

12 MARS 2022

Commentaires et recommandations sur les propositions de modification des règlements VZE



À l'attention de Benoit Charette,

Ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

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

Norme.VZE@environnement.gouv.qc.ca

D'abord et avant tout, Mobilité Électrique Canada tient à saluer le leadership du gouvernement du Québec dans son engagement envers l'adoption des Véhicules Zéro Émission (VZE). Mobilité Électrique Canada compte soutenir le gouvernement du Québec à chaque étape du processus. Dans le cadre de la consultation publique sur les modifications au règlement VZE publiées le 26 janvier 2022, 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 justement à améliorer l'impact de la norme VZE sur les deux plans. 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

emc-mec.ca

514 883 9274

À propos de MÉC

MÉC est une organisation nationale sans but lucratif, composée de membres du secteur, qui se consacre exclusivement à l'avancement de la mobilité électrique en tant qu'opportunité passionnante et prometteuse pour lutter contre le changement climatique et la pollution atmosphérique tout en stimulant l'économie canadienne. La mission de MÉC est d'accélérer stratégiquement la transition vers la mobilité électrique à travers le Canada. Fondée en 2006, MÉC est l'une des toutes premières associations de mobilité électrique au monde. Elle représente les organisations qui travaillent à l'électrification des transports au Canada. Ses membres, qui représentent un chiffre d'affaires de plus de 70 milliards de dollars par an, sont des constructeurs de véhicules, des services publics, des fabricants d'infrastructures de recharge, des fournisseurs et des réseaux de recharge, des entreprises technologiques, des sociétés minières, des gestionnaires de parcs automobiles, des syndicats, des villes, des universités, des associations de concessionnaires, des ONG environnementales et des associations de propriétaires de VÉ. Les recommandations suivantes ont été élaborées avec nos membres spécialisés dans un ou plusieurs aspects du secteur.

Table des matières

1. Sommaire des recommandations 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. Modifications que MÉC identifie comme fortement problématiques.....	4
2.1.1. Exigences de crédits (Article 13).....	4
2.1.2. Crédits VZE – Grands constructeurs (Article 14)	9
2.2. Modifications sur lesquelles MÉC émet d'importantes réserves.....	10
2.2.1. Admissibilité véhicules remis en état (Article 1)	10
2.2.2. Véhicules à basse vitesse (Article 30)	11
2.2.3. Calcul des redevances (Article 31).....	12
2.3. Modifications que MÉC appuie	12
2.3.1. 1 VZE = 1 Crédit (Article 25.2).....	12
2.3.2. 1 VFE = 0,5 Crédit (Article 29.2).....	12
2.4. Modifications pour lesquelles MÉC n'émet pas de commentaires.....	13
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.....	13
3.1. Limitation du nombre de crédits en surplus (Article 1).....	13
3.2. Confidentialité des renseignements (Article 3).....	14
4. Autres considérations.....	14
4.1. Dès l'année 2035, tous les crédits doivent être annulés.....	14
4.2. Crédits de la norme VZE doivent être accordés pour les ventes VZE et VFE seulement	14

1. Sommaire des recommandations MÉC

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

RECOMMANDATION #1 - Mobilité électrique Canada recommande de resserrer les exigences de 2025 à 2030 de façon à atteindre *au moins* 90 % des ventes en 2030, puis de répartir la dernière tranche de 10 % sur les années restantes. *Réf: Article 13*

RECOMMANDATION #2 - Mobilité électrique Canada recommande de limiter le nombre de crédits obtenus par la vente de VFE à 20 % des exigences totales, jusqu'en 2030 et, pour les années subséquentes, de réduire le nombre graduellement jusqu'à 0 % en 2035.
Réf: Article 14

RECOMMANDATION #3 - 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.
Réf: Article 1

RECOMMANDATION #4 - Mobilité électrique Canada recommande qu'un VZE remis en état vendu au Québec et n'ayant pas fait l'objet d'obtention de crédits dans une autre juridiction canadienne donne droit à 0,5 crédit.
Réf: Article 1

RECOMMANDATION #5 - Mobilité électrique Canada recommande que les VFE soient exclus des véhicules remis en état admissibles aux crédits du Québec.
Réf: Article 1

RECOMMANDATION #6 - Mobilité électrique Canada recommande d'accorder un maximum de 0,25 crédit aux véhicules à basse vitesse et à les exclure de la portion de crédits VZE exigés.
Réf: Article 30

RECOMMANDATION #7 - Mobilité électrique Canada recommande d'ajuster annuellement les redevances au taux d'inflation (IPC).
Réf: Article 31

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.

