CTE - 012M
C.P. - PL 102
Loi sur la qualité
de l'environement

Le secteur des transports au Québec

Clé de voûte pour atteindre la cible climatique de 2030 et maintenir notre leadership en électrification

Mémoire d'Équiterre dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi 102

Commission des transports et de l'environnement

24 novembre 2021

Table des matières

INTRODUCTION 3
- À propos d'Équiterre 3
- À propos du projet de loi 102 3
- La mobilité durable au Québec : la sobriété d'abord 4
- Cibles climatiques du Québec : le secteur des transports est un incontournable 4

COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS 6
- Article 87 6
- Article 156 7
- Article 2 8

RÈGLEMENT À VENIR : UN NÉCESSAIRE RATTRAPAGE 8

ACCÉLÉRER LA DÉCARBONATION DES TRANSPORTS 9

CONCLUSION 11

INTRODUCTION

À propos d'Équiterre

Équiterre travaille à rendre tangibles, accessibles et inspirantes les transitions vers une société écologique et juste. À travers des projets de démonstration, d'éducation, de sensibilisation, de recherche, d'accompagnement et de mobilisation, Équiterre rassemble des citoyen·ne·s, des groupes sociaux, des entreprises, des organisations publiques, des municipalités, des chercheur·euse·s et des élu·e·s dans les domaines de l'alimentation, du transport, du commerce équitable, de l'énergie durable, de la consommation et de la lutte aux changements climatiques.

Devant la part disproportionnée des émissions de gaz à effet de serre (GES) dues au secteur des transports au Québec et au Canada, Équiterre a rapidement identifié les choix collectifs et individuels en matière de mobilité ainsi que les pratiques d'aménagement du territoire comme des priorités d'action afin de réduire la consommation de pétrole de la société.

Équiterre compte plus de 150 000 membres et sympathisant·e·s qui participent à ses actions. L'organisme, qui a fêté ses 25 années d'existence en 2018, est l'un des principaux organismes environnementaux de la province de Québec.

À propos du projet de loi 102

Intitulé *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,* le projet de loi 102 (PL-102) interpelle notre organisme, dont plus particulièrement le dernier volet, puisqu'il aura un impact significatif sur les retombées associées à la réforme de la norme sur les véhicules zéro émission (VZE) au Québec. Plus particulièrement, devant la hausse des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, Équiterre est d'avis que toute initiative ayant pour but d'accélérer la décarbonation du transport routier au Québec et d'atteindre la cible de 100 % de vente de VZE d'ici 2035 doit être renforcée. Dans cette optique, nos commentaires concernent :

- L'ambition du Québec en matière d'électrification des véhicules légers;
- 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 planification de la fin du système de crédits à partir de 2035;

Plus précisément en lien avec le projet de règlement qui sera bientôt présenté, Équiterre partage aussi ses préoccupations au sujet de :

- 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;

- L'absence d'informations quant à la norme VZE appliquée aux véhicules mi-lourds et lourds; et
- Une réflexion entourant la taille des véhicules au Québec.

D'entrée de jeu, Équiterre appuie les grands principes du PL-102 en lien avec la mise en oeuvre de certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 (PEV), dont l'habilitation du gouvernement, dans la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE), à prendre un règlement limitant ou prohibant la vente et la location de certaines catégories de véhicules automobiles et l'habilitation du ministre, dans 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), à encadrer l'utilisation des crédits accumulés en surplus dans le cadre de cette loi.

La mobilité durable au Québec : la 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 %) »[1].

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 rebond, 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. L'identification de solutions permettant de réduire le taux de motorisation des ménages au Québec est nécessaire dès maintenant.

