

**RÉPONSE DE L'AQP-ACP À LA DEMANDE DU RTIÉE RELATIVE À LA DEMANDE RELATIVE AU
PLAN DIRECTEUR EN TRANSITION, INNOVATION ET EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DU QUÉBEC
2018-2023**

Référence(s) :

- i) **TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUÉBEC (TÉQ)**, Dossier R-4043-2018, Pièce B-0005, TÉQ-1, [Plan directeur 2018-2023 en transition, innovation et efficacité énergétiques](#), Annexe VI – Prévisions budgétaires et prévisions des résultats des mesures du Plan directeur 2018-2023.

Demande(s) :

2.26.1 Veuillez indiquer des programmes et mesures sous la responsabilité des distributeurs de propane qui pourraient être envisagés pour la durée du Plan. Entre autres, veuillez faire état de programmes et mesures qui pourraient favoriser l'efficacité des équipements utilisant le propane, éviter son gaspillage ou ses pertes ou favoriser la conversion d'une énergie plus polluante vers le propane.

RÉPONSE :

GÉNÉRALITÉS

En décembre 2017, l'Association québécoise du propane (AQP) et l'Association canadienne du propane (ACP) déposaient chacune un mémoire intitulé « *Le rôle du propane dans la transition énergétique du Québec* » auprès de TEQ dans le cadre des consultations publiques de celle-ci. Ces documents (fournis en annexe) décrivaient plusieurs occasions d'utiliser le propane à bon escient dans la transition énergétique souhaitée par le gouvernement du Québec et identifiaient clairement les créneaux favorables à l'utilisation du propane dans les secteurs du transport de personnes et de marchandises et dans ceux des bâtiments résidentiels, commerciaux et industriels.

Contrairement à Énergir et à Hydro-Québec qui y sont contraints par la loi, il n'incombe pas l'AQP et l'ACQ de créer des programmes d'efficacité énergétique. Ce sont les entreprises qui elles-mêmes mettent en place des programmes et des incitatifs, selon leur capacité et les marchés qu'elles desservent. TEQ n'a malheureusement pas choisi de retenir les recommandations de nos associations dans le processus de confection de son plan directeur, ce pour des raisons qui lui appartiennent et qu'elle pourrait expliquer devant la Régie.

Il faut cependant noter que l'absence d'études sérieuses de potentiel technico-économique des diverses options disponibles à TEQ dans plusieurs cas ne lui permet donc pas de choisir la brochette de programme qu'elle offre en toute connaissance de cause. C'est particulièrement vrai dans le cadre des mesures que nous décrivons ci-après. Dans le cadre du Plan et pour sa durée jusqu'à 2023, les principales mesures qui pourraient contribuer significativement sont les suivantes:

LE TRANSPORT DE PERSONNES

Nos associations proposent la mise en place de mesures de soutien pour l'achat et la conversion vers le propane des véhicules de classe 3, 4, et 5 pour le transport des personnes.

La catégorie de véhicules pour passagers la plus en demande au Canada (et au Québec) est celle des véhicules utilitaires (VUS), des fourgonnettes (« minivan » et « van ») et des camionnettes (« pickup »). En 2017, 68,3% des véhicules vendus faisaient partie de cette catégorie désignée « camions légers »¹. Or, ces véhicules se prêtent mal à l'électrification parce qu'ils requièrent une combinaison de puissance, de capacité de charge et de portée pour laquelle aucune batterie ne peut encore suffire. Certains nouveaux manufacturiers se penchent sur des solutions hybrides (ex. les camions Workhorse - <http://workhorse.com>) ou à piles à combustible (ex. GM SURUS - <https://www.digitaltrends.com/cars/gm-surus/>), mais aucun d'eux n'est encore distribué commercialement à grande échelle et, selon l'industrie de l'automobile, ne risque pas l'être pour encore plusieurs années.