RECOMMANDATION #8 - Mobilité électrique Canada recommande de limiter le nombre 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.
Réf: Article 14

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

MÉC présente ci-dessous ses commentaires et recommandations en lien avec le projet de règlement. Le traitement est organisé en trois sections : 1) Modifications que MÉC identifie comme problématiques, 2) Modifications sur lesquelles MÉC émet d'importantes réserves et 3) Modifications que MÉC appuie. La dernière section du chapitre comprend la liste des modifications pour lesquelles MÉC n'émet pas de commentaires.

2.1. Modifications que MÉC identifie comme fortement problématiques

2.1.1. Exigences de crédits (Article 13)

Le Québec a certes fait preuve de leadership lorsque le gouvernement a adopté un objectif de 100% de ventes de VZE pour 2035. D'autres pays et régions du monde font partie de ce mouvement et plusieurs ont fixé la date d'atteinte de 100% des ventes encore plus tôt, notamment 2025 pour la Norvège et 2030 pour le Danemark, l'Islande, l'Irlande, Israël, et les Pays-Bas¹. L'électrification des transports, une composante essentielle de la lutte aux changements climatiques, est nécessaire à l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de GES du Québec. MÉC réitère donc la recommandation de viser 100% des ventes de VZE dès 2030. Toutefois, les exigences du projet de règlement tel que présenté mettent à risque même la cible 2035 et MÉC identifie la faiblesse des exigences de la période de 2025 à 2029 comme l'élément le plus problématique du projet de règlement. À défaut de viser 100% en 2030, MÉC estime que l'exigence doit être d'au moins 90% en 2030.

Dans le document intitulé Norme VZE 2025-2035 – Analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission (janvier 2022)², le tableau 2 en haut de la page 12 démontre bien que le scénario proposé n'aura aucun effet sur les ventes avant 2029, ce qui signifie que la situation actuelle où l'offre ne suffit pas à la demande perdurera pendant encore au moins 7 ans, forçant ainsi de nombreux consommateurs qui souhaitent prendre le virage électrique à faire l'achat d'un véhicule à essence, à subir les aléas du prix de l'essence et à continuer à polluer l'air durant plusieurs années, soit jusqu'à ce que les exigences de la norme VZE deviennent assez contraignantes pour assurer une offre et des ventes suffisantes. Le rapport indique que le scénario projeté garantit l'atteinte de la cible de 1,5 million de VZE en 2030 et 100% des ventes de VE neufs en 2035. Toutefois, la modulation des exigences de 2025 à 2030 a plutôt pour effet de limiter le marché à 1,5 million de VZE en 2030 puis de faire un rattrapage par la suite

¹ <https://www.iea.org/reports/electric-vehicles>

² [Analyse d'impact réglementaire de projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission](#)

jusqu'en 2035. Puisque l'objectif de la norme VZE est de « stimuler l'offre de VZE et de VFE afin de permettre aux consommateurs québécois d'accéder à un plus grand nombre et à un plus large éventail de véhicules automobiles branchables » et de contribuer à diminuer de manière significative les émissions de GES de la flotte de véhicules légers du Québec le resserrement de la norme doit avoir pour effet d'augmenter l'offre dès son application.

