

DE : Monsieur Benoit Charette
Ministre de l'Environnement et de la Lutte
contre les changements climatiques

Le 19 mai 2022

TITRE : Projet de règlement modifiant 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 (version renforcée à la suite d'une première prépublication)

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1- Contexte

Selon l'inventaire 2019¹, 43,3 % des émissions de GES du Québec proviennent du secteur des transports, la majeure partie étant attribuable au transport routier. La réduction des émissions de GES de la province devra donc nécessairement passer par la transition du parc automobile vers des véhicules à zéro émission (VZE).

Depuis 2012, le gouvernement du Québec a mis en place plusieurs mesures afin de soutenir la demande pour les véhicules électriques (VE) : rabais à l'achat, avantages pour les propriétaires par le biais de « plaques vertes », soutien à la recharge à la maison, au travail et par un réseau de bornes publiques, éducation et sensibilisation, etc.

Le 26 octobre 2016, afin de bonifier et d'accélérer l'offre de VE au Québec, l'Assemblée nationale a adopté à l'unanimité une loi permettant de mettre en place une norme VZE, soit 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 (chapitre A-33.02; ci-après « Loi VZE »). 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 (chapitre A--33.02, r. 1; ci-après « Règlement d'application ») ainsi que le Règlement visant la limitation du nombre de crédits pouvant être utilisés par un constructeur automobile et la confidentialité de certains renseignements (chapitre A-33.02, r. 2; ci--après « Règlement sur la limitation des crédits et la confidentialité ») sont entrés en vigueur le 11 janvier 2018. La Loi VZE et ses deux règlements sont le fondement de la norme VZE.

Il est maintenant nécessaire de donner au gouvernement la possibilité d'aller plus loin, en renforçant la norme VZE afin de lui permettre de rencontrer ses objectifs climatiques et ceux exprimés dans le Plan pour une économie verte 2030 (PEV) et son Plan de mise en œuvre (PMO). Deux objectifs importants y ont été annoncés, soit l'atteinte de 1,5 M de véhicules électriques sur les routes du Québec en 2030, cible rehaussée à 1,6 M dans le Plan de mise en œuvre 2022-2027 (PMO 2022-2027), et l'interdiction de la vente de

¹ MELCC, Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990, 2021.
<https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2019/inventaire1990-2019.pdf>

véhicules neufs à essence en 2035. Le PMO indique d'ailleurs que le renforcement de la norme VZE est l'une des mesures phares afin d'atteindre ces objectifs. Le Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable – 2030 : Transporter le Québec vers la modernité ainsi que le Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques du Québec 2018-2023 du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) sont aussi concernés, ayant des objectifs annoncés afin de décarboner le secteur des transports.

Afin de permettre l'atteinte de certains de ces objectifs, la Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en œuvre certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission (2022, chapitre 8) a été sanctionnée le 12 avril 2022. La loi comprend des modifications à certaines dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2, ci-après « LQE ») qui mèneront à l'édiction, d'ici le 31 décembre 2024, d'un règlement prévoyant la prohibition, au plus tard le 31 décembre 2035, de l'offre de vente ou de location, de l'exposition pour fin de vente ou de location, de la vente ou de la location de certaines catégories de véhicules automobiles émettant des polluants (notamment les véhicules légers neufs munis d'un moteur à combustion interne, y compris les véhicules hybrides rechargeables (VHR), définis dans la réglementation comme des véhicules à faibles émissions (VFE)).

En parallèle à la présente intervention, des modifications seront apportées au Règlement sur la limitation des crédits et la confidentialité, un règlement qui relève du ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, notamment sur les plafonds de crédits et la confidentialité de certains renseignements inscrits au registre prévu par la Loi VZE. De plus, la Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en œuvre certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission ajoute un pouvoir réglementaire concernant l'utilisation future de crédits accumulés par les constructeurs lors de périodes antérieures à 2025. Cette habilitation permettra, dans un projet de règlement qui sera publié à la *Gazette officielle du Québec* simultanément au présent projet de règlement, pour une période de consultation de 45 jours, d'ajuster les crédits accumulés jusqu'à l'année modèle 2024.

