

Fiche technique

NUMÉRO 21 — NOVEMBRE 2018

Bannir les véhicules à combustion interne (VCI) : bilan des engagements internationaux

Par Gilles L. Bourque

Lors des récentes élections québécoises, certains ont présenté la proposition de Québec Solidaire de bannir les véhicules à essence/diesel sur l'horizon de 2030 comme étant une solution radicale. À l'heure où l'urgence d'agir pour le climat a commencé à s'imposer, l'occasion nous apparaît pertinente de mettre à jour le tableau des engagements des acteurs publics et privés en faveur de l'accélération de l'électrification des transports. Plusieurs pays se sont récemment engagés dans cette voie « radicale ». Bien qu'on trouve souvent dans la littérature la mention de l'Allemagne parmi les pays engagés dans cette voie, l'information n'a pas été validée. L'Inde a annoncé en 2016 sa volonté d'aboutir à cet objectif dès 2030, mais elle a par la suite révisé son engagement et annoncé un objectif de quota de 30% de VE pour la même année. La Chine a elle aussi adopté la stratégie des quotas, mais étant donné qu'elle représente plus de 50% des ventes de véhicules électriques (VE) dans le monde, nous l'avons néanmoins intégré au tableau. Par contre, nous n'intégrons pas dans ce tableau la liste de plus en plus volumineuse des villes qui imposent des restrictions (p.ex. dans leurs centres-villes) aux véhicules diesel ou à essence.

| Tableau 1. Les engagements des acteurs publics (pays et régions qui se sont engagés à bannir les VCI) | |
|---|--|
| Norvège | L'objectif de 100 % de ventes de VE en 2025 ne repose pas sur une interdiction des VCI mais sur une taxe de vente prohibitive (non applicable aux VE). Voir réf. |
| Pays-Bas | En 2017, les 4 partis néerlandais engagés dans la formation du nouveau gouvernement ont choisi que toutes les voitures neuves commercialisées à partir de 2030 devront être « zéro émission ». Voir réf. |
| Irlande | Décision de bannir la vente des véhicules utilisant les produits pétroliers d'ici 2030 et les bannir des routes d'ici 2045. Voir réf. |
| Islande | Le pays a présenté un nouveau plan pour bannir la vente de véhicules diesel ou à essence à partir de 2030 et les interdire sur les routes d'ici 2050. Voir réf. |
| Israël | Ne plus autoriser l'importation de diesel et d'essence à partir de 2030. Cible : 177.000 VE sur la route d'ici 2025 et 1,5 M en 2030. Voir réf. |
| Danemark | Bannir dans un premier temps les VCI (essence et diesel), y compris les autobus, pour 2030, puis les véhicules hybrides rechargeables en 2035. Voir réf. |
| Écosse | L'Écosse (qui représente 10% du marché automobile de la G-B) va bannir la vente de voitures et de camionnettes à essence/diesel d'ici 2032. Voir réf. |
| Taïwan | L'interdiction concernera d'abord, et dès 2035, les motos et scooters à essence ; ensuite, à partir de 2040, les voitures à carburant. Voir réf. |
| France | Le Plan climat de Nicolas Hulot marque la fin de la vente des véhicules au diesel et à essence d'ici 2040. Voir réf. |
| Grande-Bretagne | Bannir d'ici 2040 les voitures et camionnettes (van) au diesel et à l'essence et interdire leur circulation sur les routes en 2050. Voir réf. |
| Californie | Un député de l'Assemblée législative a déposé un projet de loi qui propose de bannir les véhicules qui ne seraient pas à zéro émission d'ici 2040. Voir réf. |
| Japon | Le gouvernement et les fabricants japonais ont planifié la fin des voitures thermiques en 2050 : les usines du pays ne produiront plus que des véhicules électriques ou hybrides après cette date. Voir réf. |
| Chine | Le ministère chinois de l'Industrie a annoncé qu'il préparait l'interdiction des véhicules à propulsion thermique dans tout le pays. L'échéance n'est pas précisée. Mais les normes de la loi VZE imposent aux fabricants un taux de VE de 20% d'ici 2025. Voir réf. |

Pour répondre aux objectifs fixés par ces nations, véritables leaders de la transition dans les transports, les fabricants automobiles ont aussi commencé à s'engager dans cette voie, avec des objectifs chiffrés d'électrification de leur gamme de véhicules. Le tableau suivant en fait un bref survol. Il permet de constater que d'ici 2025, l'offre de VE aura été complètement transformée. Bien que les fabricants chinois soient d'ores et déjà devenus les champions de l'électrification, nous ne les avons pas inclus dans ce tableau, faute de références pour recenser leurs engagements. Précisons, par contre, que plusieurs des engagements d'électrification des fabricants mentionnés dans le tableau qui suit ont été pris afin de pouvoir accéder au marché chinois, dont les règles de véhicule zéro émission sont parmi les plus sévères. Étant donné le poids de ce marché dans les ventes globales, il s'agit là d'une contrainte incontournable pour les fabricants. À titre d'illustration et pour bien saisir le contexte, signalons que chaque année il se vend environ 17 millions de véhicules passagers aux États-Unis seulement, et que le marché mondial tournerait autour de 100 millions de tels véhicules.