RECOMMANDATION #1

Mobilité électrique Canada recommande de resserrer les exigences de 2025 à 2030 de façon à atteindre *au moins* 90 % des ventes en 2030, puis de répartir la dernière tranche de 10 % sur les années restantes. Réf: Article 13

Tableau 1 : Modulation des crédits VZE proposée par le MELCC et recommandations MÉC

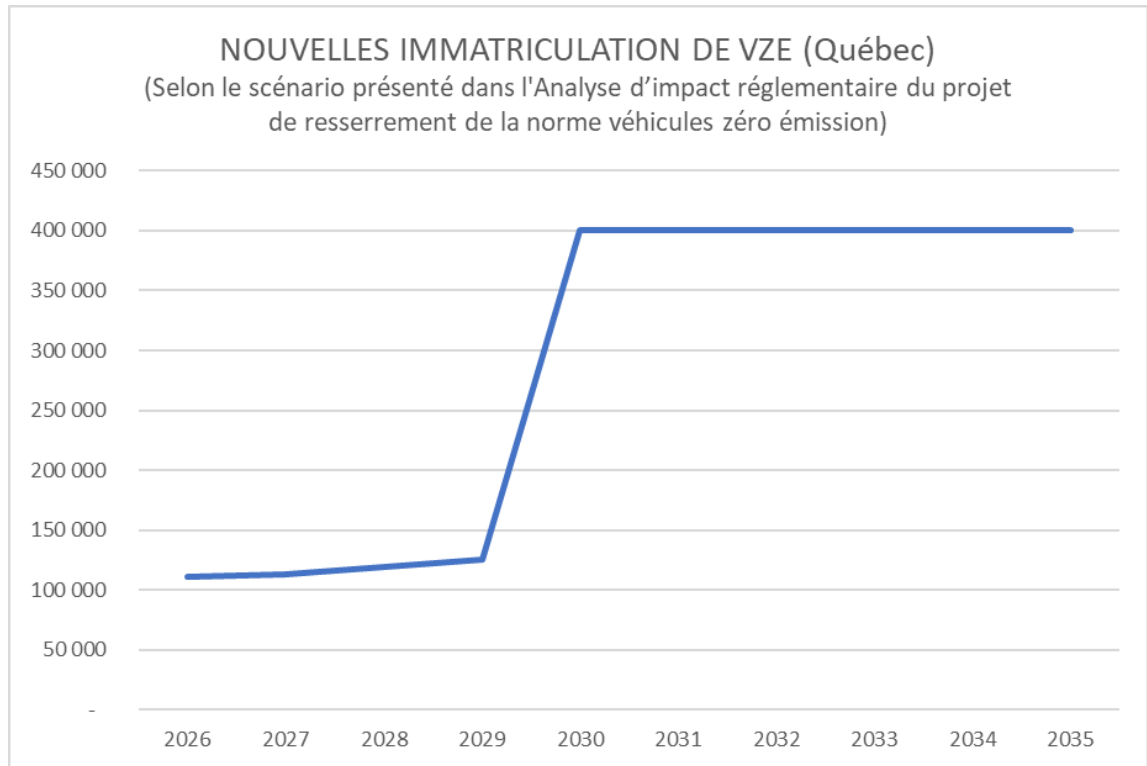
Année	Scénario MELCC (crédits)	Recommandation MÉC (crédits)	Proportion VZE / VFE (parts des crédits)
2025	12,5 %	25 %	80% VZE - 20% VFE
2026	17,5 %	33 %	82% VZE - 18% VFE
2027	25 %	43 %	84% VZE - 16% VFE
2028	35 %	54 %	86% VZE - 14% VFE
2029	50 %	67 %	88% VZE - 12% VFE
2030	65 %	82 %	90% VZE - 10% VFE
2031	77,5 %	85 %	92% VZE - 8% VFE
2032	87,5 %	88 %	94% VZE - 6% VFE
2033	94 %	91 %	96% VZE - 4% VFE
2034	98,5 %	95 %	98% VZE - 2% VFE
2035	100 %	100 %	100 % VZE

L'ESTIMATION DE L'ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VZE NE TIENT PAS LA ROUTE

L'estimation préliminaire de l'évolution du nombre de véhicules électriques sur les routes présenté dans l'analyse d'impact (tableau 2, page 12) ne tient pas la route : de 2025 à 2028, on estime qu'il s'ajoutera entre 111 000 (2025) et 125 000 (2029) véhicules électriques par an. Puis, à compter de 2030, la progression est de **400 000 véhicules électriques** chaque année jusqu'en 2035. Un **rattrapage peu réaliste**, d'autant plus qu'il se vend en moyenne 435 750 véhicules neufs par an au Québec³. Ce scénario de progression démontre de manière très éloquente que les exigences de la phase 2025-2029 ne sont pas suffisantes et que, sans un resserrement plus sévère dès 2025, l'objectif de 1,5 million de VZE en 2030 risque de ne pas être atteint et que la cible de 100% de ventes VZE en 2035 serait ensuite pratiquement hors de portée.

