

Montréal, le 22 août 2024

Monsieur Carl Dufour
Directeur de l'expertise en décarbonation et efficacité énergétique
Bureau de la transition climatique et énergétique
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des
Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Par voie électronique : Norme.VZE@environnement.gouv.qc.ca

Objet : Commentaires de Propulsion Québec dans le cadre de la consultation publique sur le Projet de règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion

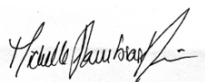
Monsieur,

La grappe industrielle des transports électriques et intelligents, Propulsion Québec, saisit l'opportunité de formuler ses commentaires dans le cadre de la consultation publique portant sur le *Projet de règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion*.

D'emblée, nous sommes favorables au projet de règlement et croyons qu'il représente un pas important pour assurer que le Québec conserve son statut de leader en matière d'électrification des transports. À l'instar de nombreuses juridictions, le Québec a pour cible d'atteindre 100 % des ventes de véhicules légers neufs d'ici 2035. **Le présent projet de règlement vient ainsi renforcer la norme véhicules zéro émission (VZE) et cristalliser le fait que tous les véhicules légers neufs vendus devront être à émission nulle d'ici la prochaine décennie. Il s'agit d'une réglementation qui accentue le sérieux de la démarche d'électrification en fermant officiellement la porte à la vente de véhicules à combustion et à la possibilité de compenser la vente de véhicules à essence par l'achat de crédits.** Le projet de règlement laisse aussi le temps aux manufacturiers automobile, au réseau de distribution et d'entretien des véhicules de faire les changements adéquats pour atteindre cet objectif.

Afin de continuer à être priorisé par les constructeurs, le Québec doit rester à l'avant-garde. L'interdiction de vente des véhicules à combustion, combinée à une norme VZE robuste et ambitieuse, permettra de bonifier l'offre pour les consommateurs et de réduire de façon substantielle les émissions de GES du secteur du transport routier. **Propulsion Québec recommande l'entrée en vigueur de ce projet de règlement et tient à offrir son entière collaboration afin d'assurer le succès de cette transition vers l'électrification.**

Veuillez agréer l'expression de ma considération distinguée.



Michelle LLambias Meunier
Présidente-directrice générale

Table des matières

À propos de Propulsion Québec	3
Préambule.....	3
Un choix bénéfique pour le Québec	4
Gains environnementaux	4
Gains sociaux	5
Gains économiques	6
Une politique réaliste et nécessaire	7
Assurer le succès de cette réglementation	8
Poursuivre le déploiement d’infrastructures.....	8
Maintenir les aides financières jusqu’à la parité entre les véhicules électriques et les véhicules à combustion	9
Former adéquatement la main-d’œuvre pour soutenir à l’électrification.....	10
Accélérer l’électrification du transport moyen et lourd	11
Conclusion.....	11
Sommaire des recommandations	12

À propos de Propulsion Québec

Propulsion Québec, la grappe des transports électriques et intelligents (TEI), a pour mission de positionner le Québec en tant que chef de file mondial de la mobilité durable en accélérant la croissance de l'industrie québécoise des transports terrestres zéro émission et en renforçant sa compétitivité internationale. La grappe mobilise l'écosystème et contribue à soutenir les innovations et les grandes avancées du secteur à travers des accompagnements ciblés envers ses membres et par le déploiement de projets collaboratifs porteurs.

Nous rassemblons plus de 200 membres qui œuvrent dans des créneaux stratégiques de l'économie et qui contribuent à la lutte contre les changements climatiques : les véhicules zéro-émission, la recharge et la filière batterie.

Préambule

Au cours des dernières années, Propulsion Québec est intervenue à chacune des étapes de consultation visant à rehausser la norme véhicule zéro émission (VZE) pour les véhicules légers. À cet égard, nous tenons à saluer la décision du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre des changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) d'avoir mis en place, en septembre dernier, une norme renforcée qui rehausse les exigences pour les constructeurs automobiles, ce qui aura pour effet de prioriser le Québec pour la mise en marché de modèles de véhicules électriques par les constructeurs et qui permettra au Québec de conserver son statut de chef de file.

