

30 septembre 2021

**Direction du soutien à la gouvernance**

Ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques

[par courriel : [ecn@environnement.gouv.qc.ca](mailto:ecn@environnement.gouv.qc.ca)]

**Objet : Modification de la norme VZE — Consultation sur les hypothèses de calculs de l'analyse d'impact réglementaire**

Madame,  
Monsieur,

Équiterre souhaite d'abord vous remercier pour cette opportunité de partager notre perspective afin de maximiser les retombées positives associées à la réforme de norme Véhicules zéro émission (VZE) au Québec et ailleurs. Travaillant à rendre tangibles, accessibles et inspirantes les transitions vers une société écologique et juste, notre organisation a développé une expertise importante en matière de politiques publiques visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) au cours des années.

Les modalités du *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* sont d'une importance capitale pour accélérer la décarbonation du transport routier au Québec et atteindre la cible d'interdiction de vente de véhicules à essence en 2035. Dans cette optique, nos commentaires concernent précisément :

- La correspondance entre les réductions d'émissions de gaz à effet de serre (GES) prévues par le nouveau règlement et la cible climatique du Québec pour 2035
- La révision du nombre de crédits accordés en fonction du type de véhicule vendu
- L'enjeu de la surabondance des crédits et la redevance à payer en cas de crédit manquant
- La planification de la fin du système de crédits à partir de 2035
- L'absence d'informations quant à la norme VZE appliquée aux véhicules mi-lourds et lourds
- Une réflexion entourant la taille des véhicules au Québec

Équiterre soutient les efforts du gouvernement québécois dans sa lutte face à la crise climatique et réitère son souhait de collaborer avec lui pour faire avancer les dossiers permettant au Québec d'atteindre ses cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Veuillez trouver nos commentaires aux pages suivantes.

Sincères salutations,



**Marc-André Viau**

Directeur des relations gouvernementales | Équiterre  
[maviau@equiterre.org](mailto:maviau@equiterre.org)



**Andréanne Brazeau**

Analyste politique – Mobilité | Équiterre  
[abrazeau@equiterre.org](mailto:abrazeau@equiterre.org)

## SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Équiterre recommande de :

- Augmenter les exigences de crédits de manière à ce que les réductions d'émissions de gaz à effet de serre (GES) prévues par le nouveau règlement correspondent à la cible climatique du Québec pour 2030, soit -37,5 % par rapport aux niveaux de 1990 ;
- Revoir à la baisse la valeur des crédits accordés pour la vente de véhicules à faible émission (VFE) ;
- Augmenter la redevance à payer en cas de crédit manquant de manière à ce qu'elle évolue parallèlement à l'Indice des prix à la consommation (IPC) ;
- Présenter les modalités de transfert et d'utilisation des crédits accumulés durant la période pré-2025 lors de la publication du projet de règlement ;
- Modifier la loi et les règlements sur les VZE de manière à prévoir la fin du système de crédits et l'interdiction de vente de véhicules à essence neufs en 2035 ;
- Annoncer l'entrée en vigueur de la norme VZE appliquée aux véhicules mi-lourds et lourds dès l'année-modèle 2025 ;
- Mettre en place de nouvelles mesures agissant sur la demande de VZE et décourageant l'achat de véhicules énergivores et surdimensionnés au Québec.

