

Fiche technique

NUMÉRO 10 — NOVEMBRE 2016

Des ventes de véhicules qui plafonnent

Par Gilles L. Bourque

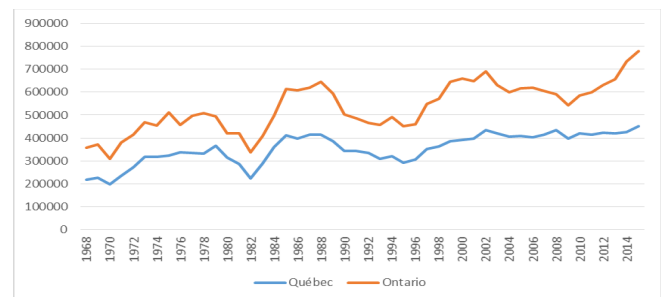
C'est bien connu, lorsqu'on veut tuer un chien, on dit qu'il a la rage. C'est ce que veulent faire croire les opposants à l'électrification des transports lorsqu'ils condamnent la supposée inutilité de ce volet de la transition énergétique. Ils reprochent au gouvernement de ne pas s'attaquer à ce qui à leurs yeux serait le principal enjeu : la croissance des ventes de camions légers. Dans cette fiche nous voulons montrer que le contexte actuel du marché des véhicules ne correspond pas à l'image qu'en donnent ceux qui dénoncent la priorité accordée à l'électrification des transports.

Une image déformée de la croissance des ventes

Plusieurs lobbys s'opposent à une véritable transition énergétique dans les transports. On trouve en premier lieu l'industrie des carburants fossiles, qui n'assiste pas sans réagir à un éventuellement assèchement de sa fabuleuse source de profit. Les grands constructeurs automobiles ne sont pas en reste, eux qui rechignent à se voir imposer de nouvelles règles en faveur de véhicules utilisant des énergies de remplacement. C'est dans le contexte de la récente promulgation de la loi sur les véhicules zéro émission¹ que ces puissants lobbys semblent s'être mobilisés pour discréditer les efforts pour réussir la transition et pour réclamer l'abandon de la loi. Leur argumentation est la suivante : les sommes investies dans le programme *Roulez électrique* seraient complètement inefficaces en regard de l'objectif de réduction des GES, car elles ne contribuent en rien à enrayer les ventes en hausse de camions légers, responsables de la croissance des émissions. L'objectif est clair : noircir la

situation pour démontrer que les efforts sont vains, qu'ils vont à l'encontre des choix de la population et qu'il est donc inutile et dispendieux pour les finances publiques de poursuivre une politique inefficace. Or, comme le montre le graphique 1, la situation n'est pas dramatique : **si les ventes de véhicules sur le marché ontarien ont effectivement connu une forte expansion depuis 2010, ce n'est aucunement le cas au Québec.**

Graphique 1. Ventes de voitures et camions légers, annuel, 1968-2015



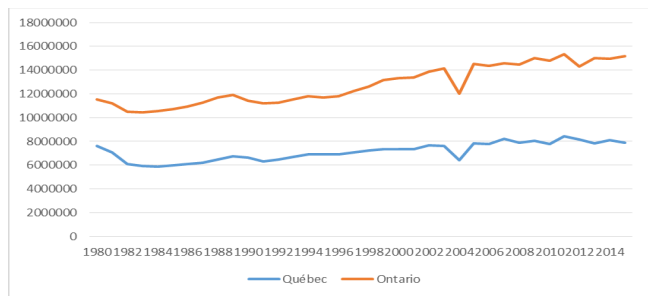
Évidemment, si on compare les ventes québécoises de 2015 à celles de 2009, on peut effectivement parler d'une croissance annuelle moyenne assez élevée de 2,3%. Mais la réalité c'est que, considérées sur le plus long terme, les ventes de 2015 n'ont augmenté que de 4% par rapport à celles de 2002, ou de 10% par rapport à celles de 1985, soit une **croissance annuelle moyenne de 0,3%** ! Pendant la même période, la population croissait de 0,8% par an. Contrairement à ce qu'on observe en Ontario, on peut parler au Québec d'un quasi-plafonnement des ventes de véhicules neufs depuis le milieu des années 1980. Les chocs pétroliers, les crises économiques et les investissements dans le transport collectif expliquent en partie ce plafonnement des ventes de véhicules. Mais on pourrait aussi intégrer le facteur des changements culturels chez les jeunes ainsi

