

16 juin 2023  
Commentaires et recommandations  
sur les propositions de modification  
des règlements VZE



**MOBILITÉ  
ÉLECTRIQUE  
CANADA**  
ACCÉLÉRER L'ÉLECTRIFICATION  
DES TRANSPORTS

À l'attention de Benoit Charette,

Ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs

Et de Jean-François Gibeault

Sous-ministre adjoint responsable du Bureau de la transition climatique et énergétique

Édifice Marie-Guyart

675, boulevard René-Lévesque Est, 30e étage

Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone : 418 521-3911

Télécopieur : 418 643-4143

[ministre@environnement.gouv.qc.ca](mailto:ministre@environnement.gouv.qc.ca)

[Norme.VZE@environnement.gouv.qc.ca](mailto:Norme.VZE@environnement.gouv.qc.ca)

Dans le cadre de la consultation publique sur les modifications au règlement VZE publiées le 3 mai 2023, nous communiquons ici nos commentaires et recommandations sur les modifications proposées. Le resserrement de la Norme VZE est important pour l'atteinte des objectifs d'adoption VZE et de réduction des GES au Québec. Nos recommandations visent à améliorer l'impact de la norme VZE sur les deux plans. Mobilité Électrique Canada (MÉC) apprécie les ajustements apportés au projet de règlement depuis la dernière consultation mais considère que quelques articles doivent encore être révisés, notamment en ce qui concerne les véhicules remis en état et l'absence de limitation de la part des crédits liés à la vente de VFE. Si vous avez des questions ou des commentaires sur nos recommandations, vous pouvez me contacter.

Bien à vous,

**Daniel Breton**

Président et directeur général

Mobilité Électrique Canada

[daniel.breton@emc-mec.ca](mailto:daniel.breton@emc-mec.ca)

[emc-mec.ca](http://emc-mec.ca)

514 883 9274

## À propos de MÉC

Fondée en 2006, Mobilité Électrique Canada est une association industrielle nationale qui travaille à faciliter et accélérer la transition vers la mobilité électrique durable au Canada par les moyens suivants : la défense des intérêts de l'industrie, la collaboration, l'éducation et le leadership éclairé en électrification des transports, dans le but ultime de créer un avenir plus propre, plus sain et plus prospère pour toute la population canadienne. Le membrariat de MÉC comprend des fabricants de véhicules légers, moyens, lourds et hors route, des fournisseurs d'électricité, des fabricants et des gestionnaires d'infrastructures de recharge, des entreprises technologiques, des sociétés minières, des centres de recherche, des villes, des gouvernements, des universités, des gestionnaires de parcs de véhicules, des syndicats, des organisations environnementales et des groupes de propriétaires de véhicules électriques.

## Table des matières

1. Sommaire des recommandations de MÉC.....	3
2. Commentaires et recommandations sur le projet de règlement modifiant le règlement d'application de la loi d'application de la 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 .....	4
2.1. Admissibilité des véhicules remis en état.....	4
2.1.1. Condition 1 : Pour être éligibles, les VZE remis en état ne doivent pas avoir fait l'objet d'obtention de crédits dans une autre juridiction canadienne .....	4
2.1.2. Condition 2 : La limitation du pourcentage maximal de crédits provenant de la vente de VZE remis en état doit être maintenue dans la version finale du règlement .....	5
2.1.3. Condition 3 : Les VFE remis en état ne doivent pas être pas admissibles.....	5
2.2. Exigences de crédits .....	6
2.3. Crédits VZE - Limiter la part de crédits VFE .....	7
2.4. Période de transition pour les VFE.....	9
2.5. Valeur des transactions de crédits (Article 33).....	9
3. Commentaires et recommandations sur le projet de règlement modifiant le règlement visant la limitation du nombre de crédits pouvant être utilisés par un constructeur automobile et la confidentialité de certains renseignements.....	9
3.1. Limite d'utilisation des crédits en surplus.....	9
3.2. Confidentialité des renseignements .....	10
3.3. Expiration des crédits.....	10
4. Autres considérations .....	10

