LE CANADA APPUIE SUR L'ACCÉLÉRATEUR AVEC SA NOUVELLE CIBLE OBLIGATOIRE DE 100 % DE VENTES DE VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION.

CE QUE CETTE ANNONCE SIGNIFIE, SELON NOUS, POUR LES FEO, L'INDUSTRIE CANADIENNE ET LES AUTRES

Publié le 18 juillet, 2021

Catégories: Perspectives, Publications

Le 29 juin 2021, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il fixait une nouvelle cible obligatoire selon laquelle la totalité des voitures et camions légers à passagers neufs vendus serait des véhicules zéro émission (« **VZE** ») d'ici 2035[1]. Cette nouvelle cible remplace l'objectif volontaire annoncé par le Canada en janvier 2019 voulant que 100 % des véhicules soient des VZE d'ici 2040[2].

Chez McMillan et McMillan Vantage, Affaires publiques, nous savons qu'atteindre 100 % de ventes de VZE d'ici 2035 ne se fera pas sans l'adoption de mesures incitatives et des investissements massifs par le gouvernement et les entreprises, ainsi que des changements sociaux et des modifications aux politiques et à la réglementation. L'annonce du gouvernement ne fait état d'aucune nouvelle mesure ou dépense, mais précise que « le gouvernement du Canada continuera à la fois d'effectuer des investissements et de mettre en place des règles pour aider les Canadiens et l'industrie à faire la transition en vue d'atteindre 100 % de ventes de véhicules zéro émission d'ici 2035 ». Les membres du groupe Secteur de l'automobile et de l'initiative ESG de McMillan réfléchissent déjà à la manière dont nos clients dans plusieurs secteurs pourraient être touchés et à ce qu'ils surveilleront dans un avenir rapproché :

> *Un mécanisme de réglementation devra être mis en place pour établir la cible obligatoire prévue pour 2035, ainsi que les cibles intermédiaires encore à élaborer que le gouvernement a annoncées pour 2025 et 2030. En ce qui concerne la conformité et l'application de la loi, il reste à voir si le gouvernement fédéral suivra l'exemple du Québec ou de la Colombie-Britannique ou s'il adoptera une approche entièrement nouvelle. La loi québécoise sur les VZE vise à atteindre 100 % de ventes de VZE d'ici 2035 en obligeant les constructeurs automobiles à vendre un nombre minimum de ces véhicules, tandis que la loi de la Colombie-Britannique, bien qu'elle fixe des objectifs de vente pour*

*les constructeurs, vise principalement à inciter les consommateurs à faire des achats écologiques pour atteindre la cible de vente. Les deux régimes prévoient divers outils pour veiller à ce que les fabricants d'équipement d'origine (« **FEO** ») respectent la loi, entre autres des sanctions administratives pécuniaires, ainsi que des amendes potentiellement salées et une possibilité d'emprisonnement en cas de non-conformité. La future réglementation fédérale aura assurément une incidence sur les consommateurs et les FEO, mais son ampleur reste à déterminer. Tout dépendra dans quelle mesure il faudra recourir à la technique du bâton et de la carotte pour convaincre les Canadiens et l'industrie d'adopter les VZE.*

– **Timothy Cullen**

La nouvelle échéance obligera les FEO à accélérer leurs plans d'électrification des véhicules, ce qui nécessitera une modernisation importante de l'outillage des usines pour fabriquer des VZE, de même qu'un calendrier d'investissement accéléré pour y arriver. De plus, les concessionnaires devront commencer à réaliser les investissements nécessaires pour adapter leurs installations de vente et de réparation afin de pouvoir accueillir et entretenir la nouvelle génération d'automobiles. Ce faisant, les FEO et leurs concessionnaires devront être à l'affût des mesures que le gouvernement canadien prendra pour faciliter la transition vers les VZE, qui comprendront par exemple des allégements fiscaux.

– **Brad Hanna**

Le gouvernement fédéral a lentement préparé le terrain à l'arrivée des VZE, notamment en annonçant l'automne dernier des contributions du fédéral et du provincial de 295 millions de dollars chacune à l'usine de fabrication de véhicules électriques à batterie reconvertie de Ford Canada sur le site du complexe d'assemblage d'Oakville. Le gouvernement fédéral a également annoncé une enveloppe de plus de 300 millions de dollars pour la mise en place d'un réseau pancanadien de bornes de recharge rapide pour les véhicules électriques, ainsi que des investissements dans divers projets, dont une usine d'assemblage de bloc-batteries au Québec. Je m'attends à ce que les batteries des véhicules électriques fassent de plus en plus l'objet d'investissements ciblés : le Canada possède en effet d'importants gisements de métaux nécessaires à la fabrication de ces batteries, comme le lithium, le nickel, le cobalt et le cuivre. Avec

> *le déclenchement probable des élections d'ici la fin de l'été, le Parti libéral mise sur une campagne qui visera principalement à maintenir ou à raffermir le soutien des électeurs progressistes. Tout cela s'inscrit dans les efforts déployés en vue de rebâtir en mieux, de progresser vers une économie plus verte et d'exploiter le potentiel des technologies propres.*

– **Jonathan Kalles** (McMillan Vantage)

