

DE : Monsieur François Bonnardel  
Ministre des Transports

Le

---

**TITRE :** Politique gouvernementale d'acquisition des véhicules, en appui à la mesure d'exemplarité de l'État du Plan pour une économie verte 2030 et à la Politique de mobilité durable 2030

---

## PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

---

### 1. Contexte

Le secteur du transport est le plus gros émetteur de gaz à effet de serre (GES) au Québec. Selon l'inventaire québécois des émissions de GES en 2019, il est responsable de plus de 43 % des émissions totales, dont près de 80 % proviennent du transport routier. Depuis 2011, le gouvernement du Québec s'est donc engagé sur la voie de l'électrification des transports avec des visées environnementales par la réduction des émissions de GES des véhicules, ainsi qu'économiques en utilisant une énergie produite au Québec et en misant sur l'essor d'une filière industrielle dans un secteur d'avenir.

En décembre 2013, le gouvernement du Québec a adopté la *Politique d'acquisition gouvernementale pour les véhicules légers*, en appui à la *Stratégie d'électrification des transports 2013-2017*. Cette politique qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014 oblige les organismes publics du gouvernement du Québec (ministères, organismes gouvernementaux, réseaux de la santé et de l'éducation) à remplacer tout véhicule léger existant ou à combler tout nouveau besoin par un véhicule électrique ou un véhicule hybride rechargeable (VÉ), sous réserve des disponibilités du type de véhicule requis.

Le *Plan d'action en électrification des transports 2015-2020*, lancé le 9 octobre 2015, a réitéré l'importance pour le gouvernement du Québec d'électrifier les transports. Cette priorité se traduisait notamment par une mesure visant à pourvoir le parc automobile du gouvernement de 1 000 VÉ.

Le *Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques 2018-2023* comprend également une mesure dédiée à l'électrification du parc de véhicules gouvernemental contribuant à l'atteinte de deux cibles complémentaires. La première vise à introduire 1 000 VÉ supplémentaires d'ici 2022-2023. Ainsi, d'ici le 31 mars 2023, le gouvernement s'est engagé à compter au moins 2 000 VÉ dans le parc de véhicules gouvernemental. La seconde cherche à réduire la consommation unitaire d'énergie du parc gouvernemental de véhicules légers de 30 % en 2023 et de 50 % en 2030.

L'électrification du parc gouvernemental s'inscrit aussi dans la *Politique de mobilité durable 2030* (PMD), dans la priorité d'intervention « Renforcer l'exemplarité de l'état ». Le gouvernement s'est engagé à acquérir seulement des véhicules 100 % électriques pour le

transport de personnes à partir de 2025, confirmant ainsi la volonté gouvernementale de faire la transition vers les VÉ et de montrer l'exemple.

Finalement, avec le *Plan pour une économie verte 2030* (PEV) lancé en novembre 2020, le gouvernement du Québec s'est engagé à électrifier 100 % des automobiles, des fourgonnettes, des minifourgonnettes et des véhicules utilitaires sport, ainsi que de 25 % des camionnettes du gouvernement d'ici 2030. Par ailleurs, dans le contexte de la 26<sup>e</sup> Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques (COP26), en particulier de la Déclaration « *Further, Faster, Together: Leader's Actions* » proposée par la Coalition internationale *Under2*, le gouvernement du Québec a rehaussé ses ambitions en s'engageant à ce que la totalité du parc gouvernemental de véhicules lourds soit zéro émission d'ici 2040.

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER), une direction générale du ministère des Transports, a été mandaté pour mettre en place cette mesure et assurer la gestion de l'ensemble du parc gouvernemental de VÉ, à des fins de suivi, de reddition de comptes et d'assistance à l'utilisateur. Tout VÉ fait donc l'objet d'une location clés en main auprès du CGER, qui analyse les besoins des organismes, les conseille dans le choix de leurs véhicules et les accompagne lors de la transition (formation à la conduite électrique, installation de la borne de recharge, etc.).

## **2. Raison d'être de l'intervention**

Le parc de véhicules gouvernementaux compte plus de 21 000 véhicules. Ce nombre exclut les véhicules utilisés par Hydro-Québec (8 065). Au 31 mars 2022, 1 706 VÉ étaient utilisés par les organismes publics. Bien que ce résultat soit notable, il pourrait être plus élevé avec des dispositions claires concernant les véhicules des organismes gouvernementaux. De plus, des véhicules lourds électriques ont fait leur entrée sur le marché.

Ce mémoire a pour but d'obtenir l'approbation du Conseil des ministres pour l'adoption d'une nouvelle politique gouvernementale, soit la *Politique gouvernementale d'acquisition des véhicules* (Politique), qui obligerait les organismes ciblés à se doter de VÉ en remplacement de leurs véhicules à combustion désuets, toutes catégories confondues.