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

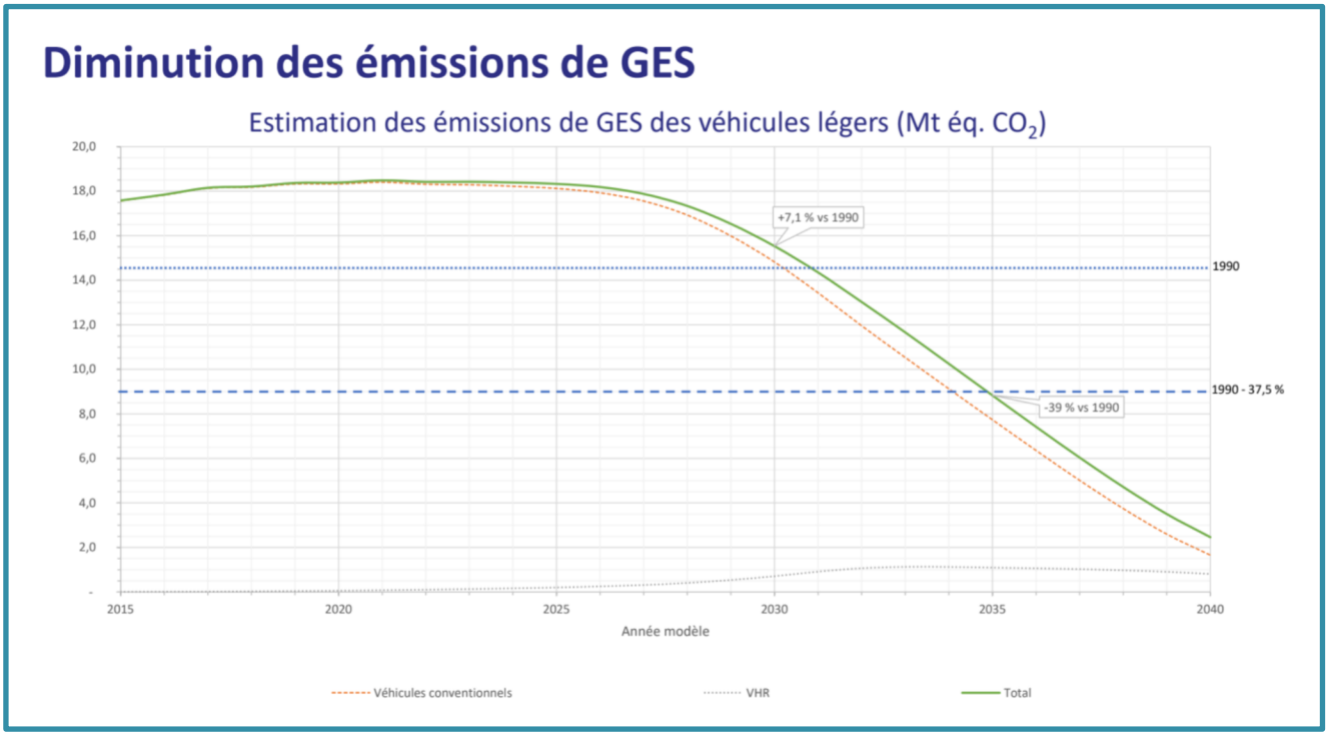
En 2018, 44,8 % des émissions de GES du Québec étaient attribuables au secteur des transports[2]. Il s'agit donc d'un secteur d'action prioritaire vis-à-vis de l'atteinte de la cible de réduction des émissions de 37,5 % par rapport à 1990 d'ici 2030[3] et de la carboneutralité d'ici 2050[4]. La même cible pour 2030, mais spécifiquement dédiée au secteur des transports, est d'ailleurs adoptée dans la Politique de mobilité durable 2018-2030 du Québec.

