base sans option)

Prix total segmenté en petits versements afin de faire paraître le prix du véhicule + abordable

55\$/PAR SEMAINE

PAIEMENT SUR 196 SEMAINES

Nature problématique de l'étalement des paiements sur de longues périodes

Manque de transparence des petits caractères

La nouvelle Hoyora Adventure marque déposée de Hoyora Canada.



PRIX TOTAL
???

Prix total affiché dans moins de 50% des publicités



TAUX D'INTÉRÊT AVANTAGEUX

Confusion liée au taux d'intérêt

Perspectives

Veut-on voir les infos suivantes?

HYPOTHÈSES

Les coûts d'exploitation



2020
ESCAPE

Cost/km 0.65\$

\$6,500\$/ year
10 000Km/ year

On all New 2020
Escape models

Les modalités de financement



2020
ESCAPE

0% APR
Purchase Financing

For up to 72 Months
On all New 2020
Escape models

L'efficacité énergétique



2020
ESCAPE

8.19 fuel consumption (L/100Km)

\$1,012.59\$/ year
10 000Km/ year

On all New 2020
Escape models

RÉALITÉS

« Je ne pense pas que ce soit la chose la plus importante dans l'esprit des consommateurs et si c'est vraiment important pour eux, qu'ils s'achètent une voiture électrique. »

Simon

Cependant...

beaucoup des répondant.e.s ne trouvent pas ces infos pertinentes.

Pourquoi?

- Manque de confiance envers les concessionnaires, le gouvernement et les manufacturiers peu importe les informations affichées
- Pertinence serait moindre dans le contexte canadien
 - Climat difficile
 - Essence peu chère au Canada
- Différence de conduite

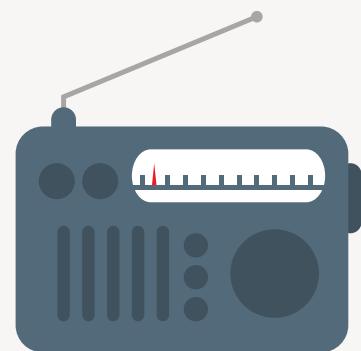
Quels messages pour contrer la tendance?

Compétences de conduite

Choix de consommation déterminés par notre identité personnelle

SOLUTION

Remise en cause de l'identité de la personne conductrice (en évoquant ses compétences)



« Les VUS sont plus souvent impliqués dans les accidents. »

Normes sociales

Forte préoccupation de ce qui est considéré comme la norme par les individus

SOLUTION

Désignation des véhicules respectueux de l'environnement comme étant LA norme



Héritage des générations futures

Contexte familial prédispose individus à des préférences pour certains véhicules

SOLUTION

Idée que les propriétaires de VUS détruisent non seulement l'environnement aujourd'hui mais encouragent leurs enfants à faire de même



IL Y A UN RÉFÉRENDUM DEMAIN MATIN.

**POUR LAQUELLE DE CES MESURES
VISANT LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS
DE GES VOTERIEZ-VOUS?**

- 1. Une taxe carbone plus élevée**
- 2. Un bonus-malus sur les véhicules personnels**
- 3. Une réforme du cadre réglementaire de la publicité**
- 4. Des campagnes d'information sur l'impact des gros véhicules**

RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GES DES CAMIONS LÉGERS



Andréanne Brazeau, B.Sc.

Analyste en mobilité

Équiterre

Équipe de recherche

Trevor Rous

Consultant

Horizon Advisors

Jessie Pelchat, M.Sc.

Analyste en mobilité (jusqu'en juin 2020)

Équiterre

Contexte

1 Le Canada : champion des émissions de GES

Le parc de véhicules légers canadien se classe parmi les premiers au monde pour :

- La consommation de carburant
- Les émissions de CO2 par km parcouru
- La taille et le poids
- L'empreinte du véhicule.

