

Le 19 juillet 2016

Objet : Demande d'accès #2016-06-13 - Lettre réponse

Monsieur,

La présente fait suite à votre demande d'accès, reçue le 3 juin dernier, concernant divers documents en lien avec la rédaction du projet de loi 104. Certains documents visés par votre demande sont accessibles. Il s'agit de :

1. Mémoire au conseil des ministres, 4 mai 2016, 8 pages;
2. Chaîne de courriels se terminant le 26 mai 2016, 6 pages.

Un document permettant de répondre à votre demande est disponible à l'adresse Internet suivante :

- Dépliant projet de loi VZE :

<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/vze/feuillelet-vze-embref.pdf>

Suivant l'article 13 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1), nous vous informons que certains documents visés par votre demande seront rendus publics dans un délai n'excédant pas 6 mois de la demande d'accès, le tout sur le site Internet du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

De plus, nous vous avisons que nous ne pouvons vous transmettre certains documents en vertu des articles 31, 33 alinéa 1 par. 2, 34 et 36 alinéa 1 de la Loi ainsi que de l'article 9 de la Charte de droits et libertés de la personne (RLRQ, c C-12).

Conformément à l'article 51 de la Loi, nous vous informons que vous pouvez demander la révision de cette décision auprès de la Commission d'accès à l'information. Vous trouverez en pièce jointe une note explicative concernant l'exercice de ce recours ainsi qu'une copie des articles précités de la Loi.

Si vous désirez des renseignements supplémentaires, vous pouvez vous adresser à M^{me} Amélie Coulombe analyste à votre dossier, par courriel à l'adresse amelie.coulombe@mddelcc.gouv.qc.ca en mentionnant le numéro de votre dossier en objet.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice,

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Pascale Porlier

p. j. (5)

DE : Monsieur David Heurtel
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte
contre les changements climatiques

Le : 4 mai 2016

OBJET : Projet de 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. Exposé de la situation

L'électrification des transports : une voie d'avenir pour la société québécoise

Les changements climatiques constituent l'un des plus grands défis auxquels la communauté internationale est confrontée. La production et la consommation d'énergie sont au cœur de cet enjeu. Avec 99,5 % de sa production d'électricité provenant d'énergies hydraulique et éolienne, le Québec bénéficie d'une base solide dans sa transition vers une économie sobre en carbone. Toutefois, la consommation de carburants et de combustibles fossiles ainsi que les émissions de gaz à effet de serre (GES) qui y sont associées s'avèrent toujours importantes au Québec. Des efforts additionnels doivent donc être mis en œuvre si le Québec souhaite réussir cette transition et atteindre les cibles de réduction d'émissions de GES à l'horizon 2020 (- 20 % sous 1990) et 2030 (- 37,5 % sous 1990) et ainsi contribuer aux efforts internationaux de lutte contre les changements climatiques, dont l'Accord de Paris adopté en décembre 2015. Ces cibles ambitieuses placent le Québec sur la trajectoire de la réduction d'émissions de GES recommandée par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) pour les pays industrialisés et reprise par le Protocole d'accord sur le leadership climatique mondial (Under2 MOU) auquel le Québec a adhéré en juillet 2015, aux côtés d'autres États qui se sont engagés à réduire leurs émissions de GES de 80 % à 95 % d'ici 2050.

Le secteur des transports, qui était responsable de 43 % du bilan québécois d'émissions de GES en 2013, représente un défi de taille dans ce contexte. L'urgence d'agir s'illustre également par le fait qu'entre 1990 et 2013, si les émissions de GES du Québec dans leur ensemble ont diminué de 8,6 %, les émissions de GES produites par le secteur du transport routier en particulier ont, quant à elles, connu un accroissement de 32 %, essentiellement attribué à l'accroissement du parc automobile, à l'augmentation de la puissance et du poids des véhicules, ainsi qu'à l'augmentation du kilométrage parcouru par année.

Le Québec mise sur l'électrification des transports à moyen et à long termes pour réduire ses émissions de GES, mais également pour réduire sa dépendance aux produits pétroliers dont l'importation représente une fuite de capitaux de l'ordre de 12 milliards de dollars annuellement. Le Québec a d'ailleurs plusieurs atouts pour se lancer dans la mobilité électrique : une importante production d'électricité renouvelable, des ressources naturelles abondantes, ainsi qu'une expertise de recherche et un savoir-faire industriel reconnus à l'échelle internationale.