## 1. Sommaire des recommandations de MÉC

Règlement d'application de la loi d'application de la loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de GES et autres polluants

### VZE REMIS EN ÉTAT

1. Mobilité Électrique Canada recommande que seuls les VZE remis en état **n'ayant pas fait l'objet d'obtention de crédits dans une autre juridiction canadienne** soient admissibles aux crédits VZE du Québec. *Article 1*
2. Mobilité Électrique Canada recommande de **maintenir la limitation de l'utilisation de crédits provenant de la vente de VZE remis en état** aux pourcentages présentés dans le projet de règlement (30% pour le groupe d'années-modèles 2022-2024, 20% pour 2025-2027, 15% pour 2028-2030, 10% pour 2031-2033 puis 0% pour les groupes suivants. *Article 15*
3. Mobilité Électrique Canada recommande que **les VFE remis en état ne soient pas admissibles** aux crédits du Québec. *Article 29.3*

### EXIGENCES DE CRÉDITS

4. Mobilité Électrique Canada recommande de **maintenir les exigences de crédit présentées** dans le projet de règlement (2025 à 2035 : 22%, 32,5%, 45%, 60%, 75%, 85%, 91%, 95%, 97,5% 99%, 100%). *Article 13*

### CRÉDITS VZE - LIMITER LA PART DES VFE

5. Mobilité Électrique Canada recommande de **limiter la part de crédits obtenus par la vente de VFE à 20 % des exigences totales en 2025** et, pour les années subséquentes, de réduire de 2 % par an, jusqu'à 0 % en 2035. *Article 14*

### PÉRIODE DE TRANSITION 2025-2027 VFE

6. Mobilité Électrique Canada appuie la proposition d'un **période de transition 2025-2027** pendant laquelle les VFE de 50 à 80 km seraient admissibles aux crédits, **À CONDITION** que la part de crédits obtenus par la vente de VFE soit limitée à 20 % des crédits exigibles ET que les VFE remis en état ne soient pas admissibles aux crédits. *Article 29.2*

### VALEUR DES TRANSACTIONS DE CRÉDITS

7. Mobilité Électrique Canada recommande de maintenir dans la version finale de la réglementation **l'obligation de divulgation des renseignements sur les ventes de crédits entre les constructeurs automobiles**, notamment le nombre de crédits échangés et les coûts d'acquisition par crédit. *Article 33*

Règlement visant la limitation du nombre de crédits pouvant être utilisés par un constructeur automobile et la confidentialité de certains renseignements.

### LIMITE D'UTILISATION DES CRÉDITS EN SURPLUS

8. Mobilité Électrique Canada recommande de **limiter les surplus de crédits pouvant être utilisés** pour une période ultérieure à 15 % pour la période 2025-27, à 10 % pour la période 2028-30, à 5% pour la période 2031-33, puis à 0% pour les périodes suivantes. *Article 1*

### EXPIRATION DES CRÉDITS (2018, 2019-2021)

9. Mobilité Électrique Canada recommande que les crédits accumulés en surplus pour l'année 2018 et le groupe d'années 2019-2021 expirent à la fin du groupe d'années 2022-2024. *Article 4*

## 2. Commentaires et recommandations sur le projet de règlement modifiant le règlement d'application de la loi d'application de la 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

### 2.1. Admissibilité des véhicules remis en état

La nouvelle proposition réglementaire maintient l'augmentation du kilométrage maximal des VZE remis en état à 100 000 km. Mobilité Électrique Canada comprend que cette mesure puisse être nécessaire pour l'atteinte des objectifs d'adoption VZE au Québec mais considère que les trois conditions suivantes doivent être ajoutées pour éviter ou limiter les effets négatifs que pourrait avoir cette mesure qui favorise l'importation de VZE usagés au Québec :

- Pour être éligibles, les VZE remis en état ne doivent pas avoir fait l'objet d'obtention de crédits dans une autre juridiction canadienne;
- La limitation du pourcentage maximal de crédits provenant de la vente de VZE remis en état doit être maintenue dans la version finale du règlement (Article 15)
- Les VFE remis en état ne doivent pas être éligibles (Article 29.3).

