
De: _Boîte_accès, mce
Envoyé: 11 juillet 2024 14:59
À: [REDACTED]
Cc: _Boîte_accès, mce
Objet: N/Réf. : 2425-040 - Votre demande d'accès à l'information
Pièces jointes: 040-documents.pdf; 040-articles.pdf; AVIS DE RECOURS.pdf

[REDACTED]

Objet : Votre demande en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (chapitre A-2.1)

N/Réf. : 2425-040

Monsieur,

Nous donnons suite à votre demande d'accès du 20 juin 2024, reçue à nos bureaux le 21 juin 2024, dont le but est d'obtenir divers documents relatifs à la norme VZE.

Nous vous transmettons copie de certains des documents détenus par le ministère du Conseil exécutif à l'égard de votre demande.

Conformément à l'article 13 de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, nous vous informons que certains documents repérés à l'égard de votre demande font l'objet d'une diffusion sur Internet. Ces documents peuvent être consultés aux adresses suivantes :

<https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/gouvernement/MCE/dossiers-soumis-conseil-ministres/environnement securite barrages memoire.pdf>

<https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/gouvernement/MCE/dossiers-soumis-conseil-ministres/projet loi 102 air.pdf>

<https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/gouvernement/MCE/dossiers-soumis-conseil-ministres/2022-0239 memoire.pdf>

<https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/gouvernement/MCE/dossiers-soumis-conseil-ministres/2022-0239 air.pdf>

<https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/gouvernement/MCE/dossiers-soumis-conseil-ministres/2022-0125 memoire.pdf>

<https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/gouvernement/MCE/dossiers-soumis-conseil-ministres/2022-0125 air.pdf>

<https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/gouvernement/MCE/dossiers-soumis-conseil-ministres/2023-0050 memoire.pdf>

<https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/gouvernement/MCE/dossiers-soumis-conseil-ministres/2023-0050 air.pdf>

<https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/gouvernement/MCE/dossiers-soumis-conseil-ministres/2023-2078 air.pdf>

Quant aux autres documents détenus par le ministère du Conseil exécutif, nous vous informons qu'ils ne sont pas accessibles en vertu des articles 31, 33 et 37 de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* ou ils ne peuvent vous être transmis puisqu'ils sont formés en substance de renseignements confidentiels en vertu de ces mêmes articles, et ce, en application de l'article 14 de cette loi.

De plus, certains sont visés par le privilège de confidentialité de la relation avocat-client et ils ne peuvent vous être transmis en application de l'article 9 de la *Charte des droits et libertés de la personne* (chapitre C-12) qui protège le secret professionnel.

Enfin, certains documents repérés à l'égard de votre demande relèvent davantage de la compétence du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. En vertu de l'article 48 de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, nous vous invitons à vous adresser au responsable de l'accès aux documents pour ce ministère, dont les coordonnées sont les suivantes :

Monsieur Martin Dorion
Responsable ministériel de l'accès aux documents
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre
les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 29e étage, boîte 13
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

acces@environnement.gouv.qc.ca

Vous trouverez ci-joint copie de l'avis relatif au recours prévu à la section III du chapitre IV de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, de même que des articles de loi mentionnés à la présente.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Julie Boucher

Responsable de l'accès à l'information
Ministère du Conseil exécutif
835, boulevard René-Lévesque Est, 2^e étage
Québec (Québec) G1A 1B4
Téléphone : 418 643-7355
mce.accesmce@mce.gouv.qc.ca

Ce courriel est à usage restreint. S'il ne vous est pas destiné, veuillez svp le détruire et en informer l'expéditeur.

DE : Monsieur David Heurtel
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte
contre les changements climatiques

Le : 4 mai 2016

OBJET : Projet de 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

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1. Exposé de la situation

L'électrification des transports : une voie d'avenir pour la société québécoise

Les changements climatiques constituent l'un des plus grands défis auxquels la communauté internationale est confrontée. La production et la consommation d'énergie sont au cœur de cet enjeu. Avec 99,5 % de sa production d'électricité provenant d'énergies hydraulique et éolienne, le Québec bénéficie d'une base solide dans sa transition vers une économie sobre en carbone. Toutefois, la consommation de carburants et de combustibles fossiles ainsi que les émissions de gaz à effet de serre (GES) qui y sont associées s'avèrent toujours importantes au Québec. Des efforts additionnels doivent donc être mis en œuvre si le Québec souhaite réussir cette transition et atteindre les cibles de réduction d'émissions de GES à l'horizon 2020 (- 20 % sous 1990) et 2030 (- 37,5 % sous 1990) et ainsi contribuer aux efforts internationaux de lutte contre les changements climatiques, dont l'Accord de Paris adopté en décembre 2015. Ces cibles ambitieuses placent le Québec sur la trajectoire de la réduction d'émissions de GES recommandée par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) pour les pays industrialisés et reprise par le Protocole d'accord sur le leadership climatique mondial (Under2 MOU) auquel le Québec a adhéré en juillet 2015, aux côtés d'autres États qui se sont engagés à réduire leurs émissions de GES de 80 % à 95 % d'ici 2050.

Le secteur des transports, qui était responsable de 43 % du bilan québécois d'émissions de GES en 2013, représente un défi de taille dans ce contexte. L'urgence d'agir s'illustre également par le fait qu'entre 1990 et 2013, si les émissions de GES du Québec dans leur ensemble ont diminué de 8,6 %, les émissions de GES produites par le secteur du transport routier en particulier ont, quant à elles, connu un accroissement de 32 %, essentiellement attribué à l'accroissement du parc automobile, à l'augmentation de la puissance et du poids des véhicules, ainsi qu'à l'augmentation du kilométrage parcouru par année.

Le Québec mise sur l'électrification des transports à moyen et à long termes pour réduire ses émissions de GES, mais également pour réduire sa dépendance aux produits pétroliers dont l'importation représente une fuite de capitaux de l'ordre de 12 milliards de dollars annuellement. Le Québec a d'ailleurs plusieurs atouts pour se lancer dans la mobilité électrique : une importante production d'électricité renouvelable, des ressources naturelles abondantes, ainsi qu'une expertise de recherche et un savoir-faire industriel reconnus à l'échelle internationale.

Ainsi, au cours des dernières années, le gouvernement du Québec a lancé un ensemble de politiques gouvernementales visant notamment à favoriser le déploiement des véhicules électriques (VE) sur son territoire. Parmi celles-ci, notons le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020) dont le financement soutient la réduction des émissions du parc automobile québécois, suscite la demande de véhicules écoénergétiques et contribue à l'amélioration de la performance énergétique et environnementale des véhicules.

Pour sa part, le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 (PAET 2015-2020), rendu public en octobre 2015, vise le déploiement de 100 000 VE sur les routes du Québec en 2020. Cette cible permettra de réduire la consommation de 66 millions de litres de carburants et l'émission de 150 000 tonnes de GES, en plus de positionner la filière électrique pour l'avenir.

Parmi les initiatives mises de l'avant dans le cadre du PAET 2015-2020, notons le programme de rabais à l'achat « Roulez électrique » qui offre aux consommateurs un rabais allant jusqu'à 8 000 \$ à l'achat d'un VE ainsi qu'un soutien financier à l'installation de bornes de recharge résidentielles. Le programme « Branché au travail » encourage les employeurs à soutenir la motorisation électrique en installant des stations de recharge pour leurs employés. Il y a également des programmes de soutien financier développés pour le transport scolaire (bus électrique), pour le secteur du taxi, et pour le transport des marchandises. Par ailleurs, le gouvernement a mandaté Hydro-Québec pour développer, en collaboration avec des partenaires institutionnels et privés, un vaste réseau de bornes de recharge publiques sur l'ensemble du territoire québécois.

La Politique énergétique 2030, quant à elle, contient plusieurs cibles permettant d'accélérer la décarbonisation de l'économie québécoise. Parmi celles-ci, on retrouve une cible visant une réduction de 40 % de la quantité de produits pétroliers consommés, ce à quoi pourrait contribuer l'électrification des transports. À ce titre, la Politique énergétique 2030 propose une cible complémentaire visant 1 000 000 de véhicules sur les routes à l'horizon 2030, soit 20 % du parc automobile léger¹. De plus, la Politique énergétique 2030 réitère le besoin de travailler en association avec les États et provinces déjà engagés à soutenir le marché des « véhicules zéro émission ».

De la même manière, l'électrification des transports est soutenue par la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020. Une de ses orientations vise spécifiquement l'accroissement de l'électrification des transports tout comme la réduction des émissions de GES.

Les bénéfices de l'électrification des transports pour l'économie du Québec, la qualité de l'air et la santé des populations

Les bénéfices de l'électrification des transports pour le Québec ne se limitent pas au seul déploiement de VE sur le territoire du Québec et aux réductions d'émissions de GES qui y sont associées. Ce nouveau créneau d'activité économique présente également un important potentiel d'emplois à valeur ajoutée dans des secteurs de pointe tels que l'électronique, l'électrotechnique et la fabrication d'équipements de transport.

De plus, la réduction des émissions de GES et de polluants liés à l'électrification des transports au Québec a des effets positifs sur la santé des citoyens, puisqu'elle permet d'améliorer la qualité de l'air et d'éviter des coûts importants en matière de soins de santé. À titre indicatif, la valeur monétaire des impacts sanitaires² associés aux principaux polluants atmosphériques est estimée, pour le Québec, à près de 9,5 milliards de dollars³. Les investissements en électrification des transports au Québec pourraient générer une baisse significative de ces coûts, en plus de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

La problématique actuelle des véhicules zéro émission (VZE) au Québec

La plupart des grands constructeurs automobiles sont présents sur le marché des véhicules zéro émission (VZE), qui regroupe les véhicules entièrement électriques, les véhicules hybrides rechargeables et ceux fonctionnant avec une pile à combustible (hydrogène). Toutefois, le nombre de modèles proposés par les constructeurs au marché québécois est encore limité. À titre d'exemple, en mars 2016, 35 modèles de VZE étaient

¹ Les véhicules légers sont ceux dont le poids nominal brut, soit la valeur spécifiée par le constructeur automobile comme poids d'un seul véhicule en charge, est inférieur à 4 500 kg. Au-delà de ce poids, un véhicule est considéré lourd par la Société d'assurance automobile du Québec.

² Valeur monétaire sanitaire : Estimation du montant que la société serait prête à payer pour éviter de subir ces impacts négatifs

³ Institut national de santé publique du Québec (2007). « Estimation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique au Québec : essai d'utilisation du Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT) », publication 817, 60 p.

disponibles en Californie alors que seulement 23 d'entre eux l'étaient au Québec. Plusieurs véhicules, pourtant populaires dans d'autres marchés, ne sont pas offerts au Québec, notamment la Volkswagen e-Golf ou la Fiat 500e.

Le gouvernement du Québec souhaite développer la filière des VZE au Québec en suscitant une plus grande offre de la part de l'industrie automobile. L'augmentation de l'offre concerne autant le nombre de voitures neuves que l'on retrouve chez les concessionnaires automobiles québécois que la variété des modèles offerts aux consommateurs. En décembre 2015, lors de la Conférence de Paris sur le climat, le Québec a émis une déclaration, de concert avec douze autres membres de l'Alliance internationale pour les véhicules zéro émission (IZEVA), à l'effet qu'il vise à ce que son marché de véhicules neufs se compose exclusivement de VZE à l'horizon 2050.

Une norme réglementaire pour les VZE

Le gouvernement du Québec s'est ainsi doté d'objectifs ambitieux en matière d'électrification des transports et de réduction de ses émissions de GES et il a mis en place plusieurs mesures incitatives pour y parvenir. Toutefois, ces mesures, à elles seules, ne peuvent garantir l'atteinte des objectifs fixés en raison de leur nature « volontaire ». Au cours des dernières années, plusieurs États ont pris conscience de cette réalité et ont décidé de compléter leur approche incitative par un appui réglementaire.

C'est dans cette perspective qu'il est proposé que le gouvernement donne un appui additionnel au développement de cette filière en présentant un projet de 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, qui mènerait à une réglementation appelée communément norme VZE. Cette norme vise à atténuer, sinon à éliminer, certains irritants pour les consommateurs québécois tels qu'un temps d'attente trop important pour la livraison d'un tel véhicule, un choix limité comparativement aux marchés d'autres États américains ou encore les difficultés rencontrées pour faire des essais routiers pour certains modèles de VZE.

Les mesures législatives proposées permettraient d'assurer une plus grande disponibilité des VE au Québec, inciteraient les constructeurs automobiles à élargir leur offre de modèles de VZE, et favoriseraient le développement de véhicules plus performants en plus de contribuer, à terme, à faire diminuer les prix des VZE. Ce sont des résultats déjà observés dans les États ayant mis en place une telle mesure, soit la Californie et neuf autres États américains. Plusieurs de ces États sont d'ailleurs situés dans le nord-est américain et représentent a priori des marchés similaires à celui du Québec.

