



MÉMOIRE

Consultations particulières et auditions publiques sur le Projet de loi 81 - *Loi modifiant diverses dispositions en matière d'environnement*

Présenté par **Mobilité Électrique Canada**

À la **Commission des transports et de l'environnement**

4 février 2025

Table des Matières

| | |
|---|----|
| À propos de Mobilité électrique Canada | 2 |
| 1 Introduction | 3 |
| 1.1 Développement continu des batteries | 6 |
| 1.2 La longévité des batteries ne cesse de croître | 8 |
| 1.3 Augmentation du parc de véhicules lourds | 10 |
| 1.4 Une consommation de carburant diesel qui ne descend pas | 11 |
| 1.5 Près de \$4 milliards par an de fuites de capitaux | 11 |
| 1.6 Émissions polluantes atmosphériques des transports légers et lourds | 12 |
| 1.7 Pour ou contre une norme zéro émission? | 13 |
| 1.8 2005 : signature d'un accord volontaire entre le gouvernement Canadien et les constructeurs automobiles | 14 |
| 1.9 La réglementation a déjà sauvé des milliers de vie | 14 |
| 1.10 L'arrivée de Donald Trump? Plutôt un RETOUR de Donald Trump | 15 |
| 1.11 « Le marché » vs les élus | 15 |
| 1.12 Des camions légers, moyens et lourds sont DÉJÀ sur nos routes | 16 |
| 2 Recommandations | 17 |
| 3 Coordonnées | 21 |



À propos de Mobilité électrique Canada

Fondée en 2006, Mobilité Électrique Canada (MÉC) est une association industrielle nationale composée de membres qui se consacre exclusivement à la promotion de la mobilité électrique comme moyen de lutter contre le changement climatique et la pollution atmosphérique tout en soutenant l'économie canadienne.

MÉC compte environ 190 organisations membres, incluant des fournisseurs d'électricité; des fabricants de véhicules légers, moyens, lourds, et tout terrain; des fournisseurs d'infrastructures; des entreprises technologiques; des sociétés minières; des centres de recherche; des ministères et organismes gouvernementaux; des villes; des universités; des gestionnaires de parcs automobiles; des syndicats; des ONG environnementales; et des groupes de propriétaires de VE.

La mission de MÉC est de faciliter et d'accélérer la transition vers la mobilité électrique durable au Canada par les moyens suivants : le plaidoyer, la collaboration, l'éducation et le leadership éclairé, dans le but ultime de créer un avenir plus propre, plus sain et plus prospère pour toute la population canadienne. Mobilité électrique Canada soutient les activités de ses membres en :

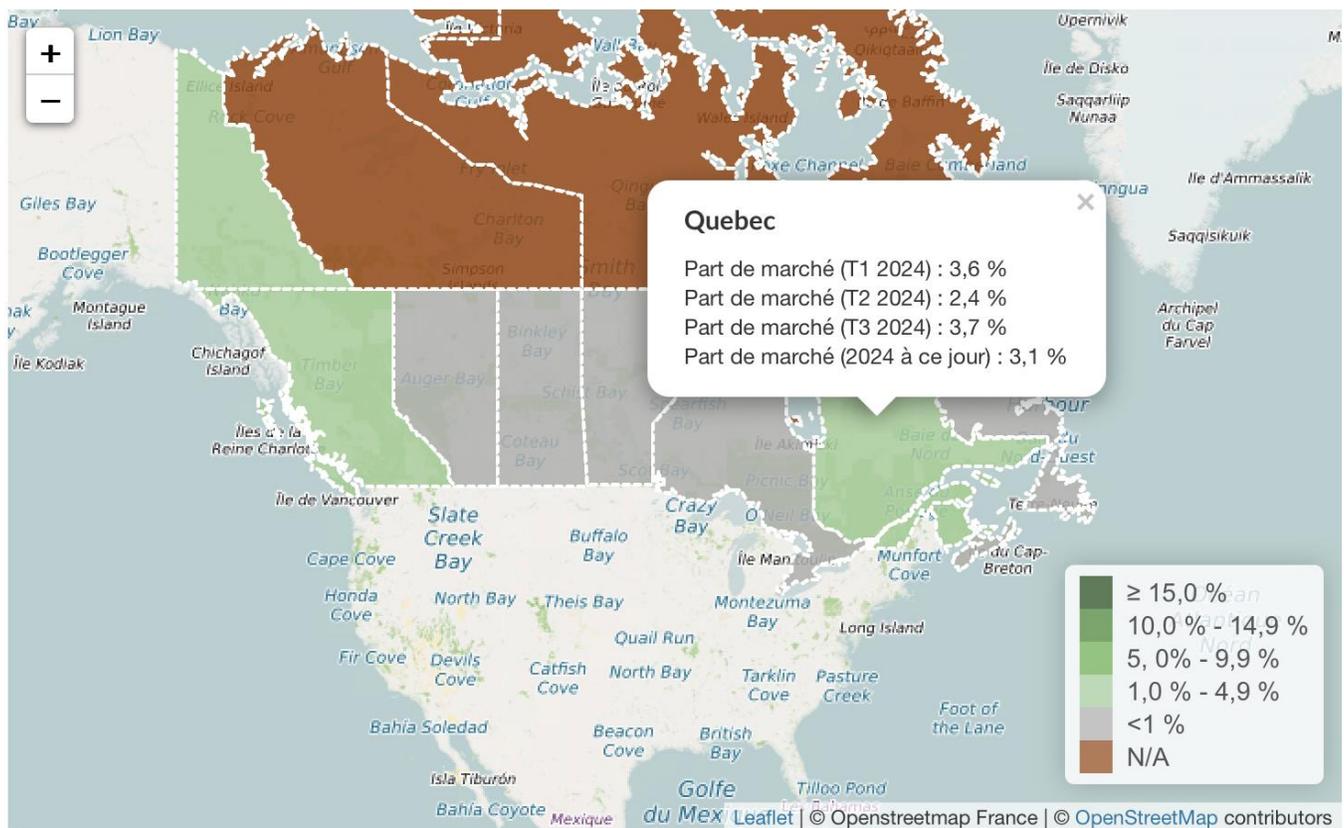
- Informant les membres sur des sujets d'intérêt concernant la législation, les politiques, et les enjeux techniques et opérationnels qui touche la mobilité électrique – ce qui inclut notamment d'identifier des mesures nécessaires pour répondre aux besoins des membres et de les communiquer de façon proactive aux décideurs politiques et aux autres parties prenantes;
- Établissant des partenariats pour accélérer l'adoption de la mobilité électrique par l'entremise de la recherche, de projets pilotes, de politiques, et de programmes et stratégies visant à augmenter la pénétration du marché ;
- Agissant à titre de centre de ressources en publiant l'information pertinente et à jour sur la mobilité électrique au Canada et ailleurs.



1 Introduction

Les commentaires de Mobilité Électrique Canada dans le cadre de cette consultation porteront principalement sur le contenu relatif aux véhicules moyens et lourds ainsi qu'à la gestion des matières résiduelles. Nous ajouterons également des remarques et recommandations complémentaires sur l'écosystème de politiques et programmes supportant l'électrification des véhicules lourds ainsi que sur l'encadrement réglementaire de responsabilité étendue des producteurs de batteries VÉ.

Entre 1990 et 2022, les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des véhicules lourds ont augmenté de 81 %, passant de 4,2 à 7,6 Mt éq. CO₂¹. Les véhicules lourds sont aujourd'hui responsables de près de 30% des émissions totales du secteur du transport routier alors qu'ils ne représentent que 3,7% du parc de véhicules. L'accélération de l'électrification du transport lourd – et de tous les autres segments de véhicules – est essentielle pour réduire les émissions de GES afin de lutter contre les changements climatiques et pour réduire les autres émissions polluantes afin d'améliorer la santé de nos communautés grâce à une meilleure qualité de l'air.



(Parts de marché des VZE moyens et lourds au Québec)²

Actuellement, la part de marché des véhicules lourds zéro émission (VLZE) au Québec reste relativement faible (3,7% au 3^e trimestre 2024) par rapport aux ventes de véhicules électriques (VE) légers (34,6% au 3^e trimestre 2024). Toutefois, il y a présentement plus de 150 différents modèles de véhicules lourds offerts au Canada:

¹ [GES 1990-2022, Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2022 et leur évolution depuis 1990, MELCCFP, 2024](#)

² <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission/tableau-bord-conseil-vze>