Notons que plusieurs parmi ces véhicules, particulièrement ceux plus de 4 500 kg, sont utilisés comme plate-forme pour véhicules commerciaux très communs comme les navettes de transport de petite dimension (incluant celles pour écoliers), les ambulances et certains véhicules de livraison urbains. Ces types de véhicules affichent généralement une piètre performance en matière d'efficacité énergétique et d'émissions de GES. Ceux qui opèrent en milieu urbain se prêteront bien à l'électrification en raison des nombreux arrêts et des faibles distances parcourues, mais ceux de classes 3, 4 et 5 appelés à franchir de longues distances peuvent avoir un impact significatif et immédiat sur la diminution des GES si on procède sans délai à leur conversion au propane en tout ou en partie.

Ces créneaux de marché (classes 3, 4 et 5) devraient donc être prioritaires et faire l'objet d'un programme dans le plan directeur de TEQ. Le propane peut effectivement jouer un rôle important dans leur transition vers l'objectif zéro-émission.

Le programme ÉcoCamionnage exclut les véhicules de transport de personnes, ce qui fait que le transport de personnes devient un domaine réservé exclusivement à l'électrification malgré le fait que l'industrie du transport n'a aucune technologie prête à relever le défi dans certains créneaux.

Les autobus scolaires posent un défi particulier. Parce qu'ils sont utilisés sur une très longue période de temps (12 ans en moyenne au Canada² et 15 ans au Québec³), aucun transporteur scolaire ne devancera le remplacement de ces véhicules pour adopter des autobus électriques qui sont très onéreux et dont l'autonomie maximale est de 250 km. Puisque ces autobus servent souvent au transport d'équipes sportives ou d'expéditions culturelles, leur relativement courte portée inquiète les propriétaires de parcs d'autobus scolaires. Une solution au propane pourrait très rapidement procurer des économies d'énergie (ainsi que des réductions de GES) pour cette application et ainsi assurer la transition. Si TEQ se penchait sur un projet de développement technologique, il serait possible de mettre en marché une solution acceptable à Transport Canada pour adapter les véhicules existant à une propulsion au propane sécuritaire et économique pour le reste de la vie utile des autobus existants, procurant ainsi une seconde solution de transition qui produira des bénéfices immédiats à faible coût.

Il appartient à TEQ de s'assurer à ce que les technologies alternatives soient accessibles, à des coûts raisonnables. Il est déjà difficile d'obtenir du financement pour améliorer le transport collectif. Et le transport collectif n'est pas, en dehors des grands centres une solution réelle car il est peu disponible. D'autres mesures pour aider les consommateurs à réduire leur impact doivent être prévues, outre l'électrification qui est loin d'être déployée, même dans les grands centres ou loin d'être abordables pour

¹ Source: Desrosiers Automotive, Novembre 2018.

² Source : The Canadian Bus Industry and its R&D needs, IBI Group, 2002.

³ Source : The Lion Electric Company, 2018.

les familles à revenu modeste ou de la classe moyenne.

Le Québec se prive sans raison d'une façon de réduire ses émissions de GES à très brève échéance et à bon prix en utilisant le propane comme carburant de transition. Soulignons que les technologies propane offrent l'avantage de pouvoir améliorer l'efficacité énergétique et l'empreinte écologique des véhicules existants à très bas coût.

Les véhicules de classe 3, 4 et 5 devraient donc être prioritaires et faire l'objet d'un programme dans le plan directeur de TEQ. Cependant, TEQ limite ses propositions à étudier le cycle de vie du propane. Or plusieurs études de cas et investigations ont déjà été faites ailleurs aux États-Unis et en Europe, et les preuves sont faites et elles sont probantes⁴.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Pour les véhicules de plus de 4 500 kg, plusieurs sont utilisés comme plates-formes pour des véhicules commerciaux très communs comme les ambulances, les véhicules utilitaires et certains véhicules de livraison urbains. Ces types de véhicules affichent généralement une piètre performance en matière d'efficacité énergétique (et de réduction d'émissions de GES). Ceux qui opèrent en milieu urbain se prêtent bien à l'électrification en raison des nombreux arrêts et des faibles distances parcourues, mais ceux appelés à franchir de longues distances peuvent avoir un impact significatif et immédiat sur la diminution des GES si on procède sans délai à leur conversion au propane en tout ou en partie.