La norme VZE s'inscrit dans un ensemble de mesures permettant au Québec de prendre un virage décisif vers les transports électrifiés et plus verts, ce qui est en cohérence avec un ensemble de politiques gouvernementales visant à favoriser le déploiement de VZE sur son territoire et qui répond aux besoins de la population du Québec en la matière. L'adoption d'une telle norme enverra un signal fort à l'industrie automobile et à la population sur le sérieux de l'engagement du gouvernement envers l'électrification des transports. Cette initiative contribuera à positionner le Québec comme un leader mondial et démontrera qu'il pose des actions concrètes pour atteindre ses objectifs environnementaux.

2. Lois existantes

Bien que la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) soit le principal instrument juridique qui protège l'environnement au Québec depuis plus de quarante ans, celle-ci prévoit essentiellement un régime d'autorisations.

Elle ne constitue donc pas le meilleur véhicule législatif pour y insérer des dispositions qui sont d'une tout autre nature que celle d'une autorisation.

3. Solutions possibles

Lors du lancement du PAET 2015-2020, le 9 octobre 2015, le gouvernement du Québec a annoncé son intention de mettre en place une norme VZE. Cette volonté a été réitérée en décembre dernier, dans le cadre de la Conférence de Paris, lors de la table ronde organisée par l'IZEVA.

Un système de crédits inspiré de nos partenaires américains

Le projet de loi proposé permettrait de fixer les exigences auxquelles devraient satisfaire les constructeurs automobiles en matière de VZE. Les mesures proposées seraient similaires à celles en vigueur dans certains États américains et engendreraient des obligations à l'endroit des constructeurs à partir de 2018.

Les constructeurs visés seraient ceux vendant en moyenne plus de 4 500 véhicules d'une année modèle au Québec. Ils seraient soit qualifiés de « grands constructeurs » ou de « constructeurs intermédiaires »⁴. La moyenne des ventes serait calculée sur trois années modèles consécutives. Ces deux types de constructeurs devraient accumuler un nombre de crédits donné pour chaque année modèle de véhicules automobiles. Les petits constructeurs, non assujettis aux exigences, pourraient eux aussi accumuler des crédits liés à leurs ventes de VZE au Québec, sur une base volontaire, et par la suite vendre ces crédits aux constructeurs grands et intermédiaires.

L'exigence de crédits des constructeurs assujettis sera fixée au moyen d'un pourcentage prévu par règlement appliqué aux ventes totales de véhicules automobiles neufs de chaque constructeur, ce qui permettra de déterminer les crédits requis de chacun. Ce pourcentage augmentera graduellement chaque année.

Pour accumuler les crédits demandés, les constructeurs devront soit :

- vendre ou louer des VZE au Québec, où chaque véhicule immatriculé dans la province permettrait, selon les performances du véhicule (notamment son autonomie en mode électrique), d'accumuler des crédits tels que déterminés par un calcul à prévoir;
- ou acquérir des crédits auprès d'autres constructeurs visés par les mesures législatives proposées.

Il est également prévu que les constructeurs automobiles puissent accumuler des crédits et les utiliser ultérieurement.

Les constructeurs automobiles qui ne respecteraient pas les exigences de crédits prévus par le projet de loi, à l'intérieur d'une période de référence de trois ans, devraient payer des redevances. Cette redevance serait fixée par règlement. Actuellement, la redevance comparable prévue aux États-Unis est de l'ordre de 5 000 \$ par crédit manquant. Une redevance de cet ordre pourrait être considérée au Québec. Les sommes ainsi perçues pourraient être versées au Fonds vert dans une enveloppe dédiée à l'amélioration du parc de véhicules légers.

Afin de permettre à l'industrie de l'automobile de se préparer, les véhicules neufs des années modèles 2016 et 2017 vendus ou loués, immatriculés au Québec, permettraient aux constructeurs automobiles d'accumuler des crédits bonis qui les aideraient à répondre aux exigences prévues par le projet de loi et qui ne débuteraient qu'avec l'année de modèle 2018.

De plus, dans le respect du marché et des pratiques de certains États américains limitrophes au Québec, le pourcentage de crédits demandé sur le territoire québécois et les méthodes de calculs seraient identiques à ceux qui seront en vigueur dans les États du nord-est ayant adopté une norme VZE (Connecticut, Maine, Maryland,

⁴ Un constructeur automobile serait défini comme intermédiaire s'il vend en moyenne entre 4 500 et 20 000 véhicules automobiles par année modèle dans la province, et un grand constructeur automobile plus de 20 000. Le nombre de véhicules permettant d'établir ces catégories est celui utilisé dans l'ensemble des États américains ayant adopté une norme VZE.

Massachusetts, New Jersey, New York, Rhode Island et Vermont). La Californie, ayant un marché beaucoup plus développé, a des exigences plus sévères pour les années 2018, 2019 et 2020.

Les résultats attendus

Il s'est vendu au Québec 2 900 VZE en 2015 sur un total d'environ 423 000 véhicules automobiles légers au total. En 2018, par une exigence d'accumuler des crédits identiques à ce qui prévaudra dans les États du nord-est participants, soit une exigence de 3,5 %, il est estimé que la norme VZE pourrait promouvoir la vente de plus de 13 000 VZE au Québec. En 2020, avec une exigence de crédit de 8,75 % identique à celles des États du nord-est, ce serait environ 29 000 VZE de cette année modèle qui pourraient être vendus.

Dans un souci de transparence, il est souhaité tenir un registre public similaire à celui de la Californie où apparaîtraient :

- la liste des constructeurs, grands et intermédiaires, ainsi que les ventes de chacun;
- les crédits en banque des constructeurs, et si ceux-ci sont liés à des véhicules entièrement électriques ou des hybrides rechargeables;
- les constructeurs qui ont vendu des crédits, ceux qui en ont acheté, et leur nombre.

4. Les avantages et les inconvénients de chacune des solutions possibles

Avantages

La mise en place d'une norme VZE contribuerait à :

- participer à l'atteinte de la cible de 100 000 VE et hybrides rechargeables d'ici 2020 fixée dans le PAET 2015-2020;
- prendre un virage décisif vers les transports électrifiés et plus verts;
- développer la filière des VZE au Québec, tant en ce qui concerne la production que l'entretien;
- réduire la dépendance du Québec envers les hydrocarbures et améliorer sa balance commerciale;
- réduire les émissions de GES et les polluants atmosphériques qui y sont associés;
- améliorer la qualité de l'air et éviter des coûts en matière de soins de santé en réduisant les émissions de GES et les autres polluants atmosphériques.

Cette solution permettrait également de :

- susciter une meilleure offre de VZE en créant un incitatif pour l'industrie automobile (hausse du nombre de véhicules automobiles neufs que l'on retrouve chez les concessionnaires automobiles québécois, ainsi que la variété des modèles offerts aux consommateurs);
- assurer la disponibilité des VZE au Québec;
- favoriser le développement de véhicules plus efficaces sur le plan énergétique (des véhicules avec plus d'autonomie génèrent plus de crédits);
- contribuer à faire diminuer les prix des VZE.

Ces avantages sont des résultats déjà observés dans les États américains ayant mis en place une telle mesure, soit la Californie et neuf autres États. Plusieurs de ces États sont d'ailleurs situés dans le nord-est américain et représentent des marchés et des climats similaires à celui du Québec.

Inconvénients

Les inconvénients de cette solution sont :

- la mise en place d'un système de gestion relativement complexe;
- de nouvelles exigences réglementaires s'appliqueraient à l'industrie automobile qui s'oppose à l'implantation d'une norme VZE;
- le pourcentage de crédits VZE suggéré, similaire à celui des États américains du nord-est, est plus faible que celui exigé en Californie, ce qui pourrait irriter certains

- groupes environnementaux, mais atténuerait les préoccupations des constructeurs;
- il n'est pas prévu que la norme VZE à elle seule permette d'atteindre l'objectif du PAET 2015-2020 de 100 000 VE et hybrides rechargeables immatriculés en 2020, ce qui pourrait également être critiqué;
- aucune autre province canadienne n'a pour l'instant de réglementation semblable qui s'applique aux constructeurs.

5. Analyse comparative

La disponibilité d'une variété de véhicules branchables est plus faible au Québec en comparaison avec d'autres États qui ont adopté des mesures semblables à celles prévues dans le présent projet de loi. Cette nouvelle législation vise ainsi, notamment, à assurer aux consommateurs québécois l'accès à des VE et au plus grand choix possible en cette matière.

À titre de comparaison, en mars 2016, 35 modèles de VZE étaient disponibles en Californie, qui est un État précurseur en ce domaine, alors que seulement 23 modèles de VZE sont disponibles au Québec. Également, il est rapporté que le nombre de VE est faible et que les délais d'attente pour les obtenir sont élevés.

Le tableau suivant résume le soutien aux VZE au Québec, dans certaines provinces canadiennes et dans certains États américains :

	Subventions à l'achat de l'État	Subvention du gouvernement fédéral	Norme VZE	Malus pour grosses cylindrées
Québec	X		proposée	X
Ontario	X			X
Colombie-Britannique	X			X
Californie	X	X	X	X
Connecticut	X	X	X	
Maine		X	X	
Maryland	X	X	X	X
Massachusetts	X	X	X	
New Jersey	X	X	X	X
New York	X	X	X	X
Oregon		X	X	
Rhode Island	X	X	X	
Vermont		X	X	

6. Activité réglementaire

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) a estimé les avantages et les coûts de la mise en place d'une norme VZE pour l'environnement, le gouvernement du Québec, les consommateurs et chacun des secteurs économiques touchés par le projet de norme VZE, soit : les constructeurs d'automobiles, les concessionnaires, les garages, les stations-service, les fabricants, les commerçants et installateurs de bornes de recharge, les propriétaires de bornes de recharge publiques, les fabricants de composantes de VE. Plus précisément, le MDDELCC a mesuré les impacts économiques des VZE vendus au Québec de 2018 à 2025 en fonction d'une durée de vie estimée des véhicules de douze ans.

Le présent projet de loi entraînerait des effets positifs pour les consommateurs, le gouvernement, l'environnement et les fabricants de bornes de recharge. Par exemple, il devrait améliorer l'offre de VZE, ce qui bénéficie aux consommateurs. Également, plus de modèles devraient être disponibles au Québec et le service offert par les concessionnaires devrait s'améliorer.

L'estimation de ces impacts ne tient pas compte de la subvention accordée par le programme Roulez électrique. Si ce programme subventionnait les VZE associés au projet de loi, l'effet net au niveau de la société québécoise ne changerait pas, la diminution des coûts pour le constructeur étant annulée par l'augmentation des coûts pour le gouvernement.

L'avantage net pour le gouvernement du Québec s'élèverait à 3,9 M\$ pour les VZE vendus en 2018 et sur l'ensemble de la durée de vie des véhicules. Il proviendrait des revenus supplémentaires des ventes d'électricité (26,1 M\$) et de la (taxe de vente du Québec (TVQ) sur l'incrément du prix d'achat des VZE (10,2 M\$), diminués de la baisse de revenus des taxes provinciales sur l'essence (31,9 M\$) et de la TVQ sur les changements d'huile (0,5 M\$).

L'avantage pour l'environnement consisterait en la diminution de certains polluants atmosphériques comme les oxydes d'azote (NOx), les matières particulaires (MP) et le dioxyde de soufre (SO₂), ainsi que des émissions de GES. Pour les VZE vendus en 2018, les dommages évités sur l'ensemble de la durée de vie des véhicules sont estimés à 0,2 M\$, dans le cas des polluants atmosphériques, et à 10,2 M\$, dans le cas des GES.

Également, le projet de loi ferait augmenter les ventes et les installations de bornes de recharge résidentielles et publiques, en raison de l'augmentation du nombre de VZE en circulation. L'augmentation des profits du secteur est estimée à 1,6 M\$ en 2018.

À l'inverse, le projet de loi aurait des effets négatifs sur les constructeurs d'automobiles, les concessionnaires, les raffineurs, les stations-service et les garages. Le coût net des constructeurs d'automobiles et leurs concessionnaires s'élèverait à 16,7 M\$ pour les VZE vendus en 2018 et sur l'ensemble de la durée de vie des véhicules. Il proviendrait des rabais que ces derniers devraient accorder aux consommateurs pour les inciter à acheter des VE afin de rencontrer le projet de norme VZE.

Le coût net pour les stations-service et les raffineries s'élèverait à 13,8 M\$ pour la même année de modèle et représente la diminution des profits en raison de la baisse des ventes d'essence. Finalement, les garages et les concessionnaires verraient aussi leurs profits diminuer (0,6 M\$) en raison de la diminution du nombre de changements d'huile.

En conclusion, le projet de loi générerait légèrement plus de coûts que d'avantages pour la société québécoise pour les années de modèles 2018 à 2024. Les ratios avantages/coûts varieraient ainsi entre 0,93 pour 2018 et 0,99 pour 2024. Pour 2025, le projet de norme deviendrait rentable pour la société québécoise, les avantages dépassant légèrement les coûts avec un ratio de 1,01. Cette amélioration devrait se poursuivre au-delà de 2025, notamment en raison de la diminution du coût de production des VZE et de l'augmentation du prix de l'essence.