Cela dit, la norme VZE représente une mesure incitative basée sur une accumulation de crédits visant à encourager la transition vers l'électrification. Cette norme permet aux constructeurs automobiles de compenser la vente de véhicules à essence par des crédits ou le paiement d'une redevance. À cet égard, le dernier bilan du registre des crédits a révélé qu'entre le 2 septembre 2022 et le 1er septembre 2023, des constructeurs tels que Honda et Mazda ont fait l'acquisition de crédits compensatoires pour se conformer aux exigences¹. Par ailleurs, les données du dernier bilan de conformité ont indiqué une surperformance de l'industrie par rapport aux exigences de crédits imposés aux constructeurs, leur permettant ainsi d'accumuler 148 000 crédits excédentaires². Ces données révèlent que la demande pour les véhicules électriques est bien présente au Québec et que le gouvernement a eu raison de rehausser les cibles afin de continuer à stimuler le marché.

¹ Gouvernement du Québec, Norme VZE : Bilan du registre des crédits au 1^{er} septembre 2023 (2024) : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/vze/bilan-norme-vze-2023-09.pdf>

² Gouvernement du Québec, Norme véhicules zéro émission - Bilan des résultats de la période de conformité 2019-2021 (2023) : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/vze/bilan-norme-vze-periode-2019-2021.pdf>

Afin d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050 et d'assurer que 100 % des ventes de véhicules légers neufs soient sans émission en 2035, **le gouvernement du Québec devrait mettre en place une mesure visant à interdire la vente et la location de ces types de véhicules émettant des polluants.**

En plus d'engendrer des impacts positifs sur le bilan environnemental du secteur du transport routier, cette réglementation permettra d'avoir un impact positif sur les consommateurs ainsi que sur le secteur des transports électriques et intelligents (TEI) et ultimement, l'économie du Québec.

L'industrie des TEI est à pied d'œuvre pour atteindre les cibles climatiques dont le Québec s'est doté et offre des solutions accessibles à la décarbonation du secteur des transports.

Par la présente, Propulsion Québec soumet ses commentaires dans le cadre de la consultation publique sur le *Projet de règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion.*

Un choix bénéfique pour le Québec

Gains environnementaux

Le secteur des transports est responsable de près de 43 % des émissions de GES, dont 75 % proviennent du secteur routier³. Parmi les GES émis par le secteur routier, la majorité (60 %) provient des véhicules légers⁴. Le fait de miser sur l'électrification de ces types de véhicules aura un impact non négligeable sur l'environnement et la qualité de l'air.

Au Québec, étant donné que l'hydroélectricité provient de source renouvelable, les véhicules électriques représentent une option environnementale préférable aux véhicules conventionnels. En fait, considérant le cycle de vie complet des véhicules, il est estimé que, pour une distance parcourue de 150 000 km, un véhicule électrique émet 65 % moins de GES qu'un véhicule conventionnel⁵. Cette proportion augmente à 80 % pour une distance de 300 000 km⁶. Par ailleurs, selon l'analyse d'impact réglementaire du renforcement de la norme VZE réalisé par le MELCCFP, « l'objectif d'atteindre 100 % des ventes de véhicules automobiles zéro émission

³ Gouvernement du Québec, *Plan de mise en œuvre 2023-2028 du Plan pour une économie verte 2030* (2023) : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-mise-oeuvre-2023-2028.pdf>

⁴ Ibid.

⁵ CIRAIQ, *Analyse du cycle de vie comparative des impacts environnementaux potentiels du véhicule électrique et du véhicule conventionnel dans un contexte d'utilisation québécois* (2016) : <https://www.hydroquebec.com/data/developpement-durable/pdf/analyse-comparaison-vehicule-electrique-vehicule-conventionnel.pdf>

⁶ Ibid

en 2035 contribuera à réduire d'environ 2,3 Mt éq. CO₂ dans le secteur des véhicules routiers légers⁷ ».

Ainsi, l'électrification des véhicules légers favorisera l'atteinte des objectifs gouvernementaux, notamment de réduire de 37,5 % les émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990 et de réduire de 40 % la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013⁸.

L'idée de diminuer progressivement le nombre de véhicules hybrides rechargeables (VHR) au profit des VZE aura aussi un impact positif sur la réduction des GES et l'offre de VZE. Les VHR émettent des émissions, contrairement au VZE. À cet égard, une étude de l'International Council on Clean Transportation (ICCT) réalisée aux États-Unis a démontré que la part de la propulsion électrique des VHR sur le terrain est moindre que prévue⁹.