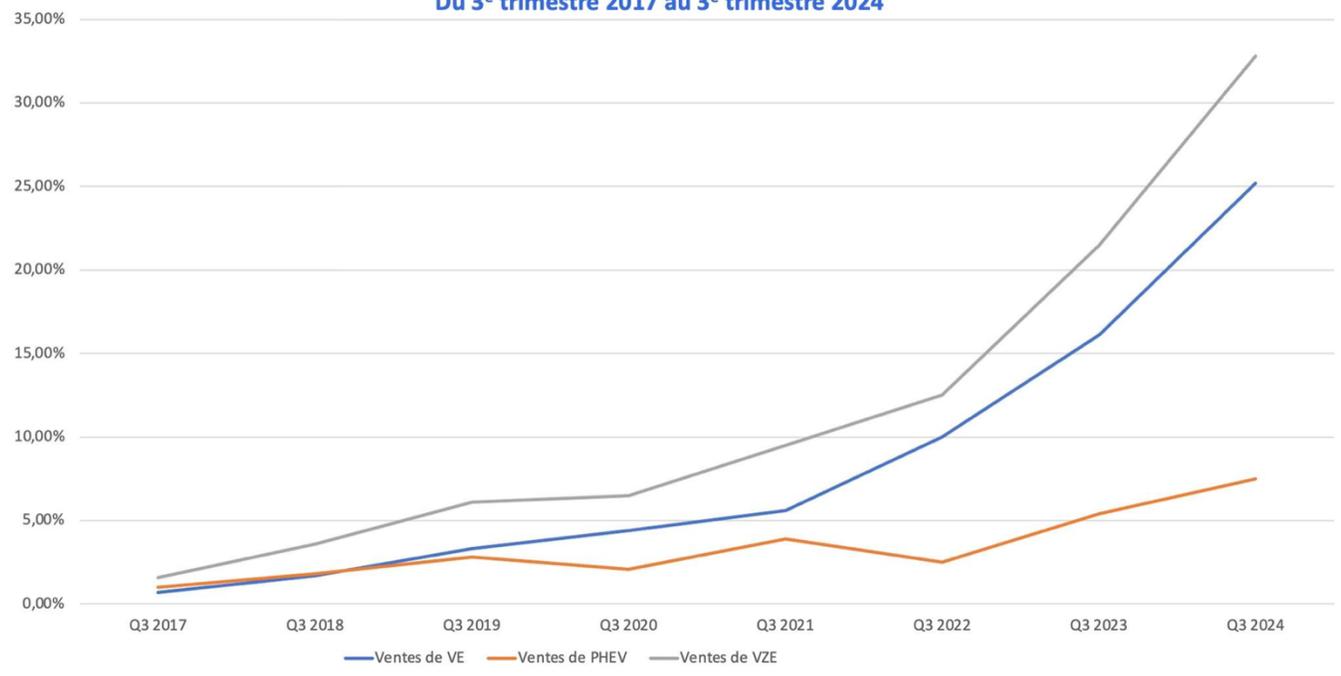


des options zéro-émission dans toutes les classes. Les types de véhicules disponibles comprennent des fourgonnettes et navettes, autobus scolaires et de transport en commun, tracteurs de manœuvre, camions porteurs et camions-citernes, cabines et châssis pouvant recevoir une multitude d'aménagements ou de carrosseries pour différents cas d'utilisation, et tracteurs-remorques³.

CELA DIT, nous tenons à rappeler qu'au 3^e trimestre 2017, soit il y a moins de 8 ans, les parts de marché des véhicules zéro émission légers étaient d'à peine 1,6% pour ensuite passer à :

- Q3 2018: 3,6%
- Q3 2019: 6,1%
- Q3 2020: 6,5%
- Q3 2021: 9,5%
- Q3 2022: 12,5%
- Q3 2023: 21,5%
- Q3 2024: 32,8%

Évolution des ventes de VZE: VE + PHEV au Québec
Du 3^e trimestre 2017 au 3^e trimestre 2024



Comment cela a-t-il pu être possible?

Grâce à une combinaison des 12 facteurs suivants :

- 1) **Baisse prochaine des rabais:** Le **Gouvernement du Québec** a annoncé à la fin du premier trimestre une baisse des rabais de \$7000 à \$4000 à compter du 1er janvier 2025. Cela a certes joué un certain rôle dans l'engouement des consommateurs vis-à-vis les VÉ. Cela dit, cette annonce n'a pas fait vraiment s'accélérer la courbe ascendante d'adoption de VÉ observée depuis 2 ans;

³ [Zero-Emission Medium- and Heavy-Duty Vehicle Canadian Model Availability Catalogue, Clean Energy Canada, May 2024](#)



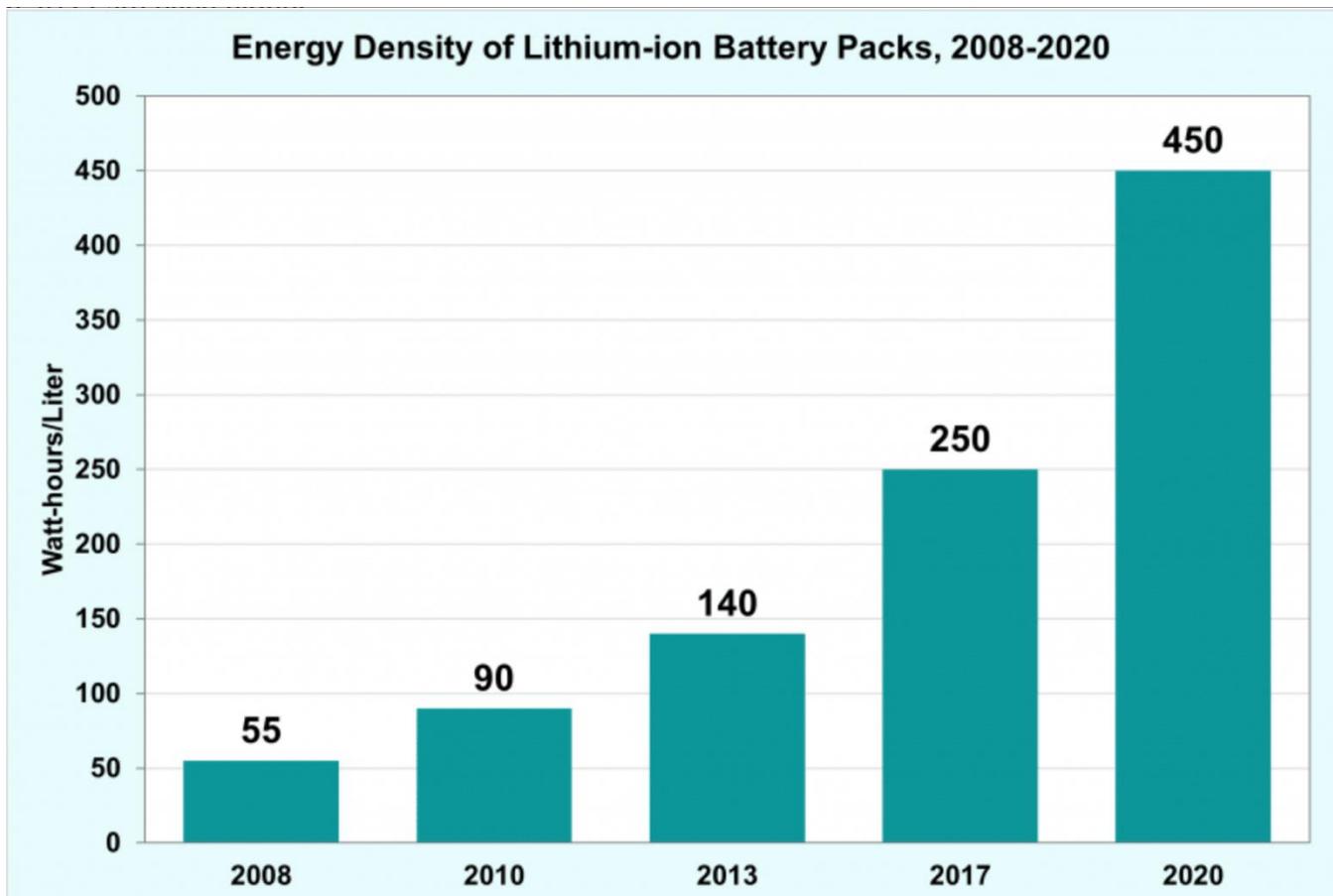
- 2) **Normes Zéro émission:** Peu de gens le savent, mais la norme Zéro Émission contribue à faire en sorte que les constructeurs automobiles offrent de plus en plus d'inventaire de VÉ au Québec car ils doivent atteindre des objectifs de ventes croissant de VÉ. Qui plus est, un VÉ vendu au Québec a droit à 1 crédit zéro émission auprès du gouvernement du Québec ET 1 crédit précoce (2024 et 2025) auprès du gouvernement du Canada même si sa norme zéro émission ne débute qu'en 2026.
- 3) **Baisse des taux d'intérêt:** Alors qu'en 2022 et 2023, les taux d'intérêt étaient plutôt élevés (de 5% à 9%), ceux-ci ont baissé de manière importante, certains constructeurs automobiles offrant des taux de 0% à 3%, ce qui a aussi eu un impact sur les ventes de VÉ
- 4) **Hausse du prix des véhicules à essence:** la hausse significative des prix de vente des véhicules neufs à essence depuis 5 ans (de 30% à 60%, dépendant des modèles) a rendu ceux-ci de moins en moins compétitifs vs les véhicules électriques, surtout lorsqu'on ajoute le prix du carburant à l'équation;
- 5) **Hausse du prix du carburant:** En janvier 2021, le prix moyen de l'essence était 108,3\$/litre. En janvier 2022, il était monté à 1,52.7\$/litre. Il oscille depuis autour de 1,50\$/litre.
- 6) **Le réseau de recharge publique se développe sans cesse:** Grâce au travail sans relâche des réseaux de recharge publique tels que Le Circuit électrique, FLO, Tesla, ChargePoint, Electrify Canada, L'Avenue Électrique, etc, les gens voient de plus en plus de bornes de recharge un peu partout où ils vont et ces réseaux sont de plus en plus fiables. Au fur et à mesure que le parc de véhicules électriques grandit, plus de bornes seront nécessaires.
- 7) **Normalisation des véhicules électriques:** Plus on retrouve de véhicules électriques sur nos routes, plus il est envisageable pour les consommateurs de les considérer comme alternative. Autrement dit, les VÉ ne sont plus seulement une curiosité, mais bel et bien un choix de plus en plus normal;
- 8) **De l'inventaire, finalement:** Alors qu'en 2021, la plupart des modèles de VÉ et PHEV n'étaient pas en inventaire et que l'attente variait des quelques mois jusqu'à 2 ans, il y a maintenant de l'inventaire, ce qui est une excellente nouvelle pour les consommateurs et exerce une influence positive sur les ventes;
- 9) **Plus de choix de modèles:** comparativement à il y a à peine 2-3 ans, il y a un choix sans cesse croissant de modèles divers pour des besoins divers. Cette variété croissante aide à stimuler les ventes;
- 10) **La technologie des VE ne cesse de s'améliorer:** Alors que l'autonomie moyenne des VÉ ne cesse de s'améliorer, le temps de recharge ne cesse de diminuer chez les meilleurs constructeurs automobiles. Les VÉ sont aussi de mieux en mieux adaptés à nos hivers grâce à l'arrivée de thermopompes, du préconditionnement de la batterie, du préchauffage, etc;
- 11) **L'éducation vis-à-vis les VÉ s'améliore:** Bien qu'il reste encore beaucoup de travail à faire, de plus en plus de groupes et de gens tels que l'Association des Véhicules Électriques du Québec - AVÉQ, Le Circuit électrique, la CCAQ - La Corporation des concessionnaires automobiles du Québec, Electric Mobility Canada / Mobilité électrique Canada, le Club Tesla Québec, etc font un excellent travail d'éducation et d'information vis-à-vis les VÉ, ce qui contribue à contrer la surabondance de désinformation qui circule sur le sujet;