Par ailleurs, il est prévu que cet impact négatif pour l'industrie serait moins important dans le temps au fur et à mesure que les surcoûts liés à la fabrication et à la recherche sur les VZE diminueront.

7. Implications financières

L'adoption de ce projet de loi impliquerait la mise en place d'un outil de suivi informatique (développement estimé à 500 k\$). En effet, il sera nécessaire de faire le suivi des ventes de véhicules automobiles légers des constructeurs concernés, d'établir leurs objectifs de crédits VZE, de convertir les véhicules effectivement vendus ou loués en crédits et de suivre les aliénations de crédits entre constructeurs. Les déclarations de ventes seront aussi vérifiées à l'aide des numéros d'identification des véhicules (NIV) auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Les coûts financiers comprendraient donc les ressources informatiques (développement de l'outil et entretien), ainsi que les ressources humaines pour la mise en œuvre, le développement et le suivi (quatre ETC) de la norme. Les activités comprendraient, entre autres, la saisie de données dans le registre constitué à cette fin, la mise à jour de l'information sur internet, les coûts de vérification des déclarations de ventes (dont le

montant reste à déterminer avec la SAAQ), ainsi que le suivi des aliénations de crédits entre constructeurs et de l'application de la loi en général.

Le PAET 2015-2020 a prévu la somme de 3 M\$ provenant du Fonds vert, par l'entremise du PACC 2013-2020, pour la mise en place d'une approche concertée et d'actions structurantes avec les partenaires, et ce, afin d'accroître le nombre de véhicules zéro émission dont la norme VZE est la principale mesure.

8. Relations intergouvernementales

Aucune implication sur les relations intergouvernementales n'a été identifiée. Il importe toutefois de souligner que, dans le cadre du protocole d'entente entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'Ontario concernant les actions concertées sur les changements climatiques et les mécanismes de marché, signé en 2014 et bonifiée en 2015, le développement et le déploiement de l'électrification des transports sont identifiés comme un créneau porteur de collaboration. Les échanges se poursuivront donc avec le gouvernement ontarien pour des actions concrètes dans le domaine.

9. Implications territoriales, soit sur les régions, sur la Capitale Nationale et sur la Métropole

Bien que ce projet de loi n'ait pas de dimension régionale et vise l'industrie automobile dans l'ensemble du Québec, il est démontré que les achats et les locations de VZE sont plus fréquents dans certaines régions du Québec. Par exemple, les milieux fortement urbanisés conviennent davantage aux VZE, puisque les distances à parcourir sont généralement plus courtes, tandis que les infrastructures de recharge sont densément réparties, ce qui diminue le phénomène lié à la crainte de tomber en panne pour les propriétaires de véhicules entièrement électriques.

Il demeure que le présent projet de loi favoriserait la mise en marché de VZE dans toutes les régions du Québec.

10. Implication sur les jeunes

Le présent projet de loi est susceptible de faire diminuer le prix des VZE, et donc, de les rendre ultimement plus accessibles à plusieurs clientèles, dont les jeunes.

11. Consultation entre les ministères

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le ministère de la Justice, respectivement pour le rôle dévolu par le projet de loi à la Société de l'assurance automobile du Québec et au Tribunal administratif du Québec, sont particulièrement concernés par les mesures proposées et seront consultés.

Le ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre
les changements climatiques,

Original signé

DAVID HEURTEL

DE : Monsieur David Heurtel
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte
contre les changements climatiques

Le : 28 septembre 2016

OBJET : Amendements au projet de loi n° 104, 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

MÉMOIRE COMPLÉMENTAIRE**PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC**

1. Exposé de la situation

Le Projet de loi n° 104, 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, fut présenté à l'Assemblée nationale le 2 juin 2016 et a fait l'objet de consultations particulières du 16 au 23 août 2016 où 23 groupes ou individus furent entendus. Son principe fut adopté par l'Assemblée nationale le 22 septembre 2016.

Ce projet de loi fait partie des gestes posés par le gouvernement du Québec afin de favoriser l'électrification des transports et l'émergence de la filière des véhicules zéro émission (VZE) dans une perspective d'atteinte de ses cibles de réductions d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et des objectifs du Plan d'action en électrification des transports en 2020 (PAET 2015 2020). Le projet de loi n° 104 permettra de stimuler l'offre de véhicules VZE par l'industrie automobile, rendant ainsi ces véhicules accessibles à un plus grand nombre de québécois. Dans ce contexte, il est proposé d'amender dès maintenant le projet de loi n° 104 afin d'en élargir la portée en rendant les véhicules remis en état admissibles à des crédits. Cette ouverture vise à offrir aux consommateurs québécois un plus grand nombre de véhicules VZE, d'une part, et à moindre coût, d'autre part, donnant ainsi aux ménages québécois à plus faible revenu, l'occasion de pouvoir participer au verdissement du parc automobile québécois en effectuant un choix d'achat de véhicule correspondant à leurs valeurs.

Cette approche grâce au reconditionnement des véhicules, s'inscrit également dans un mouvement mondial beaucoup plus large proposant de passer d'une société du jetable à une société du durable. Le réemploi, la réparation et la réutilisation contribuant ainsi au prolongement de la durée de vie des produits. Ils constituent ainsi un volet important de l'économie circulaire, en réduisant le gaspillage des ressources et en prévenant la production de déchets, favorisant au final le développement d'une consommation réellement responsable.

2. Lois existantes

Bien que la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) soit le principal instrument juridique qui protège l'environnement au Québec depuis plus de quarante ans, celle-ci prévoit essentiellement un régime d'autorisations.

Elle ne constitue donc pas le meilleur véhicule législatif pour y insérer des dispositions qui sont d'une tout autre nature que celle d'une autorisation.

3. Solution proposée

Cette solution consiste à proposer d'ajouter au projet de loi n° 104 le pouvoir au ministre d'accorder des crédits VZE aux véhicules remis en état qui font l'objet d'une première immatriculation au Québec, en plus de ceux déjà définis au projet de loi.

Il est donc proposé des amendements aux articles 5, 6, 13, 64 et 65 du projet de loi n° 104 afin, respectivement, de :

- Article 5 : prévoir la liste, par année modèle, des véhicules neufs et remis en état dont la vente ou la location permet d'accumuler des crédits;
- Article 6 : inclure la possibilité d'accumuler des crédits avec des véhicules remis en état, sous certaines conditions. Cet article énumère quelques-unes de ces conditions, et les autres seront déterminées par règlement;
- Article 13 : s'assurer que pour qu'un crédit puisse être inscrit dans le registre, tout véhicule automobile neuf ou remis en état considéré pour son calcul doit, au moment de la déclaration prévue, être immatriculé au Québec;
- Article 64 : prévoir que les véhicules automobiles neufs et remis en état des années modèles 2014, 2015, 2016 et 2017 donnent droit à des crédits;
- Article 65 : prévoir que la présente loi s'applique également aux véhicules automobiles remis en état des années modèles 2014, 2015, 2016 et 2017 vendus ou loués au Québec avant la date de son entrée en vigueur.

Le Québec est pionnier avec cette nouvelle approche,, soit d'accorder des crédits VZE aux véhicules remis en état qui font l'objet d'une première immatriculation sur son territoire, comme cette démarche serait unique au et qu'actuellement les États ayant mis en place de norme VZE aux États-Unis n'accordent des crédits VZE que pour les véhicules neufs.

Par ailleurs, dans la réglementation à venir il faudra s'assurer que le concept de « remise en état » soit balisé correctement afin d'éviter des effets indésirables. Les exigences spécifiques relatives à la remise en état aux fins de l'application du présent projet de loi ainsi que les conditions d'utilisation des crédits octroyés, notamment leur calcul, la valeur, le maximum de crédits provenant de véhicules remis en état pouvant être utilisés pour l'atteinte des exigences de crédits du manufacturier, seront ainsi spécifiés ultérieurement par règlement.

Dans ce contexte, il est impératif de s'assurer du maintien de haut standards dans nos exigences afin que le Québec ne devienne pas une terre d'accueil pour des véhicules remis en état n'ayant pas trouvé preneur aux États-Unis ou ailleurs au Canada. Pour ce faire, il est important de bien baliser la portée de la modification proposée et de s'assurer que l'offre de programmes de soutien gouvernementaux soit complémentaire et cohérente. Dans le contexte où le Québec sera la seule juridiction à soutenir l'offre de véhicules remis en état dans la forme proposée dans le présent mémoire, il faudra notamment s'assurer que l'actuel *Programme de rabais à l'achat* puisse aussi agir en complémentarité avec cette approche pour ne pas créer d'effet de distorsion ni d'iniquités sur le marché québécois.

4. Les avantages et les inconvénients de la solution proposée

Avantages

- La solution proposée entraînerait des effets positifs pour les consommateurs, le gouvernement, l'environnement et les fabricants de bornes de recharge. Cette solution stimulera l'offre de VZE remis en état sur le marché québécois. Ces véhicules seront nécessairement moins dispendieux que des VZE neufs, ce qui en facilitera l'accès aux jeunes ainsi qu'aux ménages à plus faible revenu.
- La solution proposée s'ajoute aux efforts du gouvernement du Québec pour atteindre ses cibles de réduction des émissions de GES ainsi que ses objectifs en matière d'électrification des transports.

- La solution proposée donnera également plus de souplesse aux constructeurs automobiles pour se conformer aux exigences que ces derniers doivent respecter en matière d'offre de VZE.

Inconvénients

- La solution proposée pourrait avoir pour effet d'augmenter la quantité de véhicules automobiles plus âgés et donc moins performants sur le marché québécois, notamment des véhicules remis en état provenant des États-Unis. La performance de ces véhicules, notamment de la batterie, constitue également un enjeu. Ainsi, il faut bien baliser les standards afin d'éviter que les consommateurs québécois ne se retrouvent avec des véhicules moins performants.
- L'arrivée en masse sur le marché de véhicules remis en état pourrait nuire à la vente des véhicules neufs, tout spécialement pour les constructeurs ayant seulement des modèles récents.

Pour éviter ces inconvénients potentiels, des mesures de mitigation des effets néfastes seront incluses dans la réglementation à venir.

5. Analyse comparative

Les mesures législatives proposées pour l'implantation d'une norme VZE permettraient d'assurer une plus grande disponibilité des VZE au Québec, inciteraient les constructeurs automobiles à élargir leur offre de modèles de VZE, en plus de contribuer, à terme, à faire diminuer les prix des VZE. Ce sont des résultats globaux déjà observés dans les États ayant mis en place une norme VZE, soit la Californie et neuf autres États américains. Plusieurs de ces États sont d'ailleurs situés dans le nord-est américain et représentent a priori des marchés similaires à celui du Québec.

Or, peu de juridictions sont intervenues sur le marché des VZE remis en état. Des programmes conçus pour stimuler la demande de VZE remis en état à l'aide d'incitatifs financiers en Californie et au Colorado ont été répertoriés.

En Californie, certains ménages à faible revenu ont droit à des subventions variant entre 5 000 \$ et 9 500 \$ pour l'achat de VZE remis en état. Le montant de la subvention et l'admissibilité dépend du revenu du ménage, du véhicule considéré ainsi que du quartier (code postal de résidence). Géographiquement, seules les deux régions ayant la plus grande pollution atmosphérique sont considérées.

Au Colorado, un crédit d'impôt pouvant aller jusqu'à 6 000 \$ est admissible pour tout acquéreur de VZE neuf ou usagé, dont le numéro d'identification du véhicule (NIV) n'a pas été soumis préalablement. Par contre, les VZE remis en état ne seront plus admissibles prochainement dans ce programme.

Outre, ces deux exemples favorisant la demande de VZE remis en état, il n'y a pas d'exemples connus d'intervention visant à stimuler l'importation de VZE remis en état.

6. Activité réglementaire

L'élargissement du projet de loi aux VZE remis à l'état offre plus de possibilités aux constructeurs automobiles d'atteindre le nombre de crédits exigés. Il avantage également les consommateurs en faisant augmenter l'offre de VZE moins dispendieux.

7. Implications financières

Les amendements au projet de loi n° 104 ont un impact sur la future gestion d'une norme VZE en entraînant plus de vérifications. Advenant que le nombre de critères associés aux VZE remis en état soit grand, cela pourrait augmenter sensiblement les vérifications nécessaires pour prévenir des déclarations non conformes de la part des constructeurs.

L'outil de suivi informatique dont le développement est déjà prévu dans le cadre du projet de loi n° 104 (estimé à 500 000 \$) devra permettre maintenant la vérification liée aux véhicules remis en état et importés au Québec. Aux coûts déjà prévus pour le développement de l'outil informatique requis pour le suivi du projet de loi n° 104, s'ajouteraient ceux, sans doute marginaux, liés à l'augmentation des éléments de suivi.