Ainsi, au cours des dernières années, le gouvernement du Québec a lancé un ensemble de politiques gouvernementales visant notamment à favoriser le déploiement des véhicules électriques (VE) sur son territoire. Parmi celles-ci, notons le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020) dont le financement soutient la réduction des émissions du parc automobile québécois, suscite la demande de véhicules écoénergétiques et contribue à l'amélioration de la performance énergétique et environnementale des véhicules.

Pour sa part, le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 (PAET 2015-2020), rendu public en octobre 2015, vise le déploiement de 100 000 VE sur les routes du Québec en 2020. Cette cible permettra de réduire la consommation de 66 millions de litres de carburants et l'émission de 150 000 tonnes de GES, en plus de positionner la filière électrique pour l'avenir.

Parmi les initiatives mises de l'avant dans le cadre du PAET 2015-2020, notons le programme de rabais à l'achat « Roulez électrique » qui offre aux consommateurs un rabais allant jusqu'à 8 000 \$ à l'achat d'un VE ainsi qu'un soutien financier à l'installation de bornes de recharge résidentielles. Le programme « Branché au travail » encourage les employeurs à soutenir la motorisation électrique en installant des stations de recharge pour leurs employés. Il y a également des programmes de soutien financier développés pour le transport scolaire (bus électrique), pour le secteur du taxi, et pour le transport des marchandises. Par ailleurs, le gouvernement a mandaté Hydro-Québec pour développer, en collaboration avec des partenaires institutionnels et privés, un vaste réseau de bornes de recharge publiques sur l'ensemble du territoire québécois.

La Politique énergétique 2030, quant à elle, contient plusieurs cibles permettant d'accélérer la décarbonisation de l'économie québécoise. Parmi celles-ci, on retrouve une cible visant une réduction de 40 % de la quantité de produits pétroliers consommés, ce à quoi pourrait contribuer l'électrification des transports. À ce titre, la Politique énergétique 2030 propose une cible complémentaire visant 1 000 000 de véhicules sur les routes à l'horizon 2030, soit 20 % du parc automobile léger¹. De plus, la Politique énergétique 2030 réitère le besoin de travailler en association avec les États et provinces déjà engagés à soutenir le marché des « véhicules zéro émission ».

De la même manière, l'électrification des transports est soutenue par la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020. Une de ses orientations vise spécifiquement l'accroissement de l'électrification des transports tout comme la réduction des émissions de GES.

Les bénéfices de l'électrification des transports pour l'économie du Québec, la qualité de l'air et la santé des populations

Les bénéfices de l'électrification des transports pour le Québec ne se limitent pas au seul déploiement de VE sur le territoire du Québec et aux réductions d'émissions de GES qui y sont associées. Ce nouveau créneau d'activité économique présente également un important potentiel d'emplois à valeur ajoutée dans des secteurs de pointe tels que l'électronique, l'électrotechnique et la fabrication d'équipements de transport.

De plus, la réduction des émissions de GES et de polluants liés à l'électrification des transports au Québec a des effets positifs sur la santé des citoyens, puisqu'elle permet d'améliorer la qualité de l'air et d'éviter des coûts importants en matière de soins de santé. À titre indicatif, la valeur monétaire des impacts sanitaires² associés aux principaux polluants atmosphériques est estimée, pour le Québec, à près de 9,5 milliards de dollars³. Les investissements en électrification des transports au Québec pourraient générer une baisse significative de ces coûts, en plus de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

La problématique actuelle des véhicules zéro émission (VZE) au Québec

La plupart des grands constructeurs automobiles sont présents sur le marché des véhicules zéro émission (VZE), qui regroupe les véhicules entièrement électriques, les véhicules hybrides rechargeables et ceux fonctionnant avec une pile à combustible (hydrogène). Toutefois, le nombre de modèles proposés par les constructeurs au marché québécois est encore limité. À titre d'exemple, en mars 2016, 35 modèles de VZE étaient

¹ Les véhicules légers sont ceux dont le poids nominal brut, soit la valeur spécifiée par le constructeur automobile comme poids d'un seul véhicule en charge, est inférieur à 4 500 kg. Au-delà de ce poids, un véhicule est considéré lourd par la Société d'assurance automobile du Québec.