Ces véhicules sont difficiles à électrifier en raison de la puissance et de la portée qu'ils exigent, le tout sans sacrifier leur capacité de charge. De plus, s'ils ne retournant pas au point de départ tous les soirs, ils exigent la mise en place d'un réseau de bornes de recharge qui devront être de grande capacité pour ne pas immobiliser les camions trop longtemps.

L'ACP propose la mise en place de mesures de soutien pour l'achat ou la conversion vers le propane des véhicules de plus de 4 500 kg utilisés à des fins commerciales pour le transport des marchandises.

BÂTIMENTS COMMERCIAUX ET INSTITUTIONNELS

Remplacement des fournaies au mazout par des fournaies au propane

Selon les données de TEQ, le mazout se retrouve dans 10 % des bâtiments commerciaux et institutionnels (CI). Le gaz naturel, lorsque disponible, est utilisé à peu près partout bien que certains endroits et immeubles qui ne soient pas desservis en raison de leur volume de consommation potentiel peu attrayant et des investissements importants qui seraient requis pour desservir ces derniers. Ainsi, le mazout occupe toujours une niche qui représente 6% des émissions de GES de ce segment.

Le propane pourrait rapidement et avantageusement remplacer le mazout comme source d'énergie dans les bâtiments commerciaux et institutionnels dans toutes les régions qui ne sont pas desservies par le réseau de distribution du gaz naturel ou parce que leur volume de consommation est peu attrayant, incluant dans les régions éloignées ou les régions autonomes.

Pourtant, le propane est exclu, car il ne semble pas être admissible au programme ÉcoPerformance qui vise à « diminuer la consommation de combustibles fossiles » bien que les distributeurs de gaz naturel puissent subventionner des appareils similaires à partir de leurs programmes existants de chaudières à haute efficacité ou à efficacité intermédiaire en utilisant leur base tarifaire.

Une ambiguïté qui persiste aussi en ce qui concerne le programme « Remise au point des systèmes mécaniques des bâtiments » de TEQ et, au meilleur de nos connaissances, le propane n'a bénéficié d'aucun

⁴ Voir [https://afdc.energy.gov/publications/search/category/?tags\[\]=propane](https://afdc.energy.gov/publications/search/category/?tags[]=propane)

support de ces programmes dans ce segment de marché.

BÂTIMENTS RÉSIDENTIELS

Selon Statistique Canada, plus de 257 000 ménages utilisent du mazout au Québec⁵. La transition au propane est une solution facilement applicable puisqu'elle n'exige que peu d'investissements des fonds publics ou du Fonds vert en infrastructures qui seront superflues à l'horizon 2030 alors que, selon TEQ, « *le Québec aura franchi le cap où son énergie renouvelable répondra à la grande majorité de ses besoins et sera en mesure de fournir des solutions aux régions du monde en quête d'énergies vertes.* »⁶ En effet, les entreprises de l'industrie du propane investissent dans leurs propres installations de stockage et de distribution, sans recours aux subventions provinciales ou fédérales. Un appui financier doit être offert aux propriétaires pour leur permettre de devancer le remplacement de leur fournaise (avant la fin de vie utile de leur équipement au mazout) pour en procurer une fournaise à haute efficacité au propane.

Actuellement, aucun programme ne soutient le remplacement du mazout par du gaz propane alors que le gaz naturel, un autre combustible fossile équivalent, profite de sa base tarifaire pour financer des programmes en efficacité énergétique à cet effet, et a bénéficié d'appuis du gouvernement du Québec pour au moins deux projets d'extension de réseau en 2017 :

- 1) 13,2 millions de dollars pour prolonger son réseau de distribution dans la région de Chaudière-Appalaches et
- 2) 33 millions de dollars pour le projet de la Région de Bellechasse, soit 82,5% des coûts totaux de ce projet.

Nos associations croient que le propane, notamment lorsqu'il est question des programmes visant les ménages en régions éloignées, les ménages à faible revenu ou les propriétaires de logement, doit être offert en comme l'une des options admissibles aux programmes de TEQ. En effet, nul besoin d'attendre une extension du réseau de gaz naturel et les coûts de conversion vers le propane sont bas et donc très accessibles. Les économies liées au chauffage d'une maison type de 2 000 pi² sont de l'ordre de 33 %.