³ [Statistique Canada, Vente de véhicules automobiles neufs](#). Moyenne 2012-2021.

Voici à quoi ressemble, sous forme de graphique, la croissance du parc automobile VZE projeté dans l'analyse d'impact :



LA PROPORTION DES VÉHICULES HYBRIDES RECHARGEABLES CONTINUERA À BAISSER

Les prévisions du gouvernement du Québec en ce qui concerne les parts de marché des VZE et des VFE ne sont pas divulgués dans la documentation, mais à la page 22, on trouve ceci : «À titre indicatif, pour l'année 2030, on estime que quelque 78 000 VHR supplémentaires seraient vendus grâce au projet de resserrement de la norme VZE». Donc, selon les prévisions du gouvernement, 19% des 400 000 véhicules électriques qui seraient supposés ajoutés au parc automobile du Québec en 2030 seraient des VFE.

Mobilité électrique Canada estime que la part de marché aperçue au 3e trimestre de 2021 des VFE a été surélevée en raison d'une disponibilité très limitée des VZE (entre autres à cause du rappel des Bolt) faisant que les consommateurs qui ne peuvent pas attendre doivent se rabattre sur les hybrides rechargeables en stock chez les concessionnaires. MÉC prévoit toutefois que la part de marché des VFE sera de plus en faible en raison de multiples facteurs :

- Surcoût d'acquisition plus élevé pour les VFE alors que la parité de prix des VZE sera bientôt atteinte tel qu'indiqué dans l'analyse d'impact du gouvernement: "Selon les prévisions du marché de l'automobile faites par la firme Dunskey, la parité des prix entre les VEE et les VMCI devrait survenir entre 2028 et 2032 pour la majorité des types de

véhicules. **Pour les VHR, il est estimé qu'ils n'atteindront jamais la parité** des prix en raison de leur double motorisation.”

- Fluctuations et hausse du prix de l'essence qui incitent les consommateurs à se libérer du pétrole;
- Annonce de l'interdiction de vente de véhicules à essence en 2035;
- Augmentation de la disponibilité et de la diversité des modèles VZE;
- Retour des ventes des véhicules Chevrolet Bolt après le rappel des batteries.

Il faut toutefois que la réglementation évite de favoriser artificiellement les VFE et, pour ce faire, le nombre de crédits qui peuvent être obtenus par la vente de VFE doit être limité (voir recommandation #2). La part de marché élevée des VFE observée actuellement au Québec (37% pour les 3 premiers trimestres 2021) peut être expliquée, du moins en partie, par un effet pervers de la réglementation actuelle qui génère des surplus de crédits et incite les constructeurs automobiles à distribuer leurs VFE au Québec. Pendant ce temps, en Ontario et la Colombie-Britannique, la proportion des ventes de VFE est de 27 % et 24 % respectivement⁴.

LA DEMANDE EXCÈDE DÉJÀ L'OFFRE

L'offre actuelle de VZE ne répond pas à la demande d'où les délais d'attente. Selon l'évolution actuelle du marché des véhicules entièrement électriques au Québec, on observe une croissance de plus de 30% par an. En 2020 et 2021, la croissance enregistrée a été de 32 % malgré plusieurs facteurs qui ont affecté négativement les chaînes d'approvisionnement et l'arrêt de la production de la Chevrolet Bolt EV, un des véhicules électriques les plus populaires au Québec. Avec l'augmentation du prix de l'essence, de plus en plus d'automobilistes du Québec opteront pour un VZE, à condition d'avoir accès à une offre suffisante, ce qui n'est visiblement pas le cas en ce moment et ne le sera pas jusqu'en 2030 si le scénario de resserrement proposé est maintenu.

