



☀️ Électrification des transports au Québec. 🔄 🌍

Une norme VZE plus ambitieuse
pour un leadership plus rayonnant

Équiterre

JUILLET 2022

À propos d'Équiterre

Équiterre travaille à rendre tangibles, accessibles et inspirantes les transitions vers une société écologique et juste. À travers des projets de démonstration, d'éducation, de sensibilisation, de recherche, d'accompagnement et de mobilisation, Équiterre rassemble des citoyennes et citoyens, des groupes sociaux, des entreprises, des organisations publiques, des municipalités, des chercheurs et chercheuses ainsi que des élu·es et élus dans les domaines de l'alimentation, du transport, du commerce équitable, de l'énergie, de la consommation et de la lutte aux changements climatiques. Équiterre compte 25 000 membres et plus de 130 000 sympathisantes et sympathisants qui participent à ses actions. L'organisme, qui fêtera ses 30 années d'existence en 2023, est l'un des principaux organismes environnementaux de la province de Québec.

Équipe

Recherche et rédaction

Andréanne Brazeau
Analyste politique – Mobilité durable

Sous la direction de

Marc-André Viau
Directeur, Relations gouvernementales

Mise en forme

Marianne Legault
Graphiste

MÉMOIRE

Soumis dans le cadre de la consultation publique sur les Projets de règlements visant le resserrement de la norme véhicules zéro émission en 2025-2035



Table des matières

Sommaire des recommandations	06
Renforcer la norme véhicules zéro mission une fois pour toutes	08
1. Les véhicules légers : un incontournable pour atteindre nos cibles climatiques	09
2. Plus de leadership grâce à des cibles plus ambitieuses	12
3. Révision du règlement : priorité aux véhicules 100 % électrique	14
4. Vers l'interdiction de ventes de véhicules à essence en 2035	17
5. Revoir la valeur des véhicules à basse vitesse	17
Aller plus loins pour décarboniser le transport routier	18
Conclusion	22

Figures et tableaux

Figure 1. GES émis par le parc de véhicules légers jusqu'en 2040 (Mt éq. CO ₂)	10
Tableau 1. Évolution du nombre de véhicules électriques sur les routes (cumulatif)	11
Tableau 2. Comparaison des exigences de crédits pour trois années (Californie, Colombie-Britannique et Québec)	12

Sommaire des recommandations

Recommandations entourant directement les Projets de règlements visant le resserrement de la norme véhicules zéro émission en 2025-2035

ÉQUITERRE RECOMMANDE DE :

- 1 Devancer la date de fin des véhicules à essence à 2030.
- 2 Resserrer les exigences de crédits de la période 2025-2030 de manière à ce que les réductions d'émissions de GES des véhicules légers soient compatibles avec l'atteinte de la cible climatique du Québec pour 2030, soit -37,5 % par rapport aux niveaux de 1990, ou, au minimum, adopter les cibles intérimaires les plus ambitieuses en Amérique du Nord.
- 3 Instaurer des exigences de crédits d'au moins 50 % à partir de 2028 au lieu de 2029.
- 4 Accroître la transparence en présentant les données utilisées pour construire le scénario de référence et le scénario projeté dans l'analyse d'impact réglementaire.
- 5 Interdire la vente de VFE à partir de 2035 à l'instar de la réglementation britannique.
- 6 Proposer des exigences maximales de crédits pour les VFE afin de favoriser les véhicules 100 % électriques à l'instar des juridictions dotées d'une norme VZE ambitieuse et les faire décroître entre 2025 et 2035.
- 7 Faire en sorte que, parmi les VZE remis en état, seuls ceux n'ayant pas permis l'obtention de crédits dans une autre juridiction canadienne soient admissibles aux crédits et que la valeur de ces crédits soit maximum de 0,5.

- 8 Limiter l'utilisation de crédits accumulés à 15 % entre 2026 et 2030 et à 0 % après 2030.
- 9 Accorder un maximum de 0,25 crédit aux véhicules à basse vitesse.

ÉQUITERRE RECOMMANDE DE :

- 10 Élaborer et rendre public le calendrier d'élaboration et de mise en oeuvre d'une norme VZE appliquée aux véhicules mi-lourds et lourds dès maintenant.

Recommandations entourant la décarbonisation du transport routier

- 11 Annoncer l'entrée en vigueur de cette norme VZE dès l'année-modèle 2024, suivant le modèle californien.
- 12 Mettre en place de nouvelles mesures agissant sur la demande de VZE et décourageant l'achat de véhicules énergivores et surdimensionnés au Québec :
 - a Un système de redevance-remise ;
 - b Un resserrement du cadre réglementaire entourant la publicité automobile.
- 13 Adopter une cible de réduction du nombre de véhicules légers sur les routes.