De plus, nous pensons qu'il est propice de soutenir la conversion non seulement des appareils de chauffage, mais également ceux pour le chauffage de l'eau afin de réduire la demande de pointe d'électricité.

Réseaux autonomes

Devant l'obligation de fournir de l'électricité sur l'ensemble du territoire québécois, Hydro-Québec a installé des installations de production et des micro réseaux électriques dans plusieurs villages du Nunavik et dans quelques autres réseaux dits autonomes. Les génératrices utilisées par Hydro-Québec sont présentement alimentées au mazout et, pour éviter les pertes d'efficacité engendrées par l'utilisation du mazout pour produire de l'électricité ensuite utilisée pour le chauffage, la société d'État subventionne l'utilisation de ce carburant pour le chauffage résidentiel dans ces régions.

Dans ces régions où l'utilisation d'énergie renouvelable est excessivement dispendieuse et dont le rendement est incertain, le propane peut permettre d'éliminer l'utilisation du mazout rapidement et à relativement peu de frais tout en améliorant la qualité de l'air et, en réduisant la pollution sonore. L'approvisionnement en propane est stable et sécuritaire, tout en garantissant l'élimination de tout risque de déversement de carburant. Éventuellement, lorsque d'autres sources d'énergie seront disponibles, le propane pourra servir de source d'appoint, ce qui assurera la fiabilité de l'approvisionnement en énergie.

⁵ <http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/171201/dq171201f-fra.htm>

⁶ Source : http://www.transitionenergetique.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/plan-directeur/TEQ_Synthese_PlanDirecteur_FR_web.pdf

L'ACP recommande donc l'inclusion du propane dans les programmes de financement des réseaux autonomes et la création d'un comité de travail pour évaluer le potentiel, les projets réalisables et les étapes à franchir.

Un exemple :

Depuis 1994, la Corporation Makivik et Hydro-Québec ont conclu une entente par laquelle le coût du mazout et du gaz propane est subventionné et par laquelle Hydro-Québec effectue l'entretien et les réparations des systèmes de chauffage de l'espace et de l'eau domestique à ses frais dans toutes les communautés Inuits. Ce programme est cependant administré par la Corporation Makivik qui, depuis 2010, transige avec des fournisseurs de mazout qui réclament ces subventions directement au nom des consommateurs.

Hydro-Québec se propose cependant de moderniser une grande portion de ses installations et de convertir leur alimentation à des sources d'énergie plus propres et moins chères au cours de la prochaine décennie (2020 et plus).

Ces changements prendront au moins une dizaine d'années à être mis en place et il est impossible de prévoir si les ressources renouvelables disponibles dans les 25 communautés visées suffiront à remplacer entièrement les génératrices au diesel.

D'ici là, il nous paraît opportun que le propane prenne une place prépondérante dans les systèmes de chauffage en réseaux autonomes. Des représentations auprès de la Corporation Makivik devraient être faites pour assurer une place de choix aux fournisseurs de propane.

Autres potentiels

Pour tous les clients qui n'ont pas accès au gaz naturel et qui bénéficient du tarif biénergie d'Hydro-Québec, l'ACP recommande le remplacement des fournaies et bouilloires au mazout par de nouvelles fournaies et bouilloires à haute efficacité alimentées au propane. Les coûts de telles conversions sont comparables à ceux d'une conversion au gaz naturel pour les clients, mais n'engendrent pas les coûts additionnels (et substantiels) de raccordement au réseau de gaz naturel. L'opération peut aussi se dérouler beaucoup plus rapidement par l'intermédiaire de nos membres que par l'intervention d'Hydro-Québec et d'Énergir.

Dans la même catégorie de mesures, nous réitérons la demande formulée à TEQ d'étudier la possibilité de financer l'ajout d'équipements au propane en mode biénergie chez les clients qui n'ont pas accès au gaz naturel afin d'écarter la demande d'électricité durant les périodes de fortes pointes du réseau électrique.