#### 2.1.1. Condition 1 : Pour être éligibles, les VZE remis en état ne doivent pas avoir fait l'objet d'obtention de crédits dans une autre juridiction canadienne

D'abord, l'admissibilité des véhicules remis en état et dont l'odomètre n'excède pas 100 000 km doit être conditionnelle à ce que le véhicule en question n'ait pas fait l'objet d'obtention de crédits dans une autre juridiction canadienne. L'objectif de cette condition est d'éviter que les constructeurs utilisent cette admissibilité pour obtenir des crédits plusieurs fois pour un même

véhicule. Sans cette restriction, il sera plus avantageux pour les constructeurs de favoriser les ventes VZE neufs ailleurs au Canada en premier et de concentrer les ventes de VZE usagés au Québec. Ainsi, le résultat de l'admissibilité des véhicules remis en état sans cette condition sera l'augmentation démesurée des ventes de cette catégorie et une disponibilité moindre de VZE neufs au Québec par rapport aux autres provinces canadiennes.

### RECOMMANDATION #1

Mobilité Électrique Canada recommande que seuls les VZE remis en état n'ayant pas fait l'objet d'obtention de crédits dans une autre juridiction canadienne soient admissibles aux crédits VZE du Québec. *Article 1*

#### 2.1.2. Condition 2 : La limitation du pourcentage maximal de crédits provenant de la vente de VZE remis en état doit être maintenue dans la version finale du règlement

L'article 15 du projet de règlement établit une limite à l'utilisation de crédits provenant de la vente de VZE remis en état à un pourcentage du total des crédits exigés. Mobilité Électrique recommande le maintien de cet article dans la version finale du règlement.

### RECOMMANDATION #2

Mobilité Électrique Canada recommande de maintenir la limitation de l'utilisation de crédits provenant de la vente de VZE remis en état aux pourcentages présentés dans le projet de règlement (30% pour le groupe d'années-modèles 2022-2024, 20% pour 2025-2027, 15% pour 2028-2030, 10% pour 2031-2033 puis 0% pour les groupes suivants. *Article 15*

#### 2.1.3. Condition 3 : Les VFE remis en état ne doivent pas être pas admissibles

Les VFE remis en état ne devraient pas être admissibles, peu importe leur autonomie. Une étude publiée par The International Council on Clean Transportation (ICCT) en 2020 a démontré que, dans les conditions réelles d'utilisation, la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> des hybrides rechargeables étaient en moyenne environ 2 à 4 fois supérieures aux valeurs annoncées et que le kilométrage en mode 100% électrique était d'environ 50% de celle de l'autonomie annoncée. Finalement, les kilomètres électriques des hybrides rechargeables résultent en une réduction des émissions de seulement 15 à 55 %<sup>1</sup>. Selon une autre publication de l'ICCT, pour une plus grande certitude quant à la trajectoire de réduction des émissions de GES du parc automobile, la réglementation VZE devrait plafonner ou éliminer graduellement la part de VFE<sup>2</sup>. Ces éléments viennent appuyer et justifier non seulement l'exigence d'une autonomie d'au moins

---

<sup>1</sup> [Real-World Usage of Plug-In Hybrid Electric Vehicles: Fuel consumption, Electric Driving And CO2 Emissions, ICCT, September 2020](#)

<sup>2</sup> [Canada's Path to 100% Zero-Emission Light-Duty Vehicle Sales: Regulatory Options and Greenhouse Gas Impacts, ICCT, June 2022.](#)

80 km pour les VFE mais aussi l'importance de limiter le nombre de crédits obtenus par la vente de VFE (voir recommandation #5 à la section 2.3) en plus de l'exclusion des VFE remis en état.

