

Montréal, le 15 juin 2023

M. Jean-François Gibeault

Sous-ministre adjoint responsable du Bureau de la transition climatique et énergétique
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des
Parcs (MELCCFP)

[par courrier électronique : norme.vze@environnement.gouv.qc.ca]

**Objet : Soumission dans le cadre de la consultation sur le projet de règlement visant le
resserrement de la norme véhicules zéro émission en 2025-2035**

Monsieur Gibeault,

Comme vous le savez, Équiterre a développé une expertise importante en matière de politiques publiques visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) au cours des années en travaillant à rendre tangibles, accessibles et inspirantes les transitions vers une société écologique et juste.

Ce printemps, Équiterre a été ravie de constater que les récentes versions des projets de règlements en objet avaient pris en considération plusieurs des recommandations formulées par son équipe, notamment dans [le mémoire soumis en juillet 2022](#). Cette dernière salue le fait que l'ambition générale des règlements ait été rehaussée avec des exigences de crédits plus rigoureuses (85% pour 2030). Cela permettra au Québec d'être en meilleure posture pour atteindre sa cible de 100% en 2035.

Cela dit, Équiterre souhaite réitérer qu'en parallèle du rehaussement de la norme VZE, dont l'adoption doit se faire rapidement si l'on souhaite matérialiser les réductions d'émissions de gaz à effet de serre (GES) bien avant 2030, il est crucial de déployer des mesures complémentaires afin que l'approche québécoise en matière de décarbonation des transports soit réellement structurante. À ce titre, décourager l'achat de véhicules énergivores et surdimensionnés au Québec grâce à des mesures écofiscales efficaces s'avère essentiel. Tel que mentionné dans le mémoire d'Équiterre de juillet 2022, 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. Au Québec, entre 1990 et 2018, le nombre de camions légers sur nos routes a augmenté de 306%, et les émissions qui leur sont attribuables de 161 % (3580 à 9338 kilotonnes d'équivalent CO₂). Même avec les subventions gouvernementales, les véhicules électriques ne représentaient que 6 % du marché en 2019 contre 69 % pour les camions légers. La même année, pour chaque véhicule électrique vendu, environ onze (11) camions légers étaient vendus.¹ Par ailleurs, [l'industrie automobile a récemment signifié son intention de maintenir la cadence de la construction de la mise en marché des véhicules surdimensionnés polluants jusqu'en 2035](#), voire au-delà. Bref, il n'y a aucun plan de transition avec attrition du nombre de camions légers à combustion interne

¹ Pour en savoir plus, consultez le récent rapport d'Équiterre intitulé « [Comprendre la hausse des camions légers au Canada afin de renverser la tendance : synthèse](#) ».

Équiterre^o

dans les cartons de l'industrie qui continue de s'opposer au Canada, comme aux États-Unis à toute forme de réglementation d'une part, tout en pigeant allègrement dans les généreuses subventions pour l'électrification.

En matière de mesures écofiscales efficaces, Équiterre suggère d'accompagner la norme VZE d'un système de redevance-remise. Ce système consisterait en une redevance suffisamment dissuasive à l'achat d'un véhicule énergivore qui serait remise au programme de subvention à l'achat d'un véhicule électrique, Roulez vert, pour accélérer la transition vers les VZE, et ce, sans amputer les finances publiques.² L'ajout d'une telle mesure est incontournable considérant les coûts de 663,9 millions (2023-2028) associés au programme Roulez vert³.

Une deuxième mesure phare pour agir avec cohérence en vue de l'interdiction de la vente des véhicules à essence en 2035 consiste à revoir le cadre réglementaire entourant la publicité automobile afin de mettre fin à la promotion de ces derniers. Il est nécessaire que les messages publicitaires lancés dans l'espace public soient en accord dès maintenant avec nos cibles climatiques et d'électrification.

En ce qui a trait aux véhicules mi-lourds et lourds, Équiterre réitère sa préoccupation à l'effet qu'une norme spécifique doit être élaborée pour eux. La consommation d'énergie par le transport de marchandises en camion (léger, moyen ou lourd) a connu une hausse de 53% sur la période 1990-2018⁴, et que l'électrification de ce secteur présente une grande complexité, il est donc urgent de débiter ce travail. Une telle norme a d'ailleurs été prévue par le gouvernement dans le Plan de mise en œuvre de son Plan pour une économie verte⁵. Alors que la Californie a adopté la sienne, il est temps pour le Québec de concrétiser son engagement, question de maintenir son leadership!

