

Règlement sur les ventes de véhicules zéro émissions

Attentes à l'égard du plan du Canada
visant à éliminer progressivement la vente
de voitures neuves à essence d'ici 2035

DÉCEMBRE 2023

Équiterre^o



environmental
defence

Contexte sommaire de la politique

Le ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Steven Guilbeault, annoncera bientôt la version définitive du règlement fédéral visant l'élimination progressive de la vente de voitures neuves à essence d'ici 2035. Cette politique a été dévoilée dans le cadre du programme électoral libéral de 2021 et du plan fédéral de réduction des émissions de GES de 2030. Le Canada figure également parmi les signataires de la déclaration de la COP26 sur les voitures et camionnettes zéro émission, qui engage les pays ayant des économies avancées à éliminer graduellement la vente de véhicules légers à essence neufs d'ici 2035.¹ À la suite de vastes consultations menées auprès des différentes parties prenantes, le Canada a fait connaître un projet de règlement pour la mise en œuvre de cette politique (*Règlement sur les ventes de véhicules zéro émission*) en décembre 2022.²

Environmental Defence Canada et Équiterre espèrent que le règlement final comporte ce qui suit : des objectifs de vente de véhicules zéro émission (VZE) plus ambitieux et conformes aux juridictions de référence, le resserrement des dispositions actuelles qui permettent le report de la conformité, l'élimination de l'échappatoire concernant les activités liées aux VZE, et le retrait des clauses qui affaibliraient le règlement, comme les crédits pour action précoce, les super crédits ou l'octroi de crédits excédentaires aux véhicules hybrides rechargeables (VHR).

Comment est-ce que cela fonctionne?

En général, les véhicules légers neufs (les véhicules personnels ainsi que les camions) peuvent rouler 15 ans (et dans certains cas, encore plus longtemps). Il est donc essentiel d'éliminer progressivement la vente de véhicules à essence d'ici 2035, au plus tard, pour atteindre les objectifs fixés de carboneutralité d'ici 2050.

Cette politique s'inscrit dans cet objectif, de la même manière que les normes d'émissions pour les véhicules neufs, lorsqu'une cible est établie pour les parcs des constructeurs automobiles et que celle-ci est soutenue par un système de crédits. Tout comme les normes d'émissions des véhicules, la réglementation sur les VZE s'applique aux constructeurs automobiles, et non aux consommateur(trice)s. Mais contrairement aux réglementations sur les émissions — qui exigent que les constructeurs automobiles respectent une quantité moyenne précise dans le parc de l'entreprise —, ce règlement va encore plus loin. Il fixe un objectif explicitant chaque année le pourcentage de véhicules légers disponibles à la vente qui doit être entièrement zéro émission.

Le gouvernement fédéral prévoit augmenter graduellement cet objectif de VZE chaque année, jusqu'à atteindre 100 % en 2035. Ce faisant, il éliminera progressivement la vente de voitures et de camions à essence neufs. Les constructeurs automobiles devront, pour se conformer à la politique, poser les gestes suivants : obtenir des crédits contre la vente de VZE, acheter des crédits auprès de constructeurs automobiles dont la conformité est excessive, ou être pénalisés.

Où d'autres politiques de ce type existent-elles?

Une réglementation visant uniquement les VZE est déjà en vigueur en Californie et dans 15 autres États américains qui respectent la règle californienne (les États de la section 177, aussi connus comme les « États

¹ Déclaration de la COP26 : voitures et camionnettes zéro émission
<https://www.gov.uk/government/publications/cop26-declaration-zero-emission-cars-and-vans>

² Gazette du Canada, partie I, volume 156, numéro 53 : *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*
<https://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p1/2022/2022-12-31/html/reg1-fra.html>

VZE »). Ces États disposent d'une dérogation du gouvernement fédéral américain leur permettant d'établir des normes de pollution plus strictes pour les véhicules roulant dans leurs juridictions. Le Québec et la Colombie-Britannique ont récemment suivi la Californie en adoptant leur propre réglementation sur les VZE.

Dans le cadre du plan *Ajustement à l'objectif 55* (ou « Fit for 55 »), l'Union européenne entend diminuer progressivement la vente de véhicules neufs à essence d'ici 2035 en resserrant de manière vigoureuse les normes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules.³ Le Royaume-Uni travaille actuellement à mettre en œuvre sa propre réglementation sur les ventes de VZE.⁴ La Chine dispose d'un « système à double score » comportant des objectifs imposés autant pour les ventes de « véhicules à énergie nouvelle » que pour les émissions, tandis que la Corée du Sud a introduit une réglementation sur les VZE, bien que les deux pays n'aient fixé que des objectifs à court terme.