Tout comme les autres véhicules, les déclarations de ventes seront aussi vérifiées à l'aide des numéros d'identification des véhicules (NIV) auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Le PAET 2015-2020 a prévu la somme de 3 M\$ provenant du Fonds vert, par l'entremise du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020), pour la mise en place d'une approche concertée et d'actions structurantes avec les partenaires, et ce, afin d'accroître le nombre de véhicules zéro émission dont la norme VZE est la principale mesure.

8. Relations intergouvernementales

Aucune implication sur les relations intergouvernementales n'a été identifiée. Il importe toutefois de souligner que, dans le cadre du protocole d'entente entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'Ontario concernant les actions concertées sur les changements climatiques et les mécanismes de marché, signé en 2014 et bonifié en 2015, le développement et le déploiement de l'électrification des transports sont identifiés comme un créneau porteur de collaboration. Les échanges se poursuivront donc avec le gouvernement ontarien pour des actions concrètes dans le domaine.

Notons qu'il est possible que les constructeurs redirigent les VZE remis en état des autres provinces canadiennes vers le Québec, ce qui pourrait faire augmenter le prix moyen des VZE dans les autres provinces.

9. Implications territoriales, soit sur les régions, sur la Capitale Nationale et sur la Métropole

Bien que ce projet de loi n'ait pas de dimension régionale et vise l'industrie automobile dans l'ensemble du Québec, il est démontré que les achats et les locations de VZE sont plus fréquents dans certaines régions du Québec. Par exemple, les milieux fortement urbanisés conviennent davantage aux VZE, puisque les distances à parcourir sont généralement plus courtes, tandis que les infrastructures de recharge sont densément réparties, ce qui diminue le phénomène lié à la crainte de tomber en panne pour les propriétaires de véhicules entièrement électriques.

Il demeure que le présent projet de loi favoriserait la mise en marché de VZE dans toutes les régions du Québec. L'inclusion des VZE remis en état pourrait favoriser, quant à elle, les régions administratives frontalières du Québec. En effet, la courte distance entre les concessionnaires près des frontières avec l'Ontario, les États-Unis ou le Nouveau-Brunswick pourrait engendrer une offre accrue de VZE remis en état dans ces régions.

10. Implication sur les jeunes

Les amendements proposés sont susceptibles de faire apparaître plus de VZE remis en état sur le marché québécois, véhicules nécessairement moins dispendieux que des VZE neufs. Ultimement, cela permettrait de les rendre plus accessibles à plusieurs clientèles, dont les jeunes.

11. Consultation entre les ministères

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a été consulté. Le ministère de la Justice, la Société de l'assurance automobile du Québec et le Tribunal administratif du Québec sont particulièrement concernés par les mesures proposées et furent consultés également sur le projet de loi n° 104.

Le ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre
les changements climatiques,

Original signé

DAVID HEURTEL

DE : Monsieur David Heurtel
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte
contre les changements climatiques

Le : 01 JUIN 2017

OBJET : Projet de règlement 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

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1. Exposé de la situation

Le Québec s'est fixé des objectifs ambitieux de réduction de gaz à effet de serre (GES), notamment pour 2020 et 2030. Pour y arriver, il a déployé au cours des dernières années des efforts importants dans le secteur de l'électrification des transports, particulièrement avec le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020. Concrètement, avec ce plan d'action, le gouvernement a comme objectif d'atteindre d'ici 2020 le nombre de 100 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec, de réduire de 150 000 tonnes les émissions de GES liées au transport et de 66 millions le nombre de litres de carburant consommés annuellement au Québec.

Le transport étant responsable de plus de 40 % des émissions de GES du Québec, plusieurs mesures de ces politiques et plans visent à réduire les émissions dans ce secteur. Le gouvernement a notamment déployé des efforts importants au cours des dernières années dans le secteur de l'électrification des transports. À ce titre, le Québec dispose d'une énergie hydroélectrique propre à un coût concurrentiel disponible en grande quantité ainsi que d'une expertise de recherche et de savoir-faire industriel reconnus à l'échelle internationale. Le Québec est un chef de file de l'utilisation du transport propulsé par l'électricité.

Au-delà des bénéfices en termes de qualité de l'air, qui a des effets positifs sur la santé des citoyens et de la réduction des émissions de GES, l'électrification des transports présente des avantages incontestables sur le plan du développement économique. Elle constitue une filière d'avenir, créatrice d'emplois et permet de réduire la dépendance du Québec envers les produits pétroliers, dont l'importation représente une fuite de capitaux de l'ordre de 12 G\$ annuellement.

Les initiatives lancées par le gouvernement au cours des dernières années ont permis d'accélérer la transition vers l'utilisation de véhicules électriques (VE) et de soutenir le développement de la filière : rabais à l'achat, développement du réseau de bornes de recharge partout sur le territoire, avantages pour les bénéficiaires des plaques d'immatriculation vertes, etc.

C'est dans cette perspective que le gouvernement a donné un appui additionnel au développement de cette filière en présentant le projet de loi 104, visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de GES et autres polluants adopté à l'unanimité par l'Assemblée nationale le 26 octobre 2016 et sanctionnée à la même date. Des consultations particulières ont eu lieu du 16 au 23 août 2016 où 23 groupes ou individus ont été entendus. Le présent mémoire propose son premier règlement d'application, dont la mise en œuvre est appelée communément « norme VZE », pour véhicules zéro émission. Cette norme vise à atténuer, sinon à éliminer, certains irritants pour les consommateurs québécois tels qu'un temps d'attente trop important pour la livraison d'un tel véhicule, un choix limité comparativement aux marchés d'autres États américains, ou encore, les difficultés rencontrées pour faire des essais routiers pour certains modèles.

La réglementation proposée permettra d'assurer une plus grande disponibilité des VE au Québec, incitera les constructeurs automobiles à élargir leur offre de modèles de VZE et de faibles émissions (VFE, dont notamment les véhicules hybrides rechargeables), et favorisera le développement de véhicules plus performants en plus de contribuer, à terme, à faire diminuer leurs prix. Ce sont des résultats déjà observés dans les États ayant mis en place une telle mesure¹, soit la Californie et neuf autres États américains². Plusieurs de ces États sont d'ailleurs situés dans le Nord-Est américain et représentent a priori des marchés similaires à celui du Québec.

La norme VZE s'inscrit dans un ensemble de mesures permettant au Québec de prendre un virage décisif vers les transports électrifiés et plus verts, ce qui est en cohérence avec un ensemble de politiques gouvernementales visant à favoriser le déploiement de VZE et de VFE sur son territoire et qui répond aux besoins de la population du Québec en la matière. L'adoption d'une telle norme enverra un signal fort à l'industrie automobile et à la population sur le sérieux de l'engagement du gouvernement envers l'électrification des transports. Cette initiative contribuera à positionner le Québec comme un leader mondial et démontrera qu'il pose des actions concrètes pour atteindre ses objectifs environnementaux.

Il est à noter que la loi prévoit que les véhicules remis en état, respectant certaines conditions inscrites au règlement, sont admissibles à des crédits. Cette ouverture vise à offrir aux consommateurs québécois un plus grand nombre de VZE et de VFE, d'une part, et à moindre coût, d'autre part. Les ménages québécois à plus faible revenu auront alors l'occasion de participer au verdissement du parc automobile québécois en effectuant un choix d'achat de véhicule correspondant à leurs valeurs.

Cette approche, grâce au reconditionnement des véhicules, s'inscrit également dans un mouvement mondial beaucoup plus large proposant de passer d'une société du jetable à une société du durable. Le réemploi, la réparation et la réutilisation contribuant ainsi au prolongement de la durée de vie des produits. Ils constituent ainsi un volet important de l'économie circulaire, en réduisant le gaspillage des ressources et en prévenant la production de déchets, favorisant au final le développement d'une consommation réellement responsable.

2. Lois existantes

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 (loi VZE) a été sanctionnée le 26 octobre 2016. Le projet de règlement proposé comprend les éléments nécessaires à son application.

3. Solutions possibles

Véhicules admissibles à des crédits

Le projet de règlement définit les caractéristiques des véhicules admissibles, soit les VZE, entièrement électriques ou fonctionnant avec une pile à combustible et les VFE, à savoir les véhicules hybrides rechargeables ou avec moteur à combustion utilisant l'hydrogène. Pour les VFE, une série de critères doit être respectée afin de s'assurer qu'ils sont performants même lorsqu'ils fonctionnent avec des combustibles fossiles.

Critères spécifiques pour les véhicules remis en état

Le règlement proposé permet l'accumulation de crédits pour les véhicules remis en état de 2014 et plus immatriculés pour la première fois au Québec, sous certaines conditions. En plus des exigences liées à l'importation de tout véhicule au Québec, dont un certificat de vérification mécanique reconnu par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), le constructeur automobile devra certifier par écrit que le véhicule a une garantie

¹ Plusieurs de ces constats sont rapportés dans l'étude de John Axen et al. « Electrifying Vehicles – Insights from the Canadian Plug-in Electric Vehicle Study », Simon Fraser University, juillet 2015

² Ces États sont : Connecticut, Maine, Maryland, Massachusetts, New Jersey, New York, Oregon, Rhode Island et Vermont.

minimale, que sa batterie est en bon état et qu'il a l'équipement adéquat pour être performant au Québec. Pour obtenir des crédits, le VZE ou VFE remis en état devra être âgé de moins de quatre ans et avoir un kilométrage maximal de 40 000 km, la valeur du crédit variant selon le kilométrage au compteur.

L'objectif est d'offrir aux consommateurs québécois des véhicules performants. Toutefois les véhicules neufs avec les technologies les plus performantes sont tout de même la priorité du gouvernement. C'est pourquoi il est proposé que les crédits des VZE et des VFE remis en état ne puissent compter que pour un maximum de 30 % des crédits exigés d'un constructeur par période de référence de trois ans. La loi prévoit en effet que les constructeurs rendront des comptes sur les crédits exigés à chaque trois ans, après l'avoir fait pour une première fois en 2019.

Un système de crédits inspiré de nos partenaires américains

Le projet de règlement proposé permet de fixer les exigences auxquelles devront satisfaire les constructeurs automobiles en matière de VZE et de VFE, la catégorisation des constructeurs, la méthode de calcul des crédits, les mécanismes de déclaration ainsi que les sanctions pécuniaires auxquelles les constructeurs sont exposés en cas de non-conformité. Les mesures proposées sont similaires à celles en vigueur dans certains États américains et engendreront des obligations à l'endroit des constructeurs à partir de l'année modèle 2018.

Les constructeurs visés sont ceux vendant en moyenne plus de 4 500 véhicules d'une année modèle au Québec. Ils seront soit qualifiés de « grands constructeurs » ou de « moyens constructeurs »³. La moyenne des ventes sera calculée sur trois années modèles consécutives. Ces deux types de constructeurs devront accumuler un nombre de crédits donné pour chaque année modèle de véhicules automobiles, et les grands constructeurs devront, en plus, en accumuler un minimum provenant de VZE. Les petits constructeurs, non assujettis aux exigences, pourront eux aussi accumuler des crédits liés à leurs ventes de VZE et de VFE au Québec, sur une base volontaire, et par la suite transiger ces crédits avec les grands et moyens constructeurs.

L'exigence de crédits pour les constructeurs assujettis sera fixée au moyen d'un pourcentage appliqué aux ventes totales de véhicules automobiles neufs de chaque constructeur, ce qui permettra de déterminer les crédits requis de chacun. Ce pourcentage, ainsi que la proportion de crédits provenant de VZE pour les grands constructeurs, augmentera graduellement chaque année. Il sera de 3,5 % des ventes totales (dont 1,25 % en crédits VZE pour les grands constructeurs) en 2018, et augmentera afin d'atteindre jusqu'à 22 % (dont 16 % en crédits VZE) en 2025.

À titre d'information, si ces exigences en crédits sont traduites en pourcentages de ventes de VZE sur le total des ventes de véhicules des constructeurs, il est estimé que 1,1 % des véhicules vendus au Québec en 2018 seraient des VZE ou des VFE, et que cette proportion atteindrait 10 % en 2025.

Pour accumuler les crédits demandés, les constructeurs devront soit :

- vendre ou louer des VZE et des VFE au Québec, neufs ou remis en état, où chaque véhicule immatriculé dans la province permettra, selon les performances du véhicule (notamment son autonomie en mode électrique), d'accumuler des crédits tels que déterminés par un calcul.
 - o une formule plus généreuse en crédits est prévue pour les VZE;
 - o pour chaque type de véhicules, il y a un maximum de crédits possibles par véhicule, et un minimum d'autonomie électrique pour qu'ils soient considérés;
 - o les crédits pour véhicules remis en état respectant les exigences sont pondérés selon le kilométrage du véhicule.
- ou acquérir des crédits auprès d'autres constructeurs visés par les mesures législatives proposées, ou auprès des petits constructeurs qui en auront accumulé.