La norme VZE prévoit que les VHR « constitueront 38 % des ventes de VE en 2025, 30 % en 2030, pour diminuer progressivement jusqu'à 0 % en 2035 »¹⁰. Ainsi, l'interdiction de la vente des VHR en 2035 est alignée avec la norme VZE.

Gains sociaux

Selon l'analyse d'impact réglementaire liée à certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion l'interdiction du gouvernement, « [le] projet de règlement engendrerait des bénéfices nets pour l'ensemble de la société estimés à près de 2,0 M\$ par année »¹¹. Ceci est sans mentionner la diminution des particules fines liée à la combustion d'énergie fossile qui ont un impact sur la qualité de l'air et, par conséquent, sur la santé de la population. La diminution des émissions polluantes réduit les risques de maladies respiratoires chroniques telles que l'asthme. L'amélioration de la qualité de l'air permet non seulement de prévenir des décès prématurés, mais aussi de réduire les coûts liés au système de santé.

⁷ Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, *Norme VZE 2025-2035 – Analyse d'impact réglementaire du resserrement de la norme VZE* (2023) : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/vze/analyse-impact-reglementaire-resserrement-norme-vze-juillet2023.pdf>

⁸ Gouvernement du Québec, *Politique de mobilité durable 2030* (2018) : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/publications-amd/Plan_de_mobilite_durable/PO_politique-mobilite-durable_MTMDDET.pdf

⁹ ICCT (White paper), *Real world usage of plug-in hybrid vehicles in the united states* (2022) : <https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/12/real-world-phev-us-dec22.pdf>

¹⁰ Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, *Norme VZE 2025-2035 – Analyse d'impact réglementaire du resserrement de la norme VZE* (2023) : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/vze/analyse-impact-reglementaire-resserrement-norme-vze-juillet2023.pdf>

¹¹ Gouvernement du Québec, *Analyse d'impact réglementaire du projet de règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion* (2024) : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/analyse-impact-reglementaire-prohibition-vehicules-moteur-combustion-2024.pdf>

Par ailleurs, selon les prévisions du MELCCFP, le projet de règlement entraînerait des économies énergétiques annuelles pour les consommateurs d'environ 3 020 dollars pour un VZE qui remplacerait un véhicule à moteur à combustion interne (VMCI) en 2035¹².

Gains économiques

Des impacts positifs sont aussi anticipés en matière d'économie énergétique et sur la balance commerciale du Québec grâce à la diminution de l'importation d'hydrocarbure¹³. En diminuant la dépendance aux combustibles fossiles, le Québec verrait sa balance commerciale inversée, permettant ainsi de générer des revenus supplémentaires. Soulignons qu'avec l'électrification, les profits d'Hydro-Québec, incluant les recharges des véhicules électriques, seront redistribués au gouvernement québécois pour le développement de services d'état.

L'interdiction de la vente des véhicules légers neufs à combustion en 2035 aura aussi un impact positif sur l'industrie des TEI au Québec, tout particulièrement pour les sous-secteurs suivants :

- Fabrication de bornes de recharge ;
- Fabrication de composants ou systèmes servant à la fabrication de véhicules électrique et/ou hybride ou de bornes de recharges ;
- Service après-vente et entretien ;
- Tous autres produits et équipements d'origine dans le secteur de l'électrification des transports, dont les batteries ;
- Réutilisation et le recyclage des batteries.

Nous assistons actuellement à une croissance fulgurante du secteur des TEI qui compte sur de nombreuses entreprises innovantes qui développent des technologies pour répondre au défi climatique. Le Québec a tout intérêt à mettre en place une réglementation favorable à la croissance de ce secteur.

Recommandation :

- **Propulsion Québec recommande l'entrée en vigueur du Projet de règlement qui prévoit la prohibition de la vente et de la location « des véhicules automobiles qui ne sont pas sont mus, soit exclusivement, soit par l'association avec un autre mode de propulsion, par un moteur électrique, par un moteur à combustion interne à hydrogène ou par un autre mode de propulsion qui n'émet aucun polluant » ainsi**

¹² Gouvernement du Québec, *Analyse d'impact réglementaire du projet de règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion* (2024) : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/analyse-impact-reglementaire-prohibition-vehicules-moteur-combustion-2024.pdf>

¹³ Ibid.

qu'un « moteur à combustion permettant de mouvoir un véhicule automobile neuf ou usagé » d'ici 2035¹⁴.