Quels sont les avantages?

1) Une garantie pour les objectifs d'adoption de VZE au Canada

L'adoption d'un règlement visant précisément les VZE permet au Canada d'atteindre des objectifs climatiques plus ambitieux que les États-Unis, sans perturber la cohérence avec les normes d'émissions du gouvernement fédéral des États-Unis. Le Canada ne contrôle pas pleinement la réglementation portant sur les émissions de GES des véhicules, mais nous faisons nôtres, par renvoi, les normes d'économie de carburant qui sont rédigées à Washington par l'Environmental Protection Agency (EPA) et la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA).

Le Canada s'est fixé des objectifs plus ambitieux que les États-Unis en matière d'adoption de VZE, afin que 100 % des véhicules neufs vendus soient électriques d'ici 2035. Cette cible concorde avec celles d'autres juridictions nord-américaines et de partenaires mondiaux comme le Royaume-Uni et l'Union européenne. Cela confère au Canada une sorte de garantie, en lui permettant de remplir de façon indépendante les objectifs d'adoption des VZE, quels que soient le résultat des futures élections présidentielles américaines ou les mesures potentielles de la Cour suprême des États-Unis en vue d'annuler le projet de renforcement des normes d'émissions proposé par l'EPA. Cet élément revêt une importance particulière étant donné que la Cour suprême, à majorité républicaine, remet déjà en cause la capacité de l'EPA à réguler les émissions de carbone des centrales à combustibles fossiles.⁵

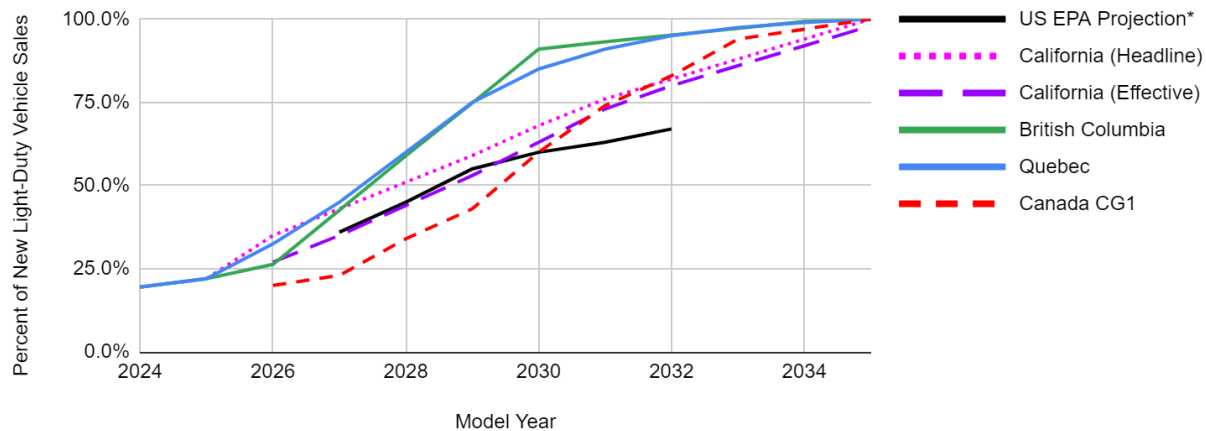
³ Reuters (2022) L'UE approuve l'interdiction des ventes de nouvelles voitures à moteur thermique en 2035
<https://www.reuters.com/article/climat-legislation-ue-voitures-idFRKBN2UO18Q/>

⁴ A zero emission vehicle (ZEV) mandate and CO2 emissions regulation for new cars and vans in the UK
<https://www.gov.uk/government/consultations/a-zero-emission-vehicle-zev-mandate-and-co2-emissions-regulation-for-new-cars-and-vans-in-the-uk>

⁵ Chung, Andrew (2023) US Supreme Court rulings darken forecast for EPA powers. Reuters.
<https://www.reuters.com/world/us/us-supreme-court-rulings-darken-forecast-epa-powers-2023-05-31/>

