

Norme VZÉ au Québec / ZEV standard in Québec

Recommandations / Recommendations

De / From

Mobilité Électrique Canada – Electric Mobility Canada



29 août 2020 / August 29, 2020

(English follows)

À propos de Mobilité Électrique Canada

Mobilité Électrique Canada est une organisation à but non lucratif dont la mission est d'accélérer le virage vers l'électrification des transports de tous types, des vélos aux motos, des autos aux camions, des autobus aux bateaux, etc. Elle représente plus de 215 organisations variées (fabricants de véhicules, fournisseurs d'électricité, gestionnaires de flottes, sociétés de transport, fabricants de bornes de recharge, gestionnaires de réseaux de recharge, syndicats, villes, universités, ministères, consultants dans le domaine, groupes environnementaux, associations de propriétaires de véhicules électriques, etc) qui se retrouvent partout au Canada. Fondée en 2006, MÉC est une des toutes premières organisations au monde consacrée à l'électrification des transports et est ainsi LA référence en matière d'électrification des transports au Canada.

Voici nos recommandations en réponse aux questions envoyées par le gouvernement du Québec :

1- Quels sont vos commentaires sur la norme VZÉ et ses résultats jusqu'à maintenant (bilan de la première période de conformité, avantages et inconvénients d'avoir une telle norme au Québec, etc.)?

Si la loi VZÉ a momentanément accéléré la vente de Véhicules Zéro Émission en faisant en sorte que des constructeurs automobiles fournissent des véhicules électriques au Québec en priorité, le fait est qu'en 2020 plusieurs constructeurs continuent à ne pas offrir d'inventaire de véhicules électriques pour leurs concessionnaires. Il y a encore souvent plusieurs semaines voire plusieurs mois d'attente. Puisque de nombreux concessionnaires du Québec qui n'ont toujours aucun inventaire de véhicules électriques sur leurs terrain doivent tout de même atteindre des objectifs de vente généraux fixés par leur constructeur, cela les force à tenter de dissuader des acheteurs potentiels à passer à un véhicule électrique s'ils veulent atteindre ces objectifs.

Les ventes de VZÉ lors de la première période de conformité ont fait en sorte que les constructeurs ont accumulé près de 4 fois plus de crédits qu'exigé par la norme VZÉ. Même si tous ces crédits ne pourront être utilisés, cela signifie tout de même que plusieurs constructeurs n'auront pas grand effort à faire, et donc peu de véhicules zéro émission à devoir vendre pour se conformer aux exigences de la 2^e période de conformité, ce qui va à l'encontre du but visé par le gouvernement du Québec qui est d'augmenter de manière graduelle ET importante les ventes de véhicules Zéro Émission au Québec. Nous rappelons que le gouvernement du Québec vise à l'heure actuelle 1 000 000 de VZÉ légers au Québec en 2030.

Nous recommandons donc de resserrer la loi VZÉ afin que celle-ci soit plus exigeante.

2- Quels devraient être les objectifs de la norme VZÉ pour les prochaines années? Et quel serait l'échéancier proposé pour l'atteinte de ces objectifs?

Nous recommandons des objectifs de ventes de VZÉ de 25% en 2025, 50% en 2027, 75% en 2029 et 100% en 2030. Quant aux standards de calcul des crédits, le Québec devrait s'inspirer de la Colombie-Britannique en adoptant la méthode EPA à 5 cycles qui est plus précise que celle présentement utilisée.

3- Quelle devrait être la place des différentes technologies (véhicules électriques, véhicules hybrides rechargeables, véhicules à pile combustible, etc.) à l'intérieur de la norme VZÉ?

Au fur et à mesure que les technologies de batteries progressent, nous suggérons que la valeur des crédits pour les véhicules PHEV décroisse d'autant plus que certains utilisateurs persistent à ne pas installer de bornes et donc à ne pas brancher leurs véhicules PHEV comme il a été démontré auprès de certains ministères du gouvernement du Québec lui-même. De plus, tous les véhicules PHEV qui n'offrent pas une autonomie électrique minimum de 60 kilomètres en moyenne ville-route devraient être exclus des crédits VZÉ.

4- La norme VZÉ devrait-elle octroyer des crédits VZÉ aux manufacturiers automobiles autrement que pour la vente de véhicules à zéro ou faibles émissions (soutien à l'infrastructure de recharge électrique ou hydrogène par exemple)?

Non. Le gouvernement du Québec pourrait augmenter le soutien aux constructeurs qui veulent investir dans des infrastructures de recharge via des programmes existants (Québec et fédéral) ou de nouveaux programmes, mais pas via les crédits VZÉ.