Qui plus est, les performances des VFE sont encore plus mitigées sous un climat hivernal tel que celui du Québec puisqu'ils sont à peu près tous programmés pour faire démarrer le moteur à essence lorsque la température descend sous un certain seuil variant entre 0 degrés et -10 degrés Celsius même si l'autonomie de la batterie n'est pas épuisée, augmentant ainsi significativement leurs émissions de GES et d'autres polluants atmosphériques par temps froid.

MÉC tient également à souligner que les pièces nécessaires pour la réparation de plusieurs modèles de VFE sont difficiles, voire impossible, à obtenir pour les ateliers de mécanique. Les constructeurs automobiles n'ont souvent pas d'inventaire de pièces pour leurs modèles à production limitée et, dans certains cas, abandonnée. Ainsi, même sous garantie, la réparation peut s'avérer impossible et dans ce cas, le constructeur propose souvent le rachat du véhicule et le consommateur n'a pas d'autre choix que d'accepter puisque le véhicule ne peut être ni réparé, ni vendu. Ou encore, le véhicule se retrouve inutilisable, en attente d'une pièce neuve ou usagée pendant plusieurs mois.

### RECOMMANDATION #3

Mobilité Électrique Canada recommande que les VFE remis en état ne soient pas admissibles aux crédits du Québec. *Article 29.3*

## 2.2. Exigences de crédits

Cette nouvelle révision du projet règlement comprend des exigences parmi les plus ambitieuses de l'Amérique du Nord. MÉC félicite le gouvernement du Québec pour son leadership et tient à souligner que des mesures audacieuses sont aujourd'hui nécessaires pour faire face à l'urgence climatique.

Année	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>Exigences de Crédits du projet de règlement</b>	22%	32,5%	45%	60%	75%	85%	91%	95%	97,5%	99%	100%

En 2022, 12,3% des nouvelles immatriculations au Québec étaient composées des véhicules hybrides rechargeables<sup>3</sup> et 100% électriques, mais les ventes demeurent bien en dessous de la demande réelle. Les longs délais d'attente démontrent que l'inventaire chez les concessionnaires est insuffisant et que les consommateurs n'ont d'autre choix que de subir la hausse des prix à la pompe et continuer à polluer, malgré eux, en attendant la livraison de leur VZÉ. Pour rencontrer ces exigences plus contraignantes, les constructeurs automobiles devront augmenter les inventaires et la disponibilité des véhicules pour réaliser les ventes nécessaires.

<sup>3</sup> [Immatriculations des véhicules neufs : outil de visualisation des données trimestrielles](#), Statistique Canada. Consulté le 7 juin 2023.