Dans les deux cas, la conversion d'appareils au mazout pour utiliser le gaz propane comme combustible dans les systèmes biénergie (électricité-propane) devrait faire l'objet d'un soutien financier aux clients. Cette stratégie permettrait de réduire les coûts substantiels d'approvisionnement d'Hydro-Québec Distribution en période de pointe, ceci étant possible sans nécessiter d'importants investissements pour le remplacement des systèmes de chauffage.

Le statut du gaz propane

Présentement, TEQ a associé le gaz propane aux produits pétroliers dans son plan directeur. Elle n'y a donc formulé aucun programme qui en fait l'utilisation comme source alternative d'énergie. Cependant, une vaste majorité du gaz propane utilisé au Québec provient de puits de gaz naturel, un gaz qui a été exclu de la définition de « produits pétroliers » proposée dans le Plan. Ceci est inéquitable, et résulte en une sélection de mesures et de programmes sous optimale de la part de TEQ dans son Plan.

Logiquement, techniquement et économiquement, TEQ doit inclure le propane dans ses programmes comme source alternative d'énergie. De plus, les consommateurs de propane financent déjà les activités de

TEQ par l'intermédiaire de la quote-part exigée par la loi. Il nous paraît donc raisonnable que ces derniers bénéficient du même support que les consommateurs d'électricité et de gaz naturel dans leurs efforts d'amélioration de l'efficacité énergétique, ce qui n'est présentement pas le cas.

Iniquité entre les formes d'énergies comparables

Il est économiquement injustifiable et inéquitable de subventionner l'expansion du réseau de distribution de gaz naturel, ou de favoriser la livraison par camion en vrac de gaz naturel en région alors qu'il existe déjà un réseau efficace de distribution du gaz propane dans ces mêmes régions. Permettre le financement de telles activités par l'ensemble des clients de gaz naturel en autorisant Énergir d'inclure ce développement dans sa base tarifaire est injuste envers les autres fournisseurs d'énergie et ne favorise pas une perspective d'équité au plan individuel comme au plan collectif. Lorsque la Régie fixe ou modifie un tarif relatif au gaz naturel, la Régie doit notamment « *tenir compte des coûts de service, des risques différents inhérents à chaque catégorie de consommateurs et, pour un tarif de gaz naturel, de la concurrence entre les formes d'énergie et de l'équité entre les classes de tarifs* »⁷ et « *tenir compte des coûts de service, des risques différents inhérents à chaque catégorie de consommateurs et, pour un tarif de gaz naturel, de la concurrence entre les formes d'énergie et de l'équité entre les classes de tarifs*; »⁸

Dans l'exercice de ses fonctions, la Régie doit assurer la conciliation entre l'intérêt public, la protection des consommateurs et un traitement équitable des distributeurs d'énergie. Elle doit également favoriser la satisfaction des besoins énergétiques des Québécois dans le respect des objectifs des politiques énergétiques du gouvernement et dans une perspective de développement durable et d'équité au plan individuel comme au plan collectif.

Ainsi, partout où le réseau de gaz naturel n'est pas disponible et avant d'en promouvoir l'expansion, TEQ devrait avoir l'obligation d'évaluer les formes d'énergies disponibles, leur coût, leur capacité de contribuer à atteindre les cibles en efficacité énergétique et leur capacité de réduire les GES et donc, évaluer le propane comme alternative.

Le coût des infrastructures pour l'utilisation du propane est nettement moindre que celui du gaz naturel. Quant aux émissions et aux coûts de conversion des installations de chauffe, ils sont comparables. Il serait équitable de fournir le même support financier aux consommateurs désirant utiliser du propane que le support financier que la Régie permet aux distributeurs de gaz naturel de s'octroyer par le biais des tarifs ou la Régie approuve des extensions non rentables du réseau.

Cela permet ainsi d'éviter des investissements dans des infrastructures qui à terme pourraient être inutiles lorsque les énergies renouvelables seront plus accessibles.