² Valeur monétaire sanitaire : Estimation du montant que la société serait prête à payer pour éviter de subir ces impacts négatifs

³ Institut national de santé publique du Québec (2007). « Estimation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique au Québec : essai d'utilisation du Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT) », publication 817, 60 p.

disponibles en Californie alors que seulement 23 d'entre eux l'étaient au Québec. Plusieurs véhicules, pourtant populaires dans d'autres marchés, ne sont pas offerts au Québec, notamment la Volkswagen e-Golf ou la Fiat 500e.

Le gouvernement du Québec souhaite développer la filière des VZE au Québec en suscitant une plus grande offre de la part de l'industrie automobile. L'augmentation de l'offre concerne autant le nombre de voitures neuves que l'on retrouve chez les concessionnaires automobiles québécois que la variété des modèles offerts aux consommateurs. En décembre 2015, lors de la Conférence de Paris sur le climat, le Québec a émis une déclaration, de concert avec douze autres membres de l'Alliance internationale pour les véhicules zéro émission (IZEVA), à l'effet qu'il vise à ce que son marché de véhicules neufs se compose exclusivement de VZE à l'horizon 2050.

Une norme réglementaire pour les VZE

Le gouvernement du Québec s'est ainsi doté d'objectifs ambitieux en matière d'électrification des transports et de réduction de ses émissions de GES et il a mis en place plusieurs mesures incitatives pour y parvenir. Toutefois, ces mesures, à elles seules, ne peuvent garantir l'atteinte des objectifs fixés en raison de leur nature « volontaire ». Au cours des dernières années, plusieurs États ont pris conscience de cette réalité et ont décidé de compléter leur approche incitative par un appui réglementaire.

C'est dans cette perspective qu'il est proposé que le gouvernement donne un appui additionnel au développement de cette filière en présentant un projet de 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, qui mènerait à une réglementation appelée communément norme VZE. Cette norme vise à atténuer, sinon à éliminer, certains irritants pour les consommateurs québécois tels qu'un temps d'attente trop important pour la livraison d'un tel véhicule, un choix limité comparativement aux marchés d'autres États américains ou encore les difficultés rencontrées pour faire des essais routiers pour certains modèles de VZE.

Les mesures législatives proposées permettraient d'assurer une plus grande disponibilité des VE au Québec, inciteraient les constructeurs automobiles à élargir leur offre de modèles de VZE, et favoriseraient le développement de véhicules plus performants en plus de contribuer, à terme, à faire diminuer les prix des VZE. Ce sont des résultats déjà observés dans les États ayant mis en place une telle mesure, soit la Californie et neuf autres États américains. Plusieurs de ces États sont d'ailleurs situés dans le nord-est américain et représentent a priori des marchés similaires à celui du Québec.

La norme VZE s'inscrit dans un ensemble de mesures permettant au Québec de prendre un virage décisif vers les transports électrifiés et plus verts, ce qui est en cohérence avec un ensemble de politiques gouvernementales visant à favoriser le déploiement de VZE sur son territoire et qui répond aux besoins de la population du Québec en la matière. L'adoption d'une telle norme enverra un signal fort à l'industrie automobile et à la population sur le sérieux de l'engagement du gouvernement envers l'électrification des transports. Cette initiative contribuera à positionner le Québec comme un leader mondial et démontrera qu'il pose des actions concrètes pour atteindre ses objectifs environnementaux.

2. Lois existantes

Bien que la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) soit le principal instrument juridique qui protège l'environnement au Québec depuis plus de quarante ans, celle-ci prévoit essentiellement un régime d'autorisations.

Elle ne constitue donc pas le meilleur véhicule législatif pour y insérer des dispositions qui sont d'une tout autre nature que celle d'une autorisation.

3. Solutions possibles

Lors du lancement du PAET 2015-2020, le 9 octobre 2015, le gouvernement du Québec a annoncé son intention de mettre en place une norme VZE. Cette volonté a été réitérée en décembre dernier, dans le cadre de la Conférence de Paris, lors de la table ronde organisée par l'IZEVA.

Un système de crédits inspiré de nos partenaires américains

Le projet de loi proposé permettrait de fixer les exigences auxquelles devraient satisfaire les constructeurs automobiles en matière de VZE. Les mesures proposées seraient similaires à celles en vigueur dans certains États américains et engendreraient des obligations à l'endroit des constructeurs à partir de 2018.