Lorsqu'on regarde les marchés où la vente de véhicules 100% électriques et hybrides rechargeables sont plus avancés, on observe une augmentation significative du pourcentage des ventes de VZE et une baisse tout aussi significative des ventes de VFE. **À titre d'exemple, en janvier 2022, les ventes de VZE en Norvège ont représenté 83,7% des ventes de véhicules neufs vendus et 6,8% pour les VFE⁵.** Voilà où le marché se dirige: un pourcentage toujours croissant de ventes de VZE et une décroissance continue des ventes de VFE... à moins que les ventes de ceux-ci soient artificiellement soutenues.

LES AUTOMOBILISTES DU QUÉBEC PRIS AU PIÈGE À LA POMPE

Au moment de changer de voiture, l'accès limité aux VZE obligera les automobilistes du Québec à acquérir un véhicule à combustion interne ou encore un VFE. Pris au piège à la pompe, ils contribueront bien malgré eux à l'accroissement du déficit commercial du Québec et, pendant la durée de vie de leur véhicule, les économies qu'ils auraient pu réaliser en roulant électrique ne seront pas investis dans l'économie d'ici, mais s'envoleront plutôt sous forme d'émissions de GES

⁴ [Statistiques Canada, Immatriculation de véhicules neufs : outil de visualisation des données trimestrielles](#)

⁵ [Norway: BEV Share Hits Record, PHEVs Collapse In January 2022, InsideEVs, Feb 4, 2022](#)

et autres polluants atmosphériques. Puisque la durée de vie moyenne des voitures est à la hausse, ces véhicules polluants, qu'on pourrait éviter avec une norme VZE plus stricte, resteront sur nos routes longtemps, même au-delà de 2035.

LE QUÉBEC SUPPLANTÉ PAR D'AUTRES JURIDICTIONS

La Colombie-Britannique devance déjà le Québec en termes de % des ventes avec 13 % en 2021 contre 9,5% au Québec⁶. Et le gouvernement a récemment publié une révision du *CleanBC Roadmap to 2030* qui place maintenant sa cible de 100% de ventes VZE en 2035, comme au Québec, mais qui comprend aussi des cibles intermédiaires de **26% en 2026 et de 90 % en 2030**⁷. Si le Québec veut faire partie du peloton de tête en matière d'électrification des transports, il doit réviser ses cibles et adopter des exigences VZE qui contribueront réellement à AUGMENTER la disponibilité des VZE au Québec dès 2025.

LA CRISE CLIMATIQUE EXIGE DES MESURES DE RÉDUCTION IMMÉDIATES

Le plus récent [rapport](#) du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) est sans équivoque : il faut agir maintenant pour préserver notre avenir et les mesures prises aujourd'hui façonneront l'adaptation de l'humanité et la réponse de la nature aux risques climatiques croissants.

«Le monde sera confronté à de multiples aléas climatiques inéluctables au cours des deux prochaines décennies avec un réchauffement planétaire de 1,5 °C (2,7 °F). Le dépassement, même temporaire, d'un tel niveau de réchauffement entraînera des conséquences graves supplémentaires, dont certaines seront irréversibles. Les risques pour la société augmenteront, y compris pour l'infrastructure et les établissements humains sur les côtes de basse altitude.»

«Le rapport indique clairement qu'un développement résilient face au changement climatique est déjà un défi au niveau actuel de réchauffement. Il sera plus limité si le réchauffement planétaire excède 1,5 °C (2,7 °F). Dans certaines régions, il sera impossible si le réchauffement planétaire dépasse 2 °C (3,6 °F). **Ce constat crucial souligne l'urgence d'agir en faveur du climat**, en s'attachant à l'équité et à la justice. Un financement adéquat, le transfert de technologies, la volonté politique et la concertation rendent plus efficaces l'adaptation au changement climatique et la réduction des émissions.»⁸.