Renforcer la norme véhicules zéro émission une fois pour toutes

Sans contredit, la crise climatique exige des mesures fortes et immédiates, et il importe d'agir en priorité dans les secteurs qui contribuent le plus au bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Québec. Puisque les transports sont responsables de près de la moitié de ce bilan et que les émissions de ce secteur continuent d'augmenter dans l'absolu,¹ la norme véhicules zéro émission (VZE) est un outil réglementaire clé pour agir face à l'urgence climatique. Équiterre voit donc d'un bon œil cette consultation entourant les nouvelles versions des règlements entourant la norme VZE afin d'assurer l'atteinte de l'objectif d'interdiction de vente des véhicules à essence neufs en 2035 au Québec.

Alors que le Canada a adopté la même cible en juin 2021 et qu'il développe actuellement sa propre norme VZE, le Québec a l'occasion de hausser le pas pour demeurer un leader en ce qui a trait à l'adoption de VZE. À ce titre, seule une combinaison réfléchie de politiques publiques, dont un cadre législatif et réglementaire robuste, ambitieux et cohérent, permettra d'atteindre les différentes cibles climatiques et d'électrification fixées dans le Plan pour une économie verte 2030 (PEV). Jouissant d'un climat nordique similaire

à celui du Québec, la Norvège est un cas instructif ; le pays va atteindre sa cible de 100 % de vente de VZE en 2024, soit un an avant son objectif.²

L'urgence d'agir avec ambition est d'autant plus évidente devant la hausse continue de la demande de véhicules électriques (VÉ), notamment entraînée par la hausse du prix de l'essence et démontrée par des temps d'attente de plus en plus longs pour se procurer un VZE. Il est temps d'accélérer la transition en proposant des exigences de ventes de VZE à la hauteur de la demande et de la crise climatique à travers une réglementation ambitieuse.

À ce titre, Équiterre applaudit la modification qui propose maintenant l'indexation de la redevance de 20 000 \$ par crédit manquant imposée aux constructeurs afin que le juste coût soit payé, tenant ainsi compte de l'inflation, d'ici 2035.³

¹ Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990*, 2021.

² Margeit, Rob, *Norway to hit 100 per cent electric vehicle sales early next year*, Drive, 2021.

³ MELCC, Norme VZE 2025-2035 : *Analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission*, juin 2022, p.5.

1. Les véhicules légers : un incontournable pour atteindre nos cibles climatiques

Dans le contexte où le transport routier est responsable, à lui seul, de 34,4 % des émissions de GES du Québec, ce qui est plus élevé que le secteur industriel, le deuxième secteur le plus émetteur (29,4 %). Équiterre accueille positivement les changements qui ont été apportés à la norme VZE entre l'automne 2021 et l'été 2022 : les estimations de l'analyse d'impact réglementaire (AIR) prévoient une hausse des émissions de GES des véhicules légers de 71 % en 2030 par rapport à 1990, puis une réduction de 13 % d'ici 2030. Témoinant de l'ouverture du MELCC pour progresser vers l'atteinte des cibles climatiques du Québec, la plus récente proposition prévoit maintenant une réduction de 15 % d'ici 2030. Néanmoins, considérant que près de la moitié (43,3 %) des émissions de GES québécoises étaient attribuables au secteur des transports⁴, Équiterre s'étonne de constater que l'analyse d'impact du règlement sur la norme VZE prévoit encore une fois des modifications insuffisantes. Pour rappel, l'électrification rapide des véhicules légers, dont le nombre continue de croître, est critique si le Québec souhaite

ses atteindre ses cibles climatiques : une réduction des émissions de GES de 37,5 % par rapport à 1990 d'ici 2030 et l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050.⁵ À cela s'ajoute également l'objectif de réduction de 37,5 % des émissions du secteur des transports tiré de la Politique de mobilité durable 2018-2030, et Équiterre peine à comprendre comment le Québec pourrait l'atteindre avec les règlements proposés actuellement.

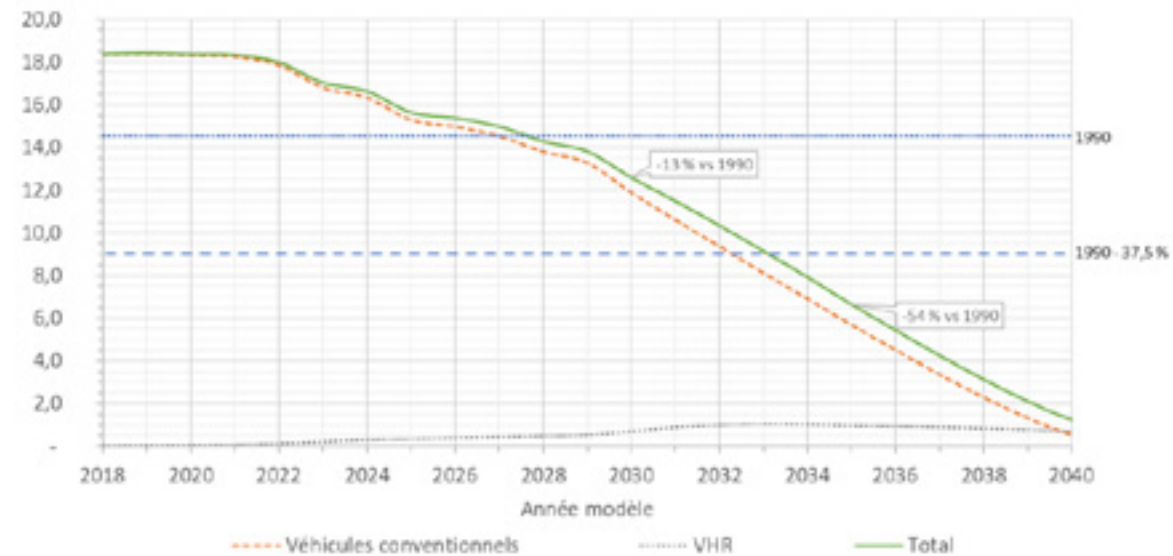
Qui plus est, 51 % de l'énergie utilisée dans le secteur des transports sert à propulser les camions légers à usage commercial et personnel ainsi que les voitures à usage personnel, tous assujettis à la norme VZE.⁶ La législation encadrant cette norme revêt donc une importance capitale pour le Québec, notamment lorsqu'on tient compte de l'engagement du gouvernement de réduire la consommation de pétrole de la province de 40 % d'ici 2030.⁷