Consommation moyenne de carburant



8.9

Litres/km



8.6



5.8

2 Flotte majoritairement composée de camions légers

- 2020 : 79% des véhicules neufs vendus = camions légers
- Croissance de la part marché maintenue depuis une décennie

3 Qu'est ce qui explique cet engouement ?

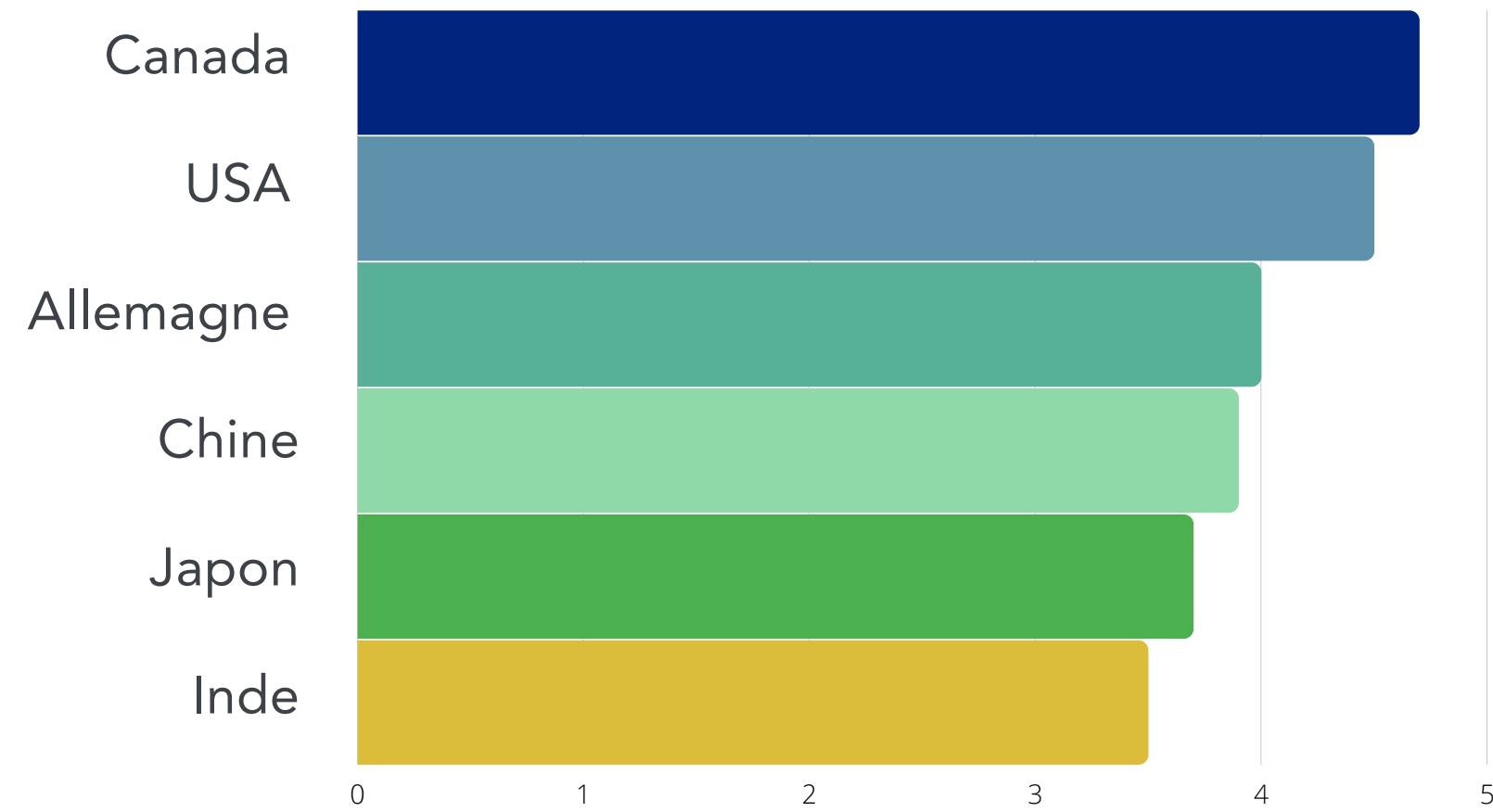
- Faible prix de l'essence
- Des modalités de financement attrayantes
- Faible sensibilisation du public aux coûts associés aux véhicules énergivores
- Caractéristiques des gros véhicules plaisent
- Les effets de la réglementation sur les émissions de GES des véhicules légers

Zoom sur la réglementation

- Adoptée en 2010
- Objectifs :
 - Améliorer la surveillance des émissions
 - Encourager le recours à des technologies + propres et + efficaces