Un premier projet de resserrement des exigences réglementaires fut prépublié à la *Gazette officielle du Québec* le 26 janvier 2022, pour une période de consultation de 45 jours s'étant terminée le 12 mars 2022. Un total de 84 mémoires et commentaires – dont 58 lettres prémontées provenant de concessionnaires québécois liés à un seul et même constructeur - furent reçus, provenant de divers joueurs de l'industrie automobile (associations, constructeurs, concessionnaires), des secteurs des carburants et de la recharge électrique, de groupes environnementaux et patronaux, d'une municipalité, d'associations promouvant l'électrification des transports et les transports intelligents ainsi que de citoyens. Pour donner suite à l'analyse des mémoires et commentaires reçus, des changements ont été apportés au projet de modification réglementaire et font l'objet de la présente intervention.

2- Raison d'être de l'intervention

Dans un contexte où le Québec cherche à réduire de façon conséquente ses émissions de GES pour atteindre la carboneutralité en 2050, et où le transport routier léger est responsable de 22,5 % des émissions totales de la province, il est impératif de cesser les émissions dans ce secteur le plus tôt possible puisque la technologie le permet. Cela implique également l'interdiction des VHR, qui possèdent un moteur à combustion interne en plus de la motorisation électrique. Les VHR sont à court terme une solution intéressante pour la transition du marché vers les VZE (ici désignant les véhicules entièrement électriques et les véhicules fonctionnant avec une pile à combustible utilisant l'hydrogène), mais les avancées technologiques prévues (notamment l'autonomie des batteries) ainsi que les annonces faites par plusieurs pays et manufacturiers de se diriger vers les VZE exclusivement rendra leur utilisation moins pertinente à la réduction des émissions de GES en 2035. De plus, alors qu'il est prévu que les VZE soient, d'ici quelques années, moins chers que les véhicules conventionnels, les VHR, qui embarquent les deux types de motorisation, demeureront très probablement plus dispendieux qu'un VZE pour une autonomie électrique similaire.

Le PEV a déjà annoncé l'intention du gouvernement d'interdire la vente de véhicules à essence neufs en 2035. La norme VZE, dans sa forme actuelle, permettrait aux constructeurs automobiles de remplir leurs exigences de crédits à partir de l'année modèle 2022 avec des ventes de VE correspondant à moins de 10 % de leurs ventes totales de véhicules. Sans un renforcement de la norme et d'une éventuelle interdiction de la vente des véhicules neufs qui ne sont pas zéro émission en 2035, il serait pratiquement impossible d'atteindre des objectifs du PMO 2022-2027 de compter 1,6 M de VE sur les routes en 2030 et de contribuer à la cible que le Québec s'est fixée, soit une réduction de 37,5 % des émissions de GES du Québec en 2030 par rapport au niveau de 1990.

3- Objectifs poursuivis

L'électrification des transports est un choix logique pour le Québec qui dispose de l'hydroélectricité, une énergie propre, abondante et abordable. En plus d'être une solution prometteuse pour réduire les émissions de GES, elle contribue aussi à améliorer la qualité de l'air, à obtenir des milieux de vie de meilleure qualité par la réduction du bruit et des îlots de chaleur et à diminuer les coûts en santé. L'électrification des transports constitue par ailleurs un créneau économique d'avenir, créateur d'emplois de qualité. En définitive, c'est tout le Québec qui profitera de la décarbonation du secteur des transports. Enfin, diminuer la dépendance du Québec au pétrole aura une incidence directe et positive sur sa balance commerciale.

Des changements sont souhaités concernant les exigences de la norme VZE et de son fonctionnement et ils sont proposés par le projet de règlement modifiant 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 (ci-après « projet de règlement modifiant le Règlement d'application »), soit la présente intervention.

Cela permettrait d'inciter d'autant plus l'industrie automobile à bonifier l'offre de VE au Québec, dans le but d'atteindre les objectifs ambitieux énoncés dans le PEV et son PMO. Les modifications apportées à la norme VZE seraient également primordiales afin de tendre vers la carboneutralité du secteur des transports routiers légers d'ici 2050. C'est une mesure qui s'inscrirait en complémentarité avec l'aide à la demande, soit notamment les rabais à l'achat, le développement du réseau de recharge ainsi que la sensibilisation et l'éducation du public et des employés du domaine de l'automobile.