5- Dans le contexte où le Québec a adhéré à l'initiative Drive to Zero, visant à accélérer l'arrivée de camions et d'autobus propres sur nos routes, et où la Californie a tout récemment adopté sa norme *Advanced Clean Trucks*, serait-il pertinent d'ajouter un volet « véhicules lourds » à la norme VZÉ? Si oui, avez-vous des suggestions d'objectifs à atteindre au Québec?

Oui. Nous sommes en faveur d'une Loi VZÉ pour les véhicules moyens et lourds (camionnettes, fourgonnettes, camions, autobus urbains et scolaires) inspiré de la loi VZÉ californienne. Nous croyons par ailleurs que les échéanciers californiens débutant en 2024 jusqu'à l'atteinte de 100% de ventes de VZÉ lourds en 2040 sont réalistes. Il est important de souligner que des entreprises québécoises et des entreprises étrangères ayant pignon sur rue au Québec se spécialisent déjà dans la fabrication de tels véhicules Zéro Émission. Une norme VZÉML (Véhicule Zéro Émission Moyens et Lourds) encouragerait donc la création d'emplois de qualité et d'avenir au Québec et ailleurs au Canada.

6- Recommandations complémentaires :

- a) **Redevance-remise** : Nous recommandons l'adoption d'un système de redevance-remise à l'acquisition du véhicule qui serait autofinancé afin de non seulement aider le Québec à accélérer sa transition vers les véhicules Zéro Émission en conjonction avec la loi VZÉ, mais aussi à renverser le mouvement actuel d'adoption à grande échelle de véhicules plus gros et polluants. Il ne faut pas seulement encourager l'acquisition de véhicules Zéro Émission; il faut aussi décourager l'acquisition de véhicules plus gros et polluants. Ce système de redevance-remise étant conçu pour s'autofinancer, il demeurera économiquement viable pour les finances du gouvernement. De plus, ce système devra être basé sur les émissions de GES plutôt que sur la cylindrée du véhicule comme c'est le cas actuellement.
- b) **Norme VZÉ pour les véhicules basse vitesse, récréatifs et hors route** : Avec environ 200 000 motoneiges au Québec, le Québec est une des régions de la planète où on retrouve le plus de ces véhicules hivernaux per capita. Or, chaque motoneige émet en moyenne autant d'émissions polluantes atmosphériques que 40 voitures. Nous proposons donc qu'une Loi VZÉ soit adoptée à compter de 2023 pour des véhicules de types mini camion à basse vitesse, motoneiges, motomarines, bateaux de plaisance motorisés, VRs tous terrains, etc. Cela réduira non seulement la pollution atmosphérique, la pollution de l'eau et les émissions de GES, mais aussi la pollution sonore causée par ces véhicules. De plus, cela favorisera l'émergence d'entreprises locales spécialisées dans ces véhicules Zéro Émission, aidant ainsi le Québec à devenir un leader international dans la fabrication de ces véhicules.
- c) **Augmentation du plafond de rabais pour VZÉ** : Afin d'attirer plus de consommateurs et consommatrices du Québec vers l'achat de VZÉ, nous proposons d'augmenter le plafond de rabais gouvernementaux de \$60 000 à \$69 999 afin de rendre admissibles les camionnettes électriques et les VUS électriques qui arrivent maintenant sur le marché et qui sont un peu plus chers que les voitures électriques. Cela contribuera à accroître l'équité régionale et économique puisque cela donnera accès à ce rabais à des personnes qui ont besoin de ces véhicules plus grands pour leur travail et/ou leur contexte local et fera ainsi en sorte que les rabais ne seront pas accordés qu'aux seuls propriétaires de voitures électriques.

About Electric Mobility Canada

Electric Mobility Canada is a not for profit entity whose mission is to accelerate the transition towards electric mobility of all types, from bikes to motorcycles, from cars to trucks, from buses to boats, etc. EMC represents more than 215 diverse organizations (vehicle manufacturers, utilities, fleet managers, transit systems, charger manufacturers, charging infrastructure providers, unions, cities, universities, ministries, consultants, environmental groups, EV owners associations, etc) that span all across Canada. Founded in 2006, EMC is one of the very first organizations dedicated to electromobility in the world and is THE reference in electromobility in Canada.

Here are our recommendations in answer to the questions sent by the Québec government.

1- What are your comments on the ZEV standard and its results so far (assessment of the first compliance period, advantages and disadvantages of having such a standard in Quebec, etc.)?

