

Nunavik. Le CCEK reconnaît qu'il s'agit d'une étape positive vers le développement de projets d'énergie renouvelable dans les communautés. Le CCEK envisage que la transition vers les énergies renouvelables demandera un temps et des moyens appropriés et recommande donc au MELCCFP de s'assurer que l'ajout de véhicules électriques n'augmente la consommation d'électricité générée par le diesel et, par conséquent, l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre de la région.

Accès et coûts

La section 4.5 du document d'analyse indique également que le coût de recharge des VZE est beaucoup plus élevé pour les utilisateurs réseaux autonomes que pour les utilisateurs du réseau principal d'Hydro-Québec, puisque leurs tarifs d'électricité sont plus de quatre fois plus élevés. Les villages nordiques sont soumis au tarif DN, où les 40 premiers kWh par jour sont facturés au même tarif qu'ailleurs au Québec (à 6,704 cents par kWh), et l'électricité utilisée au-delà de ce seuil est facturée au tarif de 45,683 cents par kWh (contre 10,342 cents pour le reste de la province). Comme la plupart des batteries de VZE ont une capacité supérieure à 60 kWh, la recharge de ces voitures dans les communautés nordiques pourrait augmenter des hausses importantes du coût de l'électricité pour les résidents de la région. Le CCEK recommande que le taux soit ajusté pour tenir compte des réalités de la recharge des VZE dans les communautés non raccordées au réseau.

De plus, le MELCCFP a effectué une analyse pour comparer le coût moyen de la recharge d'un véhicule électrique avec le coût du carburant nécessaire à l'utilisation d'un véhicule à essence pour un individu vivant dans une municipalité alimentée par un réseau autonome dans le Nord-du-Québec. Cette région a été choisie parce qu'elle est plus éloignée et moins susceptible d'être raccordée au réseau principal d'Hydro-Québec d'ici 2035. En supposant que la recharge se fasse à la maison, le coût annuel de la recharge serait de 2 045 \$ pour parcourir une distance de 18 000 km. Pour un véhicule à essence, le coût annuel serait de 4 131 \$, soit environ le double du coût de l'électricité. De plus, quelle que soit la distance parcourue, le coût de l'énergie pour un véhicules motorisés à moteur thermique reste deux fois plus élevé que pour un ZEV avec les paramètres proposés. Le CCEK recommande la transition vers les VZE afin de réduire le coût de l'énergie pour les véhicules légers, même dans en zones éloignées.

Le document d'analyse reconnaît également le risque de rupture dans l'offre de services d'entretien et de pièces de rechange pour les véhicules motorisés à moteur thermique. Lorsque ces types de véhicules seront presque complètement remplacés dans le reste du Québec, il sera difficile de garantir un approvisionnement régulier en pièces pour l'entretien des véhicules dans les régions éloignées. Le CCEK tient à souligner l'enjeu et recommande de fournir aux mécaniciens locaux les compétences et les outils nécessaires pour effectuer l'entretien et les réparations requises sur les VZE.

Gestion du cycle de vie

La question complexe de la gestion des véhicules endommagés et en fin de vie pour les villages nordiques a également été soulignée lors des consultations précédentes. Par exemple, les transporteurs pourraient refuser d'embarquer des batteries de véhicules électriques ou des véhicules endommagés pour les recycler dans le sud du Québec. L'entreposage des batteries et des véhicules endommagés ou usagés pourrait devenir un fardeau important pour les villages nordiques, qui n'ont pas les infrastructures et les ressources

adaptées à cet effet. De plus, en cas de rappel, il sera difficile et coûteux de retourner les véhicules électriques du Nunavik aux concessionnaires puisqu'ils devront être transportés par voie aérienne ou maritime. Pour réduire ce fardeau, le CCEK recommande que les véhicules électriques, sinon tous les véhicules, soient inclus dans la liste des produits soumis aux règlements sur la responsabilité élargie des producteurs.

Enfin, au cours des discussions précédentes, le MELCCFP note que l'amélioration continue de l'autonomie des véhicules électriques permettrait de mieux répondre aux besoins des communautés isolées et nordiques. Par ailleurs, l'achat de véhicules motorisés à moteur thermique d'occasion continuerait d'être permis pour les véhicules des années modèles antérieures à 2035. Les consommateurs qui préfèrent reporter l'achat d'un véhicule zéro émission pourraient donc le faire. En outre, le ministère prévoit de réévaluer la maturité du marché en 2030, en laissant ouverte la possibilité de mettre en œuvre des exceptions ou des ajustements à la réglementation pour assurer une transition réussie. Le CCEK recommande que la réflexion de 2030 comprenne également des possibilités d'adaptation pour les communautés du Nunavik, notamment la réalisation d'une analyse du cycle de vie des voitures électriques spécifique au Nunavik, l'introduction des véhicules électriques dans la liste des produits soumis à la responsabilité élargie des producteurs, la création d'un programme de subvention pour les résidents du Nunavik lorsque les infrastructures des villages nordiques pourront supporter l'ajout de véhicules électriques, et le soutien aux villages nordiques pour la formation des mécaniciens et l'équipement des garages municipaux.

Le CCEK a pour mandat d'émettre les recommandations aux projets de loi et de règlements afin de faciliter et représenter les conditions particulières liées au territoire du Nunavik. Nous remercions à l'avance le MELCCFP pour la considération de ces recommandations et nous invitons le ministère à démontrer les ajustements nécessaires dans ses réflexions et la conduite de ses opérations.

Enfin, le comité reste à la disposition du ministère pour toutes discussions et support en contexte nordique sur le présent dossier de projet de règlement.

Meilleures salutations,



Marie-Noëlle Fournier
Vice-présidente, CCEK