En guise de nouvelles recommandations par rapport à la norme, elle devrait prévoir des modalités favorisant les initiatives d'autopartage. Parmi les moyens de soutenir celles-ci, Équiterre recommande au gouvernement du Québec de prévoir des crédits additionnels aux fabricants pour les VZE fournis à des gestionnaires de parcs de véhicules partagés (ex. Communauto, entreprises de location de véhicules, entreprises gestionnaires de taxis, etc.) qui s'approvisionnent directement auprès des fabricants, plutôt qu'auprès de concessionnaires. Considérant qu'un véhicule en autopartage peut remplacer cinq (5) à huit (8) véhicules personnels⁶, les crédits pourraient être multipliés par huit (8). Pour ce faire, une nouvelle catégorie de véhicules, soit les véhicules en autopartage, devrait être ajoutée à la

² Pour en savoir plus, consultez le mémoire qu'Équiterre a soumis dans le cadre d'une consultation sur la norme VZE en juillet 2022 : https://cms.equiterre.org/uploads/Fichiers/EQT_memoire_VZE_Juillet2022.pdf

³ Gouvernement du Québec, Plan de mise en œuvre 2021-2026 – Plan pour une économie verte 2030, 2020, p. 44.

⁴ Chaire de gestion du secteur de l'énergie, État de l'énergie au Québec – Édition 2022, 2022, p. 32.

⁵ Gouvernement du Québec, Plan de mise en œuvre 2021-2026 – Plan pour une économie verte 2030, 2020, p. 44.

⁶ Bureau de recherche 6t, [Enquête nationale autopartage 2022](#), septembre 2022.

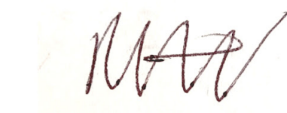
Équiterre^o

réglementation, à son chapitre 1. Il deviendrait alors plus intéressant pour les constructeurs de vendre des véhicules aux entreprises d'autopartage et faciliterait l'atteinte de leurs cibles, tout en aidant les entreprises d'autopartage dont la popularité croissante exige qu'elles acquièrent de nouveaux véhicules. Communauto est actuellement en attente de véhicules électriques et hybrides, ce qui force l'entreprise à ajouter des véhicules à essence à sa flotte⁷. Victoriaville vient d'ailleurs d'annoncer l'arrivée de ce service sur son territoire⁸.

De manière plus générale, nous souhaitons rappeler l'importance, pour le gouvernement, de suivre davantage la stratégie en mobilité qui consiste à « réduire - transférer - améliorer ». Suivant celle-ci, le Québec devrait d'abord viser à réduire le nombre de véhicules sur ses routes, puis à électrifier les autres véhicules. Ainsi, une cible exprimée en pourcentage de véhicules électriques sur l'ensemble des véhicules constituant le parc québécois serait pertinente. D'ailleurs, il a été démontré qu'à Montréal, pour électrifier le parc de véhicules à 70% une diminution de la motorisation de 9% est nécessaire⁹. En plus d'une cible d'électrification en part, compte tenu du contexte de manque d'électricité¹⁰, la norme devrait inclure une cible de « démotorisation ». Dans une optique de réduction du nombre de véhicules sur nos routes, les 2 millions de véhicules correspondant à la cible de 85 % des exigences de crédits pourraient être revus à la baisse.

En conclusion, considérant l'urgence climatique qui nous guette, Équiterre espère que la norme VZE soit plus ambitieuse et structurante, notamment en favorisant la vente de véhicules en autopartage, en tirant partie de la vente de véhicules énergivores pour financer la vente de véhicules électriques et en prévoyant rapidement une norme distincte pour les véhicules mi-lourds et lourds.

Veillez agréer, Monsieur, nos meilleures salutations.



Marc-André Viau
Directeur des relations gouvernementales



Anne-Catherine Pilon
Analyste politique en mobilité durable

⁷ Communauto, [Communauto et la Ville de Montréal accélèrent le déploiement de l'offre d'autopartage](#), 12 mai 2023.

⁸ Communauto, [Communauto prépare sa mise en service à Victoriaville](#), 12 juillet 2023.

⁹ Dunsky Expertise en énergie, [Diagnostic et modélisation de l'évolution du marché des véhicules électriques 2013-2030](#), 21 mai 2023.

¹⁰ Pour en savoir plus, consultez le [mémoire d'Équiterre soumis dans le cadre d'une consultation sur la norme VZE en juillet 2022](#).