Une politique réaliste et nécessaire

Selon les données les plus récentes, on note une augmentation considérable de la part des ventes de véhicules électriques au Québec, passant de 8,1 % en 2021 à 22,1 % au 31 mars 2024¹⁵. Les chiffres progressent, de sorte qu'au cours des 2 dernières années, plus de 130 000 nouveaux véhicules électriques ont fait leur apparition sur les routes du Québec¹⁶. Par ailleurs, selon BloombergNEF (BNEF), les voitures électriques seront moins chères à construire à partir de 2027, ce qui pourrait résulter en des coûts moins élevés pour les consommateurs¹⁷. En prenant en considération des coûts de maintenance et d'énergie moindre ainsi que les incitatifs à l'achat, les véhicules électriques sont avantageux pour les consommateurs.

On observe déjà un engouement mondial pour les véhicules électriques. L'année dernière, les ventes mondiales de véhicules électriques ont atteint 14 millions de véhicules et les dernières perspectives prévoient un total de 17 millions pour 2024¹⁸. L'offre des constructeurs automobiles satisfait déjà une demande croissante, ce qui laisse présager que leur capacité de production pourra répondre à la réglementation québécoise.

Par ailleurs, la technologie et l'autonomie des batteries évoluent très rapidement. Selon le *U.S. Department of Energy* et le *U.S. Environmental Protection Agency*, l'autonomie médiane de tous les modèles de véhicules électriques a atteint plus de 430 km (270 miles) en 2023, alors qu'elle était de 130 km (82 miles) il y a 10 ans¹⁹. L'autonomie actuelle est très respectable et continuera de s'améliorer. D'ici 10 ans, il est légitime d'anticiper que l'autonomie médiane sera équivalente

¹⁴ Gazette officielle du Québec, 10 juillet 2024, 156e année, no 28 :

https://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/fileadmin/gazette/pdf_encrypte/lois_reglements/2024F/83653.pdf

¹⁵ Gouvernement du Québec, *Tableau de bord de l'action climatique du gouvernement du Québec* (page consultée le 19 août 2024) :

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMzQyMTYzOGItNDMzNC00MmU5LWI2Y2YtMDQwYjU2OWI1YTQ1IiwidCI6IjQyNjJkNGVjLTVhNjctNDk1Ny1hYmI2LWJmNzhhY2E2YTZmNSJ9>

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Transport & Environnement, *Des véhicules électriques moins chers que les voitures à essence, toutes catégories confondues d'ici 2027* (2021) :

<https://www.transportenvironnement.org/articles/des-vehicules-electriques-moins-chers-que-les-voitures-a-essence-toutes-categories-confondues-dici-2027-bnef>

¹⁸ Association des véhicules électriques du Québec, *Le parc mondial de voitures électriques continue de croître fortement, avec des ventes de 17 millions de véhicules électriques en 2024* (2024) :

<https://www.aveq.ca/actualiteacutes/le-parc-mondial-de-voitures-electriques-continue-de-croitre-fortement-avec-des-ventes-de-17-millions-de-vehicules-electriques-en-2024>

¹⁹ Office of Energy Efficiency & Renewable Energy, *FOTW #1323, January 1, 2024: Top Range for Model Year 2023 EVs was 516 Miles on a Single Charge* (2024) : [https://www.energy.gov/eere/vehicles/articles/fotw-1323-january-1-2024-top-range-model-year-2023-evs-was-516-miles-single#:~:text=Vehicle%20Technologies%20Office-.FOTW%20%231323%2C%20January%201%2C%202024%3A%20Top%20Range%20for,Miles%20on%20a%20Single%20Charge&text=In%20model%20year%20\(MY\)%202023,new%20high%20of%20270%20miles](https://www.energy.gov/eere/vehicles/articles/fotw-1323-january-1-2024-top-range-model-year-2023-evs-was-516-miles-single#:~:text=Vehicle%20Technologies%20Office-.FOTW%20%231323%2C%20January%201%2C%202024%3A%20Top%20Range%20for,Miles%20on%20a%20Single%20Charge&text=In%20model%20year%20(MY)%202023,new%20high%20of%20270%20miles)

ou supérieure à l'autonomie maximale actuelle, qui est de 800 km (516 miles) pour certains modèles.

