



ᑕᑕᑕᑕ ᑕᑕᑕᑕ ᑕᑕᑕᑕ ᑕᑕᑕᑕ ᑕᑕᑕᑕ  
Comité consultatif de l'environnement Kativik  
Kativik Environmental Advisory Committee

Kuujuuaq, le 8 mars 2024

Marilou Gosselin  
Coordonnatrice  
Direction de l'expertise en décarbonation et efficacité énergétique  
Bureau de la transition climatique et énergétique (BTCE), MELCCFP  
1300, rue du Blizzard, bureau 200  
Québec (Québec)  
G2K 0G9

**OBJET : Commentaires du CCEK sur l'interdiction de la vente de véhicules automobiles légers neufs à essence au Québec en 2035 et la Stratégie québécoise sur la recharge des véhicules électriques.**

Le 19 janvier 2024, le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) a tenu une rencontre virtuelle avec le Comité consultatif de l'environnement Kativik (CCEK), l'Administration régionale Kativik (ARK), Makivvik, Tarquti, l'Office municipal d'habitation du Nunavik et la Fédération de Coopératives du Nouveau-Québec (FCNQ). L'objectif de la réunion était de présenter les grandes lignes du futur règlement interdisant la vente de nouveaux véhicules légers à essence au Québec à partir de 2035, dans le cadre des efforts du gouvernement du Québec pour se conformer aux accords mondiaux de réduction des gaz à effet de serre, ainsi que la Stratégie québécoise sur la recharge des véhicules électriques 2023-2030.

À cette occasion, plusieurs questions et préoccupations relatives à l'interdiction de la vente de véhicules légers à essence à partir de 2035 et au déploiement du réseau de recharge publique pour les véhicules électriques au Nunavik ont été exprimées. En raison de la particularité du territoire du Nunavik, le CCEK souhaite porter à votre attention certains enjeux exprimés lors de cette rencontre.

**Contexte**

La région du Nunavik couvre une superficie de 507 000 km<sup>2</sup> où se trouvent 14 villages nordiques dont la population est composée à 90 % d'Inuits. La région compte près de 4 000 bâtiments résidentiels, commerciaux et publics, qui dépendent presque exclusivement du diésel pour la production d'électricité. Il est estimé que ces villages consomment en moyenne 23 millions de litres de diésel par an, ce qui produit environ 65 000 tonnes de dioxyde de carbone annuellement. En outre, au Nunavik, 97 % des bâtiments appartiennent à des organisations et non à des particuliers. Il importe également de noter que trois mines sont en activité dans la région.

Par conséquent, les produits pétroliers représentent la source quasi exclusive de production d'électricité, de transport et de chauffage dans la région. Parmi les conséquences de cette dépendance aux produits pétroliers, soulignons les déversements liés à une surveillance insuffisante, les accidents et les erreurs humaines, le vandalisme, ainsi que les équipements inefficaces, obsolètes ou inadaptés.

Plus important encore, le Nunavik n'est pas relié au sud du Québec par un réseau routier. Le diésel et les autres produits pétroliers, ainsi que les véhicules et les pièces détachées, sont ainsi transportés par bateau cargo vers les 14 villages

Secrétariat du CCEK  
C. P. 930, Kuujuuaq (Québec) J0M 1C0  
Tél. : 819-964-2961, poste. 2287  
Courriel : bpatenaude@krg.ca

nordiques pendant les mois sans couvert de glace sur les voies de navigation (environ de juin à octobre), ce qui augmente considérablement la quantité de gaz à effet de serre générée par ce système, en plus de son coût élevé.

Il convient également de souligner que différentes organisations régionales ont exploré des alternatives au système actuel d'approvisionnement en énergie, notamment l'énergie éolienne, solaire, marémotrice, thermique et géothermique. Par exemple, il existe une centrale hydroélectrique au fil de l'eau dans la communauté d'Inukjuak, et un projet de parc éolien est actuellement à l'étude dans la communauté de Kuujjuaraapik. Tarquti Energy Corporation, une coentreprise composée de la FCNQ et Makivvik, travaille avec les communautés pour développer des projets d'énergie renouvelable au niveau local et construire une base de connaissances et une expertise inuite dans le domaine des énergies renouvelables. Malgré ces initiatives et la volonté des habitants de la région de s'éloigner d'un système électrique basé sur le diesel, les ressources demeurent insuffisantes pour explorer et réaliser des projets d'énergie renouvelable.

### **Questions et préoccupations exprimées au cours de la rencontre du 19 janvier 2024**

Les participants conviennent que la réduction du nombre de véhicules à essence dans la région contribuerait à l'objectif du gouvernement du Québec en matière de réduction des gaz à effet de serre. Toutefois, des questions subsistent. Plus particulièrement, il est observé que la dépendance du Nunavik à l'égard des produits pétroliers, conjuguée aux limites des infrastructures existantes de fournir l'énergie nécessaire à la recharge des véhicules, représente un défi important en matière d'électrification des transports. Il est souligné qu'il conviendrait, en premier lieu, de développer des projets d'énergie renouvelable dans les communautés, et cela, afin d'éviter que l'ajout de véhicules électriques ait pour effet d'augmenter la consommation d'électricité produite par du diesel et, par conséquent, d'augmenter les émissions globales de gaz à effet de serre.