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.[5] 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.[6]

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 % en 2030 par rapport à 1990. De toute évidence, la révision du règlement

[1] Chaire de gestion du secteur de l'énergie, État de l'énergie au Québec – Édition 2021, 2021, p. 28.
[2] Gouvernement du Québec, Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2018 et leur évolution depuis 1990, 2020, p. 8.
[3] Gouvernement du Québec, Plan pour une économie verte 2030, 2020, p. 13.
[4] Gouvernement du Québec, Plan pour une économie verte 2030, 2020, p. 2.
[5] Chaire de gestion du secteur de l'énergie, État de l'énergie au Québec – Édition 2021, 2021, p. 28.
[6] 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 d'équivalents CO_2 (Mt éq. CO_2), dont -5,1 Mt éq. CO_2 en transport, sur les 29 Mt éq. CO_2 nécessaires à l'atteinte de la cible de 2030 sont prévues dans le cadre du PEV[7], il est fort 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) des véhicules légers prévues par le nouveau règlement correspondent à la cible climatique du Québec pour 2030, soit -37,5 % par rapport aux niveaux de 1990

[7] Chaire de gestion du secteur de l'énergie, État de l'énergie au Québec – Édition 2021, 2021, p. 46.

COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS

Équiterre appuie l'intégration de l'interdiction de vente des véhicules à essence dans les textes législatifs dès maintenant. 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 VZE, précédée par l'adoption du PL-102, d'un bon œil.

Alors que le Canada a adopté le même objectif que le Québec en juin 2021, ce dernier a aujourd'hui l'opportunité de hausser le pas en ce qui a trait à l'adoption de VZE et maintenir sa position de leader sur la question à l'échelle canadienne et sur la scène internationale. Seul un cadre législatif robuste, ambitieux et cohérent permettra d'atteindre les différentes cibles climatiques et d'électrification fixées dans le Plan pour une économie verte 2030 (PEV).

La présente section vise donc à proposer des modifications et des pistes de bonification au projet de loi 102 (PL-102) de manière à maximiser les réductions d'émissions de GES souhaitées ainsi que les retombées d'ordre social et économique, en plus de viser le renforcement de la réputation du Québec en tant que meneur en matière d'électrification des véhicules légers en Amérique du Nord.

Article 87

PL-102	**Proposition**
87. L'article 53 de cette loi [la LQE] est modifié par l'insertion, dans les paragraphes a et b et après « l'usage », de « , l'offre de vente ou de location, l'exposition pour fin de vente ou de location, la vente ou la location ».	87. L'article 53 de cette loi est modifié par l'insertion, dans les paragraphes a et b et après « l'usage », de « , l'offre de vente ou de location, **la publicité pour fin de vente ou de location,** l'exposition pour fin de vente ou de location, la vente ou la location » 87.1 L'article 53 de cette loi est modifié par l'insertion, dans le paragraphe b, **par le remplacement de « certaines catégories » par « toutes les catégories ».**

Commentaires

Équiterre accueille positivement l'ajout des différents termes que sont «l'offre de vente ou de location, l'exposition pour fin de vente ou de location, la vente ou la location » des véhicules automobiles.

Néanmoins, sachant que la durée de vie moyenne d'un véhicule léger est de 12 ans, Équiterre suggère de mieux encadrer, limiter et prévoir la fin de la promotion et de la publicité des véhicules à essence en vue de l'interdiction de leur vente ou location. C'est une question de cohérence : face à nos objectifs, il est inconcevable de laisser les pratiques publicitaires telles quelles alors que le Québec vise l'électrification complète du parc automobile à moyen terme. De manière complémentaire et selon une vision pragmatique, l'idéal serait également d'accompagner l'ajout d'une date compatible avec la fin de la vente des véhicules à essence, par exemple le 31 décembre 2023 si l'année demeure 2035.

En effet, selon une étude d'Équiterre publiée en 2021, 79 % des publicités de journaux et magazines canadiens font exclusivement ou majoritairement la promotion de camions légers, des véhicules dont la multiplication est la principale cause de la hausse des émissions de GES du Québec depuis 2014. Qui plus est, l'industrie automobile et les concessionnaires ont investi 204 millions de dollars en publicité en 2019, soit environ 16 % des investissements publicitaires de la province.