## RECOMMANDATION #4

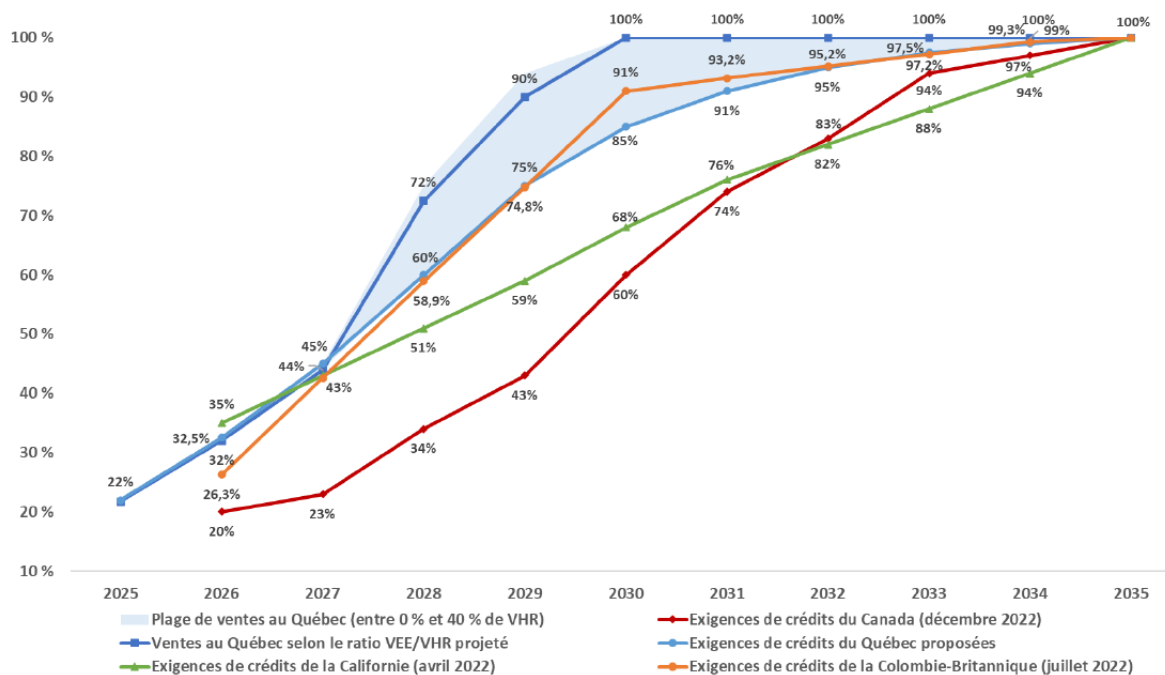
Mobilité Électrique Canada recommande de maintenir les exigences de crédit présentées dans le projet de règlement (2025 à 2035 : 22%, 32.5%, 45%, 60%, 75%, 85%, 91%, 95%, 97,5% 99%, 100%). *Article 13*

### 2.3. Crédits VZE - Limiter la part de crédits VFE

Le retrait de la limitation de la part des VFE (article 14) en raison de l'élimination des catégories de constructeurs (article 4) en plus de l'admissibilité des VFE remis en état et la surestimation de la part de marché des VFE nous préoccupent. Nous pensons que ces éléments de la réglementation pourraient favoriser artificiellement les VFE, dont la demande tend plutôt à baisser un peu partout dans le monde, et résultera en une offre VZE insuffisante pour répondre à la demande croissante pour les modèles entièrement électriques, surtout si le prix de l'essence continue à monter.

Dans son Analyse d'impact réglementaire<sup>4</sup>, le gouvernement estime que la part de VFE demeurera relativement élevée jusqu'en 2031 pour ensuite baisser rapidement à zéro en 2035 :

**Figure 3. Exigences de crédits proposées par le Québec, le Canada, la Colombie-Britannique et la Californie**



Toutefois, malgré l'augmentation du volume des ventes, nous observons que la part des véhicules hybrides rechargeables ne cesse de diminuer.

<sup>4</sup> [Norme VZE 2025-2035. Analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la normes véhicules zéro émission.](#) MELCC, Février 2023



Tableau 1 : Véhicules rechargeables neufs immatriculés au Québec (Source : Statistiques Canada)

Année	VZE	Part des VEB	VFE	Part des VFE
2022	34 082	74%	11 769	26%
2021	22 412	61%	14 388	39%
2020	17 067	65%	9 035	35%
2019	15 284	56%	11 787	44%
2018	8 536	48%	9 307	52%
2017	3 347	43%	4 448	57%

Nous comprenons qu'une partie des nouveaux acheteurs des prochaines années pourraient demeurer inquiets face à l'autonomie des véhicules 100% électriques ou à l'accès à la recharge mais nous sommes en désaccord avec l'hypothèse d'une augmentation de la « part » des VFE. Nous pensons également qu'il est essentiel de maintenir l'exigence d'un pourcentage minimum de VZE afin de ne pas artificiellement favoriser les VFE par un effet pervers d'une réglementation qui inciterait les constructeurs automobiles à distribuer davantage de VFE au Québec qu'ailleurs au Canada et faire que l'offre VZE demeure limitée encore plusieurs années. Comme mentionné plus haut, les études démontrent que dans les conditions réelles d'utilisation, les bénéfices environnementaux des VFE sont beaucoup plus limités que leurs indices de consommation et d'autonomie pourraient laisser croire. Il est donc impératif de s'assurer que la réglementation favorisera d'abord l'offre de VZE et de limiter la part des exigences pouvant être rencontrée par la vente de VFE.