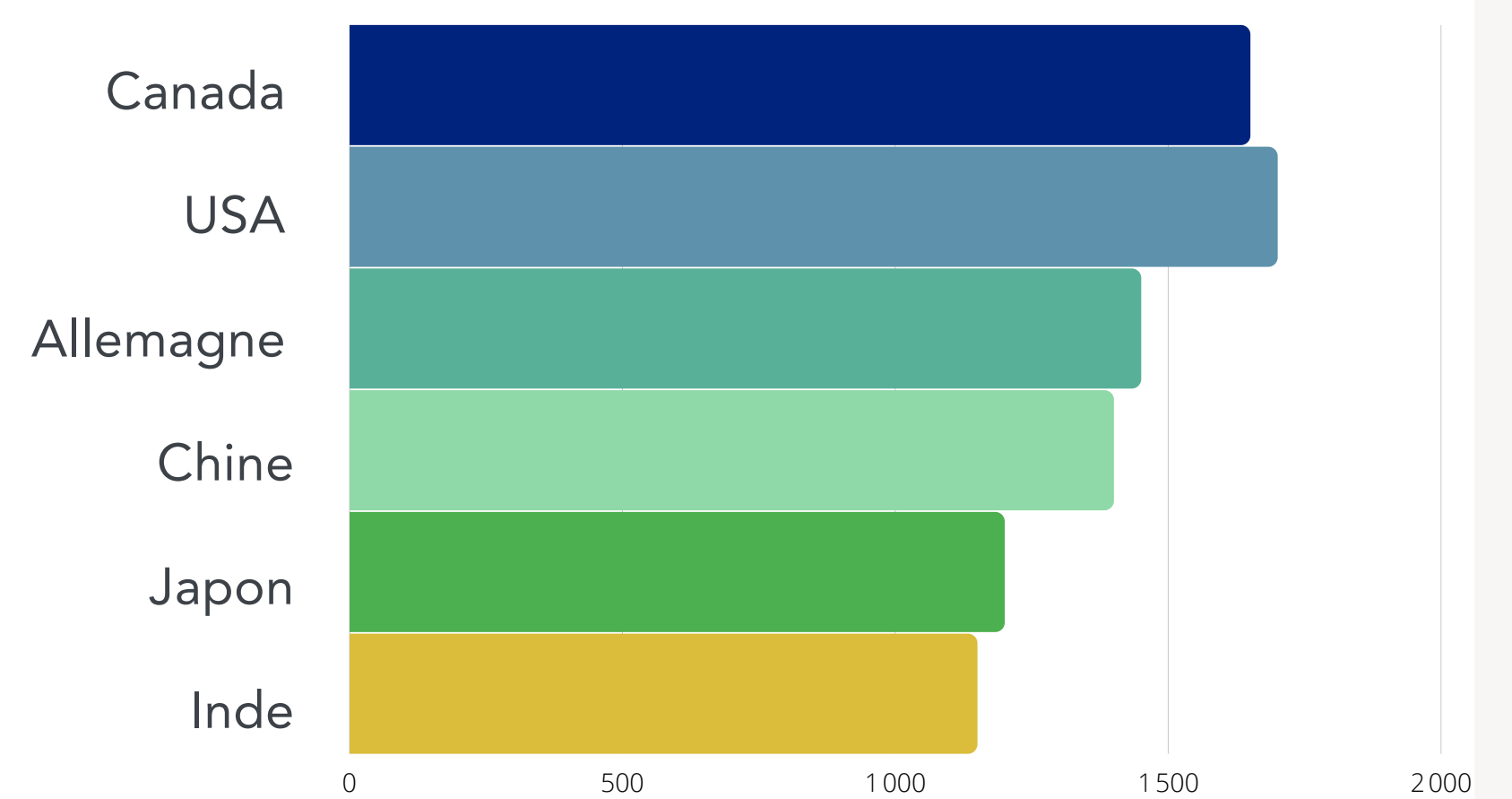
Contexte

Empreinte des véhicules par pays



Empreinte moyenne par m2

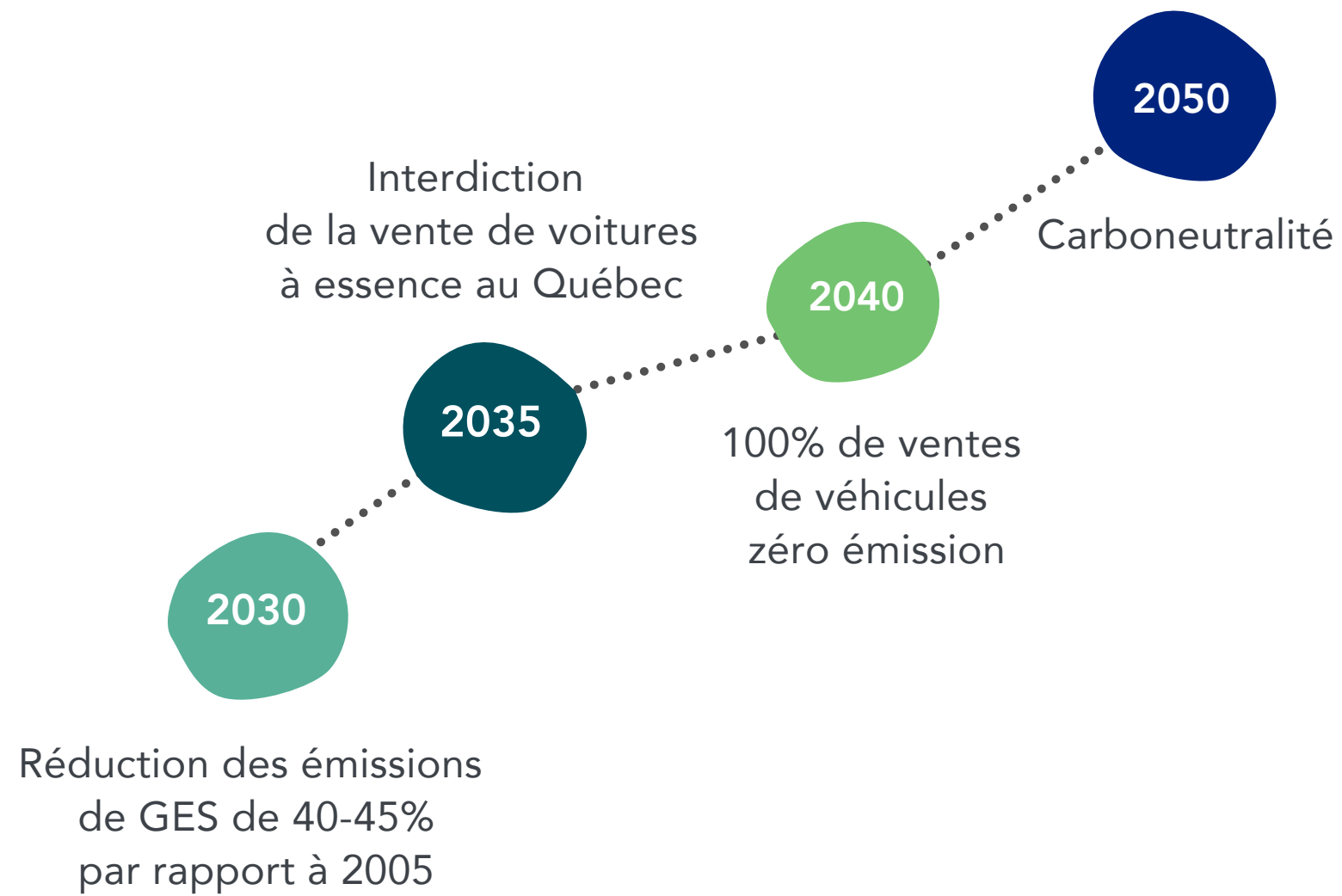
Poids des véhicules par pays



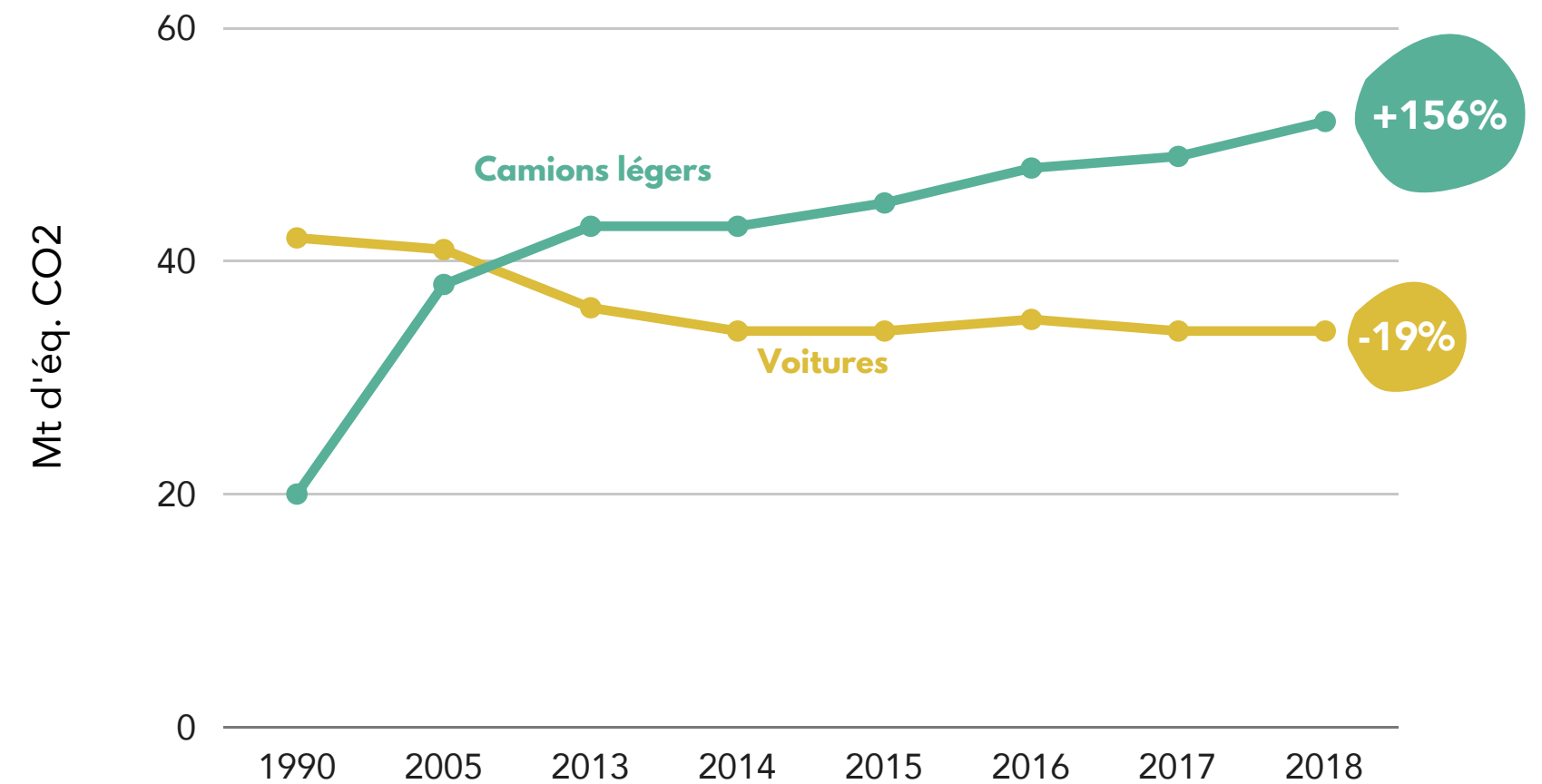
Poids moyen (kg)

Contexte

Engagements gouvernementaux



Évolution des émissions de GES par catégorie 1990-2018



Réglementation actuelle

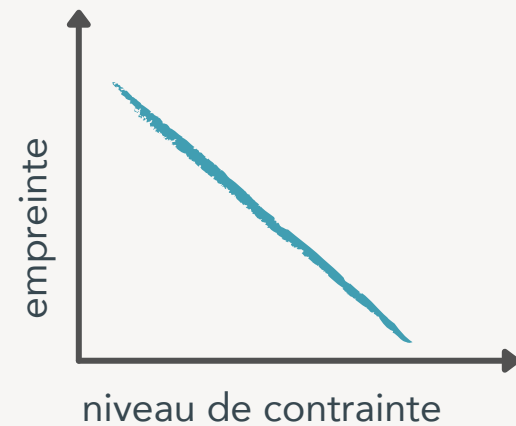
Des lacunes évidentes

Les normes applicables aux camions légers autorisent **environ un tiers d'émissions supplémentaires**

- Poids et consommation de carburant comparativement + élevés
- Micro-ajustements sur les véhicules les + polluants sont + profitables pour les constructeurs automobiles



