

22 JUILLET 2022
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
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

Dans le cadre de la consultation publique sur les modifications au règlement VZE publiées le 8 juin 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 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 plusieurs articles doivent encore être révisés, notamment en ce qui concerne les exigences annuelles de crédits de la période 2025-2030 ainsi que l'absence de limitation de la part crédits liée 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
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 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 sont des constructeurs de véhicules légers, moyens, lourds et hors route, des fournisseurs d'électricité, 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, des centres de recherche et des associations de propriétaires de VE. 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. Admissibilité véhicules remis en état (Article 1).....	4
2.1.1. Condition 1 : Les VZE remis en état ne doivent pas avoir fait l'objet d'obtention de crédits dans une autre juridiction nord-américaine.	4
2.1.2. Condition 2 : Les VZE remis en état donnent droit à un maximum de 0,5 crédit.....	5
2.1.3. Condition 3 : Les VFE remis en état ne sont pas admissibles.....	5
2.2. Exigences de crédits (Article 13)	6
2.3. Crédits VZE - Limiter la part de crédits VFE (article 14).....	8
2.4. Période de transition pour les VFE (Article 29.2).....	10
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.	11
3.1. Limite d'utilisation des crédits en surplus (Article 1).....	11
4. Transparence des transactions	11
5. Nous joindre.....	11

1. Sommaire des recommandations MÉC

<p>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</p>
<p>VZE REMIS EN ÉTAT (ARTICLE 1)</p>
<p>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 nord-américaine soient admissibles aux crédits VZE du Québec.</p>
<p>2. 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 nord-américaine donne droit à un maximum de 0,5 crédit.</p>
<p>3. Mobilité électrique Canada recommande que les VFE remis en état ne soient pas admissibles aux crédits du Québec.</p>
<p>EXIGENCES DE CRÉDITS (ARTICLE 13)</p>
<p>4. Mobilité électrique Canada recommande de resserrer les exigences de 2025-2028 de façon à atteindre au moins 50 % en 2028, de mieux répartir la croissance dans les années subséquentes, de limiter la part des crédits liés aux VFE à 20 % en 2025 et de réduire cette part de 2% par année jusqu'à 0% en 2035 (voir tableau 1 pour la répartition recommandée par MÉC).</p>
<p>CRÉDITS VZE - LIMITER LA PART DES VFE (ARTICLE 14)</p>
<p>5. 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 tel qu'indiqué dans le tableau 2.</p>
<p>PÉRIODE DE TRANSITION 2025-2027 VFE (ARTICLE 29.2)</p>
<p>6. Mobilité électrique Canada recommande les VFE de 50 à 80 km soient admissibles aux crédits pendant la période de transition 2025-2027 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.</p>
<p>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.</p>
<p>LIMITE D'UTILISATION DES CRÉDITS EN SURPLUS (ARTICLE 1)</p>
<p>7. 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.</p>
<p>8. MÉC recommande de rendre obligatoire la divulgation des renseignements de vente de crédits entre les constructeurs automobile, notamment le nombre de crédits échangés et le coût de la transaction.</p>

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 véhicules remis en état (Article 1)

La nouvelle proposition réglementaire maintient l'augmentation du kilométrage maximal des VZE remis en état à 100 000 km mais aucune nouvelle condition ou limitation ne s'y rattache. 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 nombreux VZE usagés au Québec :

- Les VZE remis en état ne doivent pas avoir fait l'objet d'obtention de crédits dans une autre juridiction canadienne;
- Le VZE remis en état donnent droit à un maximum de 0,5 crédit;
- Les VFE remis en état ne sont pas admissibles.

2.1.1. Condition 1 : Les VZE remis en état ne doivent pas avoir fait l'objet d'obtention de crédits dans une autre juridiction nord-américaine.