Les résistances des organismes publics du gouvernement du Québec sont similaires à celles du grand public, à savoir un coût d'acquisition élevé et une méconnaissance de la technologie électrique, de son fonctionnement, de ses avantages comme de ses limites. La Politique permet notamment d'amener les organismes publics à se familiariser avec le produit.

La mise en œuvre de l'électrification du parc gouvernemental est toutefois complexe, influencée par plusieurs facteurs externes, tels que :

- Le surcoût d'un VÉ comparé à un véhicule à combustion de même catégorie.
- Le nombre encore limité de modèles de VÉ en vente au Québec.
- Les coûts d'implantation des infrastructures de recharge.
- La disponibilité limitée de ces infrastructures sur le territoire québécois.

Jusqu'à très récemment, les seuls VÉ disponibles sur le marché étaient des véhicules légers. D'importantes avancées technologiques ont été accomplies dans les autres catégories de véhicules et maintenant des camionnettes, fourgonnettes, camions et autobus électriques sont également commercialisés au Québec.

Cette politique balise et uniformise les façons de faire des organismes publics. Elle concrétise l'engagement pris en matière d'électrification du parc de véhicules gouvernemental en alliant les gestes à la parole, et permet ainsi au gouvernement du Québec de montrer l'exemple.

Sans cette politique, l'atteinte des cibles d'électrification du parc de véhicules gouvernemental pourrait être compromise.

### **3. Objectifs poursuivis**

La Politique vise à :

- Soutenir l'électrification du parc gouvernemental de véhicules en vue d'atteindre les cibles établies en matière d'exemplarité de l'État.
- Encadrer les façons de faire en matière d'acquisition et de remplacement de véhicules.
- Préciser les responsabilités des principales parties concernées.

En confiant au CGER la gestion de l'ensemble des VÉ du gouvernement, la Politique permet de centraliser l'expertise de pointe en matière de gestion et d'entretien d'un parc de VÉ. À ce jour, avec plus de 1 700 VÉ en service, le CGER constitue le plus grand gestionnaire de parc de VÉ au Canada. Cette expertise permet au Québec de rayonner sur la scène internationale.

### **4. Proposition**

La Politique décrit le champ d'application, définit les catégories de véhicules, établit les règles applicables en matière d'acquisition de véhicules pour l'ensemble du gouvernement et précise les responsabilités des parties concernées.

#### *Avantages*

Cette politique vient s'inscrire dans l'orientation gouvernementale d'électrifier les transports, en s'appuyant sur les cibles fixées et les engagements pris dans les différents plans en vigueur. Elle clarifie les exigences en matière d'acquisition de véhicules et précise les responsabilités des acteurs directement impliqués dans l'utilisation d'équipement roulant. Elle concrétise la volonté du gouvernement, en posant un geste significatif pour l'ensemble de la fonction publique.

L'électrification du parc de véhicules gouvernemental est un moyen de montrer que le gouvernement est sérieux dans son engagement et participe activement au mouvement.

## *Inconvénients*

Le prix des VÉ est élevé et le choix de modèles, encore limité. L'intégration de VÉ en remplacement de véhicules conventionnels implique des coûts financiers importants. Cependant, cette politique limitera les options possibles en matière d'acquisition de véhicules ou d'équipement roulant au bénéfice de gains environnementaux.

Parmi les risques identifiés, les organismes publics pourraient être tentés de contourner l'obligation par divers moyens, comme :

- En prolongeant la durée de vie de leurs véhicules.
- En remplaçant les véhicules par un autre sans équivalence électrique, ce qui aurait pour conséquence d'augmenter le poids environnemental du parc.
- En privilégiant l'usage des véhicules personnels des employés.
- En ayant recours à la location à court terme.

À noter que les organismes publics listés à l'annexe 1 des états financiers du gouvernement n'ont pas accès aux aides financières du Québec pour l'achat ou la location d'un VÉ. Pour les autres organismes, dont ceux des réseaux de la santé et de l'éducation, ils sont admissibles au programme Roulez vert. Ce programme, administré par le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), offre des rabais pouvant atteindre 7 000 \$ selon le modèle de véhicule et 5 000 \$ par borne de recharge installée.

À l'échelon fédéral, Transports Canada offre un rabais supplémentaire pouvant atteindre 5 000 \$ à l'achat d'un VÉ. Pour les organismes publics provinciaux, ces incitatifs sont cependant limités à dix par année civile, soit à un montant maximal de 50 000 \$ par année.

## **5. Autres options**

Aucune autre option n'a été analysée.