ZEV Sales Targets - North American Jurisdictions

*US EPA Projection Excludes PHEVs



2) Un outil réglementaire direct plutôt qu'indirect

Cette politique accorde également au Canada le recours à une approche réglementaire directe plutôt qu'indirecte afin de renforcer l'adoption des VZE. Étant donné que l'outil indirect (les normes d'émissions adoptées par les États-Unis) n'a jusqu'à présent pas fait en sorte de réaliser des réductions significatives des émissions en raison de lacunes dans sa conception. Combiner une norme basée sur l'empreinte permettant d'être plus laxiste en ce qui concerne les émissions des véhicules de plus grandes tailles à une autre norme moins stricte pour les camions légers, déterminée selon le poids du véhicule, a permis aux constructeurs automobiles d'éviter de diminuer les émissions. En effet, ceux-ci ont plutôt encouragé un changement dans l'offre de véhicules, passant des berlines compactes à des VUS et des camionnettes plus gros et plus lourds.⁶ L'Agence internationale de l'énergie (AIE) estime que 40 % des hausses d'économies de carburant aux États-Unis entre 2010 et 2019 ont été englouties par l'augmentation de la taille et du poids des véhicules associée à cette évolution dans la tendance.⁷

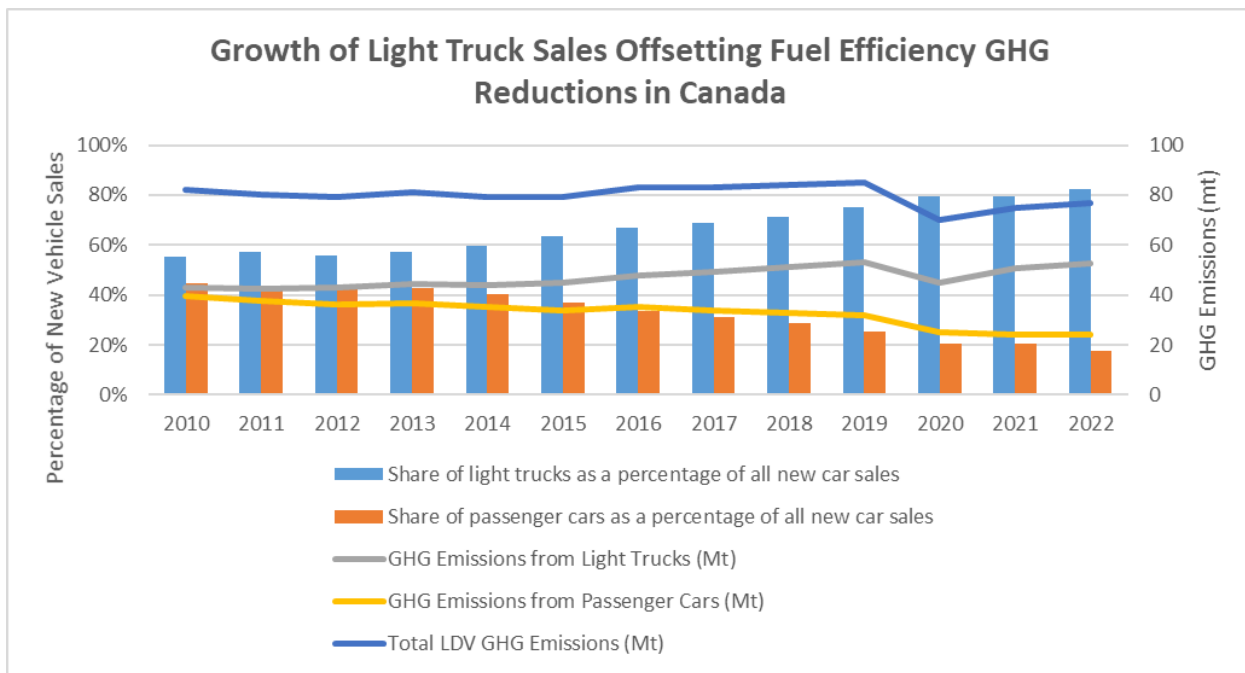
La proportion de VUS et de camionnettes dans le total des ventes de voitures neuves au Canada a crû régulièrement, passant de 55 % en 2010 à 86 % cette année.⁸ Le parc canadien de véhicules personnels affiche donc la plus mauvaise économie de carburant de tous les grands marchés automobiles au monde.⁹ Alors que les émissions de GES provenant des véhicules personnels ont diminué de 41 % par rapport aux niveaux de 2005, celles résultant des camions légers ont augmenté de 26 % par rapport à ceux de 2005.

⁶ Whitefoot, Kate et Skerlos, Steven. (2011). Design incentives to increase vehicle size created from the U.S. footprint-based fuel economy standards. *Energy Policy*, 41. 402-411. 10.1016/j.enpol.2011.10.062

⁷ AIE (2021) Global Fuel Economy Initiative, p.11. <https://www.iea.org/reports/global-fuel-economy-initiative-2021>

⁸ Statistiques Canada, tableau : 20-10-0002-01. Ventes de véhicules automobiles neufs, selon le genre de véhicule.