12) **Les VÉ sont plaisants à conduire:** Le plaisir de conduire un véhicule électrique est aussi un facteur à considérer. Des accélérations franches, une accélération linéaire, le silence de roulement sont autant de facteurs qui améliorent l'expérience de conduite.

1.1 Développement continu des batteries

Entre 2008 et 2020, la densité des batteries est passée de 55 Wh/l à 450 Wh/l, ce qui correspond à une multiplication par huit de la densité énergétique des batteries en 12 ans.⁴



Au même moment, le prix des batteries de véhicules électrique ne cesse de diminuer. Les prix des batteries lithium-ion vont continuer à baisser rapidement au cours des prochaines années, selon une étude publiée cette semaine par Goldman Sachs en 2024.

Les chercheurs de la banque prévoient que le prix moyen mondial des batteries tombera à 82 dollars par kilowattheure (kWh) d'ici à 2026. Cela représente environ la moitié du prix des batteries en 2023 (149 \$/kWh). Il s'agit également d'une baisse considérable de 26 % par rapport aux prix de cette année.

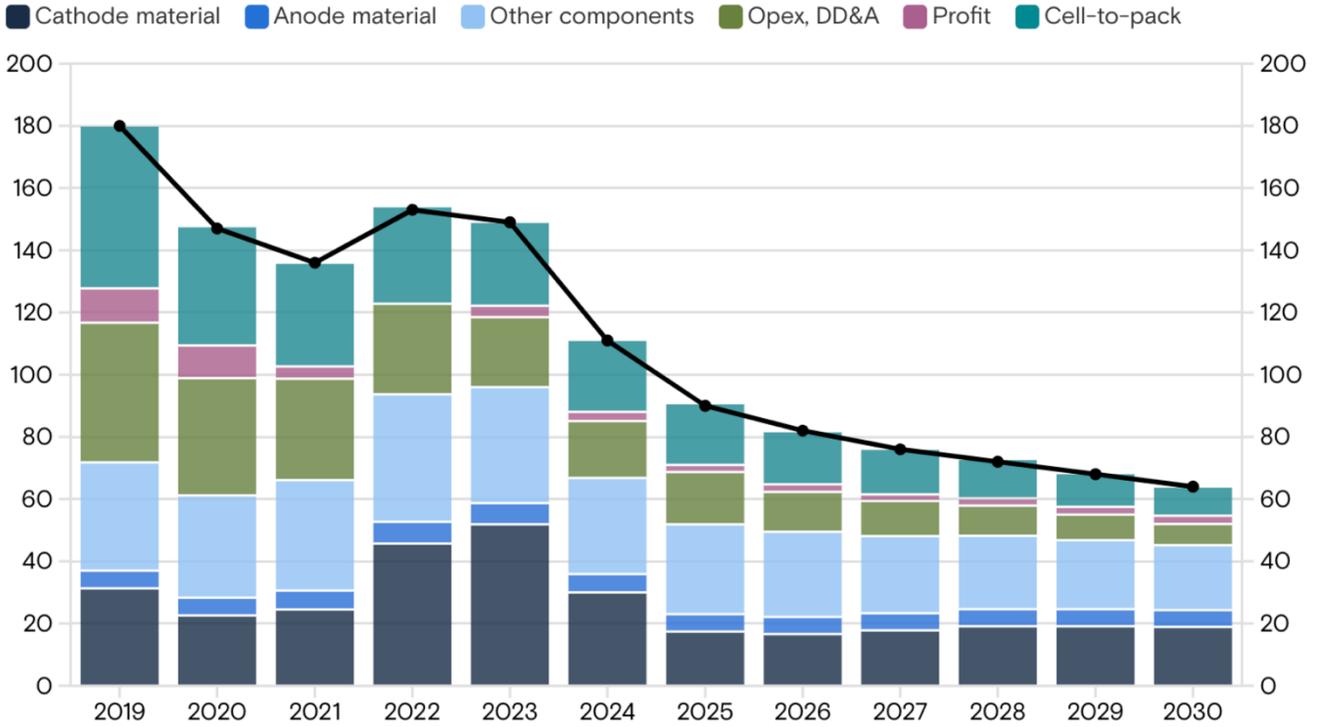
⁴ <https://insideevs.com/news/581729/volumetric-energy-density-ev-batteries-growth/#:~:text=2010%3A%2090%20Wh%2F,2020%3A%20450%20Wh%2F>



Alors qu'en 2013, le prix d'une batterie était d'environ **780\$ US/kWh**, celui-ci devrait osciller autour de **60\$ US/kWh** à l'horizon 2030⁵.

Battery prices forecast to continue to fall

Global: average battery pack prices (US\$/kWh)



Source: Company data, Wood Mackenzie, SNE Research, Goldman Sachs Research
2024- 2030 are forecasts



Une partie de cette baisse de prix est le résultat du travail de nombreux scientifiques à travers le monde, dont celui de l'équipe du Dr. Karim Zaghib au Centre d'excellence en électrification des transports à Hydro-Québec.

Avec à son actif 600 brevets, 393 publications scientifiques et 26 années d'expérience chez Hydro-Québec, la réputation du chercheur **Karim Zaghib** dans le monde des batteries de stockage est solidement établie. Sommité en son domaine, il s'affaire aujourd'hui à aider la R & D via le projet Volt-age, à l'université Concordia.

⁵ <https://insideevs.com/news/737116/battery-prices-ev-study-2026/#:~:text=Goldman%20expects%20a%20gradual%20decline,their%20average%20price%20in%202019>



Karim Zaghbi

1.2 La longévité des batteries ne cesse de croître

Les recherches effectuées à travers le monde sur les batteries font en sorte que leur densité et leur longévité ne cessera de croître.

Ainsi, en décembre 2024, des chercheurs de l'université Dalhousie ont utilisé le Centre canadien de rayonnement synchrotron (CCRS) de l'université de la Saskatchewan pour analyser un nouveau type de matériau de batterie lithium-ion - appelé électrode monocristalline - qui a été chargé et déchargé sans interruption dans un laboratoire d'Halifax pendant plus de six ans.

Les chercheurs ont constaté qu'elle avait tenu plus de 20 000 cycles avant d'atteindre la limite de 80 % de sa capacité. Cela correspond à **huit millions de kilomètres parcourus**.

Leurs recherches, publiées récemment dans le Journal of The Electrochemical Society, comparent ce nouveau type de batterie, qui n'a été commercialisé que récemment, à une batterie lithium-ion ordinaire qui a duré 2 400 cycles (environ 960 000 km) avant d'atteindre la limite de 80 % de sa capacité.⁶

Selon le Dr. Pierre Langlois⁷ « d'ici 2034, dans dix ans, on doit donc s'attendre à des changements importants et très bénéfiques dans le monde des batteries performantes pour la mobilité électrique, autant au niveau des performances que d'une réduction de l'empreinte écologique.

Plusieurs des nouvelles batteries en vue vont éliminer des matériaux critiques comme le nickel, le cobalt, le manganèse, le lithium ou le graphite, au profit de matériaux abondants, bon marché et plus bénins pour l'environnement, comme le soufre, le fer et le sodium.

