



Le 25 novembre 2021

Monsieur Philippe Brassard
Secrétaire
Commission des transports et de l'environnement
Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires
3e étage
Québec (Québec) G1A 1A3
cte@assnat.qc.ca

Objet : Commentaires du CMAC sur le projet de loi n° 102

Monsieur le Secrétaire,

Nous vous écrivons pour commenter, au nom des membres de notre association, le projet de loi n° 102, *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*. Ce projet de loi vise à établir un cadre législatif grâce auquel le gouvernement du Québec, par le biais du Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, atteindra ses objectifs en matière d'électrification des transports dans la province. Ce projet de loi permettra au gouvernement de modifier la norme actuelle sur les véhicules zéro émission (VZE) et, au bout du compte, de présenter des règlements pouvant interdire la vente de véhicules conventionnels à combustion interne (VCI) au Québec.

Nous souhaitons préciser que notre association et tous ses membres soutiennent pleinement les efforts du gouvernement du Québec visant à réduire les émissions de GES générées par les transports. Nos membres s'engagent depuis longtemps à réduire les émissions polluantes de leurs véhicules en investissant massivement dans les véhicules électriques, les véhicules à hydrogène et d'autres technologies de pointe.

Cependant, nous redoutons que le projet de loi n° 102, en posant les bases d'une interdiction éventuelle de tous les VCI, oblige les constructeurs à s'orienter vers une seule et même technologie pour parvenir à réduire les émissions polluantes. Bien que le gouvernement du Québec, par son *Plan pour une économie verte 2030*, ait établi des objectifs spécifiques concernant l'électrification des véhicules, **nous désirons mettre en garde contre une approche qui privilégierait un moyen technologique spécifique plutôt qu'une autre dans l'effort de réduction des émissions**. Même si la Norme VZE et le *Plan pour une économie verte 2030* visent, à long terme, à éliminer les émissions de GES provenant des véhicules neufs, ils ne répondent pas à la nécessité de réduire les émissions de GES des véhicules actuellement en circulation. Pourtant, ces derniers continueront à émettre des émissions polluantes jusqu'à la fin de leur vie utile. De plus, les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, aux carburants écologiques ou au biocarburant font partie des technologies qui permettront d'obtenir un parc automobile sans émission ou à l'empreinte carbonique neutre. **Malgré cela, le cadre réglementaire québécois, renforcé par le projet de loi n° 102, découragera malheureusement les constructeurs d'introduire ce genre de technologies innovantes et neutres en carbone sur le marché du Québec.**



Le projet de loi n° 102 (Chapitre II, Dispositions modificatives) permettra également au gouvernement de modifier les règles actuellement en vigueur sur l'octroi des crédits prévus par la Norme VZE. Nous comprenons que l'objectif du gouvernement est de renforcer la norme actuelle, afin d'atteindre les objectifs du *Plan pour une économie verte 2030*. Cependant, nous avons déjà évoqué auprès du gouvernement du Québec notre crainte que des modifications à la norme VZÉ créent une incertitude législative dommageable. Tel qu'elles seraient autorisées par le projet de loi n° 102, de telles modifications changeraient les règles du jeu en pleine partie. Les constructeurs automobiles ont travaillé d'arrache-pied pour atteindre les objectifs ambitieux fixés par la Norme VZE. À l'échelle internationale, ils ont dû gérer des chaînes d'approvisionnement complexes et équilibrer les besoins des marchés mondiaux. La conception, la construction et la livraison des véhicules au Québec sont planifiées de nombreuses années à l'avance. Ces plans complexes ont été établis en fonction des règles et des exigences de la Norme VZE et ont donc pris en compte l'utilisation et l'accumulation de crédits dans leur forme actuelle. **Des changements dans le système d'accumulation des crédits enverraient un signal extrêmement négatif aux constructeurs internationaux actifs sur le marché québécois.** En restreignant la capacité à utiliser des crédits, de tels changements pénaliseraient ces mêmes constructeurs qui ont pris un risque commercial significatif en introduisant des VZE sur le marché avant les autres, malgré la faible demande et le manque d'infrastructures de l'époque.

En second lieu, dans le cadre de la loi d'origine, 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*, le gouvernement précédent avait prévu d'octroyer des crédits uniquement sur la base des ventes de véhicules électriques légers. Limiter l'établissement des crédits à la vente de véhicules électriques était une omission conséquente, bien que délibérée. Elle a eu pour conséquence de ralentir le déploiement des infrastructures pour les VZE autres que les véhicules électriques à batterie (VEB), alors même que ces véhicules alternatifs pourraient seconder les VEB et contribuer à accélérer le taux d'adoption des VZE au Québec. L'infrastructure de chargement électrique a reçu un soutien généreux de la part d'Hydro-Québec, ce qui n'est pas le cas pour l'hydrogène vert. **Puisque le gouvernement prévoit de modifier la norme VZE par le biais du projet de loi n° 102, le Ministre a ici l'occasion de corriger cette omission délibérée et d'envisager la mise en œuvre d'autres moyens d'octroi de crédits pour favoriser la présence de tous les VZE sur le marché.**

En Colombie-Britannique, le Ministre a le droit d'octroyer, à sa discrétion, des crédits aux constructeurs automobiles pour certains projets alternatifs, du moment qu'ils se conforment à certains critères prédéfinis.