If the Québec ZEV standard momentarily accelerated the sale of ZEV vehicles in Québec by getting the OEMs to supply such vehicles in Québec in priority, the fact is that in 2020, many car manufacturers still offer very little if any inventory for their dealers. Many people still have to wait weeks if not months to have access to ZEV vehicles. Therefore, since the OEMs give the dealers general sales targets that they have to reach, that makes for car dealers to try and discourage potential EV buyers to purchase an EV.

The sales of ZEV vehicles during the first period of conformity have been such that the OEMs have accumulated almost 4 times the number of ZEV credits required by the Québec ZEV standard. Although they won't be able to use all these credits, some OEMs will have little effort to do to be in conformity with the second period and therefore won't be encouraged to sell more EVs. That goes against the purpose of the law that aims at getting more and more EVs on the road. We must remember that the Québec government has set a target of 1 000 000 ZEV vehicles on Québec roads by 2030.

We therefore recommend that the Québec ZEV standard be more stringent.

2- What should be the objectives of the ZEV standard for the coming years? And what would be the proposed timeline to achieve these goals?

The ZEV sales objectives that we recommend should be 25% in 2025, 50% in 2027, 75% in 2029 and 100% in 2030. As for the credit calculations, Québec should inspire itself from BC and adopt the EPA 5 cycle calculation method which is more precise than the one presently used.

3- What should be the place of the different technologies (electric vehicles, plug-in hybrid vehicles, fuel cell vehicles, etc.) within the ZEV standard?

As battery technology evolves, we recommend that the number of credits for PHEVs diminishes proportionally since there are still many PHEV users that do not install chargers and plug their vehicles as demonstrated even

within the Québec government. We also recommend that all PHEV vehicles with a city-highway average range of less than 60 km should be excluded from access to the ZEV credits.

4- Should the ZEV standard grant ZEV credits to automobile manufacturers for other purposes than for the sale of zero or low emission vehicles (support for electric or hydrogen recharging infrastructure for example)?

No. The Québec government could support the OEMs who want to invest in charging networks via existing infrastructure programs or new programs but not through ZEV credits.

5- In the context where Quebec has joined the Drive to Zero initiative, aimed at accelerating the arrival of clean trucks and buses on our roads, and where California has recently adopted its Advanced Clean Trucks standard, would be it relevant to add a “heavy vehicle” counterpart to the ZEV standard? If so, do you have any suggestions for goals to achieve in Quebec?

Yes. We are in favour of a ZEV standard for Medium and Heavy-Duty electric vehicles such as trucks, buses and school buses inspired by the Californian standard. We consider that a 2024 implementation until 100% Medium & Heavy Duty ZEV sales by 2040 is realistic. It is important to mention that there are Québec based companies and other companies working in Québec that specialize in the production of such Medium and Heavy-Duty Electric Vehicles. A MHDZEV (Medium and Heavy Duty Zero Emission Vehicle) standard would therefore help reduce GHG emissions, air pollution and noise while creating quality jobs in Québec and Canada.

6- Complementary recommendations:

a) Fee-bate: We recommend the adoption of a self-financing “fee-bate” system *on purchase* to help accelerate the transition towards electric vehicles while discouraging the purchase of bigger and more polluting vehicles. This fee-bate system being put in place to be financially self-sufficient, it will stay economically viable for the government’s finances. What’s more, GHG emissions of a vehicle should now be the calculation standard. Not the size of the engine.

b) ZEV standard for low speed, recreational and off-road vehicles: With approximately 200 000 snowmobiles, Québec is one of the regions with the most snowmobiles per capita in the world. Since each one of these vehicles pollute on average as much as 40 gas automobiles, we propose that a ZEV standard be adopted starting in 2023 for low speed, recreational and off-road vehicles such as snowmobiles, watercraft, light water boats, RVs, low speed mini truck etc. to lower air pollution, GHG emissions AND noise pollution. What’s more, such a standard will help the emergence of local companies specializing in the production of such vehicles and help Québec and Canada become a global leader.

c) Higher price limit for the ZEV rebate: In order to get more Québec customers to purchase Zero Emission Vehicles, we propose to raise the price limit from \$60 000 to \$69 999 so that electric pickup trucks and SUVs (which are more expensive than cars) can be admissible to the Québec ZEV rebate. This new limit will ensure regional and economic equity since people who live in rural areas or need bigger vehicles for their work won’t be excluded from a rebate that has benefitted *car* owners for the last 9 years.