4- Proposition

Le rapport sur la mise en œuvre de la norme VZE², déposé le 16 février 2021 à l'Assemblée nationale, pose des constats menant à la proposition de modification réglementaire. Des consultations ont aussi été tenues à l'été et à l'automne 2020 sur les avenues à envisager pour garantir la pérennité de la norme VZE. Quelques éléments clés :

- Les crédits accumulés jusqu'à maintenant par l'ensemble de l'industrie seraient suffisants pour satisfaire aux exigences de la période actuelle même si les constructeurs ne vendaient aucun VE de plus jusqu'au 1^{er} septembre 2022, à condition que les constructeurs transigent des crédits entre eux pour répondre à leurs exigences respectives.
- L'industrie a indiqué qu'il n'était pas souhaitable de procéder à des changements à la norme VZE durant une période de conformité, d'une durée de trois ans chacune, et ce, afin de respecter les stratégies de mise en marché des constructeurs.
- Les constructeurs automobiles souhaitent, dans un souci de prévisibilité et afin de ne pas modifier les règles déjà établies, que tout changement à la norme VZE soit fait après 2025.
- Les groupes environnementaux souhaitent que le gouvernement agisse de façon convaincante dans ce dossier en ne permettant que la vente de VZE dès 2030.

Le projet de règlement modifiant le Règlement d'application qui fait l'objet du présent mémoire, bonifié par l'exercice de consultation ayant eu lieu du 26 janvier au 12 mars 2022, propose d'augmenter progressivement les exigences en crédits afin de tendre vers 100 % de ventes de VZE en 2035. Toutefois, les exigences des années 2025 à 2029 ont été augmentées par rapport à la proposition prépubliée en janvier 2022 afin que la norme VZE donne un signal clair au marché, dès le début de son resserrement. En effet, l'exigence de crédits pour l'année modèle 2025, initialement prévue à 12,5 %,

² MELCC, 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: Rapport de mise en œuvre 2018-2020, 2021.
<https://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/vze/rapport-mise-oeuvre-2018-2020.pdf>

est bonifiée à 22,0 % (pour 2026 : de 17,5 % à 26,0 %; 2027 : de 25,0 % à 34,0 %; 2028 : de 35,0 % à 43,0 %; 2029 : de 50,0 % à 53,0 %. Les exigences de 2030 à 2035 ne sont pas modifiées).

Afin de faciliter la mise en place de ces exigences, le fonctionnement technique révisé proposé en janvier 2022 demeure, avec quelques ajustements supplémentaires, et ce, à partir de l'année modèle 2025 (cette date permettant aux constructeurs automobiles de se préparer au changement), notamment :

- La modification de la méthode de calcul actuelle où un VZE peut obtenir jusqu'à 4 crédits et un VHR jusqu'à 1,3 crédits en fonction de son autonomie, vers un système où un VZE obtient systématiquement 1 crédit (1 VZE = 1 crédit) et où un VFE avec une autonomie électrique supérieure à 80 km obtient 0,5 crédit;
- Une modification de concordance avec les changements proposés au Règlement sur la limitation des crédits et la confidentialité, publiés de façon simultanée à la *Gazette officielle du Québec*, afin d'ajuster les crédits qui pourraient être accumulés par les constructeurs automobiles pour des véhicules d'année modèle 2024 et précédentes, mais immatriculés au Québec pour la première fois après le 1^{er} septembre 2025. Elle aura pour effet, pour ces véhicules, de diviser les crédits alloués aux VZE par 4 et les crédits alloués aux VFE par 2,2 afin d'éviter des enjeux d'équité et de cohérence avec la nouvelle méthode de calcul des crédits;
- Une mesure transitoire, pour les années modèles 2025 à 2027, permettant aux VFE ayant une autonomie électrique entre 50 et 80 km d'obtenir une portion d'un maximum de 0,5 crédit (nouveau);
- La fin de l'exigence de crédits, dès l'année modèle 2025, provenant exclusivement de VZE pour les grands constructeurs;
- La diminution progressive du plafond d'utilisation de crédits provenant de véhicules remis en état jusqu'à 0 % en 2035;
- Une mesure transitoire donnant la possibilité, pour la période de conformité 2034--2036, d'effectuer le calcul des exigences directement sur les ventes de l'année modèle visée, au lieu d'utiliser une moyenne de trois ans (nouveau);
- La multiplication par 4 du montant de la redevance, la faisant passer à 20 000 \$ par crédit manquant, montant qui serait indexé afin de suivre l'inflation.