⁹ Régie de l'énergie du Canada (2019) Aperçu du marché : Où se classe le Canada en termes d'économie de carburant? <https://www.cer-rec.gc.ca/fr/donnees-analyse/marches-energetiques/aperçu-marchés/2019/aperçu-marché-se-classe-canada-termes-de-conomie-carburant.html>



Graphique dérivé du « Tableau 20-10-0002-01 de Statistique Canada », du « Rapport d’inventaire national : sources et puits de gaz à effet de serre au Canada », et des « Estimations préliminaires des émissions nationales de 2022 de l’Institut climatique du Canada »

3) Réductions importantes des émissions et avantages pour la santé publique

L’énoncé d’impact de réglementation suivant l’ébauche canadienne du règlement sur les VZE prévoit que cette politique entraînera une réduction des émissions de GES de 430 millions de tonnes d’ici 2050. Pour replacer les choses dans leur contexte, cela équivaut à 73 000 piscines olympiques remplies d’essence — non utilisée.

Cette mesure aura également des avantages importants pour la santé publique. Une analyse de The Atmospheric Fund (TAF) indique que la réglementation fédérale proposée par le Canada en matière de VZE engendrera des bienfaits pour la santé correspondants à plus de 90 milliards de dollars pour les Canadiennes et les Canadiens au cours des 25 prochaines années, et cela comprend jusqu’à 11 000 décès prématurés évités.¹⁰

4) Atténuer les pénuries d’approvisionnement en s’attaquant aux biais de production

Les Canadiennes et les Canadiens doivent, à l’heure actuelle, composer avec de longs délais de livraison et une faible disponibilité des VZE en raison d’une quantité limitée de véhicules en fabrication. Un sondage d’Abacus Data révèle que 70 % des Canadiennes et Canadiens affirment que les longues périodes d’attente les rendent moins enclins à vouloir acheter un véhicule électrique.¹¹ Les constructeurs automobiles jouissent

¹⁰ TAF (2023) Canada’s electric vehicle sales targets will reduce air pollution and create at least \$90 billion in health benefits. <https://taf.ca/canadas-electric-vehicle-sales-targets-will-reduce-air-pollution-and-provide-at-least-90-billion-in-health-benefits/>

¹¹ Environmental Defence (2022) Poll: 74 per cent of Canadians believe automakers have a responsibility to shift to zero-emission vehicles, even if it reduces profits. <https://environmentaldefence.ca/2022/09/06/poll-74-per-cent-of-canadians-believe-automakers-have-a-responsibility-to-shift-to-zero-emission-vehicles-even-if-it-reduces-profits/>

actuellement de marges de profit plus élevées sur les véhicules à essence que sur ceux à zéro émission. De ce fait, ils ont tendance, dans leurs décisions relatives à l'investissement et à la tarification des véhicules, à davantage favoriser la production et la vente des véhicules à essence, et à démontrer un intérêt direct à réserver les VZE à un marché créneau, celui du luxe.¹²

La pénurie de semiconducteurs liée à la pandémie entraîne les constructeurs automobiles à privilégier l'usage de ces puces pour leurs modèles de véhicules les plus rentables et les moins écoénergétiques (VUS et camions) plutôt que pour les berlines et les VZE, compactes et plus écoénergétiques.¹³ Pendant ce temps, les profits de l'industrie grimpent en flèche. Ce virage a été qualifié par les analystes de l'industrie d'un changement en faveur de la valeur, non des volumes,¹⁴ et est décrit par les économistes comme de l'inflation induite par les vendeurs.¹⁵

Alors que de nombreux constructeurs automobiles ont modifié leur modèle d'affaires, les faisant passer d'une approche axée sur les volumes à une autre qui se concentre sur les marges de profit, 74 % des réductions de production qui ont eu lieu se sont appliquées aux segments les plus abordables du marché, à savoir les voitures compactes, plus écoénergétiques.¹⁶ De plus, les listes d'attente pour les véhicules à zéro émission, déjà longues, se sont alourdies davantage, les constructeurs automobiles privilégiant la production de VUS et de camions, plus rentables. Une étude menée par Dunsky Énergie + Climat et réalisée pour Transports Canada a révélé qu'en mars 2022, 82 % des concessionnaires au Canada n'avaient pas de VZE en réserve.¹⁷ Sur les 18 % possédant des VZE restants, la moitié d'entre eux n'en avaient qu'un seul. Parmi les concessionnaires dépourvus de VZE, 38 % d'entre eux ont déclaré que le temps d'attente pour une nouvelle commande serait de plus de 6 mois.