⁶ <https://www.dal.ca/news/2024/12/20/ev-battery-longer-lasting.html>

⁷ <https://roulezelectrique.com/les-technologies-de-batteries-de-2024-a-2034-une-synthese/>



Nous avons vu que ces nouvelles batteries ne sont pas théoriques mais bien réelles, à différents degrés de développement : prototype de laboratoire, usine pilote de production ou en début de commercialisation. Voici un résumé des caractéristiques auxquelles on devrait s'attendre, et la fourchette temporelle vraisemblable d'une commercialisation.

Les batteries au phosphate de fer (LFP) sont de plus en plus utilisées par les fabricants automobiles chinois et Tesla, qui en a équipé plus de 50% de ses véhicules. Elles ont une densité d'énergie moindre de 170 Wh/kg, ce qui convient pour des autonomies de 400 km environ. Elles ont l'avantage de ne pas utiliser de nickel, ni manganèse, ni cobalt, mais du fer et du phosphate, très abondants. En janvier 2024, on apprenait que le prix des batteries LFP de CATL (le plus gros fabricant mondial), allait descendre à 56\$ US le kWh à l'été 2024, comparativement à 120 \$ le kWh en janvier 2023. C'est une réduction de 50% en 18 mois! Les batteries LFP vont donc devenir les plus utilisées d'ici 2025. La plupart des fabricants automobiles veulent emboîter le pas.

Les batteries au phosphate de fer et manganèse (LMFP) devraient sortir sur le marché en 2024-2025, avec une densité d'énergie de 240 Wh/kg, au lieu du 170 Wh/kg des batteries au phosphate de fer (LFP). C'est plus élevé que les batteries NMC, mais sans nickel ni cobalt. La compagnie chinoise Gotion High Tech a annoncé 4 000 cycles de recharge, pouvant donner une durée de vie de 1 600 000 km pour une batterie de 500 km d'autonomie! Ces batteries pourront être rechargées à 80% en 18 minutes.

Les batteries sodium-ion (Na-ion) devraient équiper quelques VÉs dès 2024 en Chine. Leur densité d'énergie est moindre (160 Wh/kg), mais elles n'utilisent pas de lithium, ni nickel, ni cobalt ni graphite. N'oublions pas que le sodium est 1 000 fois plus abondant que le lithium sur terre, étant un atome qu'on retrouve dans le sel de table (NaCl). Ces batteries ne sont pas idéales pour les longs voyages, mais très fonctionnelles pour de petites voitures électriques urbaines, avec une batterie de 300 km ou 350 km d'autonomie. Le fait qu'on puisse les recharger à 80% en 15 minutes autorise quand même de longs parcours. Pouvant accepter 3 000 recharges, un VÉ pourra afficher un kilométrage supérieur à 700 000 km avec une batterie Na-ion. De plus, elles fonctionnent très bien aux températures froides, ne perdant que 10% de leur capacité de stockage à -20°C.

Les batteries avec beaucoup de silicium dans l'anode. Plusieurs compagnies ont réussi à gérer le gonflement du silicium qui permet d'emmagasiner beaucoup plus d'ions lithium dans une anode que le graphite. La plupart ont mis au point une poudre composite contenant plus de la moitié de silicium qui peut remplacer la poudre de graphite usuelle, dans toutes les proportions, et ne nécessite aucune modification aux équipements de production des batteries Li-ion actuelles. Déjà des usines commerciales sont en construction pour fabriquer ces poudres composites et on devrait voir des batteries Li-ion avec de plus en plus de silicium dans l'anode entrer progressivement sur le marché, à partir de 2025. La compagnie Group14 a pu démontrer une augmentation de la densité massique d'énergie (Wh/kg) de 30% pour des cellules NMC, en remplaçant 20% du graphite de leur anode par leur poudre composite de silicium, tout en maintenant 1 000 cycles de recharge. Le temps de recharge à 80% diminue alors à 10 minutes.

Les batteries lithium-soufre (Li-S) constituent certainement une des filières les plus intéressantes pour les futures batteries. Elles ont une empreinte écologique minimale, ne nécessitant pas l'extraction et le raffinage de nickel, ni manganèse, ni cobalt ni graphite, tout en offrant le potentiel de **réduire le poids des batteries Li-ion d'un facteur 3!** La jeune compagnie Zeta Energy a déjà démontré une densité d'énergie de 450 Wh/kg, ce qui signifie des batteries deux fois plus légères que les batteries NMC utilisées actuellement. Les cellules qu'ils produisent acceptent plus de 1 000 cycles de recharge et se rechargent en moins de 10 minutes! Ils prévoient arriver à une production commerciale en 2028. Par ailleurs, les chercheurs de l'Université de Drexel



à Philadelphie ont fait une percée majeure pour les batteries Li-S en 2022. Ils ont produit des cellules Li-S trois fois plus légères que les cellules NMC d'aujourd'hui et qui peuvent être rechargées 4 000 fois, donnant un kilométrage de 1 600 000 km à un VÉ. Ces batteries pourraient être commercialisées vers 2030, avec un partenaire commercial.

Les batteries Li-ion à état solide tiennent leur nom du fait que leur électrolyte est solide et non liquide. Elles ont une anode en lithium métallique, comme les batteries Li-S, et de ce fait sont plus légères et compactes, tout en pouvant recharger plus rapidement que les batteries Li-ion conventionnelles. Autre avantage, ces batteries ne peuvent pratiquement pas prendre en feu. Quelques compagnies s'approchent de leur commercialisation, comme Prologium Technology, WeLion, QuantumScape et Solid Power. Elles ont des batteries à état solide prototypes d'énergie massique (Wh/kg) 30% (QuantumScape) à 90% (WeLion) plus élevée que les batteries NMC usuelles, avec plus de 1 000 cycles de recharge, très sécuritaires, qui se rechargent en moins de 15 minutes. Leur commercialisation devrait arriver vers 2027-2028, possiblement avant, à petite échelle.

Des batteries lithium-air offrent un énorme potentiel. Les chercheurs de l'Illinois Institute of Technology à Chicago, en collaboration avec les chercheurs du Argonne National Laboratory ont réussi à produire, en 2023, une cellule lithium-air fonctionnelle et performante, trois fois plus légères que les batteries NMC (685 Wh/kg) qui peut se recharger 1 000 fois. En optimisant les paramètres, les chercheurs sont confiants d'atteindre 1 000 Wh/kg, ce qui veut dire une batterie **quatre fois plus légères que les batteries Li-ion performantes d'aujourd'hui** (NMC et NCA). C'est toute une percée technologique qui ouvre la porte à la commercialisation de super-batteries ultralégères et petites pour les VÉs, mais aussi les avions et bateaux électriques, de même que les trains et véhicules électriques lourds! **Mais, passer du laboratoire à la production industrielle pourrait prendre encore 7 à 8 années.**

L'intelligence artificielle (IA) pourrait nous surprendre en découvrant de nouvelles chimies de batteries, comme c'est déjà commencé. Le moment iPhone de l'IA a sans conteste été ChatGPT. C'est là que le commun des mortels a réalisé à quel point cet outil est puissant, et ce n'est qu'un début. Plusieurs laboratoires ont commencé à utiliser des outils de simulation et l'IA pour explorer des millions de combinaisons de molécules pour en arriver à une batterie performante avec des matériaux abondants, dont l'approvisionnement ne pose pas de problèmes. Qui sait ce qui pourrait arriver d'ici 2030 de ce côté?

Pendant ce temps, le pourcentage de camions lourds a augmenté plus rapidement que le pourcentage de camions légers.

1.3 Augmentation du parc de véhicules lourds

Beaucoup de gens se préoccupent (à juste titre) de l'augmentation importante du nombre de camions légers sur les routes du Québec avec une hausse de **24%** entre 2014 et 2022. Or, la hausse du nombre de camions et tracteurs routiers au Québec a été encore plus importante avec une augmentation de **29%** durant la même période.⁸

⁸https://bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken213_afich_tabl.page_tabl?p_iden_tran=&p_lang=1&p_m_o=SAAQ&p_id_raprt=3372#tri_age=1&tri_tr=0



| Type d'utilisation | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Type de véhicule | n | | | | | | | | |
| Utilisation institutionnelle, professionnelle ou commerciale | | | | | | | | | |
| Automobile et camion léger | 450 159 | 452 338 | 457 825 | 464 698 | 471 868 | 480 083 | 475 722 | 492 068 | 511 840 |
| ..Automobile | 117 731 | 115 922 | 109 198 | 108 593 | 107 993 | 104 019 | 99 673 | 99 707 | 99 736 |
| ..Camion léger | 332 233 | 336 077 | 348 541 | 356 015 | 363 792 | 375 987 | 375 977 | 392 291 | 412 020 |
| ..Non précisé | 195 | 339 | 86 | 90 | 83 | 77 | 72 | 70 | 84 |
| Motocyclette | 2 085 | 2 167 | 2 217 | 2 322 | 2 357 | 2 331 | 2 286 | 2 342 | 2 399 |
| Cyclomoteur | 435 | 398 | 432 | 433 | 451 | 439 | 400 | 394 | 425 |
| Habitation motorisée | 459 | 416 | 443 | 416 | 427 | 458 | 406 | 553 | 644 |
| Taxi | 8 304 | 8 312 | 8 308 | 8 309 | 8 296 | 8 240 | 644 | 0 | 0 |
| Autobus | 8 379 | 8 346 | 8 576 | 8 851 | 8 897 | 9 214 | 8 625 | 8 846 | 9 073 |
| Autobus scolaire | 10 357 | 10 344 | 10 370 | 10 557 | 10 650 | 10 784 | 10 929 | 11 438 | 11 411 |
| Camion ou tracteur routier | 135 392 | 138 207 | 141 737 | 149 294 | 153 235 | 157 979 | 162 064 | 169 405 | 175 190 |
| Véhicule-outil | 46 262 | 46 350 | 48 136 | 50 192 | 51 815 | 54 506 | 56 648 | 59 667 | 61 681 |
| Autre véhicule | 20 322 | 20 773 | 21 210 | 21 859 | 22 404 | 22 782 | 23 013 | 23 392 | 24 161 |