D'autres ajustements sont proposés, notamment à la catégorisation des véhicules admissibles à des crédits et des constructeurs automobiles, et aux délais de traitement des rapports, et, à la suite des commentaires reçus, une modification à la référence pour la méthode de calcul de l'autonomie électrique des véhicules ainsi qu'une précision sur les tests requis en lien avec les émissions de GES et de certains autres polluants pour les VFE plus lourds (classe 2B).

Aussi, dès l'entrée en vigueur du règlement, le calcul des crédits accordés aux véhicules remis en état prendrait en compte l'âge du véhicule au lieu de son kilométrage à la première immatriculation au Québec. Il serait également permis d'importer des véhicules électriques ayant jusqu'à 100 000 km à l'odomètre. Cette modification rendrait

l'importation de ces véhicules plus intéressante pour les manufacturiers qui sont limités par le maximum de 40 000 km de l'exigence actuelle.

Les calculs effectués démontrent que l'application de l'ensemble des modifications réglementaires prévues pour le renforcement de la norme VZE à partir de l'année modèle 2025 permettrait d'atteindre 1,6 million de VE sur les routes en 2030, et, d'ici la même année, de réduire d'environ 6,1 millions de tonnes d'équivalents CO₂ les émissions de GES du secteur des véhicules routiers légers - visés par la norme - par rapport à l'inventaire de 2018. La quantité d'émissions passerait donc de 18,4 Mt en 2019 à environ 12,3 Mt en 2030, et à environ 6,3 Mt en 2035. Cela permettrait de revenir, en 2028, au niveau d'émissions des véhicules automobiles routiers légers de 1990, et en 2035, de réduire les émissions de plus de 55 % par rapport à 1990 pour cette partie du secteur des transports, rendant possible de tendre vers la carboneutralité dans ce secteur en 2050.

En termes de ventes de VE, les exigences de crédit de la présente proposition, renforcées en comparaison à celles prépubliées à la *Gazette officielle du Québec* en janvier 2022, s'approchent des exigences proposées en Californie à partir de l'année modèle 2026 (propositions d'exigences qui furent également renforcées en avril 2022). Sans être identique, le fonctionnement serait aussi comparable. Comme plusieurs États adopteront la norme californienne, c'est près de 30 % du marché américain qui fera pression sur les constructeurs, et cela sans compter les objectifs annoncés de 100 % de ventes de véhicules légers étant des VE en 2035 au Canada et en Colombie-Britannique. Le signal à l'industrie automobile est donc très clair.

5- Autres options

Le Québec a déjà mis en place plusieurs mesures d'aide à la demande (rabais à l'achat, le développement du réseau de recharge, avantages de la plaque verte ainsi que la sensibilisation et l'éducation du public). Le gouvernement poursuit sa réflexion sur l'écofiscalité afin d'engendrer des comportements visant la réduction des GES en transport. La norme VZE est toutefois la seule initiative qui agit sur l'offre de VE.

Le renforcement de la norme VZE, tel qu'il est proposé dans le présent mémoire par le projet de règlement modifiant le Règlement d'application, ne permettrait pas à lui seul l'interdiction complète de la vente de véhicules légers munis d'un moteur à essence, tel qu'il est annoncé dans le PEV. Le pouvoir de prohibition, accompagné éventuellement d'un règlement encadrant les véhicules auxquels cela s'applique, est maintenant prévu dans la LQE, suite à la sanction de la Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en œuvre certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission et permettra de compléter les outils nécessaires pour l'atteinte claire de 100 % de véhicules sans émission en 2035 uniquement lorsqu'il sera édicté.