Mais les juridictions dotées d'une réglementation sur les VZE (en Colombie-Britannique et au Québec) enregistrent un pourcentage disproportionné de ventes de VZE, car les constructeurs automobiles écoulent leur offre limitée de VZE dans les juridictions dans lesquelles les exigences relatives à l'offre de VZE sont les plus rigoureuses. Une réglementation nationale sur les VZE permettrait d'atténuer les inégalités régionales et de décupler la disponibilité des VZE partout au Canada.¹⁸ Étant donné que la Californie et 15 autres États américains ont déjà mis en place des exigences en matière de ventes de VZE, cela augmentera pareillement la part du marché de l'automobile du Canada et des États-Unis concernée par cette réglementation. Celle-ci passera de 36 % à 43 %, et cette hausse incitera les constructeurs automobiles à augmenter considérablement la production et l'offre globale de VZE.¹⁹

¹² Environmental Defence (2022) Profiter de la pollution : La riposte du secteur de l'automobile à la réglementation sur les véhicules zéro émission <https://cms.equiterre.org/uploads/Profiter-de-la-pollution-Rapport-Nov-2022.pdf>

¹³ Environmental Defence (2023) Explainer : Why Are EVs So Expensive? <https://environmentaldefence.ca/2023/06/20/explainer-why-are-evs-so-expensive/>

¹⁴ Bloomberg (2022) The Car Industry Is Facing a Big Affordability Crisis. <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2022-10-10/citroen-dacia-and-china-are-king-in-autos-inflation-crisis>

¹⁵ Weber, Isabella M. et Wasner, Evan, « Sellers' inflation, profits and Conflict: Why can Large Firms Hike Prices in an Emergency? » (2023). Série de documents de travail du Département des affaires économiques. 343. Texte provenant du document https://scholarworks.umass.edu/econ_workingpaper/343

¹⁶ Cox Automotive (2023) Why Are Prices So High? The Used-Car Factory Was Shut Down. Market Insights. <https://www.coxautoinc.com/market-insights/why-are-prices-so-high-the-used-car-factory-was-shut-down/>

¹⁷ Dunsky (2023) Zero Emission Vehicle Availability Report: Estimating Inventories in Canada: 2022 Update. <https://www.dunsky.com/wp-content/uploads/2023/01/Zero-Emission-Vehicle-Availability-2022-Update.pdf>

¹⁸ Anna Kanduth. Pourquoi est-ce si difficile de se procurer un véhicule électrique au Canada? Institut climatique du Canada. <https://440megatonnes.ca/fr/insight/pourquoi-difficile-procurer-vehicule-electrique-canada/>

¹⁹ Clean Energy Canada et Mobilité électrique Canada, [Comment le Canada peut concevoir une norme véhicules zéro émission réellement efficace](https://www.cleanenergy.ca/fr/comment-le-canada-peut-concevoir-une-norme-vehicules-zero-emission-reellement-efficace).

5) Conduire à une baisse des prix des VZE

Comprendre la façon dont les constructeurs automobiles modifient leur comportement en réponse à une réglementation VZE est crucial, cela entrave leur recours à la stratégie à tendance inflationniste consistant à établir le prix en fonction du volume. Ils ne pourront plus asseoir leurs plans d'affaires en rééquilibrant leur gamme de produits vers la vente de voitures très polluantes et coûteuses,²⁰ car ils se verront contraints d'atteindre des objectifs climatiques, et non de viser uniquement l'augmentation de leur rentabilité.

Les constructeurs automobiles financent leur parc de véhicules disponibles à la vente en facturant différentes majorations parmi leur gamme de produits. La mise en place d'une réglementation sur les VZE les pousserait à répercuter les bénéfices réalisés de la vente de voitures à essence sur le prix des VZE, afin de satisfaire aux exigences en matière de vente. La seule façon pour un constructeur automobile d'augmenter ses marges bénéficiaires dans ce contexte consiste à investir en vue d'abaisser les coûts de production et de grignoter des parts de marché à ses concurrents en fournissant aux consommateur(trice)s des VZE plus attractifs à un prix plus avantageux. C'est exactement ce que prévoit la modélisation économique réalisée par l'équipe Sustainable Transportation Action Research Team (START) de la Simon Fraser University.²¹ Celle-ci révèle que la mise en place d'objectifs de vente de VZE au Canada, par le biais d'une réglementation de l'approvisionnement, conduirait les constructeurs automobiles à plus que doubler les montants qu'ils investissent en recherche et développement afin de réduire leurs coûts et à introduire des modèles de VZE plus abordables sur le marché. Ces mesures, y compris l'interfinancement de leur flotte de véhicules, se traduisent par une baisse du prix médian des VZE de plus de 20 % par rapport à la trajectoire actuelle maintenant le statu quo.