De plus, sachant qu'une analyse du cycle de vie des voitures électriques a été réalisée pour le sud du Québec, il est apparu tout aussi pertinent de réaliser une analyse semblable pour le Nunavik dans l'objectif de s'assurer préalablement que le remplacement des voitures à essence par des voitures électriques n'augmente pas les émissions globales de gaz à effet de serre de la région.

La question complexe de la gestion des véhicules endommagés et en fin de vie pour les villages nordiques est également mise en évidence. Par exemple, les transporteurs pourraient refuser d'embarquer des batteries endommagées et de les transporter vers un lieu de recyclage ou de disposition autorisé situé au sud du Québec, alors que l'entreposage des batteries et des véhicules endommagés ou usagés, lorsque requis, représente un fardeau important pour les communautés isolées du Nunavik. Afin de réduire ce fardeau, il est suggéré d'introduire dans la liste des produits soumis à la responsabilité élargie des producteurs, les véhicules électriques, voire tous les véhicules.

Des observations ont été faites sur le fait que le prix des véhicules électriques est actuellement supérieur à la moyenne des véhicules à essence et que des subventions sont disponibles, mais qu'elles seront progressivement retirées au fur et à mesure que la demande augmentera et que les prix diminueront. Étant donné l'absence de borne de recharge au Nunavik, les Nunavimmiut ne peuvent pas actuellement acheter de véhicules électriques et profiter des subventions. Ils sont par conséquent désavantagés par rapport à la population du sud du Québec. Afin de rétablir l'équilibre et d'encourager l'achat de véhicules électriques au Nunavik, il est suggéré de créer un programme de subventions pour les résidents du Nunavik une fois que les infrastructures des villages pourront soutenir l'ajout des véhicules électriques.

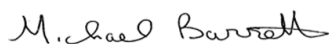
La mécanique des véhicules électriques étant différente de celle des véhicules à essence, il est également souligné que les mécaniciens du Nunavik n'ont pas nécessairement les compétences et les outils nécessaires pour effectuer l'entretien et les réparations requises. En outre, en cas de rappels, il sera difficile et coûteux de retourner les véhicules électriques du Nunavik aux concessionnaires puisqu'ils devront être transportés par avion ou par bateau. À ce sujet, il est suggéré de prévoir un soutien financier pour former le personnel et équiper les garages municipaux.

Bien que le règlement ayant fait l'objet des discussions ne concerne que les véhicules motorisés légers, il a été bien compris que les véhicules tout-terrain et les véhicules lourds pourraient faire l'objet d'un règlement ultérieur. À ce propos, des préoccupations se sont exprimées en relation avec le fait que les véhicules lourds sont à la base des services essentiels au Nunavik, tels que l'approvisionnement en eau potable et l'évacuation des eaux usées. De plus, les motoneiges, les véhicules tout-terrain et les bateaux sont tous des véhicules nécessaires aux Inuit et Naskapis pour accéder aux régions où ils pratiquent leurs activités traditionnelles et de subsistance. À ce titre, il est demandé au ministère d'examiner et de documenter de manière particulière le rendement des véhicules lourds et tout-terrain de type électrique dans les climats nordiques et leurs infrastructures connexes.

### **Observations et recommandations du CCEK**

Considérant les enjeux et les préoccupations soulevés précédemment et l'objectif 1.4 de la Stratégie québécoise sur la recharge des véhicules électriques de « déployer des solutions de recharge adaptées aux communautés autochtones ou non reliées au réseau principal d'Hydro-Québec », le CCEK appui la mesure retenue par la Stratégie relativement à l'« implantation de projets pilotes de bornes rapides autonomes » au Nunavik, afin de mieux comprendre les capacités énergétiques des infrastructures ainsi que la prise en compte des conditions climatiques difficiles de la région. Quant à la seconde mesure identifiée dans la Stratégie de « définir conjointement leurs besoins et établir un plan d'action en matière de recharge », le CCEK recommande de prendre en considération dans le plan d'action pour le Nunavik les moyens et les solutions exprimés par les participants lors de la rencontre du 19 janvier 2024, à savoir de réaliser une analyse du cycle de vie des voitures électriques pour le Nunavik, d'introduire les véhicules électriques dans la liste des produits soumis à la responsabilité élargie des producteurs, de créer un programme de subventions pour les résidents du Nunavik une fois que les infrastructures des villages pourront soutenir l'ajout des véhicules électriques et d'appuyer les villages nordiques dans la formation des mécaniciens et l'équipement des garages municipaux.

Veuillez agréer, Madame Gosselin, l'assurance de notre considération distinguée,



Michael Barrett  
Vice-président, CCEK