# LA NORME VZE DU QUÉBEC

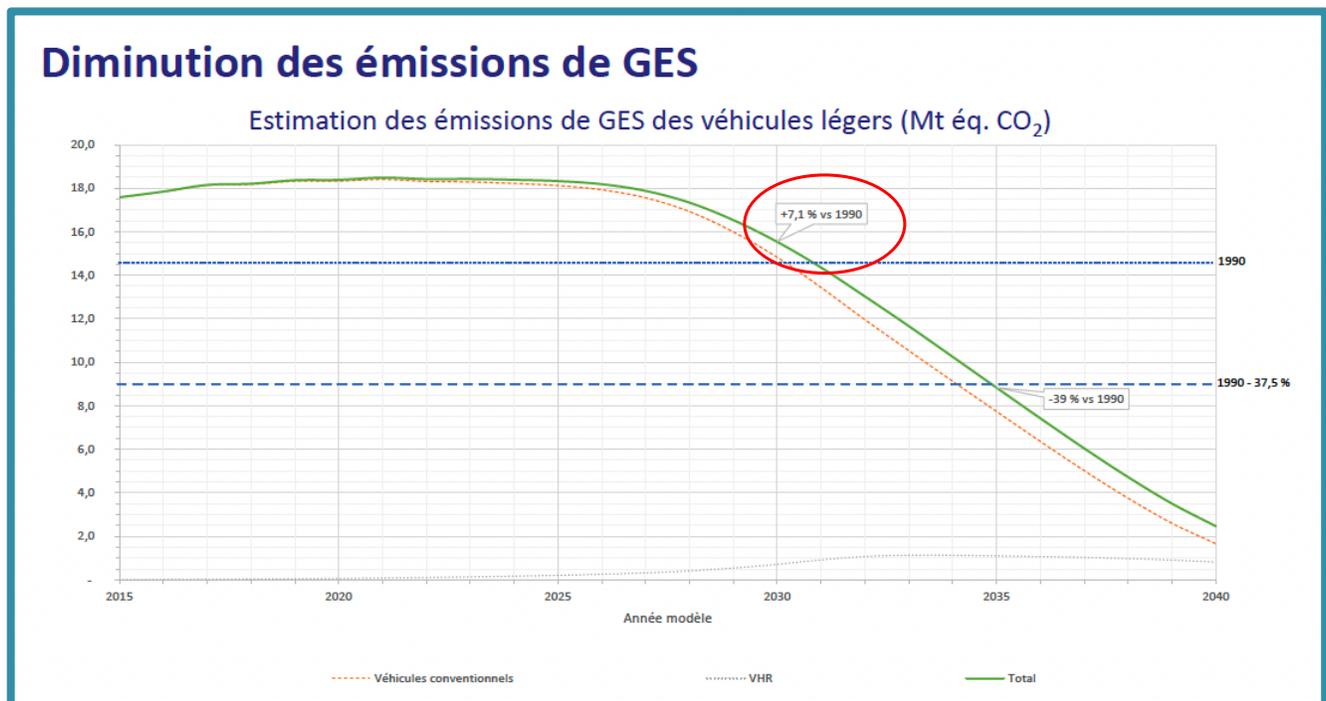
## UN MODÈLE À SUIVRE ET UN LEADERSHIP À MAINTENIR AU CANADA

En vue d'accélérer l'électrification des transports au Québec et d'atteindre l'objectif d'interdire la vente de véhicules à essence neufs en 2035, Équiterre voit l'exercice de révision de la norme véhicules zéro émission (VZE) d'un bon œil. Alors que le Canada a adopté le même objectif que le Québec en juin dernier, ce dernier a aujourd'hui l'opportunité de hausser le pas en ce qui a trait à l'adoption de VZE et demeurer un leader sur la question à l'échelle du pays. Seule un cadre législatif robuste, ambitieuse et cohérente permettra d'atteindre les différentes cibles climatiques et d'électrification fixées dans le Plan pour une économie verte 2030 (PEV).

### Cibles climatiques du Québec : le secteur des transports est un incontournable

En 2018, 44,8% des émissions de GES du Québec étaient attribuables au secteur des transports<sup>1</sup>. Il s'agit donc d'un secteur d'action prioritaire vis-à-vis de l'atteinte de la cible de réduction des émissions de 37,5% par rapport à 1990 d'ici 2030<sup>2</sup> et de la carboneutralité d'ici 2050<sup>3</sup>.

De plus, 53% de l'énergie utilisée dans le secteur des transports sert à propulser les camions légers à usage commercial et personnel ainsi que les voitures à usage personnel, tous assujettis à la norme VZE.<sup>4</sup> La législation encadrant cette norme revêt donc une importance capitale pour le Québec, notamment lorsqu'on tient compte de l'engagement du gouvernement de réduire la consommation de pétrole de la province de 40% d'ici 2030.<sup>5</sup> À cet égard, il est préoccupant de constater que l'analyse d'impact du règlement sur la norme VZE prévoit plutôt une hausse des émissions de GES de 7,1% par rapport à 1990. De toute évidence, la révision du règlement



<sup>1</sup> Gouvernement du Québec, [Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2018 et leur évolution depuis 1990](#), 2020, p. 8.

<sup>2</sup> Gouvernement du Québec, [Plan pour une économie verte 2030](#), 2020, p. 13.

<sup>3</sup> Gouvernement du Québec, [Plan pour une économie verte 2030](#), 2020, p. 2.

<sup>4</sup> Chaire de gestion du secteur de l'énergie, [État de l'énergie au Québec – Édition 2021](#), 2021, p. 28.