Plus précisément, ces projets alternatifs doivent :

- (a) réduire les émissions de gaz à effet de serre produits par les véhicules à moteur, et
- (b) augmenter l'utilisation, la vente ou la location-bail des véhicules zéro émission.

Ces projets alternatifs ont le potentiel d'accroître l'adoption des technologies zéro émission dans le secteur des transports, adoption qui reste actuellement difficile, car freiné par les technologies de motorisation et le manque d'infrastructures. Par exemple, l'adoption de camions poids lourds zéro émission pour ce secteur des transports pourrait être accélérée dans le cadre de projets pilotes en collaboration avec les constructeurs automobiles, qui pourraient apporter leur expérience dans la technologie des groupes motopropulseurs. De plus, le Ministre pourrait également assigner des crédits pour certains projets impliquant les infrastructures destinées aux véhicules zéro émission, notamment la construction de stations d'hydrogène vert, qui pourraient être accélérés et déployés à plus grande envergure avec le soutien des constructeurs automobiles.

Le Ministre conservera le pouvoir de définir les projets admissibles aux crédits et de limiter le nombre de crédits octroyés pour ces projets. Nous proposons d'élargir le pouvoir du Ministre, car les véhicules



légers, moyens et lourds partagent les mêmes technologies et infrastructures, et celles-ci doivent être développées en parallèle. D'autres juridictions en Amérique du Nord, dont la Californie, ont pris en compte le fait que l'atteinte des objectifs de 2035 nécessitera la présence de différentes technologies neutres en carbone, qu'elles soient électriques, à hydrogène ou autre, et devra englober tous les secteurs du transport.

Nous soutenons pleinement les objectifs du gouvernement visant à décarboniser le transport routier au Québec. Pour atteindre ces objectifs, les constructeurs doivent avoir confiance que l'environnement législatif restera stable sur le long terme et sera exempt de réglementations prescriptives excluant les véhicules VZE s'ils ne sont pas des VEB. Nous exhortons vivement le gouvernement à ne pas modifier la norme VZE en vigueur avant 2026, c'est-à-dire la date définie par le régime actuel. Avec ce point de départ à l'esprit, nous pourrions mobiliser tous nos efforts pour atteindre les objectifs VZE du gouvernement pour 2030 et 2035. Les objectifs déjà en place sont ambitieux et ne seront réalisables qu'en présence d'un cadre de soutien solide, englobant une infrastructure de chargement dans les zones urbaines et rurales pour les véhicules électriques et un nombre suffisant de stations à hydrogène.

Points principaux:

- **Le projet de loi n° 102 privilégierait un moyen technologique spécifique plutôt qu'une autre dans l'effort de réduction des émissions et découragera les constructeurs d'introduire d'autres technologies innovantes et neutres en carbone sur le marché du Québec.**
- **Des changements dans le système d'accumulation des crédits enverraient un signal extrêmement négatif aux constructeurs internationaux actifs sur le marché québécois et pénaliseraient ces mêmes constructeurs qui ont pris un risque commercial significatif en introduisant des VZE sur le marché avant les autres.**
- **Puisque le gouvernement prévoit de modifier la norme VZE par le biais du projet de loi no 102, le Ministre a ici l'occasion d'envisager la mise en œuvre d'autres moyens d'octroi des crédits aux constructeurs automobiles pour certains projets alternatifs qui favoriser la présence de tous les VZE sur le marché.**

Veuillez agréer l'expression de nos sentiments distingués.



David C. Adams
Président
Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada





À propos de CMAC

CMAC est l'association nationale du secteur qui représente les intérêts de 15 constructeurs automobiles internationaux de renom, y compris BMW Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada Corp., Jaguar Land Rover Canada ULC, Kia Canada Inc., Maserati Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Ventes de véhicules Mitsubishi du Canada, Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada, Inc., Toyota Canada Inc., Volkswagen Group Canada Inc. et la Compagnie des Automobiles Volvo du Canada. Nos membres représentent plus de 87 % du marché québécois de voitures de promenade neuves.

Les membres des CMAC et leurs associés emploient, directement ou indirectement, plus de 77 000 Canadiens dans la fabrication, la vente, la distribution, les pièces, le service et le financement automobile, ainsi que dans les opérations des sièges sociaux. En outre, nos membres soutiennent près de 67 % des concessions automobiles au Québec, employant environ 23 500 personnes. Les trois quarts de nos membres ont des bureaux régionaux et un tiers ont des centres de distribution de pièces dans la province. Il y a également six centres de formation et une société de financement opérant au Québec qui, ensemble, emploient des centaines de Québécois.