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 nord-américaine. 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 : Les VZE remis en état donnent droit à un maximum de 0,5 crédit

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 un maximum de 0,5 crédit. La disponibilité des VZE neufs doit demeurer une priorité. Le fait d'accorder un poids démesuré aux VZE remis en état peut encourager les constructeurs automobiles à prioriser ces véhicules usagés sur le marché québécois, au détriment des VZE neufs qu'ils réserveraient alors aux autres territoires n'offrant pas cette souplesse. Les automobilistes du Québec qui souhaitent prendre le virage électrique se retrouveraient alors avec une offre limitée pour les modèles neufs. En rendant les VZE remis en état moins « payants » en termes de crédits, la réglementation favorisera davantage l'offre de VZE neufs et évitera de faire du Québec un marché où les constructeurs priorisent la vente VZE usagés.

RECOMMANDATION #2

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 un maximum de 0,5 crédit. *Article 1*

2.1.3. Condition 3 : Les VFE remis en état ne sont pas admissibles

Enfin, 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 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 %¹. 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 VFE². Ces éléments viennent appuyer et justifier non seulement l'exigence d'une autonomie d'au moins 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.

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

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

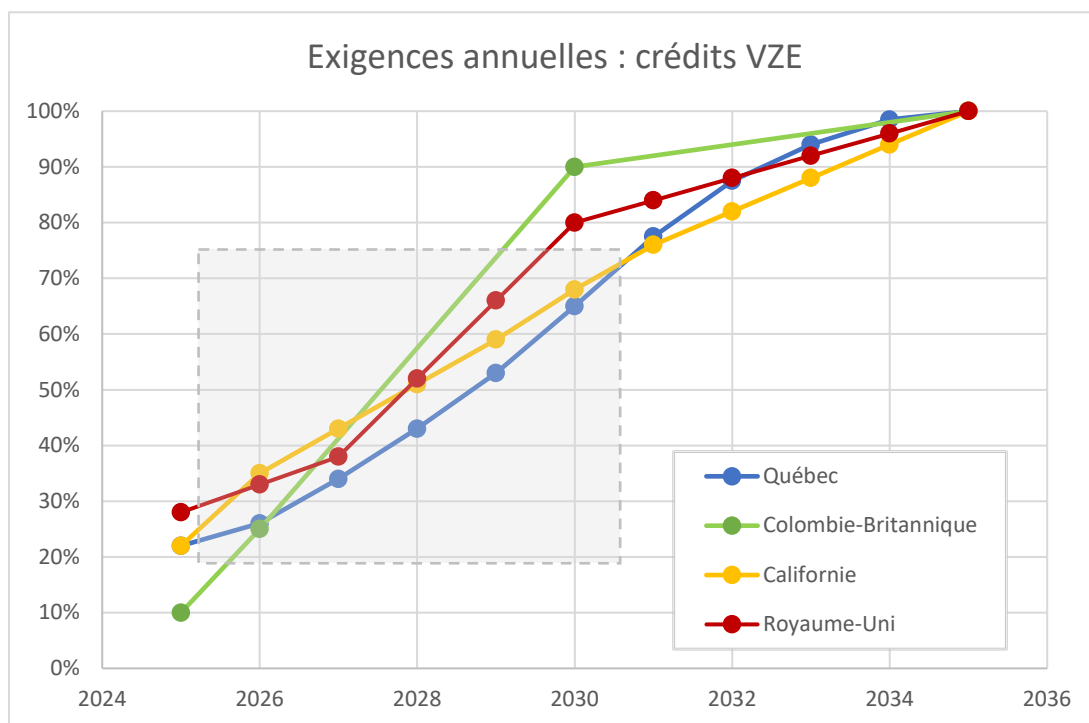
RECOMMANDATION #3

Mobilité électrique Canada recommande que les VFE remis en état ne soient pas admissibles aux crédits du Québec. *Article 1*

2.2. Exigences de crédits (Article 13)

Bien que la révision du projet règlement comprenne maintenant des exigences plus ambitieuses avant 2030, MÉC considère que ce n'est pas suffisant pour l'atteinte des objectifs et le maintien du leadership du Québec en matière d'objectifs de ventes de VZE et aussi pour assurer une disponibilité suffisante de VZE pour répondre à la demande croissante. La Californie et le Royaume-Uni s'apprêtent à adopter une courbe d'exigences où le cap des 50% sera dépassé dès 2028 et MÉC considère que le Québec doit également fixer une exigence d'au moins 50% en 2028 et mieux répartir le « rattrapage » qui sera nécessaire de 2031 à 2034, où les exigences du Québec doivent être supérieures à celle de la Californie en raison de la faiblesse des exigences proposées de 2026 à 2029.