À titre de comparaison, la Norvège, dont le marché et le climat sont similaires à ceux du Québec, a pour cible d'atteindre 100 % de ventes de véhicules électriques neufs en 2025 et est sur la bonne voie pour l'atteindre.

Propulsion Québec est également d'avis qu'il est légitime que le gouvernement prévoie une évaluation de la maturité du marché en 2030. Toutefois, il est nécessaire de mettre en place des actions complémentaires pour éviter un recul et assurer le succès de la transition.

Assurer le succès de cette réglementation

Poursuivre le déploiement d'infrastructures

Le déploiement des véhicules électriques et intelligents et celui des infrastructures vont inévitablement de pair. Si le nombre d'infrastructures de recharge n'est pas suffisant, l'atteinte des objectifs économiques et environnementaux sera difficile.

Une récente analyse réalisée par Dunsky et le Conseil international pour un transport propre (ICCT) pour le ministère des Ressources naturelles du Canada révèle les importants besoins en matière de recharges publiques et privées à travers le Canada pour les différents types de véhicules. Selon les estimations, le Québec aura besoin de 125 114 ports publics pour les véhicules utilitaires légers, dont 10 264 BRCC, 70 320 ports publics de niveau 2 et 44 530 ports en milieu de travail²⁰ pour répondre à la demande croissante. Le déploiement doit ainsi s'accélérer, et ce, particulièrement dans les régions éloignées et sur les axes routiers stratégiques.

Par ailleurs, selon l'Association des véhicules électriques du Québec, 95 % de la recharge se fait à la maison et 40 % des comptes résidentiels d'Hydro-Québec sont situés dans un immeuble multilogement²¹. Or, la recharge dans les immeubles multilogement représente, encore à ce jour, un défi puisque rien n'est prévu pour que les nouveaux immeubles de plus de 5 logements soient construits pour permettre la recharge de véhicules électriques. La Stratégie québécoise sur la recharge des véhicules électriques vise à ce que 600 000 places de stationnement soient adaptées pour les véhicules électriques. La Stratégie prévoit aussi une réglementation pour prévoir

²⁰ Gouvernement du Canada, Infrastructure de recharge pour les véhicules électriques au Canada (2024) : <https://ressources-naturelles.canada.ca/efficacite-energetique/efficacite-energetique-transports-carburants-remplacement/bibliotheque-de-ressources/infrastructure-de-recharge-pour-les-vehicules-electriques-au-canada/25789>

²¹ Association des véhicules électriques du Québec (AVÉQ), *Pour des villes 100 % prêtes et cheffes de file en matière de réglementation sur la recharge à domicile des véhicules électriques (2023)* : https://www.aveq.ca/uploads/9/3/4/2/9342609/aveq_guide_des_municipalite%CC%81s_2023_digital_v2-2-vf.pdf

l'installation d'infrastructures de recharge dans les nouveaux bâtiments multilogement de cinq logements et plus²². Nous soutenons ces orientations.

Recommandations :

- **Poursuivre le déploiement de bornes de recharge rapides publiques dans toutes les régions du Québec et prévoir un plan de déploiement pour les régions éloignées.**
- **Réviser le Code de construction afin que l'ensemble des immeubles multilogement soient construits pour permettre la recharge de véhicules électriques en plus de poursuivre son travail avec les municipalités du Québec pour accélérer l'adhésion à l'électromobilité.**
- **Maintenir et prolonger les aides financières pour l'acquisition d'infrastructures de recharge (Programme Roulez vert) afin de soutenir le déploiement de la recharge privée.**
- **Assurer l'interopérabilité de nouvelles infrastructures pour l'ensemble de l'écosystème, notamment pour les paiements et les protocoles de communication.**
- **Participer à l'élaboration de normes et de standards d'interopérabilité (p. ex. bornes de recharge, données et accès logiciel) pour les bornes de recharge.**

Maintenir les aides financières jusqu'à la parité entre les véhicules électriques et les véhicules à combustion

Le dernier budget du gouvernement du Québec a annoncé une diminution progressive de l'aide accordée pour l'acquisition de véhicules électriques à travers le programme Roulez vert. Ce volet prendra ainsi fin au 31 mars 2026. Dans son contexte, nous jugeons essentiel de s'assurer que la fin de ce programme coïncide avec la parité entre le prix des véhicules électriques et ceux à combustion. Dans le cas contraire, les aides financières devraient être prolongées.