Les constructeurs visés seraient ceux vendant en moyenne plus de 4 500 véhicules d'une année modèle au Québec. Ils seraient soit qualifiés de « grands constructeurs » ou de « constructeurs intermédiaires »⁴. La moyenne des ventes serait calculée sur trois années modèles consécutives. Ces deux types de constructeurs devraient accumuler un nombre de crédits donné pour chaque année modèle de véhicules automobiles. Les petits constructeurs, non assujettis aux exigences, pourraient eux aussi accumuler des crédits liés à leurs ventes de VZE au Québec, sur une base volontaire, et par la suite vendre ces crédits aux constructeurs grands et intermédiaires.

L'exigence de crédits des constructeurs assujettis sera fixée au moyen d'un pourcentage prévu par règlement appliqué aux ventes totales de véhicules automobiles neufs de chaque constructeur, ce qui permettra de déterminer les crédits requis de chacun. Ce pourcentage augmentera graduellement chaque année.

Pour accumuler les crédits demandés, les constructeurs devront soit :

- vendre ou louer des VZE au Québec, où chaque véhicule immatriculé dans la province permettrait, selon les performances du véhicule (notamment son autonomie en mode électrique), d'accumuler des crédits tels que déterminés par un calcul à prévoir;
- ou acquérir des crédits auprès d'autres constructeurs visés par les mesures législatives proposées.

Il est également prévu que les constructeurs automobiles puissent accumuler des crédits et les utiliser ultérieurement.

Les constructeurs automobiles qui ne respecteraient pas les exigences de crédits prévus par le projet de loi, à l'intérieur d'une période de référence de trois ans, devraient payer des redevances. Cette redevance serait fixée par règlement. Actuellement, la redevance comparable prévue aux États-Unis est de l'ordre de 5 000 \$ par crédit manquant. Une redevance de cet ordre pourrait être considérée au Québec. Les sommes ainsi perçues pourraient être versées au Fonds vert dans une enveloppe dédiée à l'amélioration du parc de véhicules légers.

Afin de permettre à l'industrie de l'automobile de se préparer, les véhicules neufs des années modèles 2016 et 2017 vendus ou loués, immatriculés au Québec, permettraient aux constructeurs automobiles d'accumuler des crédits bonis qui les aideraient à répondre aux exigences prévues par le projet de loi et qui ne débuteraient qu'avec l'année de modèle 2018.

De plus, dans le respect du marché et des pratiques de certains États américains limitrophes au Québec, le pourcentage de crédits demandé sur le territoire québécois et les méthodes de calculs seraient identiques à ceux qui seront en vigueur dans les États du nord-est ayant adopté une norme VZE (Connecticut, Maine, Maryland,

⁴ Un constructeur automobile serait défini comme intermédiaire s'il vend en moyenne entre 4 500 et 20 000 véhicules automobiles par année modèle dans la province, et un grand constructeur automobile plus de 20 000. Le nombre de véhicules permettant d'établir ces catégories est celui utilisé dans l'ensemble des États américains ayant adopté une norme VZE.

Massachusetts, New Jersey, New York, Rhode Island et Vermont). La Californie, ayant un marché beaucoup plus développé, a des exigences plus sévères pour les années 2018, 2019 et 2020.

Les résultats attendus

Il s'est vendu au Québec 2 900 VZE en 2015 sur un total d'environ 423 000 véhicules automobiles légers au total. En 2018, par une exigence d'accumuler des crédits identiques à ce qui prévaudra dans les États du nord-est participants, soit une exigence de 3,5 %, il est estimé que la norme VZE pourrait promouvoir la vente de plus de 13 000 VZE au Québec. En 2020, avec une exigence de crédit de 8,75 % identique à celles des États du nord-est, ce serait environ 29 000 VZE de cette année modèle qui pourraient être vendus.

Dans un souci de transparence, il est souhaité tenir un registre public similaire à celui de la Californie où apparaîtraient :

- la liste des constructeurs, grands et intermédiaires, ainsi que les ventes de chacun;
- les crédits en banque des constructeurs, et si ceux-ci sont liés à des véhicules entièrement électriques ou des hybrides rechargeables;
- les constructeurs qui ont vendu des crédits, ceux qui en ont acheté, et leur nombre.