Il serait aussi possible d'interdire l'immatriculation au Québec des véhicules à combustion neufs d'années modèles 2035 et suivantes, mesure qui devrait alors être portée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et opérationnalisée par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Il a été retenu de procéder par la modification de la LQE et de la norme VZE afin de poursuivre les actions déjà portées par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), tel qu'annoncé dans le PEV.

6- Évaluation intégrée des incidences

Selon une analyse réalisée à l'aide du modèle d'équilibre général du ministère des Finances du Québec (MEGFQ-E), le projet de resserrement de la norme VZE entraînerait un effet positif net de 571 millions de dollars sur le PIB réel du Québec en 2030. Cela découlerait principalement de l'effet sur le coût du transport pour les ménages et les entreprises, qui entraînerait une hausse de leurs revenus discrétionnaires. La norme entraînerait aussi une réduction de 132 millions de dollars des importations de produits pétroliers. Le projet de resserrement de la norme VZE diminue donc le poids relatif des hydrocarbures dans la balance commerciale du Québec.

Le nombre de véhicules électriques prévu dans le scénario de référence de l'Analyse d'impact règlementaire (AIR) a été révisé depuis sa publication sur le projet de resserrement de la norme VZE en janvier 2022. Ce scénario avait été élaboré en tenant compte des meilleures informations disponibles en octobre 2021. Il a été mis à jour en fonction de l'évolution de la conjoncture économique récente.

En effet, les perturbations dans les chaînes d'approvisionnement se sont aggravées, notamment en raison de :

- la persistance de la pénurie de semi-conducteurs, qui affecte l'ensemble du marché automobile et qui pourrait perdurer jusqu'à la fin de l'année 2023;
- l'invasion de l'Ukraine par la Russie, qui a différents effets, tant sur le prix de l'énergie que sur celui de métaux essentiels à la production de batteries;
- l'apparition du variant Omicron, qui a perturbé l'ensemble de l'économie mondiale, notamment au niveau du marché du travail et de la production.

Les ventes pourraient toutefois augmenter fortement à partir de 2024 tel que le prévoient les analystes de l'industrie automobile, si ces problèmes sont résolus, alors que le resserrement de la norme VZE est prévu pour 2025.

Le projet de renforcement de la norme VZE entraînera des impacts pour l'ensemble des intervenants du secteur du transport légers, dont des entreprises du Québec. Ces impacts comprennent des coûts pour les concessionnaires, les garages et les entreprises qui mettent en marché des produits pétroliers destinés au transport. Les pertes réalisées par l'industrie des produits pétroliers (raffineries, marchands-grossistes et stations-services) seront d'environ 3 089,1 millions de dollars sur dix ans. En comparaison, la

valeur des ventes d'essence au prix de base s'élevait à environ 9 009,5 millions de dollars pour l'année 2019 seulement. Dans le cas des concessionnaires, la diminution des besoins d'entretien mécanique devrait entraîner des pertes de revenus d'environ 4 317,2 millions de dollars sur dix ans. Ces pertes de revenus ne tiennent toutefois pas compte d'éventuelles modifications apportées à leur modèle d'affaire. En comparaison, le marché des services après-vente au Québec représentait 4 709,0 millions de dollars en 2019. Le coût total du projet de resserrement de la norme VZE pour les entreprises au Québec s'élève donc à environ 7 406,3 millions de dollars sur dix ans. Le projet entraînera également une diminution des revenus des taxes pour le gouvernement en lien avec la diminution des carburants vendus et de la diminution des ventes de biens et services associés aux véhicules à moteur à combustion interne. Plusieurs acteurs de la société assumeraient également une augmentation des dépenses pour l'achat de nouvelles bornes de recharge.

Le projet de renforcement de la norme VZE aurait toutefois un impact positif sur, notamment, les entreprises qui mettent en marché des bornes de recharge et sur les ventes d'électricité d'Hydro-Québec. Ces bénéfices pour les entreprises s'élèveraient à 4 034,7 millions de dollars. Le principal avantage du projet de resserrement de la norme VZE se manifeste toutefois au niveau du consommateur. Le projet devrait permettre aux consommateurs d'effectuer des économies en matière d'énergie, d'entretien mécanique et de coût d'acquisition de leurs véhicules. Ces économies pour les consommateurs seraient de l'ordre de 18 302,1 millions de dollars. Le projet permettrait également d'obtenir des gains environnementaux importants sur le plan des émissions de GES et des polluants atmosphériques, gains qui représentent une valeur économique d'environ 2 259,2 millions de dollars.