Article 156

PL-102	Proposition
156. Le gouvernement doit, au plus tard le 31 décembre 2024 et conformément à l'article 53 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2), modifié par l'article 87 de la présente loi, prendre 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 et de la location de certaines catégories de véhicules automobiles émettant des polluants.	156. Le gouvernement doit, au plus tard le 31 décembre **2022** et conformément à l'article 53 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2), modifié par l'article 87 de la présente loi, prendre un règlement prévoyant la prohibition, au plus tard le 31 décembre **2030**, de l'offre de vente ou de location, de l'exposition pour fin de vente ou de location, de la vente et de la location de **tous les véhicules automobiles** émettant des polluants.

Commentaires

Équiterre recommande plusieurs changements dans le libellé de l'article 156 du PL-102. Tout d'abord, nous suggérons de modifier « au plus tard le 31 décembre 2035 » par « au plus tard le 31 décembre 2030 ». En date de 2019, il y avait 11 camions légers à essence vendus pour chaque VÉ vendu.[8] À ce rythme, la popularité croissante des gros véhicules énergivores fait en sorte que les efforts et l'argent investis en électrification des véhicules légers sont présentement anéantis en matière de réduction des émissions de GES.

En outre, devancer la date de fin de vente de véhicules à essence neufs est à la fois réaliste et nécessaire pour atteindre les objectifs climatiques du Québec. La province peut faire mieux que le Canada en matière d'électrification des transports, et le PL-102 est l'occasion de le démontrer. L'année 2030 est également appuyée par le groupe de travail sur l'électrification mis sur pied lors des consultations du PEV et composé de plusieurs experts et expertes dans le domaine. Cette proposition se base sur le fait que le Québec a le contexte ainsi que tous les outils nécessaires pour mener cette transition rapidement.

Ensuite, il est recommandé de modifier le passage « au plus tard le 31 décembre 2024 » par « au plus tard le 31 décembre 2022 » au sujet de la date d'adoption du règlement prévoyant la fin de la vente des véhicules à essence pour :

- Envoyer un message clair et définitif à l'industrie automobile et accélérer le développement de l'offre de VÉ, un enjeu indéniable à l'heure actuelle ;
- Lui offrir la certitude qu'elle recherche pour opérer à moyen terme ;
- Envoyer un message clair et définitif à la population ; et
- Réduire l'acceptabilité sociale des modèles les plus énergivores d'ici la date de l'interdiction.

Une troisième modification est l'ajout du passage suivant « certaines catégories de véhicules automobiles émettant des polluants » qui devrait être remplacé par « tous les véhicules automobiles émettant des polluants ». En effet, selon l'article 87 du PL-102, qui propose des modifications aux paragraphes a et b, alinéa 1, de l'article 53 de la LQE, on peut lire que l'intention est de prohiber ou limiter l'usage de certaines catégories de véhicules automobiles ou de moteurs afin de prévenir ou de réduire l'émission de polluants dans l'atmosphère. Il est donc étonnant de constater que le libellé de l'article 156 du PL-102 ne correspond pas à l'essence de l'article 53 de la LQE, puisqu'il parle de « certaines catégories de véhicules automobiles émettant des polluants », ce qui offre l'opportunité de ne pas assujettir certaines catégories de véhicules automobiles ou de moteurs à l'interdiction prévue. Or, la crise climatique ne nous permet pas de retarder notre abandon des énergies fossiles. Il faut rectifier cette faille qui pourrait favoriser la multiplication des véhicules à faible émission (VFE) alors même que le Québec cherche à se défaire de sa dépendance au pétrole.

L'article 156 représente donc une occasion unique d'adopter une posture plus ambitieuse. Équiterre recommande effectivement une approche à l'image de celle utilisée au Royaume-Uni : la vente ou la location de VFE pourrait être permise jusqu'en 2035, parallèlement aux véhicules 100% électriques, mais au contraire de ces derniers, les VFE seraient finalement interdits en 2035.[9] L'atteinte de la carboneutralité demeurera un vœu pieux tant que les déplacements

[8] Chaire de gestion du secteur de l'énergie, État de l'énergie au Québec – Édition 2021, 2021, p. 30.