4. Les avantages et les inconvénients de chacune des solutions possibles

Avantages

La mise en place d'une norme VZE contribuerait à :

- participer à l'atteinte de la cible de 100 000 VE et hybrides rechargeables d'ici 2020 fixée dans le PAET 2015-2020;
- prendre un virage décisif vers les transports électrifiés et plus verts;
- développer la filière des VZE au Québec, tant en ce qui concerne la production que l'entretien;
- réduire la dépendance du Québec envers les hydrocarbures et améliorer sa balance commerciale;
- réduire les émissions de GES et les polluants atmosphériques qui y sont associés;
- améliorer la qualité de l'air et éviter des coûts en matière de soins de santé en réduisant les émissions de GES et les autres polluants atmosphériques.

Cette solution permettrait également de :

- susciter une meilleure offre de VZE en créant un incitatif pour l'industrie automobile (hausse du nombre de véhicules automobiles neufs que l'on retrouve chez les concessionnaires automobiles québécois, ainsi que la variété des modèles offerts aux consommateurs);
- assurer la disponibilité des VZE au Québec;
- favoriser le développement de véhicules plus efficaces sur le plan énergétique (des véhicules avec plus d'autonomie génèrent plus de crédits);
- contribuer à faire diminuer les prix des VZE.

Ces avantages sont des résultats déjà observés dans les États américains ayant mis en place une telle mesure, soit la Californie et neuf autres États. Plusieurs de ces États sont d'ailleurs situés dans le nord-est américain et représentent des marchés et des climats similaires à celui du Québec.

Inconvénients

Les inconvénients de cette solution sont :

- la mise en place d'un système de gestion relativement complexe;
- de nouvelles exigences réglementaires s'appliqueraient à l'industrie automobile qui s'oppose à l'implantation d'une norme VZE;
- le pourcentage de crédits VZE suggéré, similaire à celui des États américains du nord-est, est plus faible que celui exigé en Californie, ce qui pourrait irriter certains

groupes environnementaux, mais atténuerait les préoccupations des constructeurs;

- il n'est pas prévu que la norme VZE à elle seule permette d'atteindre l'objectif du PAET 2015-2020 de 100 000 VE et hybrides rechargeables immatriculés en 2020, ce qui pourrait également être critiqué;
- aucune autre province canadienne n'a pour l'instant de réglementation semblable qui s'applique aux constructeurs.

5. Analyse comparative

La disponibilité d'une variété de véhicules branchables est plus faible au Québec en comparaison avec d'autres États qui ont adopté des mesures semblables à celles prévues dans le présent projet de loi. Cette nouvelle législation vise ainsi, notamment, à assurer aux consommateurs québécois l'accès à des VE et au plus grand choix possible en cette matière.

À titre de comparaison, en mars 2016, 35 modèles de VZE étaient disponibles en Californie, qui est un État précurseur en ce domaine, alors que seulement 23 modèles de VZE sont disponibles au Québec. Également, il est rapporté que le nombre de VE est faible et que les délais d'attente pour les obtenir sont élevés.

Le tableau suivant résume le soutien aux VZE au Québec, dans certaines provinces canadiennes et dans certains États américains :

	Subventions à l'achat de l'État	Subvention du gouvernement fédéral	Norme VZE	Malus pour grosses cylindrées
Québec	X		proposée	X
Ontario	X			X
Colombie-Britannique	X			X
Californie	X	X	X	X
Connecticut	X	X	X	
Maine		X	X	
Maryland	X	X	X	X
Massachusetts	X	X	X	
New Jersey	X	X	X	X
New York	X	X	X	X
Oregon		X	X	
Rhode Island	X	X	X	
Vermont		X	X	

6. Activité réglementaire

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) a estimé les avantages et les coûts de la mise en place d'une norme VZE pour l'environnement, le gouvernement du Québec, les consommateurs et chacun des secteurs économiques touchés par le projet de norme VZE, soit : les constructeurs d'automobiles, les concessionnaires, les garages, les stations-service, les fabricants, les commerçants et installateurs de bornes de recharge, les propriétaires de bornes de recharge publiques, les fabricants de composantes de VE. Plus précisément, le MDDELCC a mesuré les impacts économiques des VZE vendus au Québec de 2018 à 2025 en fonction d'une durée de vie estimée des véhicules de douze ans.