Tableau 2 : Part des crédits VZE et VFE - Projet MELCC et recommandation MÉC

Année	Parts des crédits VZE/VFE Projet MELCC	Parts des crédits VZE/VFE Recommandation MÉC
2025	Aucune exigence	80% VZE - 20% VFE
2026	Aucune exigence	82% VZE - 18% VFE
2027	Aucune exigence	84% VZE - 16% VFE
2028	Aucune exigence	86% VZE - 14% VFE
2029	Aucune exigence	88% VZE - 12% VFE
2030	Aucune exigence	90% VZE - 10% VFE
2031	Aucune exigence	92% VZE - 8% VFE
2032	Aucune exigence	94% VZE - 6% VFE
2033	Aucune exigence	96% VZE - 4% VFE
2034	Aucune exigence	98% VZE - 2% VFE
2035	Aucune exigence	100 % VZE

### RECOMMANDATION #5

Mobilité Électrique Canada recommande de limiter la part de crédits obtenus par la vente de VFE à 20 % des exigences totales en 2025 et, pour les années subséquentes, de réduire de 2 % par an, jusqu'à 0 % en 2035. *Article 14*



## 2.4. Période de transition pour les VFE

MÉC est satisfaite du maintien de la nouvelle condition d'admissibilité des VFE exigeant une autonomie électrique minimale de 80 km. De plus, MÉC appuie la période de transition 2025-2027 où les VFE de 50 à 80 km d'autonomie seraient temporairement éligibles **À CONDITION** que la part de crédits obtenus par la vente de VFE soit limitée à 20 % et moins (voir recommandation #5 et le tableau 2) ET que les VFE remis en état soient exclus des véhicules éligibles aux crédits (voir recommandation #3).

### RECOMMANDATION #6

Mobilité Électrique Canada appuie la proposition d'une période de transition 2025-2027 pendant laquelle les VFE de 50 à 80 km seraient admissibles aux crédits, **À CONDITION** que le nombre de crédits obtenus par la vente de VFE soit limitée à 20 % des crédits exigibles ET que les VFE remis en état ne soient pas admissibles aux crédits. Sans ces deux conditions, MÉC recommande que seuls les VFE de 80 km et plus soient admissibles aux crédits dès 2025. *Article 29.2*

## 2.5. Valeur des transactions de crédits (Article 33)

MÉC appuie l'ajout de la déclaration du prix payé ou, selon le cas, la valeur, en argent, des biens ou des services reçus ou à recevoir en échange des crédits transigés.

### RECOMMANDATION #7

Mobilité Électrique Canada recommande de maintenir dans la version finale de la réglementation l'obligation de divulgation des renseignements sur les ventes de crédits entre les constructeurs automobiles, notamment le nombre de crédits échangés et les coûts d'acquisition par crédit *Article 33*

## 3. Commentaires et recommandations sur le projet de règlement modifiant le règlement visant la limitation du nombre de crédits pouvant être utilisés par un constructeur automobile et la confidentialité de certains renseignements.

### 3.1. Limite d'utilisation des crédits en surplus

MÉC réitère l'observation que l'expérience de la première phase d'application de la norme VZE au Québec démontre que les surplus de crédits peuvent nuire à l'atteinte des objectifs de la réglementation et qu'une limitation plus étroite devrait être instaurée à compter de 2025. Nous rappelons que la proposition actuelle de la Californie<sup>5</sup> est de limiter l'utilisation de crédits accumulés de périodes précédentes à 15% pour 2026-2030, et 0% après 2030.

