

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

Le 6 janvier 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

---

## **PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC**

---

### **1- Contexte**

Selon l'inventaire 2018<sup>1</sup>, ce sont 44,8 % des émissions de GES du Québec qui 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 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 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 et l'interdiction de la vente de

---

<sup>1</sup> MELCC, Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2018 et leur évolution depuis 1990, 2020.  
<http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2018/inventaire1990-2018.pdf>

véhicules neufs à essence en 2035. Le PMO indiquait d'ailleurs que le renforcement de la norme VZE était l'une des mesures phare 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 décarboniser le secteur des transports.

Afin de permettre l'atteinte de certains de ces objectifs, le Projet de 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, (ci-après « Projet de loi n° 102 »), a été déposé à l'Assemblée nationale le 5 octobre 2021. Il propose des modifications à certaines dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) qui mènerait 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, comme c'est l'intention, les véhicules légers neufs munis d'un moteur à combustion interne, y compris les véhicules hybrides rechargeables (VHR)).

En parallèle à l'intervention proposée, des modifications seraient apportées au Règlement sur la limitation des crédits et la confidentialité, notamment sur les plafonds de crédits et la confidentialité de certains renseignements inscrit au registre prévu par la Loi VZE. De plus, le Projet de loi n° 102 propose l'ajout d'un pouvoir réglementaire concernant l'utilisation future de crédits accumulés par les constructeurs lors de périodes antérieures à 2025. Cette disposition permettrait d'ajuster les crédits accumulés jusqu'à l'année modèle 2024.

## **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 non désirée 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 nécessairement 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 resserrement de la norme et 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 PEV de compter 1,5M de VE sur les routes en 2030 et de contribuer à la cible que le Québec s'est fixé, 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 de 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 décarbonisation 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 au niveau des exigences de la norme VZE, et de son fonctionnement, et sont proposés par le 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 VZE<sup>2</sup>, 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'industrie dans son ensemble seraient suffisants pour satisfaire aux exigences de la période actuelle même si les constructeurs ne vendaient aucun VE de plus jusqu'au 1er septembre 2022, si les constructeurs les échangent entre eux.
- 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 propose d'augmenter progressivement les exigences en crédits afin de tendre vers 100 % de ventes de VZE en 2035.

De plus, afin de faciliter la mise en place de ces exigences plus sévères, un fonctionnement technique révisé propose les ajustements suivants, et ce à partir de l'année modèle 2025 (cette date permettant aux constructeurs automobiles de se préparer au changement) :

- 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 VHR avec une autonomie électrique supérieure à 80 km obtient 0,5 crédit ;
- Fin, avec l'année modèle 2025, de l'exigence de crédits provenant exclusivement de VZE pour les grands constructeurs ;
- Diminution progressive du plafond d'utilisation de crédits provenant de véhicules remis en état jusqu'à 0 % en 2035 ;
- Multiplication par 4 du montant de la redevance, la faisant passer à 20 000 \$ par crédit manquant.

D'autres ajustements sont proposés, notamment, à la catégorisation des véhicules admissibles à des crédits et des constructeurs automobiles, aux délais de traitement des

---

<sup>2</sup> 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>

rapports, et aux méthodes de calcul des exigences environnementales et d'autonomie électrique.

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 de des modifications réglementaires prévues pour le renforcement de la norme VZE à partir de l'année modèle 2025 permettrait d'atteindre 1,5 million de VE sur les routes en 2030, et, d'ici la même année, de réduire d'environ 5,6 millions de tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub> 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 18,2 Mt en 2018 à environ 12,6 Mt en 2030, et à environ 6,7 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 50 % par rapport à 1990 pour cette partie du secteur des transports, rendant possible de tendre vers la carboneutralité dans ce secteur en 2050.

## **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 des 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.

Il est à noter que le renforcement de la norme VZE, tel que 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'annoncé dans le PEV. Le pouvoir de prohibition par voie législative, accompagné d'un règlement encadrant les véhicules auxquels cela s'applique, est prévu dans le Projet de loi n° 102, et permettra de compléter les outils nécessaires pour l'atteinte claire de 100% de véhicules sans émissions en 2035 uniquement lorsqu'il sera adopté.