## **6. Évaluation intégrée des incidences**

En électrifiant son parc de véhicules, le gouvernement entend donner l'exemple, à prouver la faisabilité d'utiliser un véhicule électrique pour une majorité d'usages et à inciter les citoyens à considérer leur achat. En ce sens, l'accélération de l'électrification du parc gouvernemental s'avère déterminante.

La Politique aura des retombées significatives puisque, dans quelques années, plusieurs centaines de véhicules représentant l'État seront en circulation sur les routes aux quatre coins du Québec. Cette visibilité permettra de transmettre un message sans équivoque aux Québécois de toutes les régions.

## **7. Consultation entre les ministères et avec d'autres parties prenantes**

La Société québécoise des infrastructures (SQI) et le Centre d'acquisitions gouvernementales (CAG) ont contribué à la rédaction du présent mémoire et de la Politique. Leurs commentaires ont été intégrés.

Dans le cadre du Chantier en électrification des transports piloté par le ministère des Transports, les ministères et organismes suivants ont également été informés de la démarche et des principaux changements qui en découleront :

- Ministère du Conseil exécutif (MCE)
- Ministère des Finances (MFQ)
- Secrétariat du Conseil du trésor (SCT)
- Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC)
- Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN)
- Hydro-Québec (HQ)
- Ministère de l'Économie et de l'Innovation (MEI)
- Ministère de l'Éducation (MEQ)
- Ministère de l'Enseignement supérieur (MES)
- Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale (MTESS)
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

## **8. Mise en œuvre, suivi et évaluation**

La Politique est applicable à l'ensemble des organismes publics du périmètre comptable du gouvernement du Québec énuméré aux annexes 1, 2 et 3 des états financiers consolidés du gouvernement.

Le ministère des Transports est responsable de la mise en œuvre de la Politique et de la reddition de comptes annuelle quant au rythme de l'électrification du parc gouvernemental et à l'atteinte des cibles. D'ailleurs, le plan stratégique 2019-2023 comprend une cible directement reliée à la Politique, soit l'intégration de 2 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables dans le parc gouvernemental d'ici le 31 mars 2023.

La SQI veillera à la disponibilité et à l'installation des infrastructures de recharge dans les immeubles sous sa gestion. Elle accompagnera les organismes concernés afin que les VÉ puissent être rechargés dès leur acquisition. Les infrastructures de recharge que commande l'électrification de l'ensemble du parc de véhicules gouvernemental représentent un enjeu important. Un déploiement basé sur le modèle d'une borne par véhicule n'apparaît pas viable à long terme. Une stratégie gouvernementale s'appuyant sur un nouveau modèle est en élaboration.

Le CAG doit quant à lui assurer une offre suffisante de véhicules électriques permettant de répondre aux besoins de nature opérationnelle des organismes visés.

Un plan de communication est prévu pour faire connaître la Politique auprès des organismes publics.

## **9. Implications financières**

Le prix d'un VÉ est toujours plus élevé que celui d'un véhicule à combustion équivalent et peut représenter un surcoût variant entre 12 000 \$ et 150 000 \$ selon la catégorie de véhicule. De plus, les coûts d'achat et d'installation de la borne de recharge associée au véhicule ajoutent à la facture un coût moyen variant entre 8 000 \$ et 50 000 \$. Cependant, les coûts d'utilisation et d'entretien réduits d'un VÉ permettent généralement un retour sur investissement sur la durée de vie du véhicule.

L'effort financier consenti par le gouvernement pour l'électrification des véhicules du parc gouvernemental est estimé à 449,2 M\$. Une somme additionnelle de 62,5 M\$ est prévue pour l'achat et l'installation des bornes de recharge.

Toutefois, les implications financières seront réparties entre les organismes publics concernés par la Politique, puisque les frais de location des véhicules qu'ils utilisent sont nécessairement à leur charge.

## **10. Analyse comparative**

Parmi les acteurs occidentaux les plus avancés en électrification des transports, plusieurs se sont donné des cibles de remplacement de leurs véhicules à combustion par des VÉ.

- En Californie, l'État s'est fixé comme objectif d'électrifier 50 % de son parc de véhicules d'ici 2025.
- En Grande-Bretagne, le gouvernement s'est engagé à ce que 100% des véhicules du parc gouvernemental soient électriques, d'ici 2027.
- Le Canada, les États-Unis et le Mexique se sont, quant à eux, engagés à convertir la totalité de leur parc gouvernemental respectif par des véhicules à zéro émission en 2040.

L'engagement du gouvernement du Québec en matière d'électrification de son parc de véhicules est significatif. L'adoption de cette nouvelle Politique constitue une condition déterminante de succès.