7- Consultation entre les ministères et avec d'autres parties prenantes

Le MELCC a consulté, en 2020, divers groupes d'intérêt (les constructeurs et les concessionnaires automobiles, les groupes environnementaux, les groupes d'électromobilistes et autres industries liées à l'électrification des transports), autant sur les résultats obtenus jusqu'à maintenant que sur les améliorations possibles. Il a aussi présenté les scénarios au MTQ, au MERN, au ministère de l'Économie et de l'Innovation ainsi qu'au ministère des Finances. Enfin, l'équipe responsable de la norme VZE est en contact avec le California Air Resource Board (CARB) et la Colombie-Britannique, afin de discuter du futur de leurs normes respectives et de s'appuyer mutuellement dans leurs démarches.

Les organisations gouvernementales étaient généralement en accord avec les changements proposés. Les groupes environnementaux et les acteurs dans l'électrification des transports, dont certains constructeurs, étaient en faveur d'une électrification complète (sans VHR) dès 2030. La majorité des constructeurs automobiles demandaient plus de temps pour s'adapter à ces changements et étaient divisés sur l'inclusion ou non des VHR pour le futur. Le début des nouvelles exigences avec l'année

modèle 2025 ainsi que l'interdiction en 2035 semblaient le meilleur compromis à la suite de l'analyse de tous les commentaires.

Toutes les parties s'entendent pour souligner l'importance du maintien des différents incitatifs financiers et des investissements dans les infrastructures et la poursuite des campagnes de sensibilisation sur l'achat de VE.

Une consultation particulière sur les hypothèses de calcul utilisées afin d'estimer les coûts et les bénéfices présentés dans l'AIR accompagnant le projet de règlement a eu lieu le 21 septembre 2021. L'objectif de la consultation était de recueillir les commentaires de l'industrie et des acteurs concernés dans le secteur des transports, cela afin d'avoir le portrait le plus complet possible. Suivant la rencontre, le MELCC a reçu des commentaires afin de bonifier le document. Certains commentaires furent également faits sur la mécanique de la future réglementation qui rejoignent ceux faits à l'automne 2020. En effet, plusieurs joueurs de l'industrie de l'automobile considèrent les exigences proposées très ambitieuses et souhaitent plus de flexibilité sur les crédits accumulés, alors que les groupes environnementaux et pro-électrification souhaitent un resserrement et un objectif 100 % de ventes de VZE en 2030.

Des consultations publiques ont eu lieu du 26 janvier au 12 mars 2022, à la suite de la prépublication d'une première proposition de modification réglementaire à la *Gazette officielle du Québec*. Les mémoires et commentaires reçus réitéraient ces positions. En effet, les groupes et les compagnies en faveur de l'électrification des transports ont requis un resserrement des exigences, alors que plusieurs membres de l'industrie de l'automobile les jugeaient trop sévères. Certaines des propositions présentes dans les mémoires et commentaires soumis furent incorporées à la présente proposition de modification réglementaire.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

La norme VZE est en place depuis janvier 2018, et sa mise en œuvre, dont le processus de reddition de comptes, se poursuivrait sans trop de changement jusqu'à l'automne 2025, qui correspondra à la fin de la période de conformité 2022-2024. Les outils déjà existants pour son suivi seraient maintenus et bonifiés d'ici là. Il serait en effet nécessaire d'adapter la base de données, d'ici 2024, afin de permettre le calcul et l'accumulation des crédits en fonction de la nouvelle mécanique.

Le MELCC a mis en place des mécanismes de validation des données déclarées par les constructeurs automobiles qui demeureront (notamment auprès de la SAAQ, d'autres sources de données reconnues, et par l'achat de données sur le marché de l'automobile).