1 Voir sur ce sujet notre mémoire soumis à la Commission des transports et de l'environnement http://www.irec.net/upload/File/2016-08-16_memoire_commission_transports_environnement.pdf

que les tendances vers une économie du partage. Par exemple, depuis le milieu des années 2000, le nombre de titulaires de permis de conduire par rapport à la population a plafonné alors que l'autopartage était en forte croissance et que le transport en commun connaissait un regain.

Par ailleurs, malgré le fait indéniable que la part des camions légers est en croissance au Québec (ils ont passé la barre des 50% en 2015, contre près des deux-tiers en Ontario), les ventes d'essence au détail confirment néanmoins un plafonnement réel de la consommation depuis le milieu des années 2000. Et, comme le montre le graphique 2, à partir de 2011, on constate même une tendance à la baisse. Il semblerait donc que les achats de VUS sont en hausse dans la mesure où leur consommation moyenne diminue (grâce aux nouvelles normes d'efficacité énergétique).

Graphique 2. Ventes nettes au détail d'essence pour moteur, annuel, 1980-2015



L'électrification des transports : une innovation de rupture

Une transition énergétique rapide et réussie dans les transports passe par une stratégie à plusieurs volets, dont aucun ne doit être négligé. Nous avons vu précédemment que les investissements dans les transports collectifs et la réglementation sur l'efficacité énergétique des véhicules ont vraisemblablement favorisé un plafonnement de la consommation globale de carburants fossiles. Mais il faut bien comprendre que les plus récentes cibles d'efficacité énergétique exigées aux fabricants de véhicules d'ici 2025, si elles ne sont pas éliminées par le président Trump, ne pourront pas se matérialiser par les seules innovations technologiques des moteurs à combustion interne ou par la réduction du poids des véhicules : elles seront atteignables en bonne partie grâce à la mise en marché de véhicules faisant appel à des énergies de remplacement (principalement l'électricité).

Or la production de ces véhicules repose sur des innovations de rupture, qui la rendent coûteuse dans un premier temps, mais qui produiront un renversement radical de tendance lorsqu'elles atteindront (peut-être plus rapidement qu'on le pense) une parité de coût avec les anciennes technologies. De là l'importance de bien informer les acheteurs et de leur apporter une aide financière lorsqu'ils font les bons choix ou, à l'inverse, de leur imposer un coût supplémentaire s'ils font des choix non désirables socialement. D'où nos propositions d'exiger un bonus-malus sur l'achat de véhicules et une cotation

énergétique obligatoire des véhicules. Pour toutes ces raisons, le Québec doit bonifier sa politique d'électrification des transports même si ce volet de la transition énergétique peut apparaître assez coûteux à court terme. Sur un horizon plus long, l'appui au changement des habitudes de consommation des véhicules constitue l'une des clés de l'avenir énergétique du Québec, quoiqu'en disent les lobbys qui s'y opposent.

IRÉC
Fiche technique

NUMÉRO 10 — NOVEMBRE 2016

Institut de recherche en économie contemporaine (IRÉC)

1030, rue Beaubien Est, bureau 103
Montréal (Québec) H2S 1T4

514 380-8916 — télécopieur : 514 380-8918

<http://irec.net>

Dépôt légal à la Bibliothèque nationale du Québec

Les fiches techniques visent, dans le format succinct d'un seul feuillet recto/verso, à faciliter la compréhension d'un concept ou d'un calcul économique sur un thème précis d'intérêt public. En s'appuyant sur les résultats de recherches plus fouillées de l'IRÉC, elles offrent la possibilité de s'interroger sur les paramètres économiques des propositions dans l'actualité québécoise.