³ Un constructeur automobile sera défini comme moyen s'il vend en moyenne entre 4 500 et 20 000 véhicules automobiles neufs par année modèle dans la province, et un grand constructeur automobile, plus de 20 000. Le nombre de véhicules permettant d'établir ces catégories est celui utilisé dans l'ensemble des États américains ayant adopté une norme VZE, et est adapté à la réalité du marché québécois.

Les constructeurs automobiles qui ne respecteront pas les exigences de crédits prévus par le projet de loi, à l'intérieur d'une période de référence de trois ans, devront payer des redevances de 5 000 \$ par crédit manquant. Tel que prévu par la loi VZE, les sommes ainsi perçues seront versées au Fonds vert et pourraient être dédiées au verdissement du parc de véhicules légers.

Afin de permettre à l'industrie de l'automobile de se préparer et au gouvernement de reconnaître les efforts faits par les constructeurs, les véhicules neufs et remis en état des années modèles 2014, 2015, 2016 et 2017 vendus ou loués, immatriculés au Québec, permettront aux constructeurs automobiles d'accumuler des crédits bonis tel que le prévoit la loi. Ceux-ci aideront les constructeurs à répondre aux exigences prévues par le projet de règlement et qui ne débiteront qu'avec l'année modèle 2018.

Les résultats attendus

En 2018, lorsque l'exigence en terme d'accumulation de crédits sera à 3,5 % et identique à ce qui sera en vigueur dans les États du Nord-Est participants, il est estimé que la norme VZE n'augmentera pas la vente des véhicules au Québec, car les obligations seront couvertes par les crédits bonis. Toutefois, dès l'année modèle 2019, avec une exigence de crédits de 6,0 %, cela pourrait promouvoir la vente de plus de 8 176 VZE et VFE. En 2020, avec une exigence de crédit de 8,75 %, ce serait environ 17 426 VZE et VFE de cette année modèle qui pourraient être vendus. Il est attendu que la mise en œuvre de la norme VZE permettra, d'ici 2020, l'immatriculation de près de 64 087 VZE et VFE au Québec.

4. Les avantages et les inconvénients de chacune des solutions possibles

Avantages

La mise en place d'une norme VZE contribuera à :

- participer à l'atteinte de la cible de 100 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables d'ici 2020 fixée dans le PAET 2015-2020;
- prendre un virage décisif vers les transports électrifiés et plus verts;
- développer la filière des VZE et des VFE au Québec, tant en ce qui concerne la production que l'entretien;
- réduire la dépendance du Québec envers les hydrocarbures et améliorer sa balance commerciale;
- réduire les émissions de GES et les polluants atmosphériques qui y sont associés;
- améliorer la qualité de l'air et éviter des coûts en matière de soins de santé en réduisant les émissions de GES et les autres polluants atmosphériques.

Cette solution permettrait également de :

- susciter une meilleure offre de VZE et de VFE en créant un incitatif pour l'industrie automobile (hausse du nombre de véhicules automobiles neufs que l'on retrouve chez les concessionnaires automobiles québécois, ainsi que la variété des modèles offerts aux consommateurs);
- assurer la disponibilité des VZE et des VFE au Québec;
- favoriser le développement de véhicules plus efficaces sur le plan énergétique (des véhicules avec plus d'autonomie génèrent plus de crédits);
- contribuer à faire diminuer les prix des VZE et des VFE.

Ces avantages sont des résultats déjà observés dans les États américains ayant mis en place une telle mesure, soit la Californie et neuf autres États. Plusieurs de ces États sont d'ailleurs situés dans le Nord-Est américain et représentent des marchés et des climats similaires à celui du Québec.

Inconvénients

Les inconvénients de cette solution sont :

- la mise en place d'un système de gestion relativement complexe;
- de nouvelles exigences réglementaires s'appliqueront à l'industrie automobile qui a des réticences par rapport à l'implantation d'une norme VZE;
- le pourcentage de crédits VZE suggéré, similaire à celui des États américains du Nord-Est, est plus faible que celui exigé en Californie, mais seulement pour les trois premières années. Ceci pourrait irriter certains groupes environnementaux, mais être bénéfique aux constructeurs;
- les constructeurs ont pu accumuler plus de crédits VZE dans les États du Nord-Est, ce qui a pour conséquence que les exigences du Québec sont plus difficiles à atteindre pour eux, malgré la similarité des obligations;
- il n'est pas prévu que la norme VZE, à elle seule, permette d'atteindre l'objectif du PAET 2015-2020 de 100 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés en 2020, ce qui pourrait également être critiqué;
- aucune autre province canadienne n'a pour l'instant de réglementation semblable qui s'applique aux constructeurs. Le Québec a ainsi moins d'expériences comparatives sur lesquelles se baser.

5. Analyse comparative

La variété de véhicules branchables offerts est plus faible au Québec, en comparaison avec d'autres États qui ont adopté des mesures semblables à celles prévues dans le présent règlement. À titre de comparaison, en février 2017, une dizaine de modèles supplémentaires de VZE, ou de véhicules hybrides rechargeables, étaient disponibles en Californie par rapport à ce que l'on retrouve au Québec. La Californie est le principal État précurseur en ce qui a trait aux VZE. Également, il est rapporté que le nombre de VZE et de VFE en inventaire est bas au Québec et que les délais d'attente pour les obtenir sont élevés.

Afin de favoriser l'adhésion des citoyens aux VZE, au-delà des interventions visant à stimuler l'offre de ces véhicules, les juridictions offrent habituellement un ensemble de mesures qui vise aussi à augmenter la demande de VZE et de VFE, en diminuant le coût à l'achat, par exemple. Des mesures rendent leur usage plus avantageux pour l'utilisateur. L'accès à des voies réservées, l'accès plus facile à des bornes de recharge (au travail, à la maison ou ailleurs) sont des exemples de mesures implantées par les gouvernements actifs dans ce domaine. Il est à noter que le gouvernement du Québec a investi 72,8 M\$ supplémentaires dans Roulez vert, prolongé jusqu'en juin 2018, pour soutenir directement l'achat de véhicules électriques, dont 4 M\$ sont prévus pour un projet pilote visant l'acquisition de véhicules usagés remis en état, et importés au Québec. Le programme sera évalué au cours de l'année 2017 afin d'établir sur quelles bases le poursuivre.

D'autres options réglementaires, parfois plus exigeantes pour les constructeurs ou les consommateurs que la norme VZE, ont été implantées dans d'autres juridictions afin d'augmenter l'offre de véhicules branchables.

Par exemple, le principe du bonus/malus consiste à taxer des véhicules plus énergivores. La taxe peut prendre plusieurs formes (taxe de luxe, taxe sur les fortes cylindrées, taxe sur la consommation d'essence ou le nombre de grammes de GES produits par km). À l'inverse, des subventions sont accordées aux véhicules qui consomment peu. La France a adopté cette approche, et offre en plus un incitatif financier aux détenteurs d'un véhicule à moteur diesel de plus de 10 ans qui abandonnent leur vieille voiture au profit d'un véhicule électrique ou hybride. De son côté la Norvège taxe également les véhicules fonctionnant à l'essence de façon très importante.

Une autre avenue consiste à réglementer les émissions de GES des automobiles à passagers et des camions légers afin d'imposer des pénalités aux constructeurs qui dépassent un seuil d'émissions moyennes très bas, et ce, pour l'ensemble des véhicules qu'ils vendent dans une juridiction. Plus les seuils sont abaissés, plus cela impose aux constructeurs de vendre une quantité importante de VZE pour faire baisser ses niveaux d'émission moyens et ainsi respecter les exigences. C'est l'approche privilégiée dans

l'Union européenne. À noter que la réglementation GES pour les véhicules automobiles du Canada fait un pas en ce sens, mais est moins sévère qu'en Europe et, par conséquent, ne met pas beaucoup de pression, pour l'instant, sur l'industrie de l'automobile afin d'introduire davantage de VZE.

6. Activité réglementaire

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) a estimé les avantages et les coûts de la mise en place d'une norme VZE pour l'environnement, le gouvernement du Québec, les consommateurs et chacun des secteurs économiques touchés par le projet de norme VZE, soit : les constructeurs d'automobiles, les concessionnaires, les garages, les stations-service, les fabricants, les commerçants et installateurs de bornes de recharge, les propriétaires de bornes de recharge publiques, les fabricants de composantes de VE.

Plus précisément, le MDDELCC a mesuré les impacts économiques des VZE vendus au Québec de 2018 à 2025 en fonction d'une durée de vie estimée des véhicules de douze ans. Il est estimé que les crédits accordés aux années modèle 2014 à 2017 sont suffisants pour couvrir les ventes supplémentaires exigées par le projet de règlement pour l'année modèle 2018. Par conséquent, il n'y a pas d'impacts pour cette année modèle.

Le présent projet de règlement d'application entraînera des effets positifs pour les consommateurs, le gouvernement, la santé de la population, l'environnement et les fabricants de bornes de recharge. Par exemple, il devrait améliorer l'offre de VZE, ce qui bénéficie aux consommateurs. Conséquemment, plus de modèles devraient être disponibles au Québec et le service offert par les concessionnaires devrait s'améliorer.

L'avantage net pour le gouvernement du Québec s'élèverait à 6,1 M\$ pour l'année modèle 2019 et sur l'ensemble de la durée de vie de ces véhicules. Il proviendrait des revenus supplémentaires des ventes d'électricité (21,7 M\$) et de la taxe de vente du Québec (TVQ) sur l'incrément du prix d'achat des VZE (7,0 M\$), diminués de la baisse de revenus des taxes provinciales sur l'essence due à la baisse des ventes (22,2 M\$) et de la TVQ due à la diminution des changements d'huile (0,4 M\$).

Le déploiement de la filière de l'électrification pour les véhicules légers permet d'offrir des alternatives durables aux citoyens et favoriser les changements de comportement en matière de transport, ce qui à moyen et long terme est nécessaire pour la qualité de l'air et la qualité de vie des citoyens.. Le gain pour la santé et l'environnement consisterait donc en la diminution de certains polluants atmosphériques comme les oxydes d'azote (NOx), les matières particulaires (MP) et le dioxyde de soufre (SO₂), ainsi que des émissions de GES. Pour l'année modèle 2019, les dommages évités sur l'ensemble de la durée de vie des véhicules sont estimés à 0,1 M\$, dans le cas des polluants atmosphériques, et à 7,2 M\$, dans le cas des GES considérant la quantité évitée plus importante et la valeur monétaire plus élevée des GES.

Également, le projet de règlement ferait augmenter les ventes et les installations de bornes de recharge résidentielles et publiques, en raison de l'augmentation du nombre de VZE en circulation. L'augmentation des profits du secteur est estimée à 1,4 M\$ pour l'année modèle 2019.

Le projet de règlement présente toutefois des inconvénients pour d'autres acteurs économiques comme les constructeurs automobiles, les concessionnaires, les raffineurs, les stations-service et les garages. Le coût net s'élèverait à 30,5 M\$ pour l'ensemble des véhicules de l'année modèle 2019. Ainsi, les constructeurs automobiles pourraient subir des coûts s'ils décidaient d'accorder des rabais aux consommateurs afin d'encourager la vente de véhicules électriques pour atteindre leurs exigences. Pour les stations-service et les raffineries, la diminution des profits en raison de la baisse des ventes d'essence s'élèverait à 9,7 M\$ pour la même année modèle. Finalement, les garages et les concessionnaires dont l'offre de service se concentre dans les véhicules traditionnels (changements d'huile) verraient aussi une légère réduction de leurs profits (0,6 M\$) en raison de la baisse de la demande d'entretien des véhicules plus modernes et technologiques que sont les VZE, ou les véhicules hybrides rechargeables.

En conclusion, le projet de règlement génère légèrement moins d'avantages que de coûts pour les années modèles 2019 à 2025. Les ratios avantages/coûts varient ainsi entre 0,84 pour les modèles 2018 et 0,94 pour les modèles 2025 et s'améliorent dans le temps. Pour les années modèles 2026 et suivantes, les avantages pourraient dépasser les coûts en raison de la diminution potentielle des coûts des batteries et de l'augmentation des prix de l'essence.

Il est donc attendu que l'impact négatif pour l'industrie diminue dans le temps au fur et à mesure que les surcoûts liés à la fabrication et à la recherche sur les VZE diminueront.

7. Implications financières

L'adoption de ce projet de règlement implique la mise en place d'un outil de suivi informatique (développement estimé à 1 M\$, à terme). En effet, il est nécessaire de faire le suivi des ventes de véhicules automobiles légers des constructeurs concernés, d'établir leurs objectifs de crédits VZE et VFE, de convertir les véhicules effectivement vendus ou loués en crédits et de suivre les transactions de crédits entre constructeurs. Les déclarations de ventes seront aussi vérifiées à l'aide des numéros d'identification des véhicules auprès de la SAAQ.