D'autres incitatifs pourraient être envisagés à court terme, notamment, l'ajout de voies réservées et la création de zones zéro émission.

L'exemplarité de l'état sera aussi essentielle. À cet égard, rappelons que 100 % des automobiles, VUS, fourgonnettes et minifourgonnettes de l'État devront être électriques en 2030. Selon le résultat le plus récent, seulement 20,5 % du parc gouvernemental est électrique²³.

Recommandations :

- **Maintenir les aides financières pour l'acquisition de véhicules utilitaires légers électriques jusqu'à la parité avec les véhicules à combustion.**

²² Gouvernement du Québec, *Stratégie québécoise sur la recharge des véhicules électriques* (2023) : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/environnement/vehicules-electriques/recharge/Strategie-quebecoise-recharge-vehicules-electriques.pdf>

²³ Gouvernement du Québec, *Tableau de bord de l'action climatique du gouvernement du Québec* (page consultée le 19 août 2024) : <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMzQyMTZyOGItNDMzNC00MmU5LW12Y2YtMDQwYjU2OWI1YTQ1liwidCI6IjQvNjJkNGVjLTZhNictNDk1Ny1hYmI2LWJmNzhhY2E2YTZmNSJ9>

- **Contribuer à la création de la zone zéro émission à Montréal, notamment en ce qui concerne la planification pour répondre aux besoins de la zone.**
- **Accélérer la transition du parc de véhicules gouvernemental pour des VZE par souci d'exemplarité.**

Former adéquatement la main-d'œuvre pour soutenir à l'électrification

L'accélération de l'électrification des véhicules nécessitera une meilleure adéquation entre les compétences de la main-d'œuvre et la transition vers la mobilité durable, notamment en ce qui concerne l'entretien et la réparation de véhicules électriques et de bornes de recharge ainsi que la gestion, la manutention et l'entreposage sécuritaire des batteries. La formation de la main-d'œuvre est d'ailleurs essentielle pour la santé et sécurité des travailleurs en raison du haut voltage. Le gouvernement du Québec doit ainsi considérer le secteur des transports électriques et intelligents comme prioritaire dans sa stratégie de lutte à la rareté de main-d'œuvre. Selon une analyse interne de l'état d'équilibre du marché du travail publiée en 2022 par le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, il y aura plus de 45 professions reliées au secteur des transports électriques et intelligents qui seront en situation de déficit en 2026²⁴. Des besoins sont importants en ce qui concerne les emplois de techniciens électriques et assembleurs²⁵. Nous tenons tout de même à saluer les récents investissements du gouvernement du Québec de plus de 7 millions de dollars pour la formation de la main-d'œuvre dans le domaine de l'entretien des véhicules lourds électriques et hybrides²⁶ ainsi que de plus de 800 000 \$ pour former les travailleurs en mécanique d'autobus électriques²⁷. Il sera néanmoins essentiel d'identifier des standards de formation et de mettre de l'avant la qualité des opportunités de carrières dans le secteur afin de mieux répondre aux besoins de l'électrification. Pour y arriver, il faudra créer des leviers financiers afin de faciliter les investissements en formations que doivent faire les entreprises du secteur des TEI.

Recommandations :

- **D'identifier le secteur des TEI comme étant prioritaire dans l'atténuation de la pénurie de la main-d'œuvre.**
- **Soutenir le développement de formations professionnelles et collégiales clés pour l'écosystème des TEI.**

²⁴ Analyse interne de Propulsion Québec basée sur les résultats de *État d'équilibre du Marché du Travail à court et moyen termes*, édition 2022, ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale

²⁵ ÉleXpertise, *Cartographie des besoins de formation et des nouvelles compétences* (2023) :

<https://propulsionquebec.com/wp-content/uploads/2023/11/2023-11-20-Cartographie-des-besoins-de-formation-et-des-nouvelles-competences-des-professions.pdf>

²⁶ Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, Communiqué : *Formation de la main-d'œuvre - Plus de 7 millions de dollars pour soutenir l'électrification des transports* (11 avril 2023) :

<https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/formation-de-la-main-doeuvre-plus-de-7-millions-de-dollars-pour-soutenir-lelectrification-des-transports-46957>

²⁷ Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, Communiqué : *Plus de 800 000 \$ pour former des travailleuses et travailleurs en mécanique d'autobus électrique* (20 juin 2024) :