Citons encore l'Analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission (janvier 2022) : «Dans un contexte où le Québec cherche à réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) pour atteindre la carboneutralité en 2050, une nécessité exprimée à

⁶ [Automotive Insights - Canadian EV information and Analysis Q4 2021, IHS Markit](#)

⁷ [New British Columbia 2030 climate plan has most aggressive interim ZEV sales targets in North America, Electric Autonomy, 28 October 2021](#)

⁸ [Changement climatique : une menace pour le bien-être de l'humanité et la santé de la planète. Communiqué de presse du GIEC, 28 février 2022](#)

l'échelle mondiale, et où le transport routier léger est responsable de 22,5 % des émissions totales de la province, **il est impératif de cesser les émissions dans ce secteur le plus tôt possible.**» Or dans le scénario de resserrement des exigences proposé, les résultats n'arrivent pas «le plus tôt possible» car les exigences sont insuffisantes et sans impact jusqu'en 2030. Devant l'urgence climatique, cela est inacceptable et irresponsable, d'autant plus qu'il serait possible d'aller plus rapidement si l'offre répondait à la demande. En *limitant* l'adoption cumulée à 1,5 million de véhicules en 2030, le gouvernement du Québec limite également la réduction des émissions de GES liées au virage électrique à 13 %⁹ seulement, une part nettement insuffisante pour les véhicules légers qui ne pourra pas être compensée par d'autres secteurs où il est plus difficile d'agir rapidement, alors que l'objectif du gouvernement est de diminuer ses émissions de GES de 37,5%.

Si le Québec en vient à devoir acheter, faute d'avoir atteint son objectif de réduction de GES, des crédits carbone à la Californie, cela pourrait représenter une somme considérable. Selon une projection validée par le professeur Pierre-Olivier Pineau des HEC Montréal, en fonction d'un prix plafond estimé à plus de 150 \$ la tonne, il en coûterait ainsi pas moins de 16,2 milliards sur 10 ans aux entreprises émettrices d'ici. Au prix plancher, la facture s'élèverait quand même à 4,3 milliards¹⁰. Or, le ministre a lui-même indiqué qu'il privilégiait des réductions locales afin que les bénéfices restent au Québec.

2.1.2. Crédits VZE – Grands constructeurs (Article 14)

Cette modification élimine les exigences de crédits VZE pour les grands constructeurs à partir de 2025. Bien que MÉC appuie la nouvelle valeur de crédit proposée pour les VFE (0,5) ainsi que l'exigence d'une autonomie d'au moins 80 km, MÉC est tout à fait en désaccord avec le retrait de l'exigence d'un pourcentage minimum de VZE. L'exigence d'un minimum de VZE doit être maintenue de façon à assurer une meilleure disponibilité de VZE pendant la période de transition. Cette limitation vise aussi à éviter un effet pervers d'une réglementation qui pourrait inciter 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. De plus, les études démontrent que dans les conditions réelles d'utilisation, les bénéfices environnementaux des VFE sont beaucoup plus limités que leurs cotes de consommation et leur autonomie officielle pourraient laisser croire (voir nos commentaires à la section 2.3.2). Il est donc impératif de s'assurer que la réglementation favorisera d'abord l'offre de VZE et que les crédits obtenus par la vente de VFE ne prennent qu'une part limitée.

Sur les véhicules hybrides rechargeables, Julia Poliscanova, directrice principale des véhicules propres chez T&E, a déclaré : "Les hybrides rechargeables sont de fausses voitures électriques, construites pour les tests en laboratoire et les allègements fiscaux, et non pour la conduite réelle. Nos tests montrent que même dans des conditions optimales, avec une batterie pleine, les

⁹ [Québec loin de sa propre cible, La Presse, 16 février 2022](#)

¹⁰ [Une facture pouvant atteindre 16 milliards pour des entreprises québécoises, La Presse, 4 décembre 2020](#)

voitures polluent plus que ce qui est annoncé. À moins de les conduire doucement, les émissions de carbone peuvent atteindre des sommets. Les gouvernements devraient cesser de subventionner ces voitures avec des milliards d'euros provenant de l'argent des contribuables."¹¹

RECOMMANDATION #2

Mobilité électrique Canada recommande de limiter le nombre 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. Réf: Article 14

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

2.2. Modifications sur lesquelles MÉC émet d'importantes réserves

2.2.1. Admissibilité véhicules remis en état (Article 1)

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. De plus, un effet pervers de l'admissibilité des véhicules remis en état sans cette condition pourrait être l'augmentation démesurée des ventes de cette catégorie au Québec par rapport aux autres provinces canadiennes et une disponibilité moindre au Québec pour les VZE neufs.