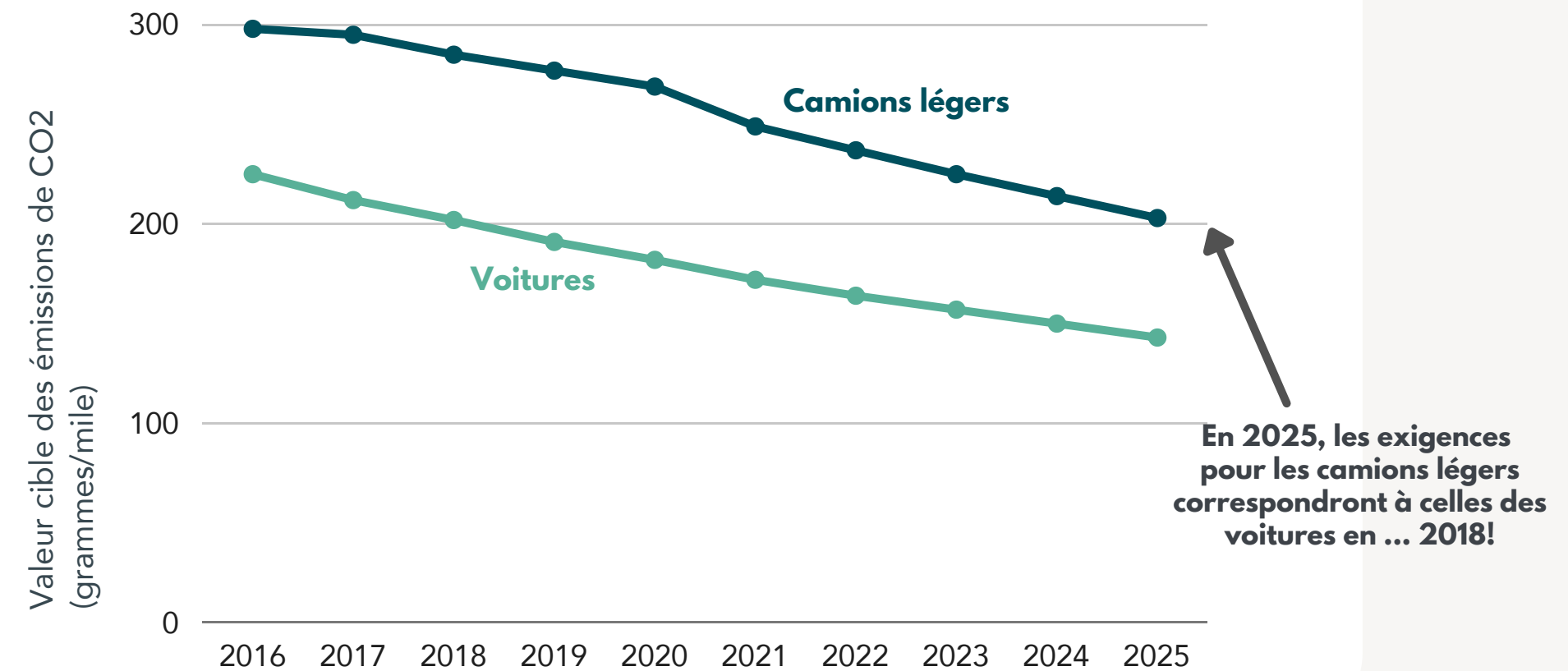
La réglementation est aujourd'hui basée sur l'empreinte globale moyenne des véhicules.



MAIS

- Devrait se baser sur le poids des véhicules
- Fait baisser le potentiel d'innovation et de potentiel énergétique
- Entraîne le retard de la réduction des émissions de GES du transport routier

Objectifs de réduction des émissions en fonction des véhicules 2016-2025



Distorsions et solutions

Failles à corriger dans la réglementation des émissions des véhicules légers pour la période post-2025



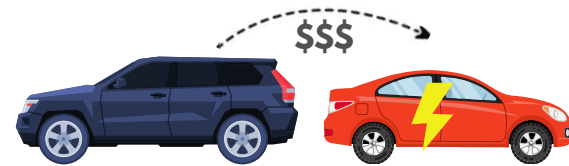
Recommandations complémentaires

Renverser la tendance

Tarification carbone soutenue et accrue



Mise sur pied d'un programme de redevance-remise



Réforme et fusion des programmes iZEV et d'écoprélevement

Déploiement de programmes de mise au rencart des véhicules polluants



Crédits d'impôts ou bonus du programme iZEV

Accru pour le transport actif?

Réforme du cadre réglementaire de la publicité automobile

Arrimage des pratiques publicitaires aux cibles climatiques et d'électrification

- Contenu et affichage d'infos
- Investissements
- Part des gros véhicules VS mobilité durable

Information citoyenne

Déploiement de campagnes d'information du public sur les coûts de possession d'un véhicule énergivore

Adoption des meilleures pratiques favorisant la transparence et la prise de décision éclairée chez les concessionnaires

PÉRIODE DE QUESTIONS