<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/plus-de-800-000-pour-former-des-travailleuses-et-travailleurs-en-mecanique-d-autobus-electrique-824982998.html>

- **Bonifier l'offre de programmes d'études collégiales de formation continue en technologie de véhicules électriques.**

Accélérer l'électrification du transport moyen et lourd

Propulsion Québec soutient la volonté du gouvernement de développer une norme VZE pour les véhicules moyens et lourds, en complémentarité avec les actions déjà entreprises pour les véhicules légers, afin d'atteindre les objectifs gouvernementaux et maximiser les différents gains. Nous estimons néanmoins que cette orientation doit être bien coordonnée, notamment avec l'industrie, en tenant compte de l'évolution rapide de la technologie, et en maintenant et prolongeant les incitatifs financiers.

Recommandation :

- **Lancer rapidement des consultations officielles concernant une norme zéro-émission pour les véhicules lourds.**

Conclusion

Propulsion Québec est d'avis que le *Projet de règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion* est un pas important en matière de mobilité. Le moment est venu de se donner les moyens et les réglementations pour accélérer l'adoption de la mobilité durable et pour non seulement atteindre, mais dépasser les objectifs de réduction de GES.

Le Québec bénéficie de tous les moyens pour être un leader de l'électrification des transports et nous sommes convaincus que notre province dispose des ressources pour continuer à tirer son épingle du jeu dans ce secteur névralgique. En définissant un objectif à long terme clair, le gouvernement permet à l'industrie automobile, aux acteurs du secteur, au réseau d'infrastructures et aux consommateurs de mieux planifier cette transition inévitable vers un transport sans émission de GES.

Nous pouvons compter sur un écosystème reconnu au-delà de nos frontières pour procurer des avancées économiques, technologiques et environnementales, et ce, pour le plus grand bénéfice des citoyennes et citoyens du Québec. **C'est pour ces raisons que nous appuyons la prohibition de la vente et de la location de certains véhicules à moteur à combustion au Québec en 2035.**

Sommaire des recommandations

1. Propulsion Québec recommande l'entrée en vigueur du Projet de règlement qui prévoit la prohibition de la vente et de la location « des véhicules automobiles qui ne sont pas mus, soit exclusivement, soit par l'association avec un autre mode de propulsion, par un moteur électrique, par un moteur à combustion interne à hydrogène ou par un autre mode de propulsion qui n'émet aucun polluant » ainsi qu'un « moteur à combustion permettant de mouvoir un véhicule automobile neuf ou usagé » d'ici 2035²⁸.
2. Poursuivre le déploiement de bornes de recharge rapides publiques dans toutes les régions du Québec et prévoir un plan de déploiement pour les régions éloignées.
3. Réviser le Code de construction afin que l'ensemble des immeubles multilogement soient construits pour permettre la recharge de véhicules électriques en plus de poursuivre son travail avec les municipalités du Québec pour accélérer l'adhésion à l'électromobilité.
4. Maintenir et prolonger les aides financières pour l'acquisition d'infrastructures de recharge (Programme Roulez vert) afin de soutenir le déploiement de la recharge privée.
5. Assurer l'interopérabilité de nouvelles infrastructures pour l'ensemble de l'écosystème, notamment pour les paiements et les protocoles de communication.
6. Participer à l'élaboration de normes et de standards d'interopérabilité (p. ex. bornes de recharge, données et accès logiciel) pour les bornes de recharge.
7. Maintenir les aides financières pour l'acquisition de véhicules utilitaires légers électriques jusqu'à la parité avec les véhicules à combustion.
8. Contribuer à la création de la zone zéro émission à Montréal, notamment en ce qui concerne la planification pour répondre aux besoins de la zone.
9. Accélérer la transition du parc de véhicules gouvernemental pour des VZE par souci d'exemplarité.
10. D'identifier le secteur des TEI comme étant prioritaire dans l'atténuation de la pénurie de la main-d'œuvre.
11. Soutenir le développement de formations professionnelles et collégiales clés pour l'écosystème des TEI.

²⁸ Gazette officielle du Québec, 10 juillet 2024, 156e année, no 28 :
https://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/fileadmin/gazette/pdf_encrypte/lois_reglements/2024F/83653.pdf

12. Bonifier l'offre de programmes d'études collégiales de formation continue en technologie de véhicules électriques.
13. Lancer rapidement des consultations officielles concernant une norme zéro-émission pour les véhicules lourds.