¹¹ [Plug-in hybrids in new emissions scandal as tests show higher pollution than claimed, Transport & Environment, Nov 23, 2020](#)

Considérant que l'augmentation du kilométrage maximal admissible aura pour effet de réduire la durée de vie restante de ces véhicules vendus au Québec, chaque véhicule remis en état devrait donner droit à 0,5 crédit.

Enfin, seuls les VZE remis en état devraient être admissibles et non les VFE, peu importe leur autonomie.

RECOMMANDATION #3

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. Réf: Article 1

RECOMMANDATION #4

Mobilité électrique Canada recommande qu'un VZE remis en état vendu au Québec et n'ayant pas fait l'objet d'obtention de crédits dans une autre juridiction canadienne donne droit à 0,5 crédit. Réf: Article 1

RECOMMANDATION #5

Mobilité électrique Canada recommande que les VFE soient exclus des véhicules remis en état admissibles aux crédits du Québec. Réf: Article 1

2.2.2. Véhicules à basse vitesse (Article 30)

Le règlement actuel définit « *véhicule automobile à basse vitesse* » comme un *véhicule automobile zéro émission équipé d'au moins 3 roues qui, sur une surface asphaltée plane et une distance de 1,6 km, atteint une vitesse maximale qui se situe entre 32 et 40 km/h, dont l'autonomie électrique, lorsqu'il roule sans interruption à sa vitesse maximale avec une charge de 150 kg, est d'au moins 40 km, et dont le poids nominal brut est inférieur à 1 361 kg* ». Ce type de véhicule ne remplacera généralement pas un véhicule à essence du parc automobile québécois et n'aura donc pas le même impact de réduction des émissions que les VZE. En conséquence, il ne faut pas leur accorder le même poids dans le calcul des crédits. Même si aucun véhicule à basse vitesse n'a été déclaré à ce jour dans le cadre de la norme VZE, le fait de leur accorder dorénavant une trop grande valeur de crédit pourrait en faire une option attrayante pour les constructeurs automobile. Chaque véhicule à basse vitesse déclaré correspondrait alors à un VZE de moins offert aux consommateurs.

RECOMMANDATION #6

Mobilité électrique Canada recommande d'accorder un maximum de 0,25 crédit aux véhicules à basse vitesse et à les exclure de la portion de crédits VZE exigés. Réf: Article 30

2.2.3. Calcul des redevances (Article 31)

L'ajustement de la pénalité de 5000 \$ à 20 000 \$ par crédit est logique compte tenu du fait qu'un VZE vaut actuellement 4 crédits et qu'en vertu de la nouvelle règle, il ne vaudra qu'un seul crédit. Toutefois, nous soulignons le fait que sans ajustement à l'inflation, le poids des redevances diminuera au fil des ans. En utilisant un taux d'inflation annuel hypothétique prudent de 2,15 %, une pénalité de 20 000 \$ ne vaudrait en fait plus que 16 000 \$ en 2030, ce qui serait moins dissuasif pour les constructeurs qui voudront toujours vendre des véhicules à moteur à combustion interne.

RECOMMANDATION #7

Mobilité électrique Canada recommande d'ajuster annuellement les redevances au taux d'inflation (IPC). Réf: Article 31

2.3. Modifications que MÉC appuie

2.3.1. 1 VZE = 1 Crédit (Article 25.2)

MÉC soutient le nouveau système de crédit proposé où un VZE vaudra désormais 1 crédit, ce qui permettra aux gens de savoir plus facilement où nous en sommes concernant l'adoption des VZE au Québec.

2.3.2. 1 VFE = 0,5 Crédit (Article 29.2)

MÉC soutient le nouveau système de crédit proposé où un VFE dont l'autonomie est de 80 kilomètres et plus, donne droit à 0,5 crédit.