⁴ MELCC, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990*, 2021, p.9.

⁵ Gouvernement du Québec, *Plan pour une économie verte 2030*, 2020.

⁶ Chaire de gestion du secteur de l'énergie, *État de l'énergie au Québec – Édition 2022*, 2022, p. 32

⁷ . Gouvernement du Québec, *Plan pour une économie verte 2030*, 2020, p.15.

Figure 1. GES émis par le parc de véhicules légers jusqu'en 2040 (Mt éq. CO₂)⁸

Note : Les lignes horizontales illustrent la cible inscrite au Plan de mobilité durable, soit de réduire en 2030 de 37,5 % sous le niveau de 1990 les émissions du secteur des transports dans son ensemble. La courbe illustrée ici ne comprend que les véhicules légers touchés par la norme, qui émettent 50 % des GES de l'ensemble du secteur des transports.

Ainsi, la révision du règlement envisagée par le gouvernement manque encore une fois de mordant : elle est incompatible avec les impératifs associés à la crise climatique et à la responsabilité historique du Québec dans celle-ci, notamment dans le contexte où les mesures prévues dans le PEV ne permettront pas au Québec d'atteindre sa cible climatique de 2030.⁹ La norme VZE doit avoir pour objectif de réduire les émissions de GES de la province ; l'électrification des véhicules légers doit être vue comme un moyen et non pas comme une fin.

En résumé, la norme VZE devrait contribuer à une réduction beaucoup plus importante que 15%. Autrement, des miracles devraient être réalisés du côté des véhicules lourds, un secteur qui n'est actuellement doté d'au-

cune cible et dont les émissions sont toujours en augmentation. Équiterre remet donc en question l'ambition et la rigueur proposées dans le cadre de cette norme VZE révisée ; il est primordial que les mesures déployées par le gouvernement du Québec pour décarboner les différents secteurs soient proportionnelles à leur part d'émissions.

Le tableau ci-contre démontre que, de 2025 à 2027, la norme VZE révisée n'annonce quasiment pas de différence par rapport au scénario de référence en ce qui a trait au nombre de VZE sur les routes. Ainsi, les nouveaux règlements auront peu d'effet sur les ventes avant 2028. En bref, la situation actuelle, où l'offre est insuffisante – tant en termes de variété que de quantité – et les temps d'attente découragent l'achat de VZE,

⁸ MELCC, Norme VZE 2025-2035 : Analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission, juin 2022, p.6.

⁹ Gouvernement du Québec, Plan de mise en œuvre 2021-2026 – Plan pour une économie verte 2030, 2020, p. 26.

Tableau 1. Évolution du nombre de véhicules électriques sur les routes (cumulatif)¹⁰

Année	Scénario de référence	Scénario projeté (norme renforcée)	Différence
2025	475 000	475 000	0
2026	610 000	610 000	0
2027	735 000	740 000	5 000
2028	866 000	980 000	114 000
2029	996 000	1 300 000	304 000
2030	1 132 000	1 600 000	468 000
2031	1 268 000	2 000 000	732 000
2032	1 422 000	2 500 000	1 078 000
2033	1 581 000	2 900 000	1 319 000
2034	1 754 000	3 300 000	1 546 000
2035	1 937 000	3 700 000	1 763 000

Note: Les estimations sont basées sur les données les plus récentes disponibles au 1er mars 2022 ainsi que sur les prévisions économiques du budget 2022-2023.

se poursuivra pendant encore au moins cinq (5) ans.

Équiterre applaudit le rehaussement des exigences de crédits (22 % en 2025, 26 % en 2026, 34 % en 2027, puisqu'il aura des effets concrets dès son entrée en vigueur, soit pour l'année-modèle 2025, sans compter que le principe de la norme et son fonction-

nement sont maintenant bien compris par les constructeurs. Tenant compte du nouvel objectif de 1,6 million de VZE sur les routes du Québec en 2030 que la norme renforcée devrait atteindre selon l'AIR, une rigueur supplémentaire aurait pu être exigée pour en faciliter l'atteinte.