[9] Policy Institute for Energy, Environment and the Economy, United Kingdom Moves Electric Vehicle Target to 2035

individuels demeureront dépendants des énergies fossiles.

De manière similaire, à l'heure actuelle, les petits constructeurs ne sont pas assujettis à la norme VZE, mais pour œuvrer efficacement à l'atteinte des cibles climatiques, cette exemption ne pourra pas être éternelle, bien que l'assujettissement éventuel de ces constructeurs pourrait se faire selon une approche équitable.

Article 2

Équiterre témoigne son appui aux modifications prévues à la Loi VZE par l'article 2 du PL-102, puisqu'il permet au ministre de réglementer la manière dont les crédits accumulés par les constructeurs dans le cadre de la norme VZE seront administrés en vue de l'interdiction de la vente des véhicules à essence prévue en 2035. Le règlement à paraître devra invalider les crédits qui auront été accumulés jusqu'à la fin de 2035. Tel que mentionné à la proposition d'amendement à l'article 156, si l'interdiction était établie avant 2035, par exemple en 2030, il faudrait évidemment prévoir l'invalidation des crédits en conséquence.

RÈGLEMENT À VENIR : UN NÉCESSAIRE RATTRAPAGE

Comme le premier rapport de mise en œuvre de la norme VZE 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. »[10] 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.

[10] 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 autres polluants - Rapport de mise en œuvre 2018-2020, 2021, p. 17.

À terme, à l'instar des politiques mises en place au Royaume-Uni, il sera impératif de bannir les véhicules hybrides rechargeables.[11] 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 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

ACCÉLÉRER LA DÉCARBONATION DES TRANSPORTS

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.[12]

[11] Policy Institute for Energy, Environment and the Economy, United Kingdom Moves Electric Vehicle Target to 2035
[12] Chaire de gestion du secteur de l'énergie, État de l'énergie au Québec – Édition 2021, 2021, p. 29.

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 »[13]. 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.[14]

L'adoption de nouvelles mesures écofiscales permettrait de contrer cette tendance alarmante et de financer l'atteinte des cibles de ventes de VÉ du Québec. Or, celle-ci n'entraîne pas nécessairement l'atteinte des cibles de réduction des émissions de GES. Heureusement, 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.

En outre, 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 **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

[13] Chaire de gestion du secteur de l'énergie, État de l'énergie au Québec – Édition 2021, 2021, p. 28.

[14] Chaire de gestion du secteur de l'énergie, État de l'énergie au Québec – Édition 2021, 2021, p. 28.

financièrement les Québécois·es à choisir un 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 propose 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.[15]

Recommandation

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

CONCLUSION

En résumé, il est clair que la majorité des composantes du PL-102 en lien avec la mise en œuvre de certaines mesures prévues dans le PEV sont positives pour le Québec, bien qu'il manque de détails concernant l'opérationnalisation de ces changements législatifs. Équiterre réitère toutefois le fait que le Québec a les capacités nécessaires pour mettre fin à la vente des véhicules à essence bien avant 2035. En outre, ce projet de loi pourrait également être bonifié en proposant de formaliser cette interdiction par voie réglementaire dès 2022. De plus, afin d'agir avec cohérence, l'article 87 du PL-102 devrait proposer des ajouts en lien avec la promotion et la publicité des véhicules à essence.

Enfin, Équiterre estime que l'ambition du projet de règlement à venir et, conséquemment, de la norme VZE, devra être rehaussée : il devra notamment décourager la vente de VFE, prévoir une hausse de la redevance à payer par les constructeurs en cas de crédit manquant, assurer que les crédits accumulés ne puissent pas être utilisés au-delà de la date prévue de fin de vente des véhicules à essence et être élargi aux véhicules mi-lourds et lourds. Le Québec a le devoir – mais également le pouvoir – de redoubler d'efforts pour réduire les émissions de GES du secteur du transport routier.

[15] Guide Infopresse, 2019.