---

<sup>5</sup> [California Code of Regulations, Section 1962.4 Draft, December 2021](#)

## RECOMMANDATION #8

Mobilité Électrique Canada recommande de limiter les surplus de crédits pouvant être utilisés pour une période ultérieure à 15 % pour la période 2025-27, à 10 % pour la période 2028-30, à 5% pour la période 2031-33, puis à 0% pour les périodes suivantes. *Article 1*

### 3.2. Confidentialité des renseignements

MÉC appuie l'ajout de renseignements sur le prix payé pour des crédits échangés ainsi que sur les projections de vente pour les 5 années suivant chaque déclaration exigée (Article 3). Des projections pour 3 ans pourraient être acceptables et plus précises.

### 3.3. Expiration des crédits

## RECOMMANDATION #9

Mobilité Électrique Canada recommande que les crédits accumulés en surplus pour l'année 2018 et le groupe d'années 2019-2021 expirent à la fin du groupe d'années 2022-2024. *Article 4*

## 4. Autres considérations

Les cibles plus ambitieuses de ventes de VZE devraient être accompagnées d'une révision à la hausse des cibles en matière d'infrastructure de recharge. L'International Council on Clean Transportation (ICCT) a estimé que le nombre de bornes de recharge publiques devrait atteindre 45 800 bornes de recharge de niveau 2 et 6 300 bornes de recharge rapide d'ici 2030, afin de répondre à l'augmentation du nombre de véhicules au Québec. Ces projections étaient basées sur l'objectif de 1,5 million de VZE sur nos routes d'ici 2030. Pour atteindre la nouvelle cible de 2 millions de VZE, il faudra accélérer encore davantage le déploiement de bornes de recharge en plus d'augmenter les objectifs d'installation de borne.

MÉC est heureuse de constater que le gouvernement du Québec souhaite développer une stratégie propre aux infrastructures de recharge et désire y contribuer afin que celle-ci puisse tenir compte des réalités présentes et futures du marché. Nous sommes d'avis que notre expérience et expertise uniques au pays sauront bonifier la stratégie.

MÉC tient également à souligner l'importance pour le Québec d'accélérer la décarbonation des transports au Québec en proposant une norme zéro émission pour les véhicules moyens et lourds. En Californie, avec le *Advanced Clean Trucks*<sup>6</sup>, la vente des VZE représentera 55 % des véhicules moyens et lourds de classe 2B à 3, de 75 % pour les classes 4 à 8 (sauf tracteurs) et de 40 % pour les classes 7 et 8 (tracteurs). De plus, la Colombie-Britannique est actuellement en période de consultation pour le déploiement d'une norme pour les VZE moyens et lourds<sup>7</sup>,

<sup>6</sup> <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/advanced-clean-trucks>

<sup>7</sup> [https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/farming-natural-resources-and-industry/electricity-alternative-energy/transportation/bc\\_mhd\\_zev\\_2023\\_consultation\\_paper\\_20230516.pdf](https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/farming-natural-resources-and-industry/electricity-alternative-energy/transportation/bc_mhd_zev_2023_consultation_paper_20230516.pdf)

inspirée de ce qui se fait en Californie. La mise à jour du Plan de mise en œuvre du Plan pour une économie verte<sup>8</sup> réitère la volonté du gouvernement du Québec de mettre en place une norme pour les véhicules lourds. Nous appuyons cette initiative et nous offrons notre expertise pour contribuer à son élaboration.

Cordialement,

Daniel Breton, PDG  
[daniel.breton@emc-mec.ca](mailto:daniel.breton@emc-mec.ca)  
514 883-9247

Louise Lévesque, directrice des politiques  
[Louise.levesque@emc-mec.ca](mailto:Louise.levesque@emc-mec.ca)  
418 264-5575

---

<sup>8</sup> <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-economie-verte/plan-mise-en-oeuvre>