Il est également souhaité de faciliter les échanges entre les constructeurs et le Ministère et d'améliorer l'automatisation du processus de déclaration et de validation de l'information, compte tenu notamment du volume de plus en plus important de VE qui

seront requis pour respecter les exigences réglementaires. La SAAQ sera sollicitée dans le processus.

Un service à la clientèle en continu et des rencontres en grand groupe permettent de répondre aux questions des constructeurs automobiles visés par la norme et d'envisager des pistes d'amélioration. De plus, un comité de suivi, annoncé le 18 décembre 2017, regroupe le MELCC, la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec, la Coalition zéro émission Québec et Équiterre. Son objectif est d'assurer une transparence lors de l'application de la norme VZE, d'être informé des préoccupations des participants et des possibles enjeux de terrain dans son fonctionnement, et de pouvoir, au besoin, faciliter la mise en œuvre de la norme. Ce comité se réunit environ deux fois par année.

En parallèle, pour faire suite à la sanction par l'Assemblée nationale, le 12 avril 2022, de la Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en œuvre certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission, un règlement devra être pris au plus tard le 31 décembre 2024 afin de classer les véhicules automobiles et de prévoir la prohibition de la vente ou de la location de certains d'entre eux (dont les hybrides rechargeables), au plus tard le 31 décembre 2035. Cela cimenterait l'objectif de 100 % de ventes de VZE en 2035, soutenu par la norme VZE.

L'ambition, qui se dessine dans la série d'actions en cours, de laisser de côté à terme les véhicules hybrides rechargeables pourrait faire réagir négativement certains joueurs de l'industrie automobile et membres du public. Des activités de sensibilisation et d'éducation de la population à la nécessité de passer aux VZE seront nécessaires. La mesure sera toutefois bien accueillie par les groupes environnementaux et les acteurs du secteur prônant l'électrification des transports.

De plus, en ce qui concerne le pouvoir prévu par la Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en œuvre certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission de limiter l'utilisation future de crédits accumulés antérieurement par l'entremise de la Loi VZE, il serait utilisé afin d'appuyer un ajustement contenu dans un projet de règlement modifiant le Règlement sur la limitation des crédits et la confidentialité, qui permettrait, à l'automne 2025, de diviser les crédits accumulés par l'industrie pour les années modèles 2014 à 2024 par 4 s'ils sont des crédits VZE et par 2,2 pour les crédits liés aux VFE. L'ajustement prévu à ce projet de règlement, qui sera publié à la *Gazette officielle du Québec* de manière simultanée au présent projet de règlement, pour une période de consultation de 45 jours, visera simplement à harmoniser les crédits accumulés avec les nouvelles méthodes de calcul présentées dans la modification réglementaire faisant l'objet du présent mémoire et à s'assurer que les crédits 2014-2024- en banque ne compromettent pas les objectifs futurs en rendant les cibles de crédits fixées après 2025 trop faciles à

atteindre. Si le projet de règlement modifiant le Règlement d'application ici proposé n'est pas retenu, cet ajustement serait abandonné.

La modification des crédits est réclamée par les groupes environnementaux, qui souhaitent en fait un ajustement plus sévère, mais controversée auprès des constructeurs automobiles. Toutefois, la valeur marchande des crédits accumulés serait maintenue en augmentant, à partir de 2025, la redevance par un facteur de 4 afin d'atteindre 20 k\$. La possibilité de faire expirer un crédit dans le temps serait, elle aussi, bien reçue par les groupes pro-électrification et contestée par les manufacturiers.

L'évaluation du succès de la mesure sera notamment faite par le suivi de la part de marché des VE neufs vendus au Québec, faisant l'objet d'une déclaration obligatoire par le processus de reddition de comptes de la norme VZE.

9- Implications financières

Cette mesure n'impliquerait pas l'ajout d'effectifs additionnels, l'équipe nécessaire pour sa mise en œuvre étant déjà en place afin de faire la gestion de la norme VZE actuelle. Les outils déjà présents, notamment le courriel dédié et la plateforme sécurisée pour l'échange de fichiers, seraient également utilisés dans le futur. La validation des données d'immatriculation auprès de la SAAQ, selon l'entente actuelle, nécessiterait un budget qui passerait d'environ 5 k\$ pour l'année 2025 à environ 25 k\$ en 2035. Un budget annuel de fonctionnement de 20 k\$ serait également nécessaire.