<sup>5</sup> Gouvernement du Québec, [Plan pour une économie verte 2030](#), 2020, p. 15.

envisagée par le gouvernement est incompatible avec les impératifs associés à la crise climatique et à la responsabilité historique du Québec.

En somme, dans le contexte où seules des réductions de 12,4 mégatonnes (Mt), dont -5,1 Mt en transport, sur les 29 Mt nécessaires à l'atteinte de la cible de 2030 sont prévues dans le cadre du PEV<sup>6</sup>, il est étonnant de constater qu'une hausse des émissions des véhicules légers soit prévue à cette date.

### Recommandation

Augmenter les exigences de crédits de manière à ce que les réductions d'émissions de gaz à effet de serre (GES) prévues par le nouveau règlement correspondent à la cible climatique du Québec pour 2030, soit -37,5 % par rapport aux niveaux de 1990

## Révision du règlement : un rattrapage nécessaire

Comme le premier rapport de mise en œuvre le soulignait, « [les] crédits accumulés jusqu'à maintenant par l'industrie dans son ensemble (y compris les crédits en surplus de la première période de conformité) seraient suffisants pour satisfaire aux exigences de la période de conformité 2019-2021, même si les constructeurs ne vendaient aucun véhicule électrique (VÉ) de plus à partir de maintenant [janvier 2021] jusqu'au 1er septembre 2022, à condition que des crédits soient échangés ou vendus entre les constructeurs. »<sup>7</sup> Un tel constat pour la deuxième période de conformité irait entièrement à contre-courant des objectifs gouvernementaux, puisque le rôle de la norme VZE est d'envoyer un signal indiscutable à l'industrie automobile quant à la nécessité de se tourner vers les VZE de façon permanente.

En ce qui a trait au nouveau mécanisme d'accumulation de crédits à partir de l'année-modèle 2025, Équiterre appuie la proposition selon laquelle les VFE auraient désormais la valeur de 0,5 crédit plutôt que la valeur de 0,75 qui avait proposée dans les derniers mois par le Ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MELCC), bien qu'elle aurait dû être réduite proportionnellement à la valeur accordée aux véhicules électriques (division par 4). Une stratégie visant à éliminer les VFE progressivement devra nécessairement être adoptée avant que la nouvelle législation entre en vigueur, de manière à assurer sa correspondance avec les différents objectifs climatiques du Québec, dont notamment la cible de réduction de la consommation de 40% de produits pétroliers.

À terme, à l'instar des politiques mises en place au Royaume-Uni, il sera impératif de bannir les véhicules hybrides rechargeables.<sup>8</sup> Effectivement, l'atteinte de la carboneutralité demeurera un vœu pieux tant que les déplacements individuels demeureront dépendants des énergies fossiles.

### Recommandation

Revoir à la baisse la valeur des crédits accordés pour la vente de véhicules à faible émission (VFE)

Ensuite, Équiterre constate que la redevance de 20 000\$ annoncée représente en fait le maintien du montant établi depuis 2018 si l'on tient compte de la réforme des crédits (4 x 5000 = 20 000). Or, en 2025, l'année d'entrée en vigueur des nouvelles modalités de la législation sur les VZE, l'Indice des prix à la consommation (IPC) aura largement augmenté par rapport au niveau de 2018, année de début de la première période de conformité. Sans

<sup>6</sup> Chaire de gestion du secteur de l'énergie, [État de l'énergie au Québec – Édition 2021](#), 2021, p. 46.

<sup>7</sup> Gouvernement du Québec, [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 autre -Rapport de mise en œuvre 2018-2020, 2021](#), p. 17.

<sup>8</sup> Policy Institute for Energy, Environment and the Economy, [United Kingdom Moves Electric Vehicle Target to 2035](#)

indexation de la redevance, celle-ci est plutôt en train de décroître au lieu d'être maintenue stable. Une révision à la hausse du montant de la redevance pour la période de conformité commençant en 2025 est nécessaire.

Par la suite, la surabondance de crédits constatée durant la première période de conformité fait en sorte qu'elle a une valeur relative moindre aux yeux des constructeurs, ce qui est de mauvais augure, car lorsque l'un d'entre eux choisit de payer pour la redevance plutôt que d'acheter un ou des crédits à un autre constructeur, c'est un véhicule à essence de plus qui se retrouve sur les routes du Québec. Une redevance qui n'est pas suffisamment dissuasive pour convaincre un constructeur d'acheter un crédit à un autre constructeur constitue donc un frein à l'électrification des véhicules légers, ce qui justifie d'autant plus l'urgence de rehausser le montant de la redevance à payer en cas de crédit manquant.