Les coûts financiers comprendront aussi les ressources informatiques (développement de l'outil et entretien), ainsi que les ressources humaines pour la mise en œuvre, le développement et le suivi de la norme. Ces activités comprendront, entre autres, la saisie de données dans le registre constitué à cette fin, la mise à jour de l'information sur internet, les coûts de vérification des déclarations de ventes (dont le montant reste à déterminer avec la SAAQ), ainsi que le suivi des aliénations de crédits entre constructeurs et l'application du règlement en général. Ces activités sont évaluées à environ 1 M\$ jusqu'en 2020.

Le PAET 2015-2020 a prévu la somme de 3 M\$ provenant du Fonds vert, par l'entremise du PACC 2013-2020, pour la mise en place d'une approche concertée et d'actions structurantes avec les partenaires, et ce, afin d'accroître le nombre de VZE, dont la norme VZE est la principale mesure. Les coûts seront donc assumés avec ce montant d'ici 2020.

8. Relations intergouvernementales

La norme VZE est identifiée dans le *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques* (Cadre pancanadien) comme un outil permettant d'apporter une « contribution majeure » dans les actions liées à l'électrification des transports. Ce Cadre pancanadien, dévoilé le 9 décembre 2016, spécifie aussi que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux collaboreront en vue d'élaborer une stratégie pancanadienne relative aux VZE, d'ici 2018.

Soulignons aussi que l'électrification des transports est identifiée comme un créneau porteur de collaboration dans le cadre du protocole d'entente, signé en 2014 et bonifié en 2016, entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'Ontario et concernant les actions concertées sur les changements climatiques et les mécanismes de marché. Les échanges se poursuivront donc également avec le gouvernement ontarien pour des actions concrètes dans ce domaine.

À plus long terme, il est possible que les autorités des autres provinces émettent des préoccupations sur l'éventualité que les véhicules branchables à destination du Canada aillent, prioritairement, au Québec. Comme le but de la réglementation VZE est d'augmenter l'offre de véhicules branchables au Québec, il n'est pas impossible que la hausse de l'offre de VZE des constructeurs au Québec se fasse au détriment des VZE offerts dans les autres provinces.

L'initiative du Québec pourrait à terme influencer d'autres provinces dans la mise en place de norme VZE.

9. Implications territoriales, soit sur les régions, sur la Capitale-Nationale et sur la Métropole

Bien que ce projet de règlement n'ait pas de dimension régionale et vise l'industrie automobile dans l'ensemble du Québec, les locations et achats de VZE et de VFE sont plus fréquents dans certaines régions du Québec. Par exemple, les milieux fortement urbanisés peuvent convenir davantage aux véhicules entièrement électriques puisque les distances à parcourir sont généralement plus courtes et les arrêts plus fréquents et que les infrastructures de recharge y sont densément réparties, ce qui diminue la crainte de « tomber en panne » chez certains propriétaires de véhicules entièrement électriques.

En ce qui a trait à l'inclusion spécifique des VZE et de VFE remis en état, la courte distance entre les concessionnaires près des frontières avec l'Ontario, les États-Unis ou le Nouveau-Brunswick pourrait engendrer une offre accrue de VZE et de VFE remis en état dans ces régions.

Toutefois, la SAAQ impose de nombreuses formalités administratives pour l'importation de véhicules automobiles. Dans certains cas, une inspection mécanique est également requise. Ces contraintes pourraient contribuer à inciter les consommateurs québécois à restreindre leur recherche d'un nouveau véhicule sur le territoire du Québec.

Il demeure que le présent projet de règlement favorisera la mise en marché de VZE et de VFE dans toutes les régions du Québec.

10. Implication sur les jeunes

Le présent projet de règlement est susceptible de faire diminuer le prix des VZE et des VFE, neufs et remis en état, sur le marché québécois. Les véhicules remis en état sont moins dispendieux que leur équivalent neuf et cela permettra de rendre les VZE et VFE plus accessibles à plusieurs clientèles, dont les jeunes.

11. Consultation entre les ministères

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le ministère de la Justice, respectivement pour le rôle dévolu par le projet de règlement à la SAAQ et au Tribunal administratif du Québec, sont particulièrement concernés par les mesures proposées et ont été consultés, tout comme le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles.

Le ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre
les changements climatiques,

Original signé

DAVID HEURTEL

DE : Madame Isabelle Melançon
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte
contre les changements climatiques

Le : 5 décembre 2017

OBJET : Décret concernant le règlement 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

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1. Exposé de la situation

Le Québec s'est fixé des objectifs ambitieux de réduction de gaz à effet de serre (GES), notamment pour 2020 et 2030. Pour y arriver, il a déployé au cours des dernières années des efforts importants dans le secteur de l'électrification des transports, particulièrement avec le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020. Concrètement, avec ce plan d'action, le gouvernement a comme objectif d'atteindre d'ici 2020 le nombre de 100 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec, de réduire de 150 000 tonnes les émissions de GES liées au transport et de 66 millions le nombre de litres de carburant consommés annuellement au Québec.

Le transport étant responsable de plus de 40 % des émissions de GES du Québec, plusieurs mesures de ces politiques et plans visent à réduire les émissions dans ce secteur. Le gouvernement a notamment déployé des efforts importants au cours des dernières années dans le secteur de l'électrification des transports. À ce titre, le Québec dispose d'une énergie hydroélectrique propre à un coût concurrentiel disponible en grande quantité ainsi que d'une expertise de recherche et de savoir-faire industriel reconnus à l'échelle internationale. Le Québec est un chef de file de l'utilisation du transport propulsé par l'électricité.

Au-delà des bénéfices en termes de qualité de l'air sur la santé des citoyens et de la réduction des émissions de GES, l'électrification des transports présente des avantages incontestables sur le plan du développement économique. Elle constitue une filière d'avenir, créatrice d'emplois et permet de réduire la dépendance du Québec envers les produits pétroliers, dont l'importation représente une fuite de capitaux de l'ordre de 12 G\$ annuellement.

Les initiatives lancées par le gouvernement au cours des dernières années ont permis d'accélérer la transition vers l'utilisation de VE et de soutenir le développement de la filière : rabais à l'achat, développement du réseau de bornes de recharge partout sur le territoire, avantages pour les bénéficiaires des plaques d'immatriculation vertes, etc.

C'est dans cette perspective que le gouvernement a donné un appui additionnel au développement de cette filière en présentant le projet de loi 104, 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, adopté à l'unanimité par l'Assemblée nationale le 26 octobre 2016 et sanctionné à la même date. Des consultations particulières ont eu lieu du 16 au 23 août 2016 au cours desquelles 23 groupes ou individus ont été entendus.

Un premier projet de règlement d'application, dont la mise en œuvre est appelée norme véhicules zéro émission (norme VZE), a été publié le 5 juillet 2017 pour une période de consultation de 45 jours. Durant cette période de commentaires, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) a reçu 27 documents provenant de l'industrie de l'automobile, du secteur industriel et des entreprises ainsi que de groupes environnementaux. Ces commentaires ont été analysés et ont mené à certains ajustements à la réglementation.

La réglementation proposée permettra d'assurer une plus grande disponibilité des VE au Québec, incitera les constructeurs automobiles à élargir leur offre de modèles de VZE et de faibles émissions (VFE, dont notamment les véhicules hybrides rechargeables) et favorisera le développement de véhicules plus performants en plus de contribuer, à terme, à faire diminuer leur prix. Ce sont des résultats déjà observés dans les États ayant mis en place une telle mesure¹, soit la Californie et neuf autres États américains². Plusieurs de ces États sont d'ailleurs situés dans le Nord-Est américain et représentent a priori des marchés similaires à celui du Québec.

La norme VZE s'inscrit dans un ensemble de mesures permettant au Québec de prendre un virage décisif vers les transports électrifiés et plus verts, ce qui est en cohérence avec un ensemble de politiques gouvernementales visant à favoriser le déploiement de VZE et de VFE sur son territoire et qui répond aux besoins de la population du Québec en la matière. L'adoption d'une telle norme enverra un signal fort à l'industrie automobile et à la population sur le sérieux de l'engagement du gouvernement envers l'électrification des transports. Cette initiative contribuera à positionner le Québec comme un leader mondial et démontrera qu'il pose des actions concrètes pour atteindre ses objectifs environnementaux.

Il est à noter que la loi prévoit que les véhicules remis en état, respectant certaines conditions inscrites au règlement, sont admissibles à des crédits. Cette ouverture vise à offrir aux consommateurs québécois un plus grand nombre de VZE et de VFE, d'une part, et à moindre coût, d'autre part. Les ménages québécois à plus faible revenu auront alors l'occasion de participer au verdissement du parc automobile québécois en effectuant un choix d'achat de véhicule correspondant à leurs valeurs.

Cette approche, grâce au reconditionnement des véhicules, s'inscrit également dans un mouvement mondial beaucoup plus large proposant de passer d'une société du jetable à une société du durable. Le réemploi, la réparation et la réutilisation contribuent au prolongement de la durée de vie des produits et constituent ainsi un volet important de l'économie circulaire, en réduisant le gaspillage des ressources, en prévenant la production de déchets et en favorisant au final le développement d'une consommation réellement responsable.

2. Lois existantes

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 (loi VZE) a été sanctionnée le 26 octobre 2016. Le règlement proposé comprend les éléments nécessaires à son application.

3. Solutions possibles

Véhicules admissibles à des crédits

Le règlement définit les caractéristiques des véhicules admissibles, soit les VZE, entièrement électriques ou fonctionnant avec une pile à combustible et les VFE, à savoir les véhicules hybrides rechargeables ou avec moteur à combustion utilisant l'hydrogène. Pour les VFE, une série de critères doit être respectée afin de s'assurer qu'ils sont performants même lorsqu'ils fonctionnent avec des combustibles fossiles.

Critères spécifiques pour les véhicules remis en état

Le règlement permet l'accumulation de crédits pour les véhicules des années modèles 2014 et plus, remis en état et immatriculés pour la première fois au Québec, sous certaines conditions. En plus des exigences liées à l'importation de tout véhicule au Québec, dont un certificat de vérification mécanique reconnu par la Société de

¹ Plusieurs de ces constats sont rapportés dans l'étude de Jonn Axen et al. « Electrifying Vehicles – Insights from the Canadian Plug-in Electric Vehicle Study », Simon Fraser University, juillet 2015

² Ces États sont : Connecticut, Maine, Maryland, Massachusetts, New Jersey, New York, Oregon, Rhode Island et Vermont.

l'assurance automobile du Québec (SAAQ), le constructeur automobile devra certifier par écrit que le véhicule a une garantie minimale et qu'il a l'équipement adéquat pour être performant au Québec. Pour obtenir des crédits, le VZE ou VFE remis en état devra être âgé de moins de quatre ans et avoir un kilométrage maximal de 40 000 km, la valeur du crédit variant selon le kilométrage au compteur.

L'objectif est d'offrir aux consommateurs québécois des véhicules de qualité et abordables. Toutefois les véhicules neufs avec les technologies les plus performantes sont tout de même la priorité du gouvernement. C'est pourquoi les crédits des VZE et des VFE remis en état ne peuvent compter que pour un maximum de 30 % des crédits exigés d'un constructeur, par période de référence de trois ans. La loi prévoit en effet que les constructeurs rendront des comptes sur les crédits exigés à chaque trois ans, après l'avoir fait pour une première fois en 2019.

Un système de crédits inspiré de nos partenaires américains

Le règlement permet de fixer les exigences auxquelles devront satisfaire les constructeurs automobiles en matière de VZE et de VFE, la catégorisation des constructeurs, la méthode de calcul des crédits, les mécanismes de déclaration ainsi que les sanctions pécuniaires auxquelles les constructeurs sont exposés en cas de non-conformité. Les mesures sont similaires à celles en vigueur dans certains États américains, avec toutefois des exigences spécifiques au Québec pendant les deux premières années, et engendreront des obligations à l'endroit des constructeurs à partir de l'année modèle 2018.

Les constructeurs visés sont ceux vendant en moyenne plus de 4 500 véhicules d'une année modèle au Québec. Ils seront soit qualifiés de « grands constructeurs » ou de « moyens constructeurs »³. La moyenne des ventes sera calculée sur trois années modèles consécutives. Ces deux types de constructeurs devront accumuler un nombre de crédits donné pour chaque année modèle de véhicules automobiles et les grands constructeurs devront, en plus, en accumuler un minimum provenant de VZE à partir de l'année modèle 2020. Les petits constructeurs, non assujettis aux exigences, pourront eux aussi accumuler des crédits liés à leurs ventes de VZE et de VFE au Québec, sur une base volontaire, et par la suite échanger ces crédits avec les grands et moyens constructeurs.

L'exigence de crédits pour les constructeurs assujettis sera fixée au moyen d'un pourcentage appliqué aux ventes totales de véhicules automobiles neufs de chaque constructeur, ce qui permettra de déterminer les crédits requis de chacun. Ce pourcentage, ainsi que la proportion de crédits provenant de VZE pour les grands constructeurs augmentera graduellement chaque année. Il sera de 3,5 % des ventes totales en 2018 et augmentera afin d'atteindre 22 % (dont 16 % en crédits VZE pour les grands constructeurs) en 2025.