1.4 Une consommation de carburant diesel qui ne descend pas

Selon Statistiques Canada, **les ventes nettes d'essence ont diminué de 9%** en 2022 comparativement à 2017 malgré une hausse de 10% du nombre de voitures et camions légers immatriculés au Québec entre 2017 et 2022, en partie grâce à des véhicules moins énergivores et à la croissance du nombre de véhicules électriques sur les routes du Québec. Durant la même période, les ventes nettes de diesel ont au contraire **augmenté de 10%**.⁹

| Géographie | Québec (carte) | | | | | |
|--|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Type de ventes de carburants | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| | Litres | | | | | |
| Ventes nettes d'essence ³ | 8 820 509 | 8 727 383 | 8 621 760 | 7 241 361 | 7 878 877 | 8 027 145 |
| Ventes nettes de carburant diesel ³ | 3 042 434 | 3 201 096 | 3 359 760 | 2 962 120 | 3 629 139 | 3 314 546 |

1.5 Près de \$4 milliards par an de fuites de capitaux

Lors de la semaine du 27 janvier 2025, le prix de vente moyen du diesel utilisé par les camions moyens et lourds au Québec était de 1,86.90\$/litre¹⁰. Si on soustrait les taxes québécoises, nous en sommes à environ 1,20\$/litre. Comme les ventes de nettes de diesel au Québec ont été de 3,3 milliards de litres en 2022, cela représente **près de \$4 milliards par année**¹¹ qui sort du Québec. Si on extrapole cette somme d'ici 2040, on parle donc d'une fuite de capitaux potentielle de **\$60 milliards**.

Il s'agit d'une somme colossale qui représente une fuite de capitaux récurrente... à moins qu'on accélère la transition vers des modes de transports moyens et lourds moins énergivores et polluants tels que les véhicules moyens et lourds électriques.

⁹<https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=2310006601&pickMembers%5B0%5D=1.6&cubeTimeFrame.startYear=2017&cubeTimeFrame.endYear=2022&referencePeriods=20170101%2C20220101>

¹⁰ <https://www.regie-energie.qc.ca/storage/app/media/consommateurs/informations-pratiques/prix-petrole/publications/Publications-hebdomadaires/Bulletin/bulletin.pdf>

¹¹ https://cffp.recherche.usherbrooke.ca/wp-content/uploads/2023/06/cr_2023-10_taxation_carburants.pdf



Bulletin d'information sur les **PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS** au Québec

ESSENCE ET CARBURANT DIESEL

Relevés des prix à la pompe

Tableau 3

Carburant diesel : Prix moyen affiché à la pompe et Indicateur quotidien du coût d'acquisition (IQCA) (¢/litre)

| Régions | 2025-01-20 | 2025-01-27 | | Variations p/r semaine précédente | Marge de détail estimée (hors taxes) MOY-IQCA |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|---|---|
| | Moy | Moy | IQCA | | |
| 1. Bas-Saint-Laurent | 188,7 | 187,7 | 179,1 | -1,0 | 7,5 |
| 2. Saguenay–Lac-Saint-Jean | 182,3 | 182,8 | 176,4 | 0,4 | 5,6 |
| 3. Capitale-Nationale | 189,1 | 188,6 | 179,3 | -0,5 | 8,1 |
| 4. Mauricie | 185,1 | 185,0 | 179,6 | -0,1 | 4,8 |
| 5. Estrie | 184,0 | 185,0 | 179,7 | 1,0 | 4,6 |
| 6. Montréal | 191,6 | 190,1 | 178,9 | -1,6 | 9,7 |
| 7. Outaouais | 185,7 | 185,0 | 178,4 | -0,7 | 5,8 |
| 8. Abitibi-Témiscamingue | 189,8 | 190,8 | 179,6 | 1,0 | 9,8 |
| 9. Côte-Nord | 187,9 | 188,7 | 179,9 | 0,8 | 7,7 |
| 10. Nord-du-Québec | 203,3 | 204,1 | 182,2 | 0,8 | 19,0 |
| Jamésie | 203,3 | 204,1 | 182,2 | 0,8 | 19,0 |
| Nunavik | 274,3 | 274,3 | n/d | 0,0 | n/d |
| 11. Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine | 191,4 | 190,9 | 181,1 | -0,5 | 8,5 |
| 12. Chaudière-Appalaches | 186,4 | 186,0 | 179,6 | -0,4 | 5,6 |
| 13. Laval | 190,9 | 189,4 | 178,9 | -1,5 | 9,1 |
| 14. Lanaudière | 185,2 | 185,2 | 179,1 | 0,0 | 5,3 |
| 15. Laurentides | 187,3 | 186,7 | 179,0 | -0,6 | 6,7 |
| 16. Montérégie | 187,7 | 186,6 | 179,2 | -1,1 | 6,4 |
| 17. Centre-du-Québec | 183,6 | 183,6 | 179,6 | 0,0 | 3,5 |
| Québec (Moyenne pondérée) | 187,3 | 186,9 | 179,2 | -0,4 | 6,7 |

1.6 Émissions polluantes atmosphériques des transports légers et lourds

Selon un rapport publié en 2022 par Santé Canada intitulé « impacts sanitaires de la pollution liée à la circulation automobile au Canada (PACA), les Canadiens ont été exposés à plusieurs polluants atmosphériques provenant des transports : CO, NO_x, COV, PM_{2,5}, NO₂, O₃, etc.¹²

Selon le rapport, la PACA serait associée à plus de 1 200 décès prématurés au Canada en 2015. De ce nombre, on estime que l'exposition aux PM_{2,5}, au dioxyde d'azote (NO₂) et à l'O₃ a contribué à 800, à 340 et à 85 décès prématurés, respectivement. Les effets sanitaires non mortels comprenaient 2,7 millions de jours avec symptômes respiratoires aigus, 1,1 million de jours d'activité restreinte et 210 000 jours avec symptômes d'asthme par année. La valeur monétaire annuelle totale du fardeau sanitaire a été estimée à 9,5 milliards de dollars (\$ CA 2015), dont 9 milliards sont associés aux décès prématurés. L'analyse a également révélé que les véhicules légers (p. ex. les véhicules de transport de passagers) ont contribué à environ 37 % des décès prématurés, tandis que les véhicules lourds (p. ex. les camions commerciaux et les autobus) ont contribué à environ 63 % des décès prématurés. En ce qui concerne la répartition géographique du fardeau de la pollution atmosphérique, les résultats indiquent que les impacts néfastes sur la santé sont plus importants dans les provinces et les DR les plus peuplées : le nombre estimé de décès prématurés était de 500 en Ontario, de 410 au Québec, de 170 en Colombie-Britannique et de 82 en Alberta. À l'échelle des DR, 170 décès prématurés ont été estimés à Toronto, 150 à Montréal et 110 à Vancouver. Les résultats de l'analyse sont disponibles pour toutes les DR et peuvent être obtenus sur demande auprès de Santé Canada.

13

Ainsi, malgré le fait qu'il y a 25 fois plus de véhicules légers que de camions, autobus et autobus scolaires au Canada, les véhicules ont causé 2 fois plus de décès prématurés que les véhicules légers à cause de la pollution atmosphérique qu'ils émettent. À cela s'ajoute une valeur monétaire d'au moins \$1,5 milliard pour les impacts de la PACA au Québec.