¹⁰ MELCC, Norme VZE 2025-2035 : Analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission, juin 2022, p.14.

2. Plus de leadership grâce à des cibles plus ambitieuses

À l'instar du groupe de travail sur l'électrification mis sur pied lors des consultations sur le PEV et composé de plusieurs experts et expertes de ce secteur¹¹, Équiterre estime que la fin de la vente de véhicules à essence neufs devrait être devancée à l'année 2030 au lieu de l'année 2035 de manière à :

- Envoyer un message clair et définitif à l'industrie automobile et à la population ;
- Améliorer rapidement l'offre de VÉ et maintenir le leadership du Québec alors que l'électrification s'accélère ;
- Offrir à l'industrie automobile la certitude qu'elle recherche pour opérer à moyen terme ; et

→ Réduire l'acceptabilité sociale des modèles les plus énergivores d'ici la date de l'interdiction.

Si le gouvernement choisissait de ne pas devancer la fin de la vente des véhicules à essence, il faudrait, au minimum, faire correspondre les cibles intérimaires du Québec à celles des juridictions les plus ambitieuses en Amérique du Nord. Le tableau 2 compare la Californie, la Colombie-Britannique et le Québec en soulignant en rouge le niveau d'exigences le moins ambitieux et en vert le plus ambitieux pour les trois (3) années évaluées.

Année	Californie ¹²	Colombie-Britannique ¹³	Québec ¹⁴
2026	35 %	26 %	22 %
2030	68 %	90 %	65 %
2035	100 %	100 %	100 %

¹¹ Groupe de travail sur l'électrification, *Rapport final – Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC)*, 2019, p.22.

¹² MELCC, *Norme VZE 2025-2035: Analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission*, juin 2022, p.8.

¹³ Government of British Columbia, *Funding helps promote electric vehicle uptake in B.C.*, 2022.

¹⁴ MELCC, *Norme VZE 2025-2035: Analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission*, juin 2022, p.8.

Bien que les exigences à partir de 2025 aient été rehaussées par rapport à l'hiver 2022, ce qu'Équiterre accueille avec enthousiasme, les marches à grimper pour le Québec à compter de 2030 pour atteindre la cible de 2035 demeurent un défi, notamment en raison d'exigences qui, même rehaussées, ne suffisent pas à maintenir le leadership de la province. À ce titre, comme la norme VZE constitue une politique centrale pour atteindre les cibles de réduction de GES du Québec, Équiterre remet en question le fait que l'on se satisfasse d'atteindre la cible de 2030 «à mi-chemin entre 2030 et 2035 [...] pour ce secteur des transports»¹⁵. Des efforts accrus devront donc être faits dans d'autres secteurs de l'économie si l'on souhaite tout de même atteindre la cible climatique de la province à temps. C'est pourquoi Équiterre recommande de rehausser les exigences de crédits de manière à ce qu'elles atteignent au moins 50 % en 2028. De manière complémentaire, il est suggéré de mieux répartir les augmentations d'exigences visées entre 2025 et 2035 afin de faciliter l'atteinte du 100 % d'ici 2035.

Recommandation 1

Devancer la date de fin des véhicules à essence à 2030

Recommandation 2

Resserrer les exigences de crédits de la période 2025-2030 de manière à ce que les réductions d'émissions de GES des véhicules légers soient compatibles avec l'atteinte de la cible climatique du Québec pour 2030, soit -37,5 % par rapport aux niveaux de 1990, ou, au minimum, adopter les cibles intérimaires les plus ambitieuses en Amérique du Nord

¹⁵ MELCC, *Norme VZE 2025-2035: Analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission*, juin 2022, p.6.

Recommandation 3

Instaurer des exigences de crédits d'au moins 50 % à partir de 2028 au lieu de 2029

Par ailleurs, les scénarios évalués par le Québec devront être revus, car à moyen terme, le gouvernement fédéral adoptera lui aussi une norme VZE, qui fera croître l'offre de ces véhicules à travers le pays, d'ici la fin de l'année 2023. Pour que la province continue à tirer son épingle du jeu, elle devra maintenir une rigueur suffisamment élevée.

À cet effet, il est curieux de constater qu'entre l'AIR publiée en janvier 2022 et celle publiée en juin 2022, les deux tableaux présentant l'évolution du nombre de VÉ sur les routes n'ont pas les mêmes chiffres dans le scénario de référence. Celui-ci, dans le plus récent AIR, prévoit moins de VÉ, alors que le scénario projeté présente des écarts annuels plus importants que dans la version précédente. Bien que des détails soient fournis sur les changements dans ce tableau dans l'AIR, le partage des données ayant permis d'élaborer le scénario de référence aurait été instructif pour permettre de suivre l'évolution de l'atteinte de la cible de 1,6 million de VÉ. Ces données pourraient également être utiles pour l'industrie automobile qui apprécie généralement la prévisibilité.