> *Pour atteindre cette nouvelle cible, le gouvernement devra s'efforcer de faire adopter les véhicules électriques plus vite et en plus grand nombre. Oui, nous pouvons nous attendre à des programmes de stimulation et à des investissements dans les infrastructures, mais qu'est-ce que le gouvernement fera d'autre pour faire croître plus rapidement la demande de VZE par les consommateurs? Les décideurs politiques offriront des mesures incitatives et des allégements fiscaux, mais il faut également aider les Canadiens à surmonter les obstacles psychologiques à l'achat d'un VZE, comme les inquiétudes liées à l'autonomie et au temps de chargement, entre autres. Beaucoup de gens sont prêts à faire des achats écologiques. Pour ceux qui ne le sont pas, il est urgent de changer les attitudes et les normes sociales à l'égard des véhicules électriques, et le secteur de l'automobile s'attendra à ce que le gouvernement fédéral contribue à cette transformation.*

– **Andrea Donlan** (McMillan Vantage)

> *Les véhicules électriques à pile à hydrogène (VEPH) sont une solution pour répondre aux nouvelles exigences du Canada en ce qui concerne les VZE. Par une réaction chimique, les VEPH convertissent l'hydrogène comprimé en électricité, alimentant ainsi le moteur du véhicule, et ne produisent, en retour, que de la chaleur et de la vapeur d'eau. Contrairement aux véhicules électriques à batterie, nul besoin de brancher les VEPH; on doit plutôt les remplir dans les stations de ravitaillement en hydrogène. Ils peuvent être réapprovisionnés rapidement (c.-à-d. en quelques minutes) et, une fois remplis, rouler sur une distance qui atteint généralement le double de celle d'un véhicule à moteur à combustion standard. À ce jour, la technologie des VEPH trouve davantage de débouchés sur le marché commercial, par exemple les parcs de véhicules, les autobus, les camions, les chariots élévateurs et d'autres équipements industriels. En fait, le Canada est reconnu pour son expertise dans ces domaines et à l'étranger c'est un marché en plein essor.*

Ici, au pays, les fabricants offrent des VEPH au public dans certains marchés, à mesure que la technologie et les infrastructures qui la soutiennent s'améliorent. Cependant, pour prétendre à des économies d'échelle, ces infrastructures, qui comprennent aussi bien celles liées aux piles à combustible qu'aux stations de ravitaillement, devront continuer à se développer en conséquence. En outre, des cadres juridiques et réglementaires régissant les VEPH, le ravitaillement en hydrogène, la mesure et le dosage de ce dernier, le stockage et les applications connexes sont également nécessaires pour protéger et soutenir la croissance du secteur.

– **Julia Loney**

En ce qui concerne les infrastructures, les gouvernements devront s'assurer que le public a facilement accès aux infrastructures de recharge (le long des autoroutes, dans les lieux publics ou à proximité, près des édifices publics) et que celles-ci sont en nombre suffisant pour accomplir leur mandat en matière de VZE. Le gouvernement fédéral s'est déjà engagé à verser 280 millions de dollars sur cinq ans pour financer l'installation d'infrastructures de recharge dans le cadre de son Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro. Par ce canal, il assumera une partie du coût total des projets d'installation. Il est à espérer que nous assisterons, avant 2035, à une augmentation du nombre de projets visant à moderniser les infrastructures publiques et privées en vue d'y installer des bornes de recharge. Il faut également s'attendre à voir davantage de marchés d'approvisionnement public liés aux VZE (visant notamment l'installation d'infrastructures de recharge ou l'achat même de VZE à l'usage du gouvernement).

– **Julie Han**

Il n'existe actuellement aucune réglementation particulière concernant le transport, l'élimination ou le recyclage des batteries de véhicules électriques au Canada, mais on peut s'attendre à ce qu'une telle réglementation soit introduite selon le modèle de celle déjà en place pour les batteries et les appareils électroniques. Pour l'instant, les questions relatives aux divers types de batteries utilisés dans ces véhicules relèvent de la réglementation provinciale généralement applicable aux substances dangereuses et de la réglementation provinciale et fédérale sur le transport des marchandises dangereuses. La pression accrue exercée à l'égard des VZE accélérera l'adoption des véhicules électriques, ce qui rendra nécessaire l'adoption d'une réglementation particulière

> *pour tout ce qui touche l'importation, le transport, l'élimination, le recyclage des composantes et la protection contre les incendies des diverses technologies de batteries en cause (lithium, nickel, verre, semi-conducteurs, etc.).*

– **Ralph Cuervo-Lorens** et **Talia Gordner**

À mesure que le gouvernement fédéral prendra des mesures pour atteindre la nouvelle cible obligatoire de 100 % de VZE, les membres de McMillan et de McMillan Vantage, Affaires publiques continueront à faire le point sur l'évolution de la situation et à vous faire part de leurs réflexions à cet égard. En attendant, nous sommes là pour répondre à vos questions, le cas échéant, au sujet de l'incidence possible de cette annonce pour vous.

[1] Gouvernement du Canada, « Bâtir une économie verte : le gouvernement du Canada exigera que la totalité des voitures et camions légers à passagers vendus soit des véhicules zéro émission d'ici 2035 », communiqué de presse (consulté en ligne le 29 juin 2021).

[2] Voir la publication Federal Government Wants Provinces Riding Shotgun for ZEV Sales Targets [le gouvernement fédéral veut que les provinces lui emboîtent le pas pour atteindre les cibles de ventes de VZE].

Par Timothy Cullen, Brad Hanna, Julie Han, Talia Gordner, Ralph Cuervo-Lorens, Julia Loney, Andrea Donlan (McMillan Vantage) et Jonathan Kalles (McMillan Vantage)

Mise en garde

Le contenu du présent document ne fournit qu'un aperçu du sujet et ne saurait en aucun cas être interprété comme des conseils juridiques. Le lecteur ne doit pas se fonder uniquement sur ce document pour prendre une décision, mais devrait plutôt obtenir des conseils juridiques précis.

© McMillan S.E.N.C.R.L., s.r.l. 2021