UNE MINIMUM DE 80 KILOMÈTRES D'AUTONOMIE

Nous soutenons l'exigence d'autonomie minimale de 80 kilomètres pour avoir accès aux crédits, considérant que les VFE ont des avantages environnementaux moindres que les VZE, particulièrement au Québec où, durant les conditions hivernales, le moteur à combustion interne des VFE fonctionne beaucoup plus souvent. De plus, une autonomie minimale de 80 km assure aux automobilistes québécois la possibilité de faire la plupart des déplacements quotidiens en mode électrique, même l'hiver. D'ailleurs, 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 CO₂ 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 %¹². Ces faits viennent justifier non seulement l'exigence d'une autonomie d'au moins 80 km mais aussi notre recommandation de limiter le nombre de crédits obtenus par la vente de VFE (voir recommandation #2 à la section 2.1.2).

2.4. Modifications pour lesquelles MÉC n'émet pas de commentaires

MÉC n'émet pas de commentaires ou recommandations sur les modifications suivantes :

- Définition d'un véhicule faibles émissions (Article 2)
- Classement des constructeurs (Article 4)
- Classement initial (Article 5)
- Date d'avis du classement (Article 6)
- Redevance en cas de reclassement (Article 10)
- Date d'avis de l'exigence des crédits (Article 12)
- Utilisation des crédits VE remis en état (Article 15)
- VZE 2024 et avant (Article 19.1)
- Véhicules remis en état (Article 21)
- VÉ avec prolongateur d'autonomie (Article 24)
- VZE remis en état, 2025 et après (Article 25.3)
- VFE, 2024 et avant (Article 25.4)
- Calcul des crédits VFE, 2024 et avant (Article 26)
- VFE remis en état, 2025 et après (Article 29.3)
- Valeurs des émissions GES (Article 35)

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. Limitation du nombre de crédits en surplus (Article 1)

L'expérience de la première phase d'application de la norme VZE au Québec démontre que les surplus de crédits peuvent finalement nuire à l'atteinte des objectifs de la réglementation. Les surplus de crédits pouvant être utilisés pour une période ultérieure devraient donc être plus bas. D'ailleurs la proposition actuelle de la Californie est de limiter l'utilisation de crédits accumulés de périodes précédentes à 15% pour 2026-2030, et 0% après 2030¹³.

¹² [Real-World Usage of Plug-In Hybrid Electric Vehicles: Fuel consumption, Electric Driving And CO2 Emissions, ICCT, September 2020](#)

¹³ [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. Réf: Article 1

3.2. Confidentialité des renseignements (Article 3)

Mobilité électrique Canada n'émet pas de commentaire ou recommandation sur cette modification.

4. Autres considérations

4.1. Dès l'année 2035, tous les crédits doivent être annulés

Pour s'assurer qu'aucun nouveau véhicule à moteur à combustion interne ne puisse être vendu au-delà de 2035, nous recommandons que :

- À partir de l'année modèle 2035, toutes les banques de crédit soient annulées. L'utilisation de crédits ne doit pas être autorisée pour l'année-modèle 2035 et au-delà.
- Le Québec légifère pour interdire la vente de véhicules à essence à partir de 2035, afin de s'assurer que les petits constructeurs qui ne sont actuellement pas soumis à la norme VZE ne puissent pas vendre de véhicules à essence au-delà de cette date.

4.2. Crédits de la norme VZE doivent être accordés pour les ventes VZE et VFE seulement

Les crédits accordés dans le cadre de la Norme VZE du Québec doivent être accordés pour la vente de véhicules électriques admissibles exclusivement. En aucun cas des crédits ne doivent être accordés pour autres investissements, même en lien avec l'électrification, comme l'installation d'infrastructures de recharge. Une augmentation des infrastructures de recharge est certes nécessaire à la transition vers les transports électriques, mais tout incitatif à l'investissement dans ce domaine doit être intégré à d'autres programmes et règlements que la norme VZE. L'objectif de cette dernière doit demeurer l'augmentation de la disponibilité de VZE au Québec et les crédits alloués doivent être exclusivement en lien avec le nombre de véhicules vendus aux automobilistes du Québec.