Recommandation 4

Accroître la transparence en présentant les données utilisées pour construire le scénario de référence et le scénario projeté dans l'analyse d'impact réglementaire

3. Révision du règlement: priorité aux véhicules 100 % électriques

Comme la Californie et la Colombie-Britannique, le Royaume-Uni propose lui aussi une approche plus ambitieuse que celle du Québec: la vente ou la location de VFE pourrait être permise jusqu'en 2035, parallèlement aux véhicules 100 % électriques, mais au contraire de ces derniers, les VFE seraient finalement interdits en 2035.¹⁶ Cette stratégie devrait être explorée, puisque l'atteinte de la carboneutralité demeurera un vœu pieux tant que les déplacements individuels demeureront dépendants des énergies fossiles.

Recommandation 5

Interdire la vente de VFE à partir de 2035 à l'instar de la réglementation britannique

Équiterre souligne que le MELCC fait preuve d'une grande générosité face à l'industrie automobile en accordant une période de transition pour les années 2025 à 2027 où les VFE de 50 à 80 kilomètres d'autonomie seraient encore admissibles à des crédits et en les réintégrant dans ce projet de resserrement de la norme VZE comme en Californie au risque de voir se multiplier les véhicules hybrides rechargeables (VHR) les plus énergivores au Québec. Ainsi, en contrepartie, les exigences de crédits devraient être rehaussées.

Équiterre met néanmoins en garde le gouvernement du Québec afin qu'il veille à ce que la majorité des véhicules crédités d'ici 2035 soient 100 % électriques. À cet égard, l'État québécois ne devrait pas être favorisé en

termes de VHR par rapport aux autres juridictions où s'applique une forme de norme VZE s'il ne souhaite pas tirer de l'arrière au fil de l'accélération de la transition vers les VÉ.

En ce qui a trait au mécanisme d'accumulation de crédits à partir de l'année-modèle 2025, Équiterre appuie la proposition selon laquelle les VFE auraient désormais une valeur de 0,5 crédit. La stratégie visant à éliminer progressivement les VFE, qui implique qu'à partir du moment où l'on dépasse les 50 % d'exigences de crédits (actuellement prévu en 2029), un constructeur ne peut logiquement plus répondre à ses exigences en vendant uniquement des VHR, est une piste intéressante. Équiterre réitère cependant le besoin d'adopter des exigences plus ambitieuses qui devanceront l'atteinte de ce seuil de 50 % pour assurer sa correspondance avec les différents objectifs du Québec, dont notamment la cible de réduction de la consommation de 40 % de produits pétroliers.

Qui plus est, Équiterre juge qu'il est possible d'aller plus loin en instaurant dès maintenant un plafond de crédits obtenus à l'aide de VFE de 20 %. Une réduction de 2 % par année pourrait ensuite être mise en place de manière à éliminer la vente des VFE en même temps que celle des véhicules à essence. Cette proposition permettrait au Québec d'être plus ambitieux que ce qui est prévu à l'heure actuelle, puisque l'AIR prévoit que le resserrement de la norme VZE mènera à 33 % de crédits VHR en 2030 et



que la proposition d'Équiterre prévoit plutôt 10 % de VFE à cette date. À titre de rappel, la Californie impose justement un seuil minimal de 80 % de crédits VZE, alors que le nouveau projet de norme VZE au Royaume-Uni évalue la possibilité de n'accorder aucun crédit aux VHR qui seraient plutôt réglementés à travers les normes d'émissions des véhicules.¹⁷

Parce que les bénéfices climatiques et économiques liés à l'électrification des véhicules légers ne peuvent être obtenus que par la vente de VZE, Équiterre recommande de maintenir en place les exigences minimales de crédits pour VZE afin d'assurer l'efficacité de la norme pour remplir son mandat: accroître l'offre de VZE au

Québec. Une étude de *Impact Living* parue en 2022 indique justement que «les véhicules hybrides plug-in sont très éloignés de leurs promesses et ne présentent que de très légers avantages (voire aucun) par rapport à une voiture thermique conventionnelle.»¹⁸ Une autre étude, celle-ci publiée en 2020 par le *International Council on Clean Transportation*, démontre que la consommation d'essence et les émissions de CO₂ des VHR sont en moyenne environ 2 à 4 fois supérieures aux valeurs annoncées, l'autonomie en mode 100 % électrique est exploitée à environ 50 % de celle annoncée et le kilométrage entièrement propulsé à l'électricité des VHR mène à une réduction des émissions de GES variant seulement entre 15 et 55 %.¹⁹ Plusieurs autres études et analyses parues

¹⁷ Department of Transport, *Technical consultation on zero emission vehicle mandate policy design*, 2022, p.23-24.

¹⁸ Impact Living, *Étude sur la consommation de véhicules hybrides rechargeables en topographie valaisanne*, 2022

¹⁹ International Council on Clean Transportation, *Real-World Usage of Plug-In Hybrid Electric Vehicles*, 2020.