Bonifier l'offre globale de VZE revêt également une grande importance, car la plupart des ménages à revenu modeste et moyen n'achètent pas de véhicules (à moteur à combustion interne [MCI] ou VZE) neufs, mais se tournent plutôt vers le marché des véhicules d'occasion. Développer l'offre de VZE neufs augmentera la circulation et la disponibilité des VZE sur le marché des véhicules d'occasion à moindre prix et rendra les VZE plus accessibles aux familles à revenu faible et moyen.

6) Créer une certitude sur les marchés en ce qui concerne les investissements dans l'infrastructure de recharge

Les Canadiennes et les Canadiens désirent avoir la certitude qu'il leur sera possible de recharger leur véhicule électrique en temps voulu à la suite de leur achat. Selon une étude récente de Ressources naturelles Canada (fondée sur les objectifs canadiens de vente de VÉ), nous sommes déjà en bonne voie de satisfaire nos exigences quant aux infrastructures de recharge d'ici 2025, mais nous devons faire davantage pour nous assurer que ces dernières suffiront à répondre à nos besoins d'ici à 2030.²² Le coût total de ces besoins d'ici 2050 s'élèvera à environ 20 milliards de dollars. Cette dépense serait partagée entre les secteurs public et privé et davantage

²⁰ Reuters (2023) Analysis-GM could reap billions by building combustion trucks and SUVs through 2035. <https://www.saltwire.com/cape-breton/business/analysis-gm-could-reap-billions-by-building-combustion-trucks-and-suvs-through-2035-100863528/>

²¹ Aksen, Jonn et Bhardwaj, Chandan (2022) Modélisation d'une norme sur les véhicules zéro émission et de subventions pour les véhicules légers au Canada (2023-2035). Préparé pour Environmental Defence et Équiterre par l'équipe Sustainable Transportation Action Research Team (START), Simon Fraser University. https://cms.equiterre.org/uploads/Rapport_technique_Aksen_FR_2023-01-25-205806_mixi.pdf

²² Ressources naturelles Canada (2022) Projections mises à jour des besoins en infrastructure de recharge publique du Canada. <https://ressources-naturelles.canada.ca/efficacite-energetique/efficacite-energetique-transports-carburants-remplacement/bibliotheque-de-ressources/les-besoins-en-infrastructure-de-recharge-publique-du-canada/24505>

d'efforts pourraient être déployés pour stimuler l'investissement dans le réseau de bornes de recharge des VÉ au Canada.

Grâce à la certitude du marché que procure une réglementation des ventes de VZE, le secteur privé sera encouragé à investir dans l'infrastructure de recharge. Cela contribue à résoudre un problème central : celui où il y a trop peu de VZE sur les routes pour qu'une entreprise puisse justifier un investissement dans une infrastructure de recharge, car celle-ci restera inutilisée et l'entreprise (ou le service public) perdra de l'argent.²³ Un meilleur ratio entre les VZE et les installations de recharge participera à promouvoir un investissement plus important.²⁴ En réponse à la contrainte réglementaire, l'industrie automobile a récemment annoncé la création d'une coentreprise²⁵ dans laquelle les constructeurs s'associeront pour investir dans l'infrastructure de recharge en Amérique du Nord, à l'instar de Tesla, et des accords ont été conclus pour permettre à des constructeurs automobiles comme Ford et General Motors de partager le réseau de superchargeurs de Tesla.²⁶

Mais cette réglementation ne suffira pas à régler l'entièreté du problème, et des investissements publics additionnels doivent être consacrés au soutien de la recharge des VZE. De nombreuses organisations demandent notamment au gouvernement fédéral d'allouer des fonds supplémentaires, dans le cadre du prochain budget fédéral, à la modernisation des copropriétés et des immeubles d'habitation en vue de la recharge des VZE.²⁷

Enjeux du projet de réglementation du Canada

1) Les cibles de vente du VZE accusent un retard par rapport aux juridictions de référence