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 d'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 environnement du ministère de Finances du Québec, le projet de resserrement de la norme VZE entraînerait un effet positif net de plus de 600 millions de dollars sur le PIB réel du Québec en 2030. Cette hausse est principalement attribuable à une augmentation de la demande intérieure, sous l'effet notamment d'une hausse de la consommation des ménages et des investissements des entreprises. Une hausse des exportations nettes de 48 millions de dollars est également attendue. Ces gains économiques mèneront à la création de nombreux emplois de manière indirecte.

Le projet de resserrement de la norme VZE entraînera des impacts pour l'ensemble des intervenants du secteur du transport pour les 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 pour l'industrie des produits pétroliers (raffineries, marchand-grossistes et stations-services) seront d'environ 2 261,3 millions de dollars sur 10 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 3 345,8 millions de dollars sur 10 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 5 607,1 millions de dollars sur 10 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 assumeront également une augmentation des dépenses pour l'achat de nouvelles bornes de recharge.

Le projet de resserrement 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'électricités d'Hydro-Québec. Ces bénéfices pour les entreprises s'élèveraient à 3 383,3 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 12 783,8 millions de dollars. Le projet permettrait également d'obtenir des gains environnementaux importants sur les plans des émissions de GES et de polluants atmosphériques, gains qui représentent une valeur économique d'environ 1 755,6 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 concessionnaires automobiles, groupes environnementaux, 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 s'appuyer mutuellement dans leurs démarches.

Les organisations gouvernementales étaient généralement en accord avec les changements proposés. Les groupes environnementaux et 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 ; de la mise en place éventuelle de mesures autofinancées d'écofiscalité et de poursuivre les campagnes de sensibilisation sur l'achat de VE.

Une consultation particulière sur les hypothèses de calcul utilisées afin d'estimer les coûts et 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.

## **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 compte, 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 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. Il se rencontre environ deux fois par année.

En parallèle, suite à une éventuelle adoption par l'Assemblée nationale du Projet de loi no 102, un règlement devra être pris au maximum le 31 décembre 2024 afin de classer les véhicules automobiles et prévoir la prohibition, au plus tard le 31 décembre 2035, de la vente ou de la location de certains d'entre eux (dont les hybrides rechargeables). Cela cimenterait l'objectif de 100 % de vente de VZE en 2035 soutenu par la norme VZE.

Cette ambition de laisser de côté à terme les véhicules hybrides rechargeables, qui se dessine dans la série d'actions en cours, 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 de prônant l'électrification des transports.

De plus, en ce qui concerne le pouvoir de limiter l'utilisation future de crédits accumulés antérieurement par l'entremise de la Loi VZE proposé par le Projet de loi no 102, il serait utilisé afin d'appuyer une modification de la réglementation VZE, prévue au cours des deux prochaines années, permettant de diviser, à l'automne 2025, 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 VHR. Cet ajustement viserait simplement à harmoniser les crédits accumulés avec les nouvelles méthodes de calcul présentés dans la modification réglementaire faisant l'objet du présent mémoire et ainsi s'assurer que les crédits 2014-2024 en banque ne compromettent pas les objectifs futurs en rendant les cibles de crédits fixées post 2025 trop faciles à atteindre.

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 de VE neufs vendus au Québec, faisant l'objet d'une déclaration obligatoire par le processus de reddition de compte 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 Ministère 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, telle 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 CO<sub>2</sub>, à l'échelle du parc automobile vendu, qui est imposé à l'industrie automobile. 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 neuf autres États Américains (et, sous peu, au moins 3 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, 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 VHR, etc.) mais certaines particularités demeurerait uniques au Québec (0,5 crédit pour un VHR alors que c'est 1 en Californie, la présence de périodes de conformité de 3 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 n'a pas encore annoncé le moyen par lequel il souhaite faire respecter l'objectif de 100 % de vente de VE neufs en 2035 qu'il s'est fixé. La Colombie-Britannique, tant qu'à elle, l'a fait avec sa norme VZE, en interdisant la vente de véhicules à essence neuf à partir de 2040 et en maintenant, 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.

Il est à noter que 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