¹⁶ Duff, Mike, *UK Moves to End Sales of All Non-Electric Cars by 2035*, *Car and Driver*, 2020.

entre 2020 et 2022 ont des conclusions similaires.²⁰

Recommandation 6

Proposer des exigences maximales de crédits pour les VFE afin de favoriser les véhicules 100 % électriques à l'instar des juridictions dotées d'une norme VZE ambitieuse et les faire décroître entre 2025 et 2035

Par ailleurs, Équiterre est préoccupée par le fait que le gouvernement du Québec considère accorder des crédits VZE aux véhicules remis en état ayant déjà obtenu des crédits dans une autre juridiction canadienne et propose de revoir cette modalité à l'instar de ce que propose Mobilité électrique Canada dans sa propre soumission.

Recommandation 7

Faire en sorte que, parmi les VZE remis en état, seuls ceux n'ayant pas permis l'obtention de crédits dans une autre juridiction canadienne soient admissibles aux crédits et que la valeur de ces crédits soit maximale de 0,5

De manière similaire, à l'heure actuelle, les petits constructeurs ne sont pas assujettis à la norme VZE, mais pour œuvrer efficacement à l'atteinte des cibles climatiques, cette exemption ne pourra pas être éternelle, bien que l'assujettissement éventuel de ces constructeurs pourrait se faire selon une approche équitable.



4. Vers l'interdiction de ventes de véhicules à essence en 2035

Les enjeux d'accumulation de crédits observés au cours de la première de conformité sont évidents : « [les] crédits accumulés jusqu'à maintenant par l'industrie dans son ensemble (y compris les crédits en surplus de la première période de conformité) seraient suffisants pour satisfaire aux exigences de la période de conformité 2019-2021, même si les constructeurs ne vendaient aucun véhicule électrique (VÉ) de plus à partir de maintenant [janvier 2021] jusqu'au 1er septembre 2022, à condition que des crédits soient échangés ou vendus entre les constructeurs. »²¹ Un tel constat pour la période débutant en 2025 irait entièrement à contre-courant des objectifs gouvernementaux, puisque le rôle de la norme

VZE est d'envoyer un signal indiscutable à l'industrie automobile quant à la nécessité de se tourner vers les VZE de façon permanente. Ce faisant, Équiterre recommande de suivre le modèle californien qui limite l'utilisation de crédits accumulés au cours de périodes de conformité passées à 15 % entre 2026 et 2030 et 0 % après 2030. Le Québec pourrait reprendre des parts similaires en les adaptant à ses propres périodes de conformité, ce qui inclut celle débutant en 2025

Recommandation 8

limiter l'utilisation de crédits accumulés à 15 % entre 2026 et 2030 et à 0 % après 2030

5. Revoir la valeur des véhicules à basse vitesse

Parce qu'il n'est pas attendu que les véhicules à essence composant le parc automobile québécois soient massivement remplacés par les véhicules à basse vitesse, Équiterre estime que la valeur de crédit proposée pour ces derniers dans le présent projet de règlement est à revoir. En effet, leur électrification ne devrait pas être un facteur déterminant dans l'atteinte de nos cibles climatiques. Ainsi, il semble inapproprié de leur accorder la même valeur qu'une voiture ou un camion léger électrique. Le fait qu'aucun véhicule à basse vitesse n'ait été soumis jusqu'ici pourrait justement faire

en sorte que les constructeurs misent sur ce type de véhicule pour cumuler des crédits, ce qui aurait pour conséquence d'offrir moins de VZE et de VFE à la population québécoise. À l'instar de ce que recommande Mobilité électrique Canada dans sa propre soumission, Équiterre suggère de réduire la valeur des véhicules à basse vitesse.

Recommandation 9

Accorder un maximum de 0,25 crédit aux véhicules à basse vitesse

²⁰ Plötz, Patrick et al., *From lab-to-road: real-world fuel consumption and CO₂ emissions of plug-in hybrid electric vehicles*, *Environmental Research Letters*, vol. 16, no. 5, 2022; Tansini, Alessandro, Jelicà, Pavlovic et Georgios Fontaras, *Quantifying the real-world CO₂ emissions and energy consumption of modern plug-in hybrid vehicles*, *Journal of Cleaner Production*, vol. 362, 2022; Transport & Environment, *UK briefing: The plug-in hybrid con*, 2020.

²¹ Gouvernement du Québec, *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants - Rapport de mise en œuvre 2018-2020, 2021*, p. 17.

Aller plus loin pour décarboniser le transport routier

1. S'inspirer de la Californie pour accélérer la transition

Au-delà des véhicules légers, Équiterre est préoccupée par l'exclusion des véhicules mi-lourds et lourds dans l'application de la norme VZE au Québec. En effet, la consommation d'énergie par le transport de marchandises en camion (léger, moyen ou lourd) a connu une hausse de 53 % sur la période 1990-2018.²²

La Californie a récemment adopté une norme VZE fort ambitieuse pour le segment des véhicules mi-lourds et lourds ainsi qu'une cible de 100 % de vente de VZE d'ici 2040 pour ces véhicules. Le gouvernement du Québec devrait faire de même pour maintenir sa position de leader en Amérique du Nord et au Canada. L'entrée en vigueur d'une norme VZE étendue aux véhicules mi-lourds et lourds doit être fixée selon un calendrier clair et devrait se faire en même temps que celle appliquée aux véhicules légers, soit pour l'année-modèle 2025. De la même façon que pour les véhicules légers, le gouvernement doit envoyer un signal décisif quant à l'avenir de l'industrie et lui donner une ligne directrice afin de favoriser l'innovation.