Les objectifs de ventes de VZE proposés par le Canada sont les plus faibles parmi les juridictions de référence (Colombie-Britannique, Québec, Californie et les prévisions de ventes de véhicules électriques à batterie [VEB] proposées par l'EPA) pour les années antérieures à 2030. Dans leur réponse au projet de règlement, Environmental Defence, Équiterre, la Fondation David Suzuki, Mobilité électrique Canada et Clean Energy Canada ont tous recommandé au gouvernement fédéral de revoir à la hausse ses objectifs de vente de VZE^{28,29,30}

2) Report de trois ans de la mise en œuvre de la conformité

Le Canada a suggéré la mise en place d'un régime de report de conformité sur trois ans, en vertu duquel les constructeurs automobiles peuvent reporter un nombre illimité de crédits déficitaires sous forme de dettes liées

²³ Bloomberg (2023) China's Unloved EV Chargers Point to Challenges for Public Plugs.

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-04-03/china-s-unloved-ev-chargers-point-to-challenges-for-public-plugs>

²⁴ Bloomberg (2022) Electric Vehicle Growth Outpaces Installation of Battery Chargers.

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-04-12/electric-vehicle-growth-outpaces-battery-charger-installations>

²⁵ BusinessWire (2023) Seven Automakers Unite to Create a Leading High-Powered Charging Network Across North America.

<https://www.businesswire.com/news/home/20230725534688/en/Seven-Automakers-Unite-to-Crete-a-Leading-High-Powered-Charging-Network-Across-North-America>

²⁶ CNBC (2023) What Tesla charging partnerships with Ford and GM mean for the EV industry. <https://cnb.cx/449L0Er>

²⁷ See: <https://taf.ca/ev-ready-charging/>

²⁸ EDC, ÉQT, DSF (2023) Recommendations in response to: Gazette du Canada, partie I, volume 156, numéro 53 : *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers.*

<https://environmentaldefence.ca/wp-content/uploads/2023/03/EDC-DSF-EQT-Submission-Response-to-Draft-VZE-Sales-Regulation.pdf>

²⁹ MÉC (2023) Commentaires et recommandations sur le Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers.

https://emc-mec.ca/wp-content/uploads/2023/06/2023-03-15_MEC-sur-la-reglementation-VZE-proposee-par-le-Canada-Final-FR.pdf

³⁰ CEC (2023) Submission on Canada's proposed amendments to emissions regulations on passenger vehicles and light trucks.

<https://cleanenergycanada.org/report/submission-on-canadas-proposed-amendments-to-emissions-regulations-on-passenger-vehicles-and-light-trucks/>

à des crédits de conformité, à condition que le déficit des trois années précédentes soit compensé par un excédent de crédits au cours d'une année ultérieure. En théorie, les constructeurs automobiles pourraient donc attendre jusqu'en 2029 avant de se voir infliger des pénalités pour non-conformité.

Cette situation est très différente de celle de la Colombie-Britannique, qui n'accorde aux constructeurs automobiles qu'une seule « année de grâce » pour compenser les déficits de crédit, sans permettre à ceux-ci de s'accumuler sous forme de dette liée à des crédits de conformité au cours des années suivantes. Elle diverge également de celle du Québec, qui applique pareillement un plafond dégressif au nombre de crédits précédemment accumulés et utilisables pour régler les déficits de crédits.

3) Production de crédit pour des activités non liées à la vente de VZE

Le projet de règlement relatif aux VZE comprend une clause relative à certaines activités liées aux VZE en vertu de laquelle les constructeurs automobiles peuvent générer des crédits sans avoir à vendre de VZE. Cette clause leur permet au contraire d'obtenir des crédits en investissant dans l'infrastructure de recharge, une activité que le règlement devrait les encourager à réaliser sans mesure incitative supplémentaire. Cette disposition soulève donc un problème, car chaque crédit de VZE obtenu par d'autres moyens est un VZE de moins devant être vendu par les constructeurs automobiles.

La clause ne prévoit pour l'instant aucune mesure de sauvegarde qui préviendrait les constructeurs automobiles d'obtenir des crédits de VZE pour l'installation d'une infrastructure de recharge déjà financée et subventionnée dans le cadre de programmes fédéraux ou provinciaux existants. Le crédit accordé est basé sur un montant de dépenses de 20 000 \$ par crédit : aucune mesure de protection supplémentaire n'empêche les constructeurs automobiles de gonfler délibérément les coûts des infrastructures afin de recevoir davantage de crédits. Cette clause ouvre également une brèche potentielle qui pourrait être exploitée par les constructeurs automobiles qui feraient pression pour ajouter d'autres activités non liées, comme la commercialisation, à la liste des « activités liées aux VZE ».