De plus, lorsque la Régie émet un avis eu égard à la capacité du Plan de TEQ de rencontrer les cibles sans procéder à évaluer les questions économiques ou d'équité entre les formes d'énergie, cela constitue, à notre avis est un vice fondamental. Refuser d'évaluer le coût par tonne de GES constitue une iniquité grave dans la protection des intérêts du public.

Quant au soutien financier pour favoriser la livraison du gaz naturel par camion, cela est inéquitable pour l'industrie du propane. En effet, le gaz naturel qui doit être transporté par camion doit d'abord être comprimé ou liquéfié, puis transporté. Les coûts de ces activités font en sorte que la livraison de gaz naturel dans cette forme est substantiellement plus élevée et ceux-ci ne devraient pas être portés par l'ensemble des consommateurs de gaz à même leurs tarifs. De plus, cela constitue une concurrence déloyale entre les formes d'énergie comparables, d'autant que les installations sont inexistantes alors que celle pour la distribution du propane en vrac par camion est très bien structurée. Et surtout, elles n'ont nécessité aucune subvention de la part des contribuables québécois.

⁷ <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/R-6.01>

⁸ <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/R-6.01>

Ni TEQ ni le gouvernement ne devraient faire indirectement, par le biais de subventions, ce qui par ailleurs devrait faire l'objet d'analyse économique suivant les règles mises en place par la Régie de l'énergie. La Régie de l'énergie existe pour assurer une saine concurrence entre les diverses sources d'énergie (incluant le propane et le gaz naturel) et l'industrie à peine à s'expliquer pourquoi le gouvernement du Québec va à l'encontre des règles que sa propre Régie a édictées.

L'ACP et l'APQ sont d'avis que la transition énergétique - un concept utilisé pour désigner l'abandon progressif de certaines énergies – doit se faire en tenant compte des meilleures énergies disponibles et à venir selon les besoins et les moyens financiers non seulement de l'État, mais également des consommateurs.

Dans une transition énergétique, le propane constitue une solution énergétique responsable, à faible taux d'émission, abordable et disponible maintenant. Son utilisation permettrait sans aucun doute au Québec d'améliorer sa capacité d'atteindre les cibles qu'il s'est fixées rapidement, économiquement et dans le respect de l'environnement.

Reconnu pour son faible taux d'émissions et ses avantages environnementaux dans la *Loi sur les carburants de remplacement*, le propane produit des émissions de gaz à effet de serre qui sont nettement inférieures à celles de l'essence ou du diesel, et comparables à celles du gaz naturel.

Les contaminants et les polluants atmosphériques toxiques représentent un problème environnemental qui affecte la santé des citoyens et les écosystèmes partout dans le monde. Le propane émet 98 % moins de monoxyde de carbone (CO) et 77 % moins d'émissions de particules que le diesel⁹ et ne contient pratiquement aucun soufre, un contributeur reconnu aux pluies acides.

Comparativement aux véhicules à essence, les émissions de particules sont identiques, mais le propane disperse 32 % de moins de CO₂ dans l'atmosphère¹⁰.

⁹ Calculs basés sur les émissions de camions de poids moyen. Source : Calculs effectués grâce au modèle « GREET Life-cycle Model » du Argonne National Laboratory - <https://greet.es.anl.gov/>, 2017

¹⁰ Calculs basés sur les émissions de camions de poids moyen. Source : Ibid.

2.26.2 Veuillez déposer l'équivalent des pièces B-0066 à B-0069 quant à chacun de ces programmes et mesures. Dans chaque cas, veuillez vous assurer d'inscrire les valeurs nettes (notamment nettes du tendanciel), tant pour les Réductions de la consommation énergétique (GJ) que les Réductions des produits pétroliers (L) et les Réductions des émissions de GES (tCO2e).