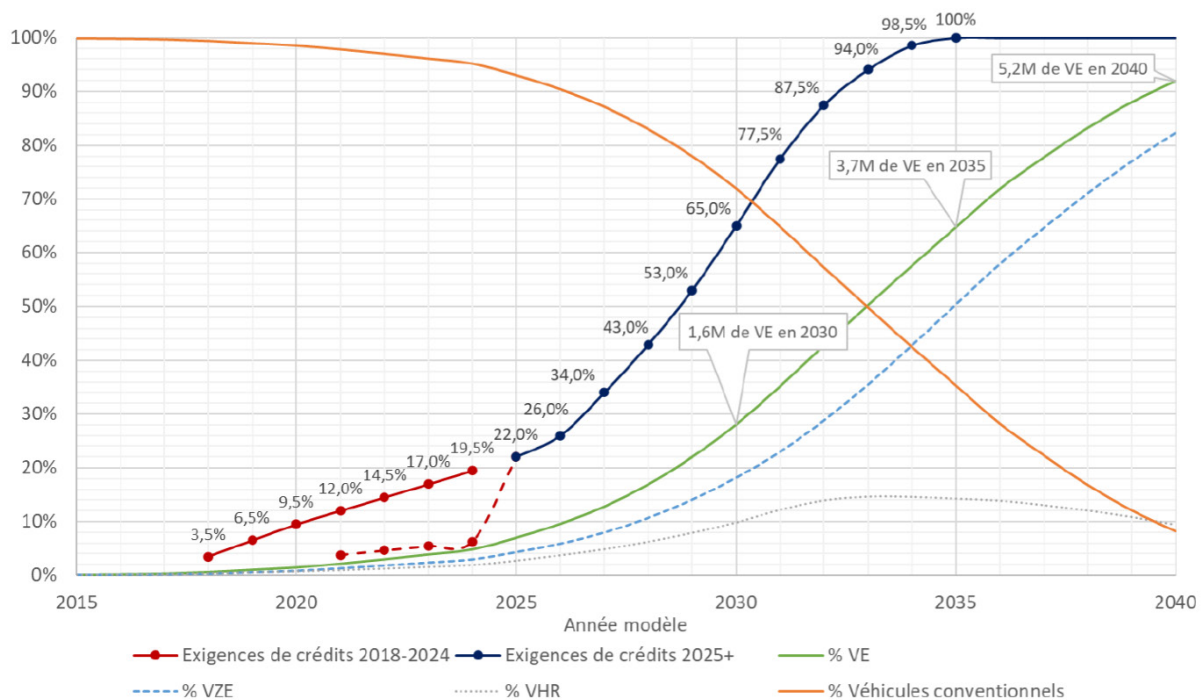
Figure 1 : Exigences annuelles en crédits VZE³



³ Sources de données : Québec - Projet de règlement en consultation (juin 2022); Colombie-Britannique - cibles 2026, 2030 et 2035 tirés du [CleanBC Roadmap to 2030](#); Californie - [Projet de règlement](#), qui serait ajouté au «title 13, California Code of Regulations»; Royaume-Uni - [Technical consultation on zero emission vehicle mandate policy design](#) (avril 2022)

Les exigences actuelles étant déjà très insuffisantes, la progression *douce* proposée pour les exigences de 2025 à 2030 est également tout à fait insuffisante et ne tient pas compte de la forte progression de la demande réelle. En 2021, 8,9% des nouvelles immatriculations au Québec étaient des véhicules rechargeables et au premier trimestre 2022, leur part atteint 12,7%⁴. Or, en observant la courbe qui tient compte de l'ajustement du nombre de crédits par véhicule pour la période après 2024 (ligne rouge pointillée dans la figure ci-dessous), les exigences actuelles (2022) sont d'à peine 5% et ne progressent pratiquement pas jusqu'en 2024.