| Tableau 2. Les engagements des acteurs privés (les fabricants) | |
|--|---|
| Tesla | Devenir le plus grand fabricant de véhicules tout électriques avec la production annuelle de 500 000 exemplaires en 2018 et de 1 million en 2020. Voir réf. |
| Volvo | Offrir progressivement des déclinaisons rechargeables sur l'ensemble de sa gamme, pour vendre un million de voitures 100 % électriques et hybrides d'ici 2025. Voir réf. |
| Toyota | Électrifier l'intégralité de ses modèles (hybrides, électriques ou hydrogène) d'ici à 2025. Réaliser 50 % de ses ventes avec des véhicules fonctionnant à l'électricité en 2030 (5,5 millions). Voir réf. Cible de 3 millions de VE vendus en 2025. Voir réf. |
| Honda | Le fabricant japonais compte électrifier les deux tiers de ses voitures vendues d'ici 2025. Voir réf. |
| VW | Offrir 50 modèles 100% électriques et 30 modèles hybrides rechargeables en 2025. Tous les modèles du groupe, soit 300 au total, existeront en version électrique d'ici 2030. Voir réf. |
| Mercedes-Benz | Offrir plus de 10 modèles à propulsion électrique sur tous les types de segments d'ici à 2022, qui pourraient représenter 15-25 % de ses ventes globales en 2025. Voir réf. |
| GM | Offrir 10 nouveaux modèles électriques d'ici 2020, pour le marché chinois, et 10 autres modèles d'ici 2023. Voir réf. |
| Huynдай/Kia | En intégrant les voitures hybrides, électriques et à hydrogène, le groupe Hyundai se fixe un objectif de 38 véhicules à faible émission au sein de sa gamme à l'horizon 2025. Voir réf. |
| BMW | Le fabricant devrait compter 25 modèles électrifiés, dont 12 qui seraient 100% électriques, d'ici 2025. Voir réf. |
| Nissan-Renault | L'Alliance Renault-Nissan a annoncé la commercialisation de 12 nouveaux véhicules 100 % électriques d'ici 2022. Voir réf. |
| PSA (Peugeot-Citroën) | Huit modèles sur dix vendus par le groupe dans le monde (27 sur 34) seront proposés dans des versions électriques ou hybrides rechargeables d'ici 2023. Voir réf. |
| Ford | Promet d'offrir 40 nouveaux modèles hybrides, rechargeables ou tout électriques d'ici 2025. Voir réf. |
| Fiat-Chrysler | Afin de pouvoir accéder au marché de la Chine, le fabricant s'est engagé à offrir au moins 30 modèles avec une forme d'électrification d'ici 2022. Voir réf. |

L'interdiction des VCI représente l'un des deux principaux axes d'intervention pour une transition vers une mobilité durable, l'autre axe étant celui de la réduction de la dépendance à l'automobile (par le biais du transport collectif et intelligent). Ces deux axes sont complémentaires puisque l'engagement à bannir les VCI a le précieux avantage de reposer sur une mesure réglementaire ayant peu d'impact sur les dépenses publiques à long terme, laissant ainsi plus de marge de manœuvre aux gouvernements pour investir dans les alternatives à l'auto-solo. Il faut bien comprendre également que les engagements des États soulignés au tableau 1 donnent un signal très clair aux fabricants que la transition est en marche et qu'ils doivent investir massivement dans les véhicules zéro émission afin de pouvoir répondre à la demande future. Par ailleurs, ces investissements devraient eux-mêmes contribuer à faire baisser les coûts des nouvelles technologies à faible émission, ce qui devrait permettre, d'une part, de rendre caduque le besoin de soutien financier public pour l'achat de VE, et d'autre part, de rendre plus abordable les équipements lourds électrifiés (bus, camions, navires, avions).



Fiche technique

NUMÉRO 21 — NOVEMBRE 2018

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'IREC, elles offrent la possibilité de s'interroger sur les paramètres économiques des propositions dans l'actualité québécoise.

Institut de recherche en économie contemporaine
10555, avenue de Bois-de-Boulogne, C.P. 2006
Montréal H4N 1L4

514 380-8916 / Télécopieur : 514 380-8918
secretariat@irec.quebec / www.irec.quebec

 IREContemporaine
 @IREC_recherche

Dépôt légal à la Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 978-2-924927-15-1 (PDF)