

ADOPTION DES VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION AU CANADA : OTTAWA PUBLIE LA VERSION FINALE DU RÈGLEMENT EXIGEANT LA VENTE DE 100 % DE VZE EN 2035

Publié le 15 janvier, 2024

Catégories: [Perspectives](#), [Publications](#)

Le 20 décembre 2023, Ottawa a publié la version définitive du *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, qui exigera que 100 % des automobiles et des camions légers (les « **véhicules légers** ») neufs vendus au pays à partir de 2035 soient des véhicules zéro émission (les « **modifications** »)[1]. Un véhicule zéro émission (un « **VZE** ») est défini comme une « [a]utomobile qui est un véhicule électrique, un véhicule électrique hybride rechargeable ou un véhicule à pile à combustible »[2]. Les modifications visent à retirer progressivement du marché tous les véhicules légers qui ne sont pas des VZE[3]. Pour que ce but soit atteint, elles obligent les fabricants et les importateurs à offrir annuellement un pourcentage précis de VZE légers neufs pour la vente au Canada (l'« **objectif de vente** »), créent un système de points de conformité qui aidera les fabricants et les importateurs à atteindre les objectifs annuels et fixent des exigences de déclaration permettant de suivre les progrès accomplis vers la cible de 100 %.

Fonctionnement

Pour les fabricants et les importateurs, l'obligation d'offrir un pourcentage minimal de véhicules légers neufs qui sont des VZE s'applique à partir de l'année de modèle 2026. Les pourcentages augmentent progressivement pour atteindre 100 % de VZE en 2035.

Année de modèle	Exigence VZE (pourcentage minimal des ventes)
2026	20
2027	23
2028	34
2029	43
2030	60

2031	74
2032	83
2033	94
2034	97
2035 et ultérieures	100

Tableau 1 : Objectifs de vente de VZE des fabricants à partir de l'année de modèle 2026, exprimés en pourcentage des ventes

À compter de 2026, les fabricants et les importateurs dont le parc dépassera l'objectif de vente pour une année de modèle donnée recevront des « unités de conformité » pour l'année de modèle en cause[4]. De la même manière, ils encourront un « déficit » si leur parc n'atteint pas l'objectif de vente pour l'année de modèle en cause[5]. Les déficits devront être compensés par 1) des unités de conformité précoce, 2) des unités de conformité régulières provenant d'années antérieures ou 3) des unités de bornes de recharge[6].

- **1)** Une entreprise pourra obtenir des **unités de conformité précoce** si son parc des années de modèle 2024 et 2025 comportait déjà des VZE. Elle pourra accumuler des unités de conformité précoce pour compenser un déficit futur, mais ne pourra pas en transférer à une autre entreprise. Les unités de conformité précoce seront valides jusqu'à l'année de modèle 2027 seulement.
- **2)** À compter de l'année de modèle 2026, une entreprise obtiendra des **unités de conformité régulières** si son parc dépasse l'objectif de vente. Elle pourra accumuler des unités de conformité ou en transférer à une autre entreprise. Les unités de conformité régulières seront valides jusqu'à l'année de modèle 2035.
- **3)** Une entreprise pourra obtenir des **unités de bornes de recharge (points)** en contribuant au déploiement d'infrastructures de recharge rapide au Canada (détails ci-dessous).

Les fabricants et les importateurs devront soumettre un « rapport de fin d'année de modèle » contenant des informations sur leur parc, le nombre de véhicules électriques hybrides rechargeables et de véhicules électriques que comporte leur parc, un sommaire des unités de conformité et des compensations et d'autres informations prescrites par le Règlement[7]. Les modifications autorisent les entreprises à inclure dans leurs calculs toute « technologie innovatrice » qui entraîne une réduction quantifiable des émissions de CO₂[8]. Ottawa tire la définition de « technologie innovatrice » (*innovative technology*) de la [législation fédérale américaine](#) sur le même sujet. Les rapports devront être présentés au plus tard le 1^{er} mai de l'année civile suivant chaque année de modèle.

Les points de bornes de recharge : pour pallier l'insuffisance des infrastructures de recharge au pays

L'une des critiques les plus souvent formulées quant à la cible de 100 % de VZE d'Ottawa, c'est que les

infrastructures de recharge qui seraient nécessaires pour l'atteindre ne sont pas disponibles en nombre suffisant au Canada. Grâce aux modifications, les fabricants et les importateurs pourront obtenir des crédits de conformité pour leur contribution au déploiement d'infrastructures de recharge rapide au pays^[9]. Ils devront présenter une demande de projet de bornes de recharge. Une fois le projet enregistré, ils obtiendront des points selon une formule tenant compte du montant de leur investissement (un point par tranche de 20 000 \$ investis), du nombre d'investisseurs et de la puissance nominale des bornes^[10]. Les bornes de recharge mises en service au plus tôt le 1^{er} janvier 2024 et au plus tard le 31 décembre 2027 donneront droit à des points de bornes de recharge^[11]. Ces points pourront être accumulés pour être utilisés ultérieurement ou être transférés à une autre entreprise, mais ils seront valides jusqu'à la fin de l'année de modèle 2030 seulement.

Harmonisation avec les normes américaines

Les modifications ne se limitent pas à rendre obligatoire la vente de 100 % de VZE. Elles visent aussi à réduire le fardeau réglementaire pour les entreprises qui exercent des activités sur les marchés canadiens et américains, en veillant à ce que les exigences administratives associées aux normes d'émissions de GES pour les véhicules jusqu'à l'année de modèle 2026 soient harmonisées dans les deux administrations^[12].

Conclusion

Les nouvelles exigences fédérales viennent s'ajouter à celles des régimes provinciaux (de la Colombie-Britannique et du Québec en particulier) qui encouragent l'adoption des VZE et la croissance des ventes de ces véhicules. Elles s'alignent sur le Plan de réduction des émissions que le gouvernement fédéral a publié en mars 2022 et signalent un virage progressif de la stratégie de la carotte vers celle du bâton. D'ailleurs, le gouvernement du Canada a investi plus de 2 milliards de dollars dans des incitatifs à l'achat de VZE, mais ces mesures prendront fin le 31 mars 2025.

Les avocats et les avocates de McMillan sont à la disposition des fabricants et des importateurs pour faciliter leur transition vers le nouveau régime.

[1] *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, [DORS/2023-275](#).

[2] *Id.*, [art. 1](#) (par. 1(1) du règlement modifié).

[3] *Id.*, [art. 2](#) (art. 2 du règlement modifié).

[4] *Id.*, [art. 13](#) (par. 30.14(1) du règlement modifié).

[5] *Id.*, [art. 13](#) (par. 30.14(2) du règlement modifié).

[6] *Id.*, [art. 13](#) (par. 30.15(3) du règlement modifié).

[7] *Id.*, [art. 14](#) (par. 33(4) du règlement modifié).

[8] *Id.*, [art. 9](#) (par. 18.3(1) du règlement modifié).

[9] *Id.*, [art. 13](#) (art. 30.17 du règlement modifié).

[10] *Id.*, [art. 13](#) (art. 30.21 du règlement modifié).

[11] *Id.*, [art. 13](#) (art. 30.21 du règlement modifié).

[12] *Id.*, [art. 6](#) (art. 17 du règlement modifié).

par [Timothy Cullen](#), [Martin Thiboutot](#) et [Adelaide Egan](#)

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. 2024