D'ailleurs, la fabrication des véhicules mi-lourds et lourds, contrairement à celle des véhicules légers, se fait au Québec, et certaines entreprises comme Lion Electric commercialisent des modèles zéro émission, ce qui procure un double avantage pour l'économie de la province. Elle permet de :

- Réduire la consommation de produits pétroliers du transport lourd qui est en constante augmentation ; et
- Favoriser la production de VZE au Québec, ce qui contribue à maintenir le leadership de la province en électrification des transports.

La province serait bien avisée de multiplier les mesures moussant l'offre (ex. adoption d'une cible, norme VZE) et moussant la demande (ex. incitatifs à l'achat) ainsi que les infrastructures soutenant la vente et la fabrication de camions, d'autobus et d'autres véhicules lourds zéro émission.

²² Chaire de gestion du secteur de l'énergie, *État de l'énergie au Québec – Édition 2022*, 2022, p. 32.

Recommandation 10

Élaborer et rendre public le calendrier d'élaboration et de mise en oeuvre d'une norme VZE appliquée aux véhicules mi-lourds et lourds dès maintenant

Recommandation 11

Annoncer l'entrée en vigueur de cette norme VZE dès l'année-modèle 2025, suivant le modèle californien

2. Vers une stratégie holistique : agir à la fois sur l'offre et sur la demande

En plus d'agir sur l'offre avec la norme VZE et ainsi faire augmenter le nombre de véhicules disponibles, il est crucial de mousser la demande pour les VZE. La stratégie adoptée pour décarboniser les véhicules légers doit être structurante ; à l'heure actuelle, tous les efforts et les investissements du Québec en électrification sont contrecarrés par la hausse du nombre de camions légers sur les routes. En effet, la Chaire du secteur de l'énergie de HEC Montréal indique que « la diminution de la consommation des voitures (-26 %) a été plus que compensée par une augmentation importante de la consommation de camions légers (+197 %) en raison de la progression des ventes de ces modèles ». ²³ En date de 2019, il y avait 15 camions légers à essence vendus pour chaque VÉ vendu. ²⁴ Entre 1990 et 2018, le nombre de camions légers dédiés au transport de personnes au Québec a augmenté de 319 %, et les ventes de ces véhicules ont augmenté de 277 % sur la même période. ²⁵ De toute évidence, les frais imposés à l'achat d'un véhicule énergivore et lors du renouvellement de son immatriculation ne sont pas suffisamment élevés pour renverser la tendance.

L'adoption de nouvelles mesures écofiscales permettrait de contrer ce phénomène alar-

mant et de financer l'atteinte des cibles de ventes de VÉ du Québec. Heureusement, les Québécois(es) adhèrent aux mesures d'écofiscalité. Un système de redevance-remise accompagnant une norme VZE ambitieuse serait adapté au contexte québécois. En effet, en liant une redevance issue des véhicules énergivores à la subvention à l'achat d'un VZE, le Québec se doterait d'un système écofiscal qui accélérerait la transition vers les VZE sans grever les finances publiques.

Pour réduire les dépenses publiques en lien avec le programme Roulez vert, la conversion de celui-ci en un programme autofinancé par un système de redevance-remise serait à la fois efficace et ambitieuse. Le principe est simple : lors de l'achat d'un véhicule, à l'aide d'une remise, on incite financièrement les Québécois(es) à choisir un VZE, puis on finance cette subvention en instaurant une contribution à l'électrification des transports (redevance) pour les propriétaires de véhicules énergivores et polluants. Il s'agirait donc d'un fonds autofinancé sans impact négatif sur l'économie. Publié à l'automne 2020, un rapport d'Équiterre publié explique la pertinence d'un système de redevance-remise et propose des recommandations quant à la concep-

²³ Chaire de gestion du secteur de l'énergie, *État de l'énergie au Québec – Édition 2022*, 2022, p. 32.

²⁴ Chaire de gestion du secteur de l'énergie, *État de l'énergie au Québec – Édition 2022*, 2022, p. 34.

²⁵ Chaire de gestion du secteur de l'énergie, *État de l'énergie au Québec – Édition 2022*, 2022, p. 35.

tion de ce type de programme de manière à l'optimiser et à faire en sorte qu'il soit le plus équitable possible.²⁶

Par ailleurs, sachant que la durée de vie moyenne d'un véhicule léger est de 12 ans, Équiterre suggère de mieux encadrer les pratiques publicitaires de l'industrie automobile et limiter la promotion des véhicules à essence en vue de l'interdiction de leur vente ou location d'ici 2035. En effet, selon une étude d'Équiterre publiée en 2021, 79 % des publicités de journaux et magazines canadiens font exclusivement ou majoritairement la promotion de camions légers, des véhicules dont la multiplication est la principale cause de la hausse des émissions de GES observée au Québec depuis 2014.²⁷ Qui plus est, l'industrie automobile et les concessionnaires ont investi 204 millions de dollars en publicité en 2019, soit environ 16 % des investissements publicitaires de la province. Le maintien du statu quo serait tout simplement incohérent face aux objectifs climatiques et d'électrification de la province. L'idéal serait d'interdire la publicité

des véhicules à essence. Par exemple, la date du 1^{er} janvier 2023 pour l'entrée en vigueur d'une telle mesure serait compatible avec l'interdiction de vente des véhicules à essence d'ici 2035.