Le présent projet de loi entraînerait des effets positifs pour les consommateurs, le gouvernement, l'environnement et les fabricants de bornes de recharge. Par exemple, il devrait améliorer l'offre de VZE, ce qui bénéficie aux consommateurs. Également, plus de modèles devraient être disponibles au Québec et le service offert par les concessionnaires devrait s'améliorer.

L'estimation de ces impacts ne tient pas compte de la subvention accordée par le programme Roulez électrique. Si ce programme subventionnait les VZE associés au projet de loi, l'effet net au niveau de la société québécoise ne changerait pas, la diminution des coûts pour le constructeur étant annulée par l'augmentation des coûts pour le gouvernement.

L'avantage net pour le gouvernement du Québec s'élèverait à 3,9 M\$ pour les VZE vendus en 2018 et sur l'ensemble de la durée de vie des véhicules. Il proviendrait des revenus supplémentaires des ventes d'électricité (26,1 M\$) et de la (taxe de vente du Québec (TVQ) sur l'incrément du prix d'achat des VZE (10,2 M\$), diminués de la baisse de revenus des taxes provinciales sur l'essence (31,9 M\$) et de la TVQ sur les changements d'huile (0,5 M\$).

L'avantage pour l'environnement consisterait en la diminution de certains polluants atmosphériques comme les oxydes d'azote (NOx), les matières particulaires (MP) et le dioxyde de soufre (SO₂), ainsi que des émissions de GES. Pour les VZE vendus en 2018, les dommages évités sur l'ensemble de la durée de vie des véhicules sont estimés à 0,2 M\$, dans le cas des polluants atmosphériques, et à 10,2 M\$, dans le cas des GES.

Également, le projet de loi ferait augmenter les ventes et les installations de bornes de recharge résidentielles et publiques, en raison de l'augmentation du nombre de VZE en circulation. L'augmentation des profits du secteur est estimée à 1,6 M\$ en 2018.

À l'inverse, le projet de loi aurait des effets négatifs sur les constructeurs d'automobiles, les concessionnaires, les raffineurs, les stations-service et les garages. Le coût net des constructeurs d'automobiles et leurs concessionnaires s'élèverait à 16,7 M\$ pour les VZE vendus en 2018 et sur l'ensemble de la durée de vie des véhicules. Il proviendrait des rabais que ces derniers devraient accorder aux consommateurs pour les inciter à acheter des VE afin de rencontrer le projet de norme VZE.

Le coût net pour les stations-service et les raffineries s'élèverait à 13,8 M\$ pour la même année de modèle et représente la diminution des profits en raison de la baisse des ventes d'essence. Finalement, les garages et les concessionnaires verraient aussi leurs profits diminuer (0,6 M\$) en raison de la diminution du nombre de changements d'huile.

En conclusion, le projet de loi générerait légèrement plus de coûts que d'avantages pour la société québécoise pour les années de modèles 2018 à 2024. Les ratios avantages/coûts varieraient ainsi entre 0,93 pour 2018 et 0,99 pour 2024. Pour 2025, le projet de norme deviendrait rentable pour la société québécoise, les avantages dépassant légèrement les coûts avec un ratio de 1,01. Cette amélioration devrait se poursuivre au-delà de 2025, notamment en raison de la diminution du coût de production des VZE et de l'augmentation du prix de l'essence.

Par ailleurs, il est prévu que cet impact négatif pour l'industrie serait moins important dans le temps au fur et à mesure que les surcoûts liés à la fabrication et à la recherche sur les VZE diminueront.

7. Implications financières

L'adoption de ce projet de loi impliquerait la mise en place d'un outil de suivi informatique (développement estimé à 500 k\$). En effet, il sera nécessaire de faire le suivi des ventes de véhicules automobiles légers des constructeurs concernés, d'établir leurs objectifs de crédits VZE, de convertir les véhicules effectivement vendus ou loués en crédits et de suivre les aliénations de crédits entre constructeurs. Les déclarations de ventes seront aussi vérifiées à l'aide des numéros d'identification des véhicules (NIV) auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Les coûts financiers comprendraient donc les ressources informatiques (développement de l'outil et entretien), ainsi que les ressources humaines pour la mise en œuvre, le développement et le suivi (quatre ETC) de la norme. Les activités comprendraient, entre autres, la saisie de données dans le registre constitué à cette fin, la mise à jour de l'information sur internet, les coûts de vérification des déclarations de ventes (dont le

montant reste à déterminer avec la SAAQ), ainsi que le suivi des aliénations de crédits entre constructeurs et de l'application de la loi en général.