### **Recommandation**

Augmenter la redevance à payer en cas de crédit manquant de manière à ce qu'elle évolue parallèlement à l'IPC

Enfin, il sera crucial de préciser de quelle manière seront ajustés les crédits accumulés au cours de la période pré-2025 ainsi que l'importance du resserrement des plafonds d'utilisation de crédits de manière à accroître le niveau de contrainte associé à la norme VZE.

### **Recommandation**

Présenter les modalités de transfert et d'utilisation des crédits accumulés durant la période pré-2025 lors de la publication du projet de règlement

## Se donner les moyens de ses ambitions

Le Québec s'est engagé à réduire ses émissions de GES de 37,5% d'ici 2030, à mettre fin à la vente de véhicules à essence neufs d'ici 2035 et à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Or, certains éléments en lien avec ces engagements demeurent indéfinis malgré l'accélération et l'aggravement des impacts associés à la crise climatique. À ce titre, un chemin clair doit être tracé pour atteindre ces différents objectifs. Le gouvernement devrait donc intégrer l'interdiction de vente des véhicules à essence dans les textes législatifs dès maintenant.

À cet effet, il est important de prévoir la fin du système de crédits qu'impose la norme VZE ainsi que l'invalidation des crédits qui auront été accumulés jusqu'à la fin de 2034. Par ailleurs, à l'heure actuelle, les petits constructeurs ne sont pas assujettis à la norme VZE. Or, pour œuvrer efficacement à l'atteinte des cibles climatiques, cette exemption ne pourra pas être éternelle, bien que l'assujettissement de ces constructeurs pourrait se faire selon une approche équitable.

Allant de pair avec une norme VZE ambitieuse, cette mesure a l'avantage d'envoyer un signal définitif à l'industrie automobile, en plus de lui offrir la certitude qu'elle recherche pour opérer à moyen terme. En outre, d'un point de vue communicationnel, l'interdiction des véhicules à essence réduit l'acceptabilité sociale des modèles les plus énergivores, ce qui représente certes un pas en avant dans le contexte québécois, alors qu'en 2019, une voiture électrique était vendue pour 11 camions légers.<sup>9</sup>

### **Recommandation**

Modifier la loi et les règlements sur les VZE de manière à prévoir la fin du système de crédits et l'interdiction de vente de véhicules à essence neufs en 2035

---

<sup>9</sup> Chaire de gestion du secteur de l'énergie, [État de l'énergie au Québec – Édition 2021](#), 2021, p. 30.

Ensuite, Équiterre est préoccupé par l'exclusion des véhicules mi-lourds et lourds dans l'application de la norme VZE au Québec. En effet, le transport de marchandises représentait 23% de l'énergie utilisée au Québec en 2018, et ce secteur a connu une hausse de 54% de ses activités sur la période 1990-2018.<sup>10</sup>

[La Californie](#) a récemment adopté une norme VZE fort ambitieuse pour le segment des véhicules mi-lourds et lourds ainsi qu'une cible de 100% de vente de VZE d'ici 2040 pour ces véhicules. Le gouvernement du Québec devrait faire de même pour maintenir sa position de leader en Amérique du Nord et rejoindre la Californie. L'entrée en vigueur d'une norme VZE étendue aux véhicules mi-lourds et lourds doit être annoncée selon un calendrier clair et devrait se faire en même temps que celle appliquée aux véhicules légers, soit pour l'année-modèle 2025. De la même façon que pour les véhicules légers, le gouvernement doit envoyer un signal décisif quant à l'avenir de l'industrie et lui donner une ligne directrice afin de favoriser l'innovation.

D'ailleurs, la fabrication des véhicules mi-lourds et lourds, contrairement à celle des véhicules légers, se fait au Québec, et certaines entreprises comme Lion Electric commercialisent des modèles zéro émission, ce qui procure un double avantage pour l'économie de la province. Elle permet de :

- Réduire la consommation de produits pétroliers du transport lourd qui est en constante augmentation ;
- Favoriser la production de VZE au Québec et maintenir sa position de leader en électrification des transports au niveau mondial.

La province serait bien avisée de multiplier **les mesures moussant l'offre** (ex. adoption d'une cible, norme VZE) et **moussant la demande** (ex. des incitatifs à l'achat) ainsi que des infrastructures soutenant la vente et la fabrication de camions et d'autobus zéro émission.