Contrairement à Énergir et à Hydro-Québec qui y sont contraints par la loi, les entreprises membres de l'AQP et l'ACQ mettent volontairement en place des programmes d'efficacité énergétique selon leur capacité et leur marché, dans le respect de la capacité de payer des clients. Ils n'ont pas à justifier ces initiatives non-subsventionnées par des études de potentiel technico-économiques. Nos associations croient que TEQ pourrait soutenir davantage l'industrie du propane et mieux évaluer les diverses options disponibles, et ainsi de faire un choix de mesures et de programmes qui permettraient d'optimiser son plan directeur au niveau des objectifs qui lui ont été assignés par le gouvernement du Québec (l'amélioration de l'efficacité énergétique, la diminution de la consommation de produits pétroliers et la réduction des gaz à effet de serre) tout en minimisant les coûts afférents à ce Plan. Nous sommes convaincus que le propane peut jouer un rôle positif dans la transition énergétique qui s'amorce. L'utilisation judicieuse de fonds publics nous semble être la responsabilité première de toute agence ou de tout ministère et à ce titre, le propane présente une alternative économiquement attrayante et environnementalement avantageuse.

L'ACP et l'APQ seront heureuses de collaborer pleinement à toute étude réalisée dans ce sens avec les ressources limitées à leur disposition. Nos associations sont aussi disposées à réaliser ces études avec le support financier de TEQ. Mais pour l'instant, toute tentative, de fournir des renseignements concernant les réductions de la consommation énergétique (GJ), les réductions des produits pétroliers (L) et les réductions des émissions de GES (tCO2e) serait spéculatives au mieux.

desrosiers

AUTOMOTIVE reports

Market Snapshot

Contact Info:

80 Fulton Way, Suite 101
Richmond Hill, Ontario
L4B 1J5, Canada
t: 905.881.0400

| November | Current Month | | | YTD | | | YTD Market Share | | |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|----------------|------------------|----------------|--------------|
| | 2018 | 2017 | 18/17 | 2018 | 2017 | 18/17 | 2018 | 2017 | |
| Acura | 1,686 | 2,017 | -22.4% | 18,861 | 18,694 | -0.2% | 1.0% | 1.0% | |
| Audi | 3,273 | 2,928 | 11.8% | 35,372 | 33,943 | 4.2% | 1.9% | 1.8% | |
| BMW | 3,652 | 3,494 | 4.5% | 36,822 | 35,516 | 3.1% | 2.0% | 1.9% | |
| FCA | 12,366 | 19,054 | -35.1% | 212,966 | 249,398 | -14.6% | 11.4% | 13.0% | |
| Ford | 21,223 | 23,775 | -10.7% | 281,855 | 290,948 | -3.1% | 15.1% | 15.2% | |
| General Motors | 19,286 | 23,612 | -18.3% | 274,455 | 293,025 | -3.0% | 14.7% | 14.8% | |
| Genesis | 133 | 52 | 155.8% | 1,285 | 478 | 168.8% | 0.1% | 0.0% | |
| Honda | 11,977 | 13,341 | -10.2% | 166,031 | 168,851 | -1.7% | 8.9% | 8.8% | |
| Hyundai | 10,068 | 9,152 | 10.0% | 121,079 | 122,542 | -1.2% | 6.5% | 6.4% | |
| Infiniti | 1,002 | 1,082 | -7.4% | 11,611 | 11,702 | -0.8% | 0.6% | 0.6% | |
| Jaguar | 332 | 338 | -1.8% | 4,070 | 4,300 | -5.3% | 0.2% | 0.2% | |
| Kia | 5,300 | 6,407 | -17.3% | 68,707 | 72,024 | -4.6% | 3.7% | 3.8% | |
| Land Rover | 831 | 734 | 13.2% | 9,398 | 8,380 | 12.1% | 0.5% | 0.4% | |
| Lexus | 1,944 | 1,911 | 1.7% | 22,399 | 23,210 | -3.5% | 1.2% | 1.2% | |
| Maserati | 40 | 95 | -57.9% | 719 | 1,143 | -37.1% | n.a. | 0.1% | |
| Mazda | 5,104 | 5,991 | -14.8% | 69,882 | 69,371 | 0.7% | 3.7% | 3.6% | |
| Mercedes-Benz | 3,796 | 4,513 | -15.9% | 45,762 | 48,281 | -5.2% | 2.4% | 2.5% | |
| MINI | 573 | 633 | -9.5% | 6,552 | 6,531 | 0.3% | 0.4% | 0.3% | |
| Mitsubishi | 1,706 | 1,934 | -11.8% | 23,594 | 21,421 | 10.1% | 1.3% | 1.1% | |
| Nissan | 10,444 | 10,309 | 1.3% | 128,018 | 125,590 | 1.9% | 6.8% | 6.6% | |
| Porsche | 804 | 705 | 14.0% | 8,105 | 7,540 | 7.5% | 0.4% | 0.4% | |
| smart | 15 | 21 | -28.6% | 320 | 344 | -7.0% | 0.0% | 0.0% | |
| Subaru | 4,995 | 4,767 | 4.8% | 54,072 | 50,694 | 6.7% | 2.9% | 2.6% | |
| Toyota | 16,787 | 15,052 | 11.5% | 193,382 | 188,722 | 2.5% | 10.3% | 9.9% | |
| Volkswagen | 5,846 | 6,003 | -2.6% | 67,314 | 65,469 | 2.8% | 3.6% | 3.4% | |
| Volvo | 607 | 733 | -17.2% | 8,472 | 6,434 | 31.7% | 0.5% | 0.3% | |
| Light Vehicle Sales | 143,668 | 158,653 | -9.4% | 1,870,703 | 1,914,551 | -2.3% | 100.0% | 100.0% | |
| Passenger Car | 39,031 | 44,061 | -11.4% | 548,987 | 607,136 | -9.6% | 29.3% | 31.7% | |
| Light Truck | 104,637 | 114,592 | -8.7% | 1,321,716 | 1,307,415 | 1.1% | 70.7% | 68.3% | |
| GMI/Ford/FCA Nameplates | 52,875 | 66,441 | -20.4% | 769,276 | 823,371 | -6.6% | 41.1% | 43.0% | |
| GAC Member Nameplates | 90,793 | 92,212 | -1.5% | 1,101,427 | 1,091,180 | 0.9% | 58.9% | 57.0% | |
| Sales History | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 18/17 |
| January | 84.5 | 97.5 | 95.4 | 96.7 | 99.1 | 108.6 | 110.9 | 117.3 | 5.7% |
| February | 96.0 | 106.7 | 103.3 | 105.9 | 109.3 | 119.2 | 123.0 | 125.5 | 2.0% |
| March | 153.5 | 157.7 | 156.7 | 157.2 | 160.3 | 175.2 | 187.5 | 186.4 | -0.6% |
| April | 159.9 | 157.8 | 171.9 | 178.9 | 189.1 | 200.4 | 197.2 | 191.9 | -2.7% |
| May | 149.0 | 175.7 | 185.3 | 195.8 | 198.0 | 194.9 | 216.9 | 215.4 | -0.7% |
| June | 164.8 | 169.5 | 171.8 | 175.7 | 177.9 | 191.1 | 203.5 | 200.2 | -1.6% |
| July | 141.5 | 149.2 | 159.1 | 177.1 | 177.9 | 173.3 | 181.8 | 175.3 | -3.6% |
| August | 140.4 | 149.3 | 159.1 | 171.7 | 175.6 | 172.0 | 183.9 | 180.9 | -1.6% |
| September | 134.5 | 143.1 | 149.2 | 168.0 | 174.4 | 173.5 | 186.8 | 173.0 | -7.4% |
| October | 125.7 | 135.5 | 145.6 | 155.1 | 163.1 | 154.5 | 164.2 | 161.1 | -1.9% |
| November | 121.1 | 125.7 | 134.0 | 139.9 | 145.5 | 160.6 | 158.7 | 143.7 | -9.4% |
| December | 114.6 | 108.9 | 113.1 | 131.4 | 128.9 | 125.6 | 124.2 | | |
| Year-to-Date | 1,471.0 | 1,566.7 | 1,631.4 | 1,720.0 | 1,770.1 | 1,823.3 | 1,914.6 | 1,870.7 | -2.3% |

Note: Sales figures above are in thousands.

Source: DesRosiers Automotive Consultants Inc. (DAC), Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAC), Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA)

Check
Out Our
Site

www.desrosiers.ca

Scroll to Publications for details on how you can subscribe to Canada's Premier Automotive Information Source