Le PAET 2015-2020 a prévu la somme de 3 M\$ provenant du Fonds vert, par l'entremise du PACC 2013-2020, pour la mise en place d'une approche concertée et d'actions structurantes avec les partenaires, et ce, afin d'accroître le nombre de véhicules zéro émission dont la norme VZE est la principale mesure.

8. Relations intergouvernementales

Aucune implication sur les relations intergouvernementales n'a été identifiée. Il importe toutefois de souligner que, dans le cadre du protocole d'entente entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'Ontario concernant les actions concertées sur les changements climatiques et les mécanismes de marché, signé en 2014 et bonifiée en 2015, le développement et le déploiement de l'électrification des transports sont identifiés comme un créneau porteur de collaboration. Les échanges se poursuivront donc avec le gouvernement ontarien pour des actions concrètes dans le domaine.

9. Implications territoriales, soit sur les régions, sur la Capitale Nationale et sur la Métropole

Bien que ce projet de loi n'ait pas de dimension régionale et vise l'industrie automobile dans l'ensemble du Québec, il est démontré que les achats et les locations de VZE sont plus fréquents dans certaines régions du Québec. Par exemple, les milieux fortement urbanisés conviennent davantage aux VZE, puisque les distances à parcourir sont généralement plus courtes, tandis que les infrastructures de recharge sont densément réparties, ce qui diminue le phénomène lié à la crainte de tomber en panne pour les propriétaires de véhicules entièrement électriques.

Il demeure que le présent projet de loi favoriserait la mise en marché de VZE dans toutes les régions du Québec.

10. Implication sur les jeunes

Le présent projet de loi est susceptible de faire diminuer le prix des VZE, et donc, de les rendre ultimement plus accessibles à plusieurs clientèles, dont les jeunes.

11. Consultation entre les ministères

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le ministère de la Justice, respectivement pour le rôle dévolu par le projet de loi à la Société de l'assurance automobile du Québec et au Tribunal administratif du Québec, sont particulièrement concernés par les mesures proposées et seront consultés.

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



DAVID HEURTEL

Jaudet, Gwenaëlle

De: Gosselin, Marilou
Envoyé: 26 mai 2016 17:16
À: Moisan, Geneviève; Chabot, Étienne
Cc: Richard, Daniel; Rigaud, Benoît; Hébert, Josianne; Côté, Bruno
Objet: RE: VZE

Bonjour,

Voici donc de nouveau l'information demandée ce matin, maintenant avec les modèles disponibles dans le reste du monde (du moins les pays ayant une longue tradition automobile et la Chine qui a maintenant plusieurs constructeurs). À noter, c'est une liste des modèles disponibles à la vente en ce moment et en constante évolution. Plusieurs nouveaux modèles ont été annoncés et apparaîtront au cours des prochains mois (Chrysler Pacifica, Chevrolet Bolt, Kia Niro, et certains existant aussi qui seront déployés Amérique bientôt, dont le Mitsubishi Outlander par exemple.)

Modèles disponibles au Québec/Canada

25 modèles (on compte ici un véhicule basse vitesse, le Twizy, qui se retrouve un peu partout dans le monde et pourra bientôt circuler au Québec)

BMW i3 peut être achetée en véhicule entièrement électrique (VEE) ou en véhicules hybride rechargeable (VHR), plus

VEE :

Tesla

- Tesla S
- Tesla X

Nissan

- Leaf

Chevrolet

- Spark EV

Kia

- Soul EV

Ford

- Focus EV

Smart

- ED

Mitsubishi

- i-Miev

Renault

- Twizy

VHR :

McLaren

- P1

Chevrolet

- Volt

Ford Fusion

- Energi
- C-Max Energi

Hyundai

- Sonata plug-in

Cadillac

- ELR

BMW

- X5 40e
- 330e
- 8

Porsche

- Cayenne S-E
- Panamera S-E
- Spyder 918

Mercedes

- S550e PHV

Audi

- A3 e-tron

Volvo

- XC90 plug-in

**Modèles présents aux États-Unis
10 modèles supplémentaires non disponibles Québec**

VEE :

