

Montréal, le 15 août 2024

Monsieur Carl Dufour
Bureau de la transition climatique et énergétique
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de
la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 31
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Sujet: Commentaires d'Équiterre dans le cadre des consultations sur le projet de
Règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles
et de moteurs à combustion**

Équiterre salue l'initiative du Gouvernement du Québec d'interdire la vente et la location de nouveaux véhicules à combustion, mais insiste sur la nécessité de mettre en œuvre cette interdiction dès 2030. Cette mesure est cruciale face à la gravité de la crise climatique et l'augmentation alarmante des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Entre 1990 et 2020, les émissions de GES liées au transport routier ont bondi de 36,8 %. Bien que les émissions des voitures aient diminué de 36 % entre 1990 et 2020, celles des camions légers ont augmenté de 124,6 %, et celles des motocyclettes, véhicules au propane et au gaz naturel ont grimpé de 224,7 %. Le secteur du transport routier représente plus d'un tiers des émissions de GES au Québec, et il est impératif de réduire ces émissions pour atteindre les objectifs climatiques de la province.¹

Nécessité de l'interdiction d'ici 2030 pour atteindre les objectifs climatiques

Pour parvenir aux cibles de réduction de GES, le gouvernement du Québec doit interdire la vente des véhicules à combustion traditionnels (essence, diesel) et des véhicules à combustion à carburant alternatif (propane, gaz naturel) dès

¹Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les Changements Climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP). (2021). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2021 et leur évolution depuis 1990. ISBN : 978-2-550-96511-4. Récupéré sur

<https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2021/inventaire-ges-1990-2021.pdf>

2030. Pour les véhicules hybrides rechargeables, leur vente devrait être interdite dès 2030, sauf dans des contextes spécifiques tels que les soins de santé en milieu éloigné. Une interdiction complète devrait entrer en vigueur dès 2035. Cette approche graduelle permettra de répondre aux besoins spécifiques tout en orientant progressivement le marché vers des solutions entièrement électriques.

Nécessité de l'interdiction de l'immatriculation des véhicules polluants et d'un encadrement pour les véhicules usagés polluants

Par ailleurs, l'interdiction de l'immatriculation des véhicules polluants envisagée par la SAAQ est essentielle et complémentaire au règlement pour éviter que des véhicules neufs, interdits de vente au Québec, ne soient achetés dans d'autres juridictions pour être utilisés au Québec. Une telle interdiction minimiserait les impacts sur les concessionnaires québécois et renforcerait l'efficacité de la réglementation sur la vente de véhicules polluants. Ainsi, les modifications du Code de la sécurité routière devront s'appliquer aux mêmes échéances que celles du présent projet de règlement.

Pour les véhicules usagés faisant partie des catégories de véhicules dont la vente sera prohibée, Équiterre soutient que seuls les véhicules déjà immatriculés au Québec et conformes aux normes d'émissions en vigueur puissent être revendus après 2029. Cette mesure vise à empêcher les revendeurs de stocker des véhicules à combustion juste avant l'entrée en vigueur de la réglementation pour les revendre ensuite, ce qui compromettrait les objectifs de réduction des GES.

Sensibilisation et accessibilité des véhicules électriques

En parallèle au projet de règlement à l'étude, Équiterre recommande de poursuivre et de renforcer les efforts de sensibilisation pour informer le public sur les avantages et les réalités des véhicules électriques car la méconnaissance des véhicules électriques constitue un obstacle majeur à leur adoption. Un sondage récent montre que de nombreuses personnes sous-estiment l'autonomie des véhicules électriques et surestiment leur coût.²

Le coût des véhicules électriques reste un frein pour de nombreux acheteurs. Le coût moyen des véhicules neufs est actuellement de [64 215 \\$](#), et une grande proportion de ces véhicules sont des camions légers, qui émettent plus de GES et coûtent plus cher que les petits véhicules. Une réglementation visant à

² Mobilité Électrique Canada. (2023). EMC releases survey on Canadians' perceptions of electric vehicles. Récupéré de <https://emc-mec.ca/blog-post/emc-releases-survey-on-canadians-perceptions-of-electric-vehicles/>

décourager l'achat de gros véhicules, qu'ils soient à combustion ou électriques, pourrait contribuer à rendre les véhicules électriques plus accessibles. Par exemple, le coût d'immatriculation pourrait être modulé en fonction du poids du véhicule, une approche déjà adoptée en France.

Anticiper et gérer les impacts économiques de cette interdiction

L'interdiction de la vente de véhicules à combustion aura des impacts économiques significatifs qu'il convient d'anticiper et de gérer. Alors que la réduction de la consommation de produits pétroliers est souhaitable pour atteindre l'engagement du gouvernement de réduire la consommation de pétrole de 40 % d'ici 2030,³ Équiterre recommande au Gouvernement du Québec de gérer les impacts de cette réduction de la consommation sur certains éléments de la chaîne d'approvisionnement du carburant (raffineries, grossistes-marchands, stations-service). Par exemple, les stations-services, particulièrement dans les petites localités, devront se renouveler et s'adapter pour offrir des bornes de recharge électrique. De plus, l'enjeu est de garantir une transition juste et écologique des travailleurs et travailleuses impactés par cette interdiction. Les mécaniciens devront se former à la maintenance des véhicules électriques, et il est donc essentiel de bonifier dès maintenant les offres de formation en mécanique automobile électrique.

La transformation progressive du parc automobile affectera également la disponibilité des pièces de rechange pour véhicules légers. Cependant, la récente *Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité* pourra limiter les impacts négatifs sur les pièces de rechange, car celle-ci stipule que les fabricants et commerçants doivent garantir la disponibilité des pièces de rechange à un prix raisonnable avant la conclusion du contrat.

Alors qu'il est vrai que la production d'électricité devra être augmentée pour répondre aux besoins accrus en énergie, Équiterre recommande de prioriser la sobriété énergétique en limitant la vente de camions légers électriques afin de garder cette augmentation de production d'électricité raisonnable.

³ Gouvernement du Québec. (2020). Plan pour une économie verte 2030. Récupéré de <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-economie-verte-2030.pdf>

Aller plus loin : Interdiction des véhicules mi-lourds et lourds à combustion

Pour réduire significativement les émissions de GES, il est également nécessaire d'interdire la vente de véhicules mi-lourds et lourds à combustion dès 2035. Le secteur des véhicules lourds a connu une augmentation de 166,9 % des émissions de GES entre 1990 et 2020, et il est crucial de s'attaquer à cette source de pollution.⁴

Adopter une norme de véhicules zéro émission (VZE) pour les véhicules mi-lourds et lourds, avec une cible de 100 % de ventes de VZE d'ici 2040, n'est pas qu'une contrainte pour l'environnement mais aussi une voie de prospérité pour l'économie québécoise. Encourager l'achat de véhicules lourds électriques, produits localement par des entreprises comme Lion Electric, renforcerait le leadership de la province en électrification des transports et soutiendrait l'industrie verte.

En conclusion, Équiterre appuie fermement l'interdiction de la vente de nouveaux véhicules à combustion, en insistant sur la nécessité de mettre en œuvre cette interdiction dès 2030. Une électrification rapide et bien encadrée du parc de véhicules est indispensable pour atteindre les objectifs climatiques du Québec et pour répondre à la crise écologique actuelle.



Alizée Cauchon
Directrice adjointe des relations gouvernementales
Équiterre

⁴ MELCCFP. (2021). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2021 et leur évolution depuis 1990.