Éléments à surveiller dans la version définitive du règlement

1) Super crédits et crédits pour action précoce

Un système de crédit efficace ne peut pas octroyer de crédits excédentaires, sous peine de saturer le marché et de compromettre la rigueur du règlement. Si le système de crédit ne prévoit pas l'octroi d'un seul crédit pour chaque VZE vendu, la rigueur de la réglementation s'en trouve affaiblie et l'exigence de ventes en vigueur s'écarte de l'objectif principal en matière de ventes. Par exemple, au début du régime de réglementation des ventes de VZE en Californie, des super crédits ont été accordés pour des activités bien précises, de même que des « crédits d'action précoce ». Un écart important sépare par conséquent les objectifs principaux de vente et les cibles concrètes. Ainsi, en 2027, l'objectif de vente concret en Californie, fixé à 27 %, se situe à huit points de pourcentage en dessous de l'objectif global de 35 %.³¹ Les évolutions dans ce sens seront à surveiller, car elles auraient pour effet de réduire les objectifs de vente de VZE sans modifier les chiffres officiels.

³¹ Tal et coll. (2022) California's Advanced Clean Cars II: Issues and Implications. Institute of Transportation Studies, UC Davis.

https://escholarship.org/content/qt1g05z2x3/qt1g05z2x3_noSplash_07a2c4c9276a976e9fa21e8337c0e7d8.pdf?t=rcrc9d#page

2) Limites des crédits octroyés aux véhicules hybrides rechargeables (VHR)

Les véhicules hybrides rechargeables (VHR) ne sont pas zéro émission, même si le Canada les intègre dans sa définition officielle de ce type de véhicules. Inclure un trop grand nombre de ces véhicules dans la liste des véhicules admissibles pour l'obtention de crédits nuit à la réduction des émissions de GES. Des études indiquent que la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des VHR en conditions réelles sont en fait deux à quatre fois plus élevées que ce qui est déclaré.³² Les projets de réglementation actuels stipulent que les VHR permettent de percevoir la totalité des crédits si leur autonomie en mode électrique est de 80 kilomètres ou plus, et une partie des crédits si l'autonomie est inférieure à 80 kilomètres. Au Québec, les VHR ne reçoivent qu'un demi-crédit (0,5) si leur autonomie est de 80 kilomètres ou plus.

La latitude permise par la technologie de transition qu'est le VHR mérite d'être autorisée en régions rurales, éloignées et septentrionales, où la mise en place d'une infrastructure de recharge peut prendre plus de temps, mais cette exception devrait refléter plus largement la part de marché réelle des nouveaux véhicules que représentent les communautés rurales et éloignées. Environmental Defence et Équiterre ont émis la recommandation que, pour l'atteinte d'une conformité annuelle aux normes, un parc automobile ne doit pas comporter plus de 20 % de VHR. Dans le projet de règlement, cette limite de 20 % est actuellement envisagée à partir de 2028, moyennant une plus grande flexibilité pour les années antérieures.

Il sera donc important de constater si l'autonomie déterminée ou les limites de crédits octroyés pour les VHR ont été modifiées par rapport au projet de règlement en réponse à la pression exercée par les constructeurs automobiles en vue d'atténuer la rigueur de ce règlement.

³² International Council on Clean Transportation. (2020) Real-World Usage of Plug-in Hybrid Electric Vehicles: Fuel Consumption, Electric Driving, and CO2 Emissions.
<https://theicct.org/publication/real-world-usage-of-plug-in-hybrid-electric-vehicles-fuel-consumption-electric-driving-and-co2-emissions/>

Coordonnées

Anne-Catherine Pilon, analyste en mobilité durable, Équiterre, acpilon@equiterre.org

Nate Wallace, responsable du programme de transport propre, Environmental Defence.
NWallace@environmentaldefence.ca

À PROPOS D'ENVIRONMENTAL DEFENCE (environmentaldefence.ca) : Environmental Defence est une importante organisation canadienne œuvrant pour la défense de l'environnement qui intervient auprès du gouvernement, de l'industrie et des individus pour la préservation de l'eau potable, d'un climat sain et de communautés saines.

À PROPOS D'ÉQUITERRE : Depuis 30 ans, Équiterre travaille à rendre tangibles, accessibles et inspirantes les transitions vers une société écologique et juste. Au fil des ans, l'organisation a développé une expertise importante en matière de politiques publiques visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), dont en mobilité, en transport et en aménagement.