¹² <https://www.canada.ca/content/dam/hc-sc/documents/services/publications/healthy-living/health-impacts-traffic-related-air-pollution/impacts-sanitaires-pollution-atmospherique-liee-circulation-automobile.pdf>

¹³ <https://www.environnement.gouv.qc.ca/air/inventaire/inventaire-contaminants-2022.pdf>

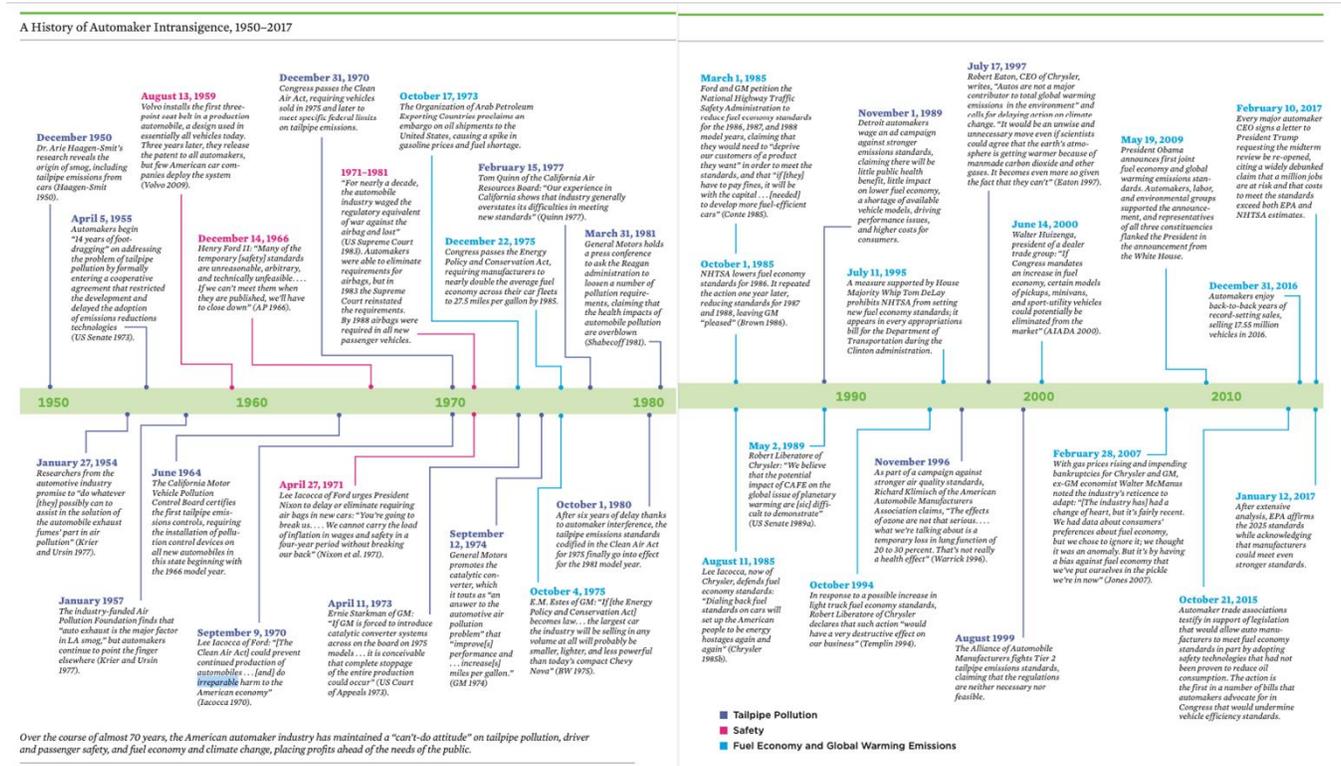


1.7 Pour ou contre une norme zéro émission?

Alors que certains intervenants demandent au gouvernement du Québec de ne pas adopter de norme zéro émission pour les véhicules moyens et lourds tout en soulignant qu'ils ne sont pas opposés à en faire plus pour lutter contre les changements climatiques, l'histoire démontre que plusieurs constructeurs se sont battus bec et ongles contre la réglementation, quelle que soit la réglementation, depuis plus de 3/4 de siècle.

À cet effet, l'excellent rapport publié en 2017 par le groupe Union of Concerned Scientists intitulé "Time for a U-Turn : Automakers history of intransigence and an opportunity for change" nous en apprend beaucoup sur les tactiques dilatoires de certains constructeurs pour se battre contre les lois et règlements visant à protéger la santé et la sécurité des consommateurs sans oublier la protection de l'environnement. Le tableau suivant décrit le parcours sinueux des avancées et des reculs dans les dossiers de la ceinture de sécurité, des systèmes antipollution, des coussins gonflables, des normes de consommation et de GES.

Selon les scientifiques de UCS « Pendant près de 70 ans, l'industrie automobile américaine a maintenu une « attitude de blocage » en ce qui concerne la pollution des gaz d'échappement, la sécurité des conducteurs et des passagers, l'économie de carburant et le changement climatique, en plaçant les profits avant les besoins du public. »



Encore selon UCS « En réponse aux propositions visant à améliorer les véhicules de tourisme, les constructeurs automobiles ont déployé une ligne d'attaque cohérente, les constructeurs automobiles ont déployé une ligne d'attaque cohérente pour effrayer les décideurs politiques.



- **Ce n'est pas possible** : les constructeurs automobiles exagèrent les difficultés techniques pour satisfaire aux nouvelles règles;
- **Cela coûtera trop cher** : ils affirment que le respect des nouvelles normes coûtera bien plus cher que le budget fédéral.
- **Cela va détruire l'industrie et supprimer des emplois** : Ils présentent chaque nouvelle exigence comme une apocalypse potentielle pour les constructeurs automobiles, entraînant des licenciements massifs et des fermetures d'usines.
- **Les consommateurs n'en veulent pas** : Les groupes industriels suggèrent que les constructeurs automobiles doivent choisir de produire des véhicules que les clients souhaitent ou des véhicules que les consommateurs veulent.
- **La science n'est pas claire** : Sur des questions telles que la pollution de l'air, le changement climatique et l'efficacité des sièges, la science n'est pas claire, le changement climatique et l'efficacité des ceintures de sécurité, les constructeurs automobiles et les groupes commerciaux attaquent la science, gonflent l'incertitude et nient ou remettent en question les faits.
- **Le marché résoudra le problème** : quelle que soit la question, les constructeurs automobiles affirment que l'application volontaire est suffisante.

1.8 2005 : signature d'un accord volontaire entre le gouvernement Canadien et les constructeurs automobiles

En 2005, le gouvernement fédéral a signé une entente de réduction volontaire d'émissions de GES.¹⁴

Selon le communiqué d'alors « Une entente historique sur des mesures destinées à aborder les changements climatiques a été signée aujourd'hui par le gouvernement du Canada et l'industrie canadienne de l'automobile. En vertu d'un protocole d'entente, les constructeurs d'automobiles s'engagent à réduire volontairement les émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules sur les routes au Canada, pour qu'en 2010 les réductions annuelles de ces émissions atteignent 5,3 mégatonnes. »

Or, comme cette entente était volontaire, les constructeurs automobiles ont raté leur objectif de réduction de GES en 2010 par rien de moins que... 95%.

1.9 La réglementation a déjà sauvé des milliers de vie

Ensemble, les ceintures de sécurité, les pots catalytiques et les coussins gonflables ont sauvé plus de 525 000 vies aux États-Unis seulement depuis les années 1970. Ces technologies ont été adoptées grâce à la réglementation, et non au "marché". Il en va de même pour la réglementation sur les ventes de VZE. Elle contribuera également à sauver des vies... et des milliards de dollars.^{15 16 17}

¹⁴ <https://www.canada.ca/fr/nouvelles/archive/2005/04/industrie-automobile-gouvernement-entendent-mesures-destinees-aborder-changements-climatiques.html>

¹⁵ <https://www.nhtsa.gov/vehicle-safety/seat-belts#:~:text=Your%20seat%20belt%20is%20crucial,saved%20an%20estimated%20374%2C276%20lives>

¹⁶ <https://www.basf.com/us/en/media/featured-articles/Sustainability/BASF-celebrates-400M-catalytic-converters>

¹⁷ <https://www.nhtsa.gov/vehicle-safety/air-bags#:~:text=Overview,defense%20for%20drivers%20and%20passengers>



1.10 L'arrivée de Donald Trump? Plutôt un RETOUR de Donald Trump

En 2017, Donald Trump a été élu une première fois.

Il a alors :

- Amorcé un recul sur les normes EPA qui s'est passé en 2019
- N'a pas mis fin aux rabais pour véhicules électriques
- A exigé un retrait des exemptions pour les ZEV states, ce qui n'a pas fonctionné

Ces décisions ont un impact nul sur les ventes de véhicules électriques au Québec. En fait, le fait que d'autres juridictions reculent (comme l'Ontario en 2018) a créé une opportunité pour le Québec d'avoir accès à plus de véhicules électriques.

En 2025, Donald Trump a été réélu.

Il a annoncé qu'il ferait en sorte :

- D'amorcer un recul sur les normes EPA, ce qui devrait prendre au moins deux ans
- De **songer** à mettre fin aux rabais pour véhicules électriques
- D'exiger un retrait des exemptions pour les ZEV states, ce qui va repartir la bataille légale

Ainsi, selon le président Trump, il veut encourager la « liberté de choix »... tant que les véhicules ne viennent pas du Canada, du Mexique, de la Chine, de l'Europe, etc.

Il est ainsi à la fois inélégant de se servir de Donald Trump comme excuse pour reculer sur les normes zéro émissions de 2035... puisqu'il ne sera pas là en 2035.

1.11 « Le marché » vs les élus

Nous trouvons déplorable d'entendre des représentants d'industries venir dire à des élus « n'adoptez pas vos propres lois et règlements. Aligned-vous plutôt sur les normes les plus basses possibles et faites en sorte qu'il y ait une seule norme pour le marché nord-américain. Il semble qu'aux yeux de certains d'entre eux, le Québec, le Canada, ne sont pas que des marchés. Or, ce sont d'abord et avant tout des territoires avec leurs propres cultures, leurs histoires, leurs lois et leurs règlements.

En tant qu'élus, il est de votre responsabilité d'adopter des lois et règlements. Votre contribution est certainement plus grande qu'un simple suivi des lois et règlements d'autres juridictions et surtout d'autres pays.

Soyons Maîtres chez nous !