À titre d'information, si ces exigences en crédits sont traduites en pourcentages de ventes de VZE sur le total des ventes de véhicules des constructeurs, il est estimé que 1,1 % des véhicules vendus au Québec en 2018 seraient des VZE ou des VFE, et que cette proportion atteindrait 10 % en 2025.

Pour accumuler les crédits demandés, les constructeurs devront soit :

- Vendre ou louer des VZE et des VFE au Québec, neufs ou remis en état, où chaque véhicule immatriculé dans la province permettra, selon les performances du véhicule (notamment son autonomie en mode électrique), d'accumuler des crédits tels que déterminés par un calcul :
 - o une formule plus généreuse en crédits est prévue pour les VZE;
 - o pour chaque type de véhicules, il y a un maximum de crédits possibles par véhicule, et un minimum d'autonomie électrique pour qu'ils soient considérés;

³ Un constructeur automobile est défini comme moyen s'il vend en moyenne entre 4 500 et 20 000 véhicules automobiles neufs par année modèle dans la province et un grand constructeur automobile, plus de 20 000. Le nombre de véhicules permettant d'établir ces catégories est celui utilisé dans l'ensemble des États américains ayant adopté une norme VZE et est adapté à la réalité du marché québécois.

- les crédits pour véhicules remis en état respectant les exigences sont pondérés selon le kilométrage du véhicule.
- Ou acquérir des crédits auprès d'autres constructeurs visés par les mesures législatives proposées, ou auprès des petits constructeurs qui en auront accumulé.

Les constructeurs automobiles qui ne respecteront pas les exigences de crédits prévus par le projet de loi, à l'intérieur d'une période de référence de trois ans, devront payer des redevances de 5 000 \$ par crédit manquant. Tel que prévu par la loi VZE, les sommes ainsi perçues seront versées au Fonds vert et pourraient être dédiées au verdissement du parc de véhicules légers.

Afin de permettre à l'industrie de l'automobile de se préparer et au gouvernement de reconnaître les efforts faits par les constructeurs, les véhicules neufs et remis en état des années modèles 2014, 2015, 2016 et 2017 vendus ou loués, immatriculés au Québec au moment de la déclaration et qui répondent aux exigences réglementaires, permettront aux constructeurs automobiles d'accumuler des crédits bonis tel que le prévoit la loi. Ceux-ci aideront les constructeurs à répondre aux exigences prévues par le règlement et qui ne débiteront qu'avec l'année modèle 2018.

Il est prévu, dans un règlement complémentaire, que la Ministre limitera l'utilisation des crédits accumulés entre deux périodes de conformité. Par conséquent, les crédits bonis, s'il y en a en surplus des exigences liées à l'année modèle 2018, pourront être utilisés par les constructeurs dans les années subséquentes, mais sans dépasser 35 % des crédits demandés pour la période 2019-2021.

Les résultats attendus

En 2018, lorsque l'exigence en terme d'accumulation de crédits sera à 3,5 % et identique à ce qui sera en vigueur dans les États du Nord-Est participants, il est estimé que la norme VZE n'augmentera pas la vente des véhicules au Québec, car les obligations seront couvertes par les crédits bonis. Toutefois, dès l'année modèle 2019, avec une exigence de crédits de 6,5 %, cela pourrait faire augmenter les ventes de 11 351 VZE et VFE. En 2020, avec une exigence de crédits de 9,5 %, pourcentage identique à ce qui est demandé en Californie, environ 18 991 VZE et VFE de cette année modèle pourraient être vendus de plus. Il est attendu que 68 827 VZE et VFE soient en circulation au Québec en 2020 suite à la mise en œuvre de la norme VZE. Ainsi, elle contribuera de façon significative à l'atteinte de l'objectif du PAET de 100 000 VE et hybrides rechargeables immatriculés en 2020.

4. Les avantages et les inconvénients de chacune des solutions possibles

Avantages

La mise en place d'une norme VZE contribuera à :

- participer à l'atteinte de la cible de 100 000 VE et hybrides rechargeables d'ici 2020 fixée dans le PAET 2015-2020;
- prendre un virage décisif vers les transports électrifiés et plus verts;
- développer la filière des VZE et des VFE au Québec, tant en ce qui concerne la production que l'entretien;
- réduire la dépendance du Québec envers les hydrocarbures et améliorer sa balance commerciale;
- réduire les émissions de GES et les polluants atmosphériques qui y sont associés;
- améliorer la qualité de l'air et éviter des coûts en matière de soins de santé en réduisant les émissions de GES et les autres polluants atmosphériques.

Cette solution permettrait également de :

- susciter une meilleure offre de VZE et de VFE en créant un incitatif pour l'industrie automobile (hausse du nombre de véhicules automobiles neufs que l'on retrouve chez les concessionnaires automobiles québécois, ainsi que la variété des modèles offerts aux consommateurs);
- assurer la disponibilité des VZE et des VFE au Québec;

- favoriser le développement de véhicules plus efficaces sur le plan énergétique (des véhicules avec plus d'autonomie génèrent plus de crédits);
- contribuer à faire diminuer les prix des VZE et des VFE.

Ces avantages sont des résultats déjà observés dans les États américains ayant mis en place une telle mesure, soit la Californie et neuf autres États. Plusieurs de ces États sont d'ailleurs situés dans le Nord-Est américain et représentent des marchés et des climats similaires à celui du Québec.

Inconvénients

Les inconvénients de cette solution sont :

- de nouvelles exigences réglementaires s'appliqueront à l'industrie automobile qui a des réticences par rapport à l'implantation d'une norme VZE;
- la modification des exigences pour les trois premières années pourrait attirer des critiques :
 - o l'exigence globale de 2018 est similaire à celle des États américains du Nord-Est, mais plus faible que celle de la Californie, et aucun crédit provenant de VZE n'est demandé aux grands constructeurs pour les années modèles 2018 et 2019. Ceci pourrait irriter certains groupes environnementaux, mais être bénéfique aux constructeurs;
 - o en contrepartie, l'exigence globale de 2019 est à mi-chemin entre celle des États américains du Nord-Est et la Californie, et les pourcentages de crédits globaux (ainsi que VZE pour les grands constructeurs) de 2020 sont en harmonie avec l'exigence de la Californie. Cela rend la norme plus sévère qu'au projet de règlement, ce qui cette fois pourrait déplaire aux constructeurs, mais recevoir l'aval de certains groupes environnementaux;
- les constructeurs ont pu accumuler plus de crédits VZE dans les États du Nord-Est, ce qui a pour conséquence que les exigences du Québec sont plus difficiles à atteindre pour eux, malgré la similarité des obligations.

5. Analyse comparative

La variété de véhicules rechargeables offerts est plus faible au Québec, en comparaison avec d'autres États qui ont adopté des mesures semblables à celles prévues dans le présent règlement. À titre de comparaison, en février 2017, une dizaine de modèles supplémentaires de VZE, ou de véhicules hybrides rechargeables, étaient disponibles en Californie par rapport à ce que l'on retrouve au Québec. La Californie est le principal État précurseur en ce qui a trait aux VZE. Également, il est rapporté que le nombre de VZE et de VFE en inventaire est bas au Québec et que les délais d'attente pour les obtenir sont élevés.

Afin de favoriser l'adhésion des citoyens aux VZE, au-delà des interventions visant à stimuler l'offre de ces véhicules, les juridictions offrent habituellement un ensemble de mesures qui vise à augmenter la demande de VZE et de VFE, en diminuant le coût à l'achat, par exemple. D'autres mesures visent à rendre leur usage plus avantageux, comme l'accès à des voies réservées et l'accès plus facile à des bornes de recharge (au travail, à la maison ou ailleurs). Il est à noter que le gouvernement du Québec a investi 72,8 M\$ supplémentaires dans le programme Roulez vert, prolongé jusqu'en juin 2018, pour soutenir directement l'achat de VE, dont 4 M\$ sont prévus pour un projet pilote visant l'acquisition de véhicules usagés remis en état et importés au Québec. Le programme sera évalué au cours de l'année 2017 afin d'établir sur quelles bases le poursuivre.

D'autres options réglementaires, parfois plus exigeantes pour les constructeurs ou les consommateurs que la norme VZE, ont été implantées dans d'autres juridictions afin d'augmenter l'offre de véhicules rechargeables.

Par exemple, le principe du *bonus/malus* consiste à taxer des véhicules plus énergivores. La taxe peut prendre plusieurs formes (taxe de luxe, taxe sur les fortes cylindrées, taxe sur la consommation d'essence ou le nombre de grammes de GES produits par km). À l'inverse, des subventions sont accordées aux véhicules qui consomment peu. La France a adopté cette approche et offre en plus un incitatif financier aux détenteurs d'un véhicule

à moteur diesel de plus de dix ans qui abandonnent leur vieille voiture au profit d'un VE ou hybride. La Norvège taxe également les véhicules fonctionnant à l'essence de façon très importante.

Une autre avenue consiste à réglementer les émissions de GES des automobiles à passagers et des camions légers afin d'imposer des pénalités aux constructeurs qui dépassent un seuil d'émissions moyennes très bas, et ce, pour l'ensemble des véhicules qu'ils vendent dans une juridiction. Plus les seuils sont abaissés, plus cela impose aux constructeurs de vendre une quantité importante de VZE pour faire baisser ses niveaux d'émission moyens et ainsi respecter les exigences. C'est l'approche privilégiée dans l'Union européenne. À noter que la réglementation GES pour les véhicules automobiles du Canada fait un pas en ce sens, mais est moins sévère qu'en Europe et, par conséquent, ne met pas beaucoup de pression, pour l'instant, sur l'industrie de l'automobile afin d'introduire davantage de VZE.

6. Activité réglementaire

Le MDDELCC a estimé les avantages et les coûts de la mise en place d'une norme VZE pour l'environnement, le gouvernement du Québec, les consommateurs et chacun des secteurs économiques touchés par le projet de norme VZE, soit : les constructeurs d'automobiles, les concessionnaires, les garages, les stations-service, les fabricants, les commerçants et installateurs de bornes de recharge, les propriétaires de bornes de recharge publiques et les fabricants de composantes de VE.

Plus précisément, le MDDELCC a mesuré les impacts économiques des VZE vendus au Québec de 2018 à 2025 en fonction d'une durée de vie estimée des véhicules de douze ans. Il est estimé que les crédits accordés aux années modèles 2014 à 2017 sont suffisants pour couvrir les ventes supplémentaires exigées par le projet de règlement pour l'année modèle 2018. Par conséquent, il n'y a pas d'impacts pour cette année modèle.

Le présent règlement d'application entraînera des effets positifs pour les consommateurs, le gouvernement, l'environnement et les fabricants de bornes de recharge. Par exemple, il devrait améliorer l'offre de VZE, ce qui bénéficie aux consommateurs. Conséquemment, plus de modèles devraient être disponibles au Québec et le service offert par les concessionnaires devrait s'améliorer.

L'avantage net pour le gouvernement du Québec s'élèverait à 7,4 M\$ pour l'année modèle 2019 et sur l'ensemble de la durée de vie de ces véhicules. Il proviendrait des revenus supplémentaires des ventes d'électricité (27,5 M\$) et de la taxe de vente du Québec (TVQ) sur l'incrément du prix d'achat des VZE (9 M\$), diminués de la baisse de revenus des taxes provinciales sur l'essence due à la baisse des ventes (28,6 M\$) et de la TVQ due à la diminution des changements d'huile (0,5 M\$).

L'avantage pour l'environnement consisterait en la diminution de certains polluants atmosphériques comme les oxydes d'azote (NOx), les matières particulaires (MP) et le dioxyde de soufre (SO₂), ainsi que des émissions de GES. Pour l'année modèle 2019, les dommages évités sur l'ensemble de la durée de vie des véhicules sont estimés à 0,1 M\$, dans le cas des polluants atmosphériques, et à 9,3 M\$, dans le cas des GES considérant la quantité évitée plus importante et la valeur monétaire plus élevée des GES.

Également, le projet de règlement ferait augmenter les ventes et les installations de bornes de recharge résidentielles et publiques, en raison de l'augmentation du nombre de VZE en circulation. L'augmentation des profits du secteur est estimée à 2,5 M\$ pour l'année modèle 2019.

Le projet de règlement présente toutefois des inconvénients pour d'autres acteurs économiques comme les constructeurs automobiles, les concessionnaires, les raffineurs, les stations-service et les garages. Le coût net s'élèverait à 43,3 M\$ pour l'ensemble des véhicules de l'année modèle 2019. Ainsi, les constructeurs automobiles pourraient subir des coûts s'ils décidaient d'accorder des rabais aux consommateurs afin d'encourager la vente de véhicules électriques pour atteindre leurs exigences. Pour les stations-service

et les raffineries, la diminution des profits en raison de la baisse des ventes d'essence s'élèverait à 12,5 M\$ pour la même année modèle. Finalement, les garages et les concessionnaires dont l'offre de service se concentre dans les véhicules traditionnels (changements d'huile) verraient aussi une légère réduction de leurs profits (0,7 M\$) en raison de la baisse de la demande d'entretien des véhicules plus modernes et technologiques que sont les VZE, ou les véhicules hybrides rechargeables.