Comme le souligne le MELCC, les mesures affectant la demande de véhicules doivent être accompagnées d'une offre adéquate²⁸, d'où la nécessité d'adopter une stratégie holistique qui place en son cœur une norme VZE renforcée. Les mesures précédentes, auxquelles on peut ajouter les campagnes de sensibilisation, ont toutes un impact positif dans une stratégie d'électrification des transports.

Recommandation 12

Mettre en place de nouvelles mesures agissant sur la demande de VZE et décourageant l'achat de véhicules énergivores et surdimensionnés au Québec :

- Un système de redevance-remise ;
- Un resserrement du cadre réglementaire entourant la publicité automobile.

3. Pensons sobriété d'abord

Selon la Chaire du secteur de l'énergie de HEC Montréal, «[de] 1990 à 2019, le parc de véhicules personnels au Québec a augmenté de 66 %, soit une hausse trois fois plus importante que la croissance démographique de la province (+22 %)».²⁹ Pour Équiterre, l'adoption d'une vision holistique des transports, qui favorise la sobriété en énergie et en matériaux, est clé pour réduire les émissions de GES du

Québec et réussir la transition écologique. L'identification et le déploiement de solutions permettant de réduire le taux de motorisation des ménages sont nécessaires dès maintenant, et cela peut se faire dès maintenant à travers le plan d'action de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire. Les mesures à privilégier doivent prévenir les effets rebond, prioriser l'aménagement

durable du territoire, réduire la dépendance à l'automobile et miser sur des modes de transport à échelle humaine. En d'autres termes, bien que l'électrification soit l'une des voies à suivre pour décarboner les transports, il faut travailler, en parallèle, à réduire le nombre et la taille des véhicules sur nos routes ainsi que les distances qu'ils parcourent, tout en faisant croître les parts modales de la mobilité collective, partagée et active. Enfin, la réduction à la source dans les choix de consommation individuels est une autre composante à prendre en compte pour réduire l'impact environnemental des véhicules à usage commercial.

En ce sens, alors que les scénarios utilisés par le MELCC prévoient une hausse du nombre de véhicules légers sur les routes du Québec, Équiterre propose de se fier aux Indicateurs du bien-être développés par le G15+. En effet, parmi ceux-ci se trouvent justement le nombre de véhicules en circulation, et il serait avant-gardiste de s'en servir pour évaluer le succès de la transition vers une mobilité plus durable au Québec.³⁰

Recommandation 13

Adopter une cible de réduction du nombre de véhicules légers sur les routes pour 2030, 2035 et 2050

²⁶ Pour en savoir, consultez les recommandations prébudgétaires 2022 d'Équiterre (pages 10 à 12).

²⁷ Équiterre, *Sans limite : La publicité automobile au Canada – Pratiques, cadre réglementaire et recommandations*, 2021

²⁸ MELCC, *Norme VZE 2025-2035 : Analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission*, juin 2022, p.9

²⁹ Chaire de gestion du secteur de l'énergie, *État de l'énergie au Québec – Édition 2022*, 2022, p. 32.

³⁰ G15+, *Les Indicateurs du bien-être au Québec*, 2021

Conclusion

Équiterre exprime son appui quant à différentes modifications proposées dans les projets de règlements sur la norme VZE depuis l'hiver 2022. Le rehaussement des exigences de crédits à partir de l'année-modèle 2025 est bienvenu, bien que l'ambition ne soit pas encore équivalente à celle d'autres juridictions nord-américaines.

Équiterre émet néanmoins de sérieux doutes quant à la réintégration des VHR avec une autonomie sous la barre des 80 kilomètres dans le système de crédits. Afin de ne pas miner les efforts de lutte contre la crise climatique, il est impératif de compenser ce passe-droit ailleurs. C'est pourquoi les diverses recommandations proposées dans cette soumission vont dans ce sens. Les plus récentes études indiquent effectivement que les avantages environnementaux de bon nombre de VHR sont moindres que ceux des VZE, particulièrement au Québec où le moteur à combustion interne des VFE fonctionne plus souvent en période hivernale.

De manière générale, Équiterre estime que le gouvernement du Québec devrait proposer des règlements sur les VZE dont la rigueur est proportionnelle avec la part des émissions de GES du secteur des véhicules légers au Québec. Représentant une occasion unique de rétablir le leadership de la province en matière d'électrification des transports, ces règlements doivent être compatibles avec les cibles climatiques québécoises.

Équiterre^o

ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS AU QUÉBEC :
UNE NORME VZE PLUS AMBITIEUSE POUR UN LEADERSHIP PLUS RAYONNANT

JUILLET 2022