1.12 Des camions légers, moyens et lourds sont DÉJÀ sur nos routes

Alors qu'il y a 10 ans, on ne retrouvait aucun camion léger électrique sur les routes du Québec, du Canada et des États-Unis, on en retrouve aujourd'hui un nombre sans cesse croissant. En effet, lors des consultations qui ont eu lieu en 2016 au Québec sur la première mouture de la norme zéro émission, certains intervenants arguaient qu'une telle norme était impossible à adopter vu l'absence de camions légers en général et de camionnettes en particulier. Or, moins de 10 ans plus tard, plusieurs constructeurs automobiles tels que Ford, GM, Tesla, Rivian et autres offrent maintenant de tels véhicules et d'autres vont bientôt s'ajouter au choix de plus en plus intéressant.

C'est pourquoi il est quelque peu étonnant de constater que certains représentants de l'ancienne industrie utilisent le même argument pour évoquer la difficulté de faire la transition vers des véhicules moyens et lourds électriques alors qu'on commence déjà à en voir sur la route, soit 10 à 15 ans avant leurs échéances respectives.

En effet, des marques telles que Peterbilt, Tesla, Volvo, Hino, Daimler, Kenworth, etc, sillonnent déjà les routes d'Amérique du Nord. L'organisme NACFE¹⁸ collabore d'ailleurs avec Mobilité Électrique Canada pour faire avancer la réflexion et les échanges sur les avancées et essais avec des véhicules moyens et lourds¹⁹.

Lors de tests effectués depuis 2 à 3 ans :

- Le **Volvo FH Electric** a maintenu une vitesse moyenne de 80 km/h sur l'ensemble du parcours, ce qui est comparable au Volvo FH à moteur diesel équipé d'un moteur diesel et du pack d'efficacité énergétique I-Save. Sur la base d'une consommation d'énergie de seulement 1,1 kWh/km, le camion électrique avait une autonomie totale de 345 km avec une seule charge. « Ces résultats montrent qu'il est possible de parcourir jusqu'à 500 km au cours d'une journée de travail normale, avec un court arrêt pour la recharge, par exemple à l'heure du déjeuner », explique Tobias Bergman, directeur des essais presse chez Volvo Trucks.²⁰
- Au cours d'une période d'essai de deux semaines cet été, DHL Supply Chain USA a jeté un coup d'œil approfondi sous le capot du **Tesla Semi**, en intégrant le camion électrique sur 5 000 km d'opérations normales à partir de Livermore, en Californie. L'essai comprenait un long trajet de 390 miles (625 km) - entièrement chargé avec un poids brut combiné de 75 000 livres (34 tonnes métriques) - confirmant la capacité du Tesla Semi à transporter des charges utiles typiques de DHL sur une longue distance avec une seule charge. Au cours de l'essai, le véhicule d'essai a consommé en moyenne 1,72 kWh/mille à des vitesses supérieures à 80 km/h pendant plus de la moitié du temps passé sur la route. Le résultat a dépassé nos attentes et même l'évaluation de Tesla.²¹

Ainsi, alors que de plus en plus d'entreprises amorcent ou planifient d'amorcer un virage vers l'électrique, un important défi demeure la disponibilité réelle des véhicules qui ralentit la transition. Onze (11) États Américains ont officiellement adopté la règle californienne *Advanced Clean Truck*, qui impose aux fabricants

¹⁸ <https://nacfe.org>

¹⁹ <https://emc-mec.ca/fr/evenement/flottes-de-camions-electriques-une-plongee-en-profondeur-avec-la-nacfe/>

²⁰ <https://www.volvogroup.com/en/news-and-media/news/2022/jan/news-4153093.html#:~:text=The%20Volvo%20FH%20Electric%20kept,345%20km%20on%20one%20charge>

²¹ <https://www.dhl.com/global-en/delivered/responsibility/dhl-tests-tesla-semi-electric-truck.html#:~:text=During%20the%20trial%2C%20the%20trial,and%20even%20Tesla's%20own%20rating>



d'atteindre des objectifs ambitieux en matière d'adoption de VLZE. Comme c'est le cas pour les véhicules légers, les manufacturiers priorisent les marchés règlementés pour la distribution de leur production limitée. Donc sans réglementation québécoise qui stimule l'offre des véhicules lourds sur le marché québécois, dans tous les secteurs d'utilisation, y compris le transport de passagers et le fret, l'accès au Québec à l'offre de véhicules lourds risque d'être retardé, ce qui entravera l'adoption par les opérateurs qui sont prêts à passer à l'étape suivante.

En plus de stimuler l'offre de véhicules le Québec doit également en place un écosystème de politiques et mesures incitatives complémentaires pour appuyer les entreprises du secteur : des solutions pour surmonter les obstacles dans le segment du transport lourd, notamment en ce qui concerne l'accessibilité financière, la transition des transports publics électriques, les parcs d'autobus scolaires et de camions.

2 Recommandations et commentaires

Parmi une série de recommandations visant à accélérer l'électrification des transports, Mobilité Électrique Canada préconise les mesures suivantes:

1- Adopter une norme VZÉ pour les camions et les autobus exigeant la vente de 100 % des véhicules zéro émission au plus tard en 2040

Le gouvernement du Québec peut fixer un objectif de 100 % de ventes de camions et d'autobus électriques au plus tard en 2040, avec des étapes intermédiaires en cours de route. Augmenter l'ambition à mesure que la technologie et les produits offerts s'améliorent. MÉC appuie l'ajout des véhicules moyens et lourds à la Norme VZE. Le règlement s'appliquant aux véhicules moyens et lourds devra faire l'objet d'une consultation publique et inclure des cibles de vente pour les différentes classes de véhicules lourds. Mobilité électrique Canada, en tant qu'association industrielle, pourra conseiller le gouvernement sur les cibles par classe de véhicule. Il sera vital d'établir des cibles pour toutes les classes de véhicules, de 3 à 8, afin de stimuler l'offre de VMLZE au Québec.

2- MÉC s'oppose à l'exclusion des autobus et minibus de la loi (alinéa ajouté à la fin de l'article 2) car cela obligera une nouvelle modification législative si le gouvernement souhaite plus tard réglementer la vente de ces véhicules. Nous comprenons que la transition de ces véhicules est actuellement encouragée ou imposée par différentes mesures mais nous pensons que la souplesse requise est déjà incluse dans la provision accordant au ministère le pouvoir de décréter des exemptions pour certains types de véhicules (Article 3.2).

3- Accélérer l'intégration de camions électriques dans les flottes commerciales

Accélérer les analyses de rentabilisation des parcs de véhicules lourds grâce à des fonds spécifiques destinés à la planification de la transition et à l'achat de véhicules.

4- Offrir des programmes de financement pour l'infrastructure de recharge pour véhicules moyens et lourds

Développer un programme d'aide financière pour soutenir la mise en place d'installations de recharge de grande puissance et la modernisation des services électriques afin d'encourager les secteurs des véhicules lourds, en particulier le sous-secteur des camions, pour les autobus électriques et les



autobus scolaires électriques. Le nouveau programme devrait soutenir la conception et la mise en place d'infrastructures de recharge pour les dépôts de parcs commerciaux et publics, incluant le financement pour les centres urbains, les emplacements en bordure d'autoroute, et les aires de repos. Les offres de services qui font passer les solutions de recharge en Opex plutôt qu'en Capex devraient être considérées comme éligibles au financement.

5- Accélérer la formation des techniciens d'entretien spécialisés dans les VÉ

Les VÉ sont des machines beaucoup moins compliquées que les véhicules à essence. Travailler avec le secteur éducatif pour réorganiser le programme de formation des mécaniciens de véhicules afin de donner la priorité aux VÉ en accélérant la formation des mécaniciens de VÉ et en leur offrant davantage de possibilités d'apprentissage.

6- Soutenir l'économie circulaire des batteries de VE

Moderniser le cadre législatif et réglementaire afin de faciliter le transport des batteries usagées et en fin de vie et afin d'encourager la récupération, la réutilisation, le reconditionnement, et le recyclage de batteries dans un marché nord-américain intégré.

Le Québec aurait avantage à revoir les obstacles réglementaires qui compliquent, ralentissent et alourdissent les coûts des initiatives d'économie circulaire. En facilitant les pratiques de reconditionnement, de réutilisation, de réaffectation et de recyclage des batteries de véhicules électriques, il serait possible de maximiser les retombées environnementales et économiques de l'électrification des transports. Également, afin de soutenir le développement d'une économie circulaire pour les batteries VE, le Québec doit rapidement mettre en place une réglementation adaptée sur la collecte et la valorisation des grandes batteries.

7- MÉC appuie l'augmentation du poids maximal dans la définition des véhicules légers (de 4 500 à 4 536 kg) afin d'inclure tous les véhicules de classe 2B dans la norme zéro émission pour véhicules légers.

8- MÉC appuie un programme de financement à l'achat de véhicules moyens et lourds : Si la réglementation des ventes de véhicules zéro émission est essentielle pour stimuler l'offre, elle devrait aussi être accompagnée de mesures de soutien complémentaires qui supportent la demande et permettent aux entreprises de planifier la transition tels qu'un ou des programmes de rabais à l'achat ou la location de véhicules (ex : Écocamionnage) OU encore mieux : un programme de bonus-malus où les véhicules les plus polluants aideront à financer les programmes de rabais à l'achat de véhicules zéro émission. L'octroi et l'administration de ce programme de financement devrait être régulier, cohérent et prévisible.