VW

- e-golf

Fiat

- 500e

Mercedes-Benz

- B250e

VHR :

Honda Accord

- PHEV

Mercedes-Benz

- C350e

Toyota Prius

- PHV (2016)

Et les modèles à hydrogène :

Toyota

- Mirai

Hyundai

- Tucson Fuel Cell

Honda

- FCV

Mercedes-Benz

- B-Class F-Cell

Modèles qui semblent exclusifs à l'Europe (note : circulent aussi en Europe et dans les autres pays plusieurs modèles d'ici/USA, parfois sous d'autres noms, par exemple Volt = Ampera)

19 modèles VEE ou VHR non disponibles au Québec, ni aux États-Unis

Renault-Nissan

- Zoe
- Fluence ZE
- Kangoo ZE

Bolloré

- Bluecar
- Blue Summer

Mahindra

- e2o

Citroën

- e-Méhari
- Berlingo EV

Nissan

- e-NV200

Hyundai

- iX35 Fuel Cell (Hydrogène)

Volvo

- V60 PHEV

Mitsubishi

- Outlander PHEV (s'en vient bientôt aux ÉU/Canada, selon le constructeur)

BYD

- e6

Volkswagen

- e-up I
- Golf GTE PHEV
- Passat GTE PHEV
- XL1

BMW

- 225xe Active Tourer PHEV

Goupil (nom de la marque et du modèle)

Modèles vendus au Japon

4 modèles non disponibles au Québec

Mitsubishi

- Minicab Miev
- Outlander PHEV (est disponible en Europe)

Nissan

- e-NV200 (est disponible en Europe)

Scion

- iQ EV

Modèles qui semblent exclusifs à la Corée du Sud

2 modèles non disponibles au Québec

Samsung

- SM3 ZE

Kia

- Ray

Modèles disponibles en Chine (de constructeurs Chinois)

14 modèles non disponibles au Québec

BYD

- Tang
- e6 (est disponible en Europe)
- e5
- Qin

BAIC

- E-series EV
- EU260 / D50 EV

JAC

- i EV

SAIC

- Roewe 550 PHEV

Chery

- eQ

JMC

- E100

Zotye

- Cloud EV
- E200

Geely

- Dorsert ev

Venucia

- Morning Wind

En résumé :

Au Québec : 25 modèles

Aux États-Unis : 10 modèles supplémentaires

En Europe : 19 modèles supplémentaires vs Amérique du Nord

Au Japon/Corée du Sud : 4 modèles supplémentaires vs Europe (n'ont pas nécessairement tous les modèles des autres pays)

En Chine : 13 modèles supplémentaires vs Europe (n'ont pas nécessairement tous les modèles des autres pays)

Dénombré, dans le monde : 71 modèles en tout. Attention : plusieurs ne pourraient pas circuler au Québec, notamment pour les modèles chinois, car ils ne répondraient pas pour l'instant aux normes de sécurité nord-américaines

Merci!

Marilou Gosselin

Coordonnatrice

Division des programmes, Direction générale de l'expertise climatique et des partenariats (DGECP)

Ministère du Développement durable, de l'environnement et de la lutte aux changements climatiques (MDDELCC)

675, boul René-Lévesque est, 6e étage, boîte 31

Québec (Québec) G1R 5V7

marilou.gosselin@mddelcc.gouv.qc.ca

(418) 521-3868 poste 4976

télécopieur: (418) 643-4747

De : Moisan, Geneviève

Envoyé : 26 mai 2016 09:28

À : Chabot, Étienne <Etienne.Chabot@mddelcc.gouv.qc.ca>; Gosselin, Marilou <Marilou.Gosselin@mddelcc.gouv.qc.ca>

Cc : Richard, Daniel <daniel.richard@mddelcc.gouv.qc.ca>; Rigaud, Benoît <benoit.rigaud@mddelcc.gouv.qc.ca>

Objet : VZE

Importance : Haute

Bonjour à vous deux,

On me demande au Cabinet si on pourrait avoir une liste des modèles de VZE disponibles au Québec, une liste des modèles disponibles en Amérique du Nord et une liste des modèles à l'international. En avez-vous ou est-ce possible de les obtenir par le biais de l'Alliance ?

Merci à l'avance,

Geneviève