Figure 2 : « Exigences de crédits proposées et modélisation de l'évolution du parc de véhicules légers du Québec jusqu'en 2040 » (extrait de l'analyse d'impact réglementaire)⁵



Les ventes actuelles (12,7%) demeurent bien en-dessous de la demande réelle puisque les longs délais d'attente, de plusieurs années dans certains cas, démontrent clairement que l'inventaire chez les concessionnaires est insuffisant pour y répondre. Les ventes seraient beaucoup plus élevées si les exigences étaient suffisamment contraignantes. Un correctif plus prononcé est donc nécessaire dès 2025 et les années subséquentes.

⁴ [Immatriculations des véhicules neufs : outil de visualisation des données trimestrielles](#), Statistique Canada. Consulté le 21 juillet 2022.

⁵ [Norme VZE 2025-2035. Analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission](#). MELCC, Juin 2022 - Figure 1, page 6.

RECOMMANDATION #4

Mobilité électrique Canada recommande de resserrer les exigences de 2025-2028 de façon à atteindre *au moins* 50 % des ventes en 2028, de mieux répartir la croissance dans les années subséquentes, de limiter la part des crédits liés aux VFE à 20 % en 2025 et de réduire cette part de 2% par année jusqu'à 0% en 2035 (voir tableau 1 ci-dessous pour la répartition recommandée par MÉC). *Article 13*

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

Année	Scénario MELCC Crédits	Recommandation MÉC	
		Crédits	Parts de crédits VZE / VFE
2025	22,5 %	25 %	80% VZE / 20% VFE
2026	26 %	33 %	82% VZE / 18% VFE
2027	34 %	43 %	84% VZE / 16% VFE
2028	43 %	54 %	86% VZE / 14% VFE
2029	53 %	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

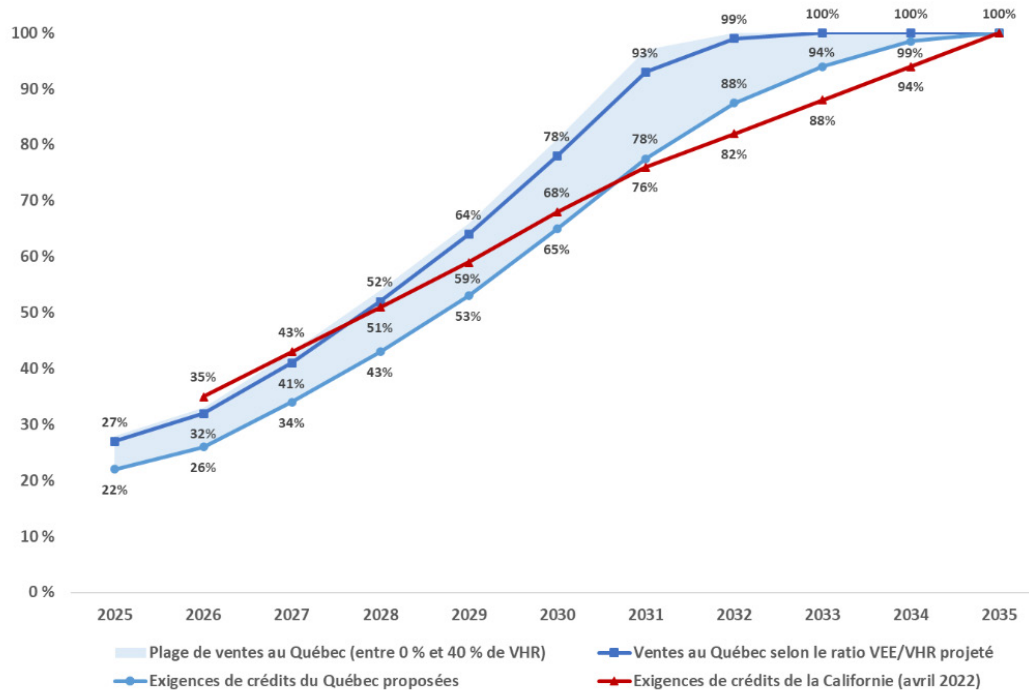
2.3. Crédits VZE - Limiter la part de crédits VFE (article 14)