En conclusion, le projet de règlement génère légèrement moins d'avantages que de coûts pour les années modèles 2019 à 2025. Les ratios avantages/coûts varient ainsi entre 0,83 pour les modèles 2018 et 0,94 pour les modèles 2025 et s'améliorent dans le temps. Pour les années modèles 2026 et suivantes, les avantages pourraient dépasser les coûts en raison de la diminution potentielle des coûts des batteries et de l'augmentation des prix de l'essence.

Par ailleurs, il est attendu que l'impact négatif pour l'industrie diminue dans le temps au fur et à mesure que les surcoûts liés à la fabrication et à la recherche sur les VZE diminueront.

7. Implications financières

L'adoption de ce règlement implique la mise en place d'un outil de suivi informatique (développement estimé à 1 M\$, à terme). En effet, il est nécessaire de faire le suivi des ventes de véhicules automobiles légers des constructeurs concernés, d'établir leurs objectifs de crédits VZE et VFE, de convertir les véhicules effectivement vendus ou loués en crédits et de suivre les transactions de crédits entre constructeurs. Les déclarations de ventes seront aussi vérifiées à l'aide des numéros d'identification des véhicules auprès de la SAAQ.

Les coûts financiers comprendront aussi les ressources informatiques (développement de l'outil et entretien), ainsi que les ressources humaines pour la mise en œuvre, le développement et le suivi de la norme. Ces activités comprendront, entre autres, la saisie de données dans le registre constitué à cette fin, la mise à jour de l'information sur internet, les coûts de vérification des déclarations de ventes, ainsi que le suivi des aliénations de crédits entre constructeurs et l'application du règlement en général. Ces activités sont évaluées à environ 1 M\$ jusqu'en 2020.

Le PAET a prévu la somme de 3 M\$ provenant du Fonds vert, par l'entremise du Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020, pour la mise en place d'une approche concertée et d'actions structurantes avec les partenaires, et ce, afin d'accroître le nombre de VZE, dont la norme VZE est la principale mesure. Les coûts seront donc assumés avec ce montant d'ici 2020.

8. Relations intergouvernementales

La norme VZE est identifiée dans le *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques* (Cadre pancanadien) comme un outil permettant d'apporter une « contribution majeure » dans les actions liées à l'électrification des transports. Ce Cadre pancanadien, dévoilé le 9 décembre 2016, spécifie aussi que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux collaboreront en vue d'élaborer une stratégie pancanadienne relative aux VZE en 2018.

Soulignons aussi que l'électrification des transports est identifiée comme un créneau porteur de collaboration dans le cadre du protocole d'entente, signé en 2014 et bonifié en 2016, entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'Ontario et concernant les actions concertées sur les changements climatiques et les mécanismes de marché. Les échanges se poursuivront donc également avec le gouvernement ontarien pour des actions concrètes dans ce domaine.

À plus long terme, il est possible que les autorités des autres provinces émettent des préoccupations sur l'éventualité que les véhicules rechargeables à destination du Canada aillent, prioritairement, au Québec. Comme le but de la réglementation VZE est d'augmenter l'offre de tels véhicules au Québec, il n'est pas impossible que la hausse de

l'offre de VZE des constructeurs au Québec se fasse au détriment des VZE offerts dans les autres provinces.

L'initiative du Québec pourrait à terme influencer d'autres provinces dans la mise en place de norme VZE.

9. Implications territoriales, soit sur les régions, sur la Capitale-Nationale et sur la Métropole

Bien que ce règlement n'ait pas de dimension régionale et vise l'industrie automobile dans l'ensemble du Québec, les locations et achats de VZE et de VFE sont plus fréquents dans certaines régions du Québec. Par exemple, les milieux fortement urbanisés peuvent convenir davantage aux véhicules entièrement électriques puisque les distances à parcourir sont généralement plus courtes, les arrêts plus fréquents et que les infrastructures de recharge y sont densément réparties, ce qui diminue la crainte de « tomber en panne » chez certains propriétaires de véhicules entièrement électriques.

En ce qui a trait à l'inclusion spécifique des VZE et des VFE remis en état, cela pourrait favoriser les régions administratives frontalières du Québec. En effet, la courte distance entre les concessionnaires près des frontières avec l'Ontario, les États-Unis ou le Nouveau-Brunswick pourrait engendrer une offre accrue de VZE et de VFE remis en état dans ces régions.

Il demeure que le présent projet de règlement favorisera la mise en marché de VZE et de VFE dans toutes les régions du Québec.

10. Implication sur les jeunes

Le présent règlement est susceptible de faire diminuer le prix des VZE et des VFE, neufs et remis en état, sur le marché québécois. Les véhicules remis en état sont moins dispendieux que leur équivalent neuf et cela permettra de rendre les VZE et VFE plus accessibles à plusieurs clientèles, dont les jeunes.

11. Consultation entre les ministères

Plusieurs échanges ont eu lieu avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles et Transition Énergétique Québec, le Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation ainsi que le ministère des Relations internationales et de la Francophonie depuis la prépublication du règlement. Par ailleurs, le MTMDET et le ministère de la Justice, respectivement pour le rôle dévolu par le règlement à la SAAQ et au Tribunal administratif du Québec, sont particulièrement concernés par les mesures proposées et ont été consultés dans l'élaboration du règlement.

La ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre
les changements climatiques,

Original signé

ISABELLE MELANÇON

Charte des droits et libertés de la personne (RLRQ, c. C-12)

Secret professionnel.

9. Chacun a droit au respect du secret professionnel.

Divulgence de renseignements confidentiels.

Toute personne tenue par la loi au secret professionnel et tout prêtre ou autre ministre du culte ne peuvent, même en justice, divulguer les renseignements confidentiels qui leur ont été révélés en raison de leur état ou profession, à moins qu'ils n'y soient autorisés par celui qui leur a fait ces confidences ou par une disposition expresse de la loi.

Devoir du tribunal.

Le tribunal doit, d'office, assurer le respect du secret professionnel.

1975, c. 6, a. 9.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

13. Le droit d'accès à un document produit par un organisme public ou pour son compte et ayant fait l'objet d'une publication ou d'une diffusion s'exerce par consultation sur place pendant les heures habituelles de travail ou à distance ou par l'obtention d'informations suffisantes pour permettre au requérant de le consulter ou de se le procurer là où il est disponible.

De même, le droit d'accès à un document produit par un organisme public ou pour son compte et devant faire l'objet d'une publication ou d'une diffusion dans un délai n'excédant pas six mois de la demande d'accès, s'exerce par l'un ou plusieurs des moyens suivants:

1° la consultation sur place pendant les heures habituelles de travail ou à distance;

2° l'obtention d'informations suffisantes pour permettre au requérant de le consulter là où il est disponible ou de se le procurer lors de sa publication ou de sa diffusion;

3° le prêt du document, à moins que cela ne compromette sa publication ou sa diffusion.

Le présent article ne restreint pas le droit d'accès à un document diffusé conformément à l'article 16.1.

1982, c. 30, a. 13; 1990, c. 57, a. 5; 2001, c. 32, a. 83; 2006, c. 22, a. 7.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

Prohibition.

14. Un organisme public ne peut refuser l'accès à un document pour le seul motif que ce document comporte certains renseignements qu'il doit ou peut refuser de communiquer en vertu de la présente loi.

Accès non autorisé.

Si une demande porte sur un document comportant de tels renseignements, l'organisme public peut en refuser l'accès si ces renseignements en forment la substance. Dans les autres cas, l'organisme public doit donner accès au document demandé après en avoir extrait uniquement les renseignements auxquels l'accès n'est pas autorisé.

1982, c. 30, a. 14.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

Opinion juridique.

31. Un organisme public peut refuser de communiquer une opinion juridique portant sur l'application du droit à un cas particulier ou sur la constitutionnalité ou la validité d'un texte législatif ou réglementaire, d'une version préliminaire ou d'un projet de texte législatif ou réglementaire.

1982, c. 30, a. 31.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

33. Ne peuvent être communiqués avant l'expiration d'un délai de vingt-cinq ans de leur date:

1° les communications du Conseil exécutif à l'un ou à plusieurs de ses membres, au Conseil du trésor ou à un comité ministériel, à moins que le Conseil exécutif n'en décide autrement;

2° les communications d'un ou de plusieurs membres du Conseil exécutif à un ou à plusieurs autres membres de ce conseil, au Conseil exécutif lui-même, au Conseil du trésor ou à un comité ministériel, à moins que l'auteur ou, le cas échéant, les auteurs n'en décident autrement;

3° les recommandations du Conseil du trésor ou d'un comité ministériel au Conseil exécutif, à moins que l'auteur ou le destinataire n'en décide autrement;

4° les recommandations d'un ou de plusieurs membres du Conseil exécutif au Conseil exécutif, au Conseil du trésor ou à un comité ministériel, à moins que l'auteur ou, le cas échéant, les auteurs, ou encore le destinataire, n'en décident autrement;

5° les analyses, avis et recommandations préparés au sein du ministère du Conseil exécutif ou du secrétariat du Conseil du trésor, ou au sein d'un autre organisme public dans la mesure où ils sont communiqués au ministère du Conseil exécutif, et portant sur une recommandation ou une demande faite par un ou plusieurs ministres, un comité ministériel ou un organisme public, ou sur un document visé à l'article 36;

6° les mémoires ou les comptes rendus des délibérations du Conseil exécutif ou d'un comité ministériel;

7° une liste de titres de documents comportant des recommandations au Conseil exécutif ou au Conseil du trésor;

8° l'ordre du jour d'une réunion du Conseil exécutif, du Conseil du trésor ou d'un comité ministériel.

Le premier alinéa s'applique, compte tenu des adaptations nécessaires, aux mémoires des délibérations du comité exécutif d'un organisme municipal, aux recommandations qui lui sont faites par ses membres ainsi qu'aux communications entre ses membres.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

Avis ou recommandations d'un membre.

37. Un organisme public peut refuser de communiquer un avis ou une recommandation faits depuis moins de dix ans, par un de ses membres, un membre de son personnel, un membre d'un autre organisme public ou un membre du personnel de cet autre organisme, dans l'exercice de leurs fonctions.

Avis ou recommandation d'un consultant.

Il peut également refuser de communiquer un avis ou une recommandation qui lui ont été faits, à sa demande, depuis moins de dix ans, par un consultant ou par un conseiller sur une matière de sa compétence.

1982, c. 30, a. 37.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

Compétence d'un autre organisme.

48. Lorsqu'il est saisi d'une demande qui, à son avis, relève davantage de la compétence d'un autre organisme public ou qui est relative à un document produit par un autre organisme public ou pour son compte, le responsable doit, dans le délai prévu par le premier alinéa de l'article 47, indiquer au requérant le nom de l'organisme compétent et celui du responsable de l'accès aux documents de cet organisme, et lui donner les renseignements prévus par l'article 45 ou par le deuxième alinéa de l'article 46, selon le cas.

Écrit.

Lorsque la demande est écrite, ces indications doivent être communiquées par écrit.

1982, c. 30, a. 48.

Avis de recours

À la suite d'une décision rendue en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*.

Révision par la Commission d'accès à l'information

a) *Pouvoir :*

L'article 135 de la Loi prévoit qu'une personne dont la demande écrite a été refusée en tout ou en partie par le responsable de l'accès aux documents ou de la protection des renseignements personnels peut demander à la Commission d'accès à l'information de réviser cette décision. La demande de révision doit être faite par écrit; elle peut exposer brièvement les raisons pour lesquelles la décision devrait être révisée (art. 137).

L'adresse de la Commission d'accès à l'information est la suivante:

Québec	525, boul. René-Levesque Est Bureau 2.36 Québec (Québec) G1R 5S9	Tél. : 418 528-7741 Numéro sans frais 1 888 -528-7741	Télec. : 418 529-3102
Montréal	500, boul. René Lévesque Ouest Bureau 18.200 Montréal (Québec) H2Z 1W7	Tél. : 514 873-4196 Numéro sans frais 1 888 -528-7741	Télec. : 514 844-6170

b) *Motifs :*

Les motifs relatifs à la révision peuvent porter sur la décision, sur le délai de traitement de la demande, sur le mode d'accès à un document ou à un renseignement, sur les frais exigibles ou sur l'application de l'article 9 (notes personnelles inscrites sur un document, esquisses, ébauches, brouillons, notes préparatoires ou autres documents de même nature qui ne sont pas considérés comme des documents d'un organisme public).

c) *Délais :*

Les demandes de révision doivent être adressées à la Commission d'accès à l'information dans les 30 jours suivant la date de la décision ou de l'expiration du délai accordé au responsable pour répondre à une demande (art. 135).

La Loi prévoit spécifiquement que la Commission d'accès à l'information peut, pour motif raisonnable, relever le requérant du défaut de respecter le délai de 30 jours (art. 135).