Des investissements informatiques qui restent à évaluer mais qui sont estimés à environ 700 k\$ seraient toutefois prévus afin d'adapter la base de données, de faciliter les échanges entre les constructeurs et le MELCC et d'améliorer l'automatisation du processus de déclaration et de validation de l'information tel que mentionné à la section précédente. La SAAQ serait sollicitée dans le processus.

10- Analyse comparative

Plusieurs juridictions dans le monde ont annoncé leur intention d'interdire, au cours des prochaines années, certaines catégories de véhicules polluants, telles que la Norvège (2025), le Royaume-Uni (2030), la Californie (2035), le Canada (2035), la France (2040) et l'Allemagne (2050).

L'Union européenne, plutôt que de miser sur une norme VZE, a mis en place depuis 2020 un nouvel ensemble de cibles de CO₂, à l'échelle du parc automobile vendu. Ces exigences, accompagnées de sanctions financières importantes en cas de non-respect, exercent une pression supplémentaire sur les constructeurs pour qu'ils favorisent les VE sur le marché. Une norme avec un fonctionnement comparable existe au Canada, mais est beaucoup moins sévère. L'Union européenne a présentement des projets de loi et de règlements à l'étude afin de prohiber la vente de véhicules essence en 2035, qui pourraient être adoptés au courant de l'année 2022.

La mise en place d'une norme VZE a toutefois été le moyen privilégié pour stimuler l'électrification des transports par la Californie et par neuf autres États américains (et, sous peu, au moins quatre autres de plus), constituant près de 30 % du marché des ventes de véhicules neufs aux États-Unis. Les règles de la norme VZE de la Californie seront renforcées au cours de l'année 2022, avec une mise en œuvre prévue pour l'année modèle 2026. Selon les intentions présentées par la Californie en décembre 2021, et renforcées en avril 2022, les modifications seraient en grande partie les mêmes que celles proposées pour le Québec (1 VZE = 1 crédit, diviser les banques de crédits VZE accumulés par 4, une autonomie minimale de 80 km pour qualifier un VFE, etc.). Mais certaines particularités demeureraient uniques au Québec (0,5 crédit pour un VFE alors que c'est 1 en Californie, la présence de périodes de conformité de trois ans et de crédits pour des véhicules remis en état, notamment). Le gouverneur de la Californie a également publié, en septembre 2020, un décret exigeant que les ventes de tous les nouveaux véhicules de passagers soient sans émission d'ici 2035. D'autres États, tels que le New Jersey et New York, ont annoncé leur intention de suivre l'exemple de la Californie.

Le Canada a annoncé, le 29 mars 2020, qu'il mettra en place une norme VZE afin de faire respecter l'objectif de 100 % de ventes de VE légers neufs en 2035 qu'il s'est fixé (avec des cibles intérimaires de 20 % en 2026 et 60 % en 2030), sans toutefois dévoiler les détails de son fonctionnement. Il est donc difficile d'évaluer l'impact qu'une telle mesure aurait sur la norme québécoise, qui est plus sévère. La Colombie-Britannique, quant à elle, a adopté une norme VZE, interdisant la vente de véhicules à essence neufs à partir de 2040, qui maintient pour l'instant une mécanique d'accumulation de crédits où 1 VZE peut générer jusqu'à 4 crédits (fonctionnement actuel). Le 25 octobre 2021, la Colombie-Britannique a annoncé que l'objectif de 100 % de ventes serait rapproché à 2035. Les travaux de révision de la norme VZE britanno-colombienne débuteront en 2022.

L'intention du Québec de prohiber la vente de VHR en 2035, qui se dessine avec les actions en cours, en ferait l'exigence la plus sévère en Amérique du Nord, la Californie permettant à cette date 20 % de VHR, selon les intentions présentées. Cela confirme le rôle de leader du Québec dans la lutte contre les changements climatiques, en franchissant une nouvelle étape vers la carboneutralité.

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

BENOIT CHARETTE