Le retrait de la limitation de la part des VFE (article 14) en raison de l'élimination des catégories de constructeurs (article 4), l'admissibilité des VFE remis en état et la surestimation de la part de marché des VFE nous préoccupent grandement. Nous prévoyons que ces éléments de la réglementation favoriseront artificiellement les VFE, dont la demande tend plutôt à baisser, 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 réglementaire⁶, le gouvernement estime que la part de VFE *augmentera* jusqu'en 2031 pour ensuite baisser rapidement à zéro en 2035 :

⁶ [Norme VZE 2025-2035, Analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la normes véhicules zéro émission.](#) MELCC, Juin 2022

Figure 3 : «Exigences de crédits proposées par le Québec et la Californie» (extrait de l'analyse d'impact réglementaire)⁷



MÉC est fortement en désaccord avec cette lecture du marché et considère que ce sont les cibles insuffisantes et l'absence de limitation de la part des VFE qui favorisera ce scénario et non la demande réelle chez les consommateurs. Selon les données 2017-2022 de Statistiques Canada⁸, la part de marché des VFE montre une tendance à la baisse. La légère augmentation en 2021 pourrait être le résultat de la disponibilité insuffisante des VZE par rapport à la demande et ne saurait être interprétée comme une tendance après les baisses observées au cours de quatre années précédentes et au premier trimestre 2022.

Tableau 2 : Véhicules rechargeables neufs immatriculés au Québec (Source : Statistiques Canada)

Année	VEB	VHR	Part des VHR
2022-T1	7 522	2 877	28%
2021	22 412	14 388	39%
2020	17 067	9 035	35%
2019	15 284	11 787	44%
2018	8 536	9 307	52%
2017	3 347	4 448	57%

⁷ Norme VZE 2025-2035, Analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission. MELCC, Juin 2022 - Figure 3, page 8.

⁸ Immatriculations des véhicules neufs : outil de visualisation des données trimestrielles, Statistiques Canada (consulté le 7 juillet 2022 et le 21 juillet 2022)

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. 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. Comme mentionné plus haut, les études démontrent que dans les conditions réelles d'utilisation, les bénéfices environnementaux des VFE sont beaucoup plus limités que leur cote de consommation et leur autonomie officielles 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 de crédits obtenus par la vente de VFE.

RECOMMANDATION #5

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 tel qu'indiqué dans le tableau 2 ci-dessous. *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

2.4. Période de transition pour les VFE (Article 29.2)

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 l'ajout d'une période de transition 2025-2027 où les VFE de 50 à 80 km d'autonomie seraient également admissible 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 admissibles aux crédits (voir recommandation #3).

RECOMMANDATION #6

Mobilité électrique Canada recommande les VFE de 50 à 80 km soient admissibles aux crédits pendant la période de transition 2025-2027 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*

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 (Article 1)

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 Californie⁹ est de limiter l'utilisation de crédits accumulés de périodes précédentes à 15% pour 2026-2030, et 0% après 2030.

RECOMMANDATION #7

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*

4. Transparence des transactions

RECOMMANDATION #8

MÉC recommande de rendre obligatoire la divulgation des renseignements sur les ventes de crédits entre les constructeurs automobile, notamment le nombre de crédits échangés et le coût de la transaction.

5. Nous joindre

Daniel Breton, PDG
daniel.breton@emc-mec.ca
514 883-9247

Louise Lévesque, directrice des politiques
Louise.levesque@emc-mec.ca
418 264-5575

⁹ [California Code of Regulations, Section 1962.4 Draft, December 2021](#)