### Recommandation

[Annoncer l'entrée en vigueur de la norme VZE appliquée aux véhicules mi-lourds et lourds dès l'année-modèle 2025](#)

La Chaire du secteur de l'énergie de HEC Montréal indique que « la diminution de la consommation des voitures (-18 %) a été plus que compensée par une augmentation importante de la consommation de camions légers (+210 %) en raison de la progression des ventes de ces modèles »<sup>11</sup>. Entre 1990 et 2018, le nombre de camions légers dédiés au transport de personnes au Québec a augmenté 306 %, et les ventes de ces véhicules ont augmenté de 256% sur la même période.<sup>12</sup>

Pour contrer cette tendance alarmante, l'adoption de nouvelles mesures d'écofiscalité permettrait de financer l'atteinte des cibles de ventes de VÉ. L'atteinte des cibles de ventes de VÉ du Québec n'entraîne pas nécessairement l'atteinte des cibles de réduction des émissions de GES. [Les Québécois.es adhèrent aux mesures d'écofiscalité](#), et 81% d'entre eux et elles croient que [la lutte aux changements climatiques doit être incluse](#) dans une relance verte.

Un système de redevance-remise accompagnant une norme VZE ambitieuse serait adapté au contexte québécois. En effet, en liant une redevance issue des véhicules énergivores à la subvention à l'achat dans un programme autofinancé, le Québec se doterait d'un système écofiscal qui accélérerait la transition vers les VZE et les VFE **sans grever les finances publiques**. Pour se donner les moyens de maintenir le soutien financier à l'électrification des transports, la mise en place d'un fonds autofinancé par un système de redevance-remise serait **à la fois efficace et ambitieuse**. Le principe est simple : lors de l'achat d'un véhicule, à l'aide d'une remise, on incite financièrement

<sup>10</sup> Chaire de gestion du secteur de l'énergie, [État de l'énergie au Québec – Édition 2021](#), 2021, p. 29.

<sup>11</sup> Chaire de gestion du secteur de l'énergie, [État de l'énergie au Québec – Édition 2021](#), 2021, p. 28.

<sup>12</sup> Chaire de gestion du secteur de l'énergie, [État de l'énergie au Québec – Édition 2021](#), 2021, p. 28.

les Québécois-es à choisir un véhicule zéro émission (VZE), puis on finance cette subvention en instaurant une contribution à l'électrification des transports (redevance) pour les propriétaires de véhicules énergivores et polluants. Il s'agirait donc d'un fonds autofinancé sans impact négatif sur l'économie.

[Un rapport d'Équiterre](#) publié en 2020 explique la pertinence d'un système de redevance-remise au Québec et propose des recommandations visant à permettre le développement de ce type de programme de la manière la plus optimale possible.

D'autres mesures agissant sur la demande de véhicules incluent le resserrement progressif de la publicité des véhicules à essence tel que le propos Équiterre dans [un récent rapport](#) qui révèle d'ailleurs que 79 % des publicités de journaux et magazines canadiens font exclusivement ou majoritairement la promotion de camions légers. En effet, au Québec, l'industrie automobile et les concessionnaires ont investi 204 millions de dollars en publicité, ce qui équivaut à près de 16 % du total des investissements publicitaires de la province.<sup>13</sup>

### Recommandation

Mettre en place de nouvelles mesures agissant sur la demande de VZE et décourageant l'achat de véhicules énergivores et surdimensionnés au Québec

## La mobilité durable au Québec : pensons sobriété d'abord

Selon la Chaire du secteur de l'énergie de HEC Montréal, « [de] 1990 à 2018, le parc de véhicules personnels au Québec a augmenté de 66 %, soit une hausse trois fois plus importante que la croissance démographique de la province (+20 %) »<sup>14</sup>.

Pour Équiterre, l'adoption d'une vision holistique et structurante des transports est nécessaire pour réduire les émissions de GES du Québec. Cette vision et sa mise en œuvre doivent prévenir les effets rebonds, prioriser l'aménagement durable du territoire et la réduction de la dépendance à l'automobile et miser sur des modes de transport à échelle humaine. Pour réduire l'impact environnemental du transport lourd, la réduction à la source dans les choix de consommation individuels est une autre composante à prendre en compte. Enfin, l'identification de solutions permettant de réduire le taux de motorisation des ménages au Québec est nécessaire dès maintenant.

---

<sup>13</sup> Guide Infopresse, 2019.

<sup>14</sup> Chaire de gestion du secteur de l'énergie, [État de l'énergie au Québec – Édition 2021](#), 2021, p. 28.