Le Québec devrait établir un système de taxation progressif où les achats de véhicules lourds plus polluants seraient graduellement assujettis à des frais de type pollueur-payeur qui financeraient les incitatifs à l'achat de véhicules moyens et lourds électriques. Les véhicules qui polluent moins que la moyenne ne seraient soumis à aucun frais. Cette approche offrirait un choix aux entreprises : acheter un modèle zéro-émission et bénéficier d'un incitatif ou choisir un modèle plus polluant et appuyer les efforts d'électrification par le biais d'un frais.



À l'instar de plusieurs autres pays, le Canada a déjà utilisé un programme de redevances-remises pour financer ses véhicules moins polluants. En effet, en 2007 (il y a 18 ans), le gouvernement Conservateur de Stephen Harper a adopté ce qui suit²² :

« Incitations à l'achat de véhicules plus économes en carburant »

Les Canadiens achètent environ 1,5 million de nouveaux véhicules de tourisme par an, et environ 12 % des émissions totales de gaz à effet de serre du Canada sont générées par la conduite quotidienne. Chacun a un rôle à jouer dans la réduction de la quantité d'émissions provenant de la consommation de carburant des véhicules. L'industrie a un rôle à jouer dans l'amélioration de l'efficacité des transports et dans la promotion du développement et de l'adoption de technologies de transport plus propres. Pour sa part, le gouvernement s'est engagé à introduire des normes plus strictes en matière de consommation de carburant pour les nouveaux véhicules de tourisme et les camionnettes qui seront vendus au Canada à partir de l'année modèle 2011.

Les Canadiens ont le choix de contribuer à un environnement plus propre lorsqu'ils choisissent le type de véhicule qui répond le mieux à leurs besoins. Offrir une incitation financière pour aider les Canadiens qui veulent faire un choix respectueux de l'environnement est un investissement judicieux pour l'avenir du Canada et la santé des Canadiens.

Afin d'inciter les consommateurs à acheter des véhicules de technologie avancée plus efficaces avant l'entrée en vigueur des nouvelles normes de consommation de carburant en 2011, le budget 2007 propose une nouvelle structure d'incitation à l'efficacité des véhicules (IVE) qui couvrira toute la gamme des véhicules de tourisme disponibles aujourd'hui. L'IVE aura trois composantes distinctes et entrera en vigueur le 20 mars 2007 :

- a) Un programme de remise basé sur les performances offrant jusqu'à 2 000 dollars pour l'achat d'un nouveau véhicule économe en carburant.**
- b) Traitement neutre d'une large gamme de véhicules à rendement énergétique moyen qui sont largement achetés par les Canadiens.**
- c) Une nouvelle écotaxe allant jusqu'à 4000\$ sur les véhicules énergivores.**

Ces mesures, ainsi qu'une nouvelle initiative visant à encourager les Canadiens à retirer de la circulation les véhicules plus anciens et plus polluants, seront globalement sans incidence sur les recettes.

Nouveau rabais pour les véhicules économes en carburant

Les constructeurs proposent désormais un certain nombre de véhicules éligibles au programme de remise basé sur la performance. Les modèles actuels donnant droit à la remise comprennent les véhicules électriques hybrides, les véhicules conventionnels à faible consommation de carburant et les véhicules à carburant E-85 et à carburant modulable les plus efficaces. La liste des véhicules éligibles sera établie par Transports Canada en combinant les cotes de consommation de carburant en ville et sur route.

²² <https://www.budget.canada.ca/2007/plan/bpc3-eng.html>



Les seuils seront basés sur une consommation combinée de 55 % en ville et de 45 % sur route. Dans un premier temps, les nouvelles automobiles dont la consommation combinée est inférieure ou égale à 6,5 L/100 km et les monospaces, véhicules utilitaires sport (VUS) et autres camionnettes dont la consommation est inférieure ou égale à 8,3 L/100 km pourront bénéficier d'un rabais. Ces seuils seront revus périodiquement. Le montant de base de la remise sera de 1 000 dollars, et 500 dollars supplémentaires seront ajoutés pour chaque amélioration d'un demi-litre par 100 km de la consommation combinée du véhicule en deçà de ces seuils. La valeur maximale du remboursement sera de 2 000 dollars. Les véhicules économes en carburant E-85 pourront bénéficier d'une remise de 1 000 dollars. Les véhicules neufs achetés ou loués à partir du 20 mars 2007 pourront bénéficier de cette remise.

9- Un ou des programmes pour soutenir la planification de la transition dans les entreprises.

Il est essentiel que les programmes tiennent compte de différents modèles d'affaires disponibles : achat, location ou contrat de service. De plus, il faut viser à minimiser la charge administrative imposée aux entreprises qui souhaitent y avoir accès : des processus simplifiés et un calendrier de suivis connu et respecté. Enfin, la prévisibilité des programmes est également essentielle. La suspension abrupte d'un programme, même temporaire, entraîne des conséquences dramatiques pour tout l'écosystème. Dans un programme prévisible, l'échéancier de retrait progressif est connu d'avance, afin que les manufacturiers, détaillants et acheteurs puissent planifier en conséquence.

10- Extension des pouvoirs pour diverses REP (responsabilité élargie des producteurs) en ce qui a trait aux batteries de véhicules électriques

Les objectifs précis de cette mesure demeurent flous, ce qui complique l'évaluation de ses effets. Cependant, si le gouvernement entend accorder de nouveaux pouvoirs ayant une incidence sur une éventuelle responsabilité élargie des producteurs (REP) pour les batteries de véhicules électriques, nous souhaitons réitérer l'importance d'une réglementation adaptée à leur gestion optimale.

Cette réglementation devrait inclure une obligation pour les producteurs de reprendre les batteries non-désirées sur le marché secondaire (réutilisation, réaffectation, reconditionnement). Elle ne doit pas encourager un recyclage prématuré, mais plutôt favoriser leur reconditionnement et leur réaffectation en seconde vie lorsque cela est possible et pertinent, avant d'assurer leur recyclage en fin de vie. Pour atteindre cet objectif, il est essentiel qu'elle prévoie un mécanisme permettant le transfert de responsabilité du producteur initial vers celui qui modifie la batterie pour lui donner une seconde utilisation.

De plus, pour favoriser le développement de l'économie circulaire des batteries VÉ et en accélérer l'implantation au Québec, il est essentiel d'inclure un pouvoir d'exemption de la catégorie « matière dangereuse résiduelle » à l'article 136 du PL 81 et de poursuivre les efforts de simplification réglementaire.

Nous recommandons que Québec adopte un cadre réglementaire spécifique aux matières dangereuses résiduelles (MDR) présentant un intérêt, comme les batteries de véhicules électriques, en tenant compte de leur valeur intrinsèque. Un tel mécanisme d'exemption faciliterait leur revalorisation et contribuerait à accélérer le développement de l'économie circulaire.



- Comme l'Ontario, le gouvernement du Québec pourrait se doter du pouvoir d'exclure certaines matières, telles que les batteries et leurs rebuts de production, de la définition de MDR.
- De plus, en s'inspirant des États-Unis, le Québec devrait mettre en place un programme spécifique aux MDR d'intérêt, similaire au concept de « [universal waste](#) », afin d'appuyer les entreprises d'économie circulaire et d'accélérer leur expansion.

11- Registre de suivi des matières résiduelles dangereuses (MRD) - Article 137

Le remplacement du registre de production des MRD par un système de suivi informatisé pour s'aligner sur l'Ontario peut avoir pour conséquence d'alourdir la charge administrative des entreprises assujetties. En pratique, cette mesure crée des divergences plutôt qu'un alignement, car les systèmes fédéral et provincial restent déconnectés. Nous recommandons plutôt de prioriser l'alignement avec les outils fédéraux existants afin d'éviter les redondances.

12- Commentaire complémentaire sur les infrastructures de recharge

Dans la [Stratégie Québécoise sur la Recharge de véhicules électriques](#) (septembre 2023), le gouvernement a annoncé qu'une « réglementation sera adoptée, dès 2024, pour prévoir l'installation d'infrastructures de recharge dans les nouveaux bâtiments multi logements de cinq logements et plus » (page 24). **En 2025, cette réglementation se fait toujours attendre.** Nous rappelons que l'accès à la recharge à domicile facilite l'adoption des véhicules électriques par les personnes qui habitent un immeuble multi logement (3.2 millions de personnes au Québec) tout en réduisant les besoins en infrastructures de recharge publique. En plus de soutenir l'adaptation des places stationnement dans les bâtiments multi logements existants, le gouvernement doit s'assurer que les stationnements des nouveaux bâtiments sont prêts pour accueillir les bornes de recharge pour les véhicules électriques à défaut de quoi, la rétro-adaptation devra un jour ou l'autre être réalisée, à plus grands frais.

3 Coordonnées

Pour toute question concernant ce mémoire, veuillez communiquer avec :

Electric Mobility Canada / Mobilité Électrique Canada

www.emc-mec.ca | info@emc-mec.ca

Daniel Breton, président et directeur général

Courriel : Daniel.breton@emc-mec.ca

Téléphone : (514) 883-9274