



# MÉMOIRE DE NATURE QUÉBEC SUR LE PROJET DE LOI 102

---

Présenté à :

**COMMISSION DES TRANSPORTS  
ET DE L'ENVIRONNEMENT**

24 novembre 2021



## À PROPOS DE NATURE QUÉBEC

Nature Québec oeuvre activement à la conservation des milieux naturels et à l'utilisation durable des ressources sur le territoire québécois. Depuis 1981, Nature Québec privilégie une approche globale connectée aux grands enjeux planétaires liés au climat et à la biodiversité.

Localement, Nature Québec mène des campagnes et des projets sur la biodiversité, la forêt, l'énergie et le climat, et ce, d'Anticosti jusqu'au coeur de nos villes.

Nature Québec bénéficie d'une équipe de professionnels appuyée par un réseau d'organismes affiliés et de chercheurs-collaborateurs qui lui confèrent une crédibilité reconnue dans ses domaines d'intervention. Nature Québec souscrit aux objectifs de la Stratégie mondiale de conservation de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), dont il est membre.

### NOTRE VISION

Nature Québec agit en vue d'une société plus juste, à faible empreinte écologique et climatique, solidaire du reste de la planète. L'organisme oriente ses actions pour que le Québec aime ses milieux naturels, en ville comme en région, les protège et les reconnaisse comme essentiels à son épanouissement.

### NOTRE MISSION

Nature Québec encourage la mobilisation citoyenne, intervient dans le débat public, informe, sensibilise et réalise des projets afin que notre société valorise la biodiversité, protège les milieux naturels et les espèces, favorise le contact avec la nature et utilise de façon durable les ressources.

---

## TABLE DES MATIÈRES

Résumé des recommandations.....	4
Introduction.....	6
Inspection.....	7
Loi sur les mines.....	8
Loi sur la protection des arbres.....	9
Loi sur la qualité de l'environnement.....	10
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.....	12
Dispositions transitoires et finales.....	15



---

## RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

**Recommandation 1 :** Que l'article 4 soit modifié par l'ajout après « fonctionnaire » de « chargée d'assister ou d'accompagner un inspecteur ». Le deuxième alinéa de l'article 4 se lirait ainsi : « Le ministre peut également autoriser, par entente, toute personne autre qu'un fonctionnaire chargée d'assister ou d'accompagner un inspecteur à exercer, en l'absence d'un inspecteur, certains pouvoirs normalement dévolus à un inspecteur en vertu de la présente section. L'entente précise notamment le ou les pouvoirs dévolus ainsi que l'encadrement applicable à la personne concernée. »

**Recommandation 2 :** Que l'article 37 soit modifié par le retrait, au deuxième alinéa après « d'exploration », de « à impacts déterminés par règlement ». Les deux premiers alinéas de l'article 37 se lirait donc ainsi : « L'article 69 de la Loi sur les mines (chapitre M-13.1) est remplacé par les suivants : 69. Le titulaire de claim doit obtenir l'autorisation du ministre avant de réaliser tous travaux d'exploration. Le ministre délivre l'autorisation pourvu que le titulaire de claim : »

**Recommandation 3 :** Que le quatrième alinéa de l'article 76 soit modifié par le remplacement de « au moins 24 heures » par « au moins 72 heures » et par l'ajout, après « de l'occupant. », de « La recommandation de cet abattage à titre préventif doit être appuyée par un spécialiste de la foresterie urbaine. ». Le quatrième alinéa de l'article 76 se lirait donc ainsi : « Avant d'abattre tout arbre, arbuste ou arbrisseau à titre préventif, une personne doit, par tout moyen approprié aux circonstances, en aviser le propriétaire ou l'occupant des lieux au moins 72 heures avant l'abattage. Tout avis laissé en l'absence du propriétaire doit l'être dans un endroit visible du propriétaire ou de l'occupant. La recommandation de cet abattage à titre préventif doit être appuyée par un spécialiste de la foresterie urbaine. »

**Recommandation 4 :** Que le ministre explique son intention derrière la dernière phrase du cinquième alinéa de l'article 84, à savoir pourquoi veut-il que la procédure d'encadrement de certaines activités se poursuivent, malgré une recommandation défavorable du ministre à la délivrance d'une autorisation avant la fin de la procédure ?

---

## RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS (SUITE)

**Recommandation 5 :** Que le deuxième alinéa de l'article 85 soit modifié par le remplacement de « lui accorder un délai d'au moins 15 jours pour présenter ses observations. » par « lui accorder un délai maximal de 15 jours pour présenter ses observations, uniquement dans le cas où ce préavis est envoyé avant la fin de l'évaluation environnementale en vertu de l'article 31.5. ».

**Recommandation 6 :** Que le gouvernement procède dans les plus brefs délais à une refonte de la réglementation de la norme véhicules zéro émission (VZE) plus sévère et visant à paver la voie pour l'interdiction complète de la vente et de la location de véhicules automobiles neufs à essence, au diesel et hybrides non-rechargeables, en s'assurant que les exigences de crédit correspondent à la cible québécoise de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2030, qui doit elle-même être révisée pour s'assurer que le Québec fasse sa juste part dans l'effort climatique mondial.

**Recommandation 7 :** Que le gouvernement évalue sérieusement la possibilité de devancer à 2030 l'interdiction de la vente et de la location de véhicules automobiles neufs fonctionnant à l'essence ou au diesel, ou hybrides non-rechargeables, afin d'inspirer d'autres états en Amérique du Nord à se doter d'une cible ambitieuse en la matière, ce qui pourrait créer un effet boule de neige et forcer l'industrie automobile à accélérer la cadence.

**Recommandation 8 :** Que le gouvernement mette en place toutes les politiques, stratégies et lois nécessaires pour freiner l'accroissement global du parc automobile au Québec, incluant les véhicules zéro émission, notamment en investissant massivement pour développer une meilleure offre de transports collectifs et actifs dans toutes les régions et entre les régions, en dissuadant l'achat de plusieurs véhicules au sein d'un même ménage, en faisant la promotion du covoiturage et du télétravail comme moyens pour limiter l'utilisation de la voiture solo, en réglementant la publicité automobile, en revoyant en profondeur l'aménagement du territoire afin de décourager l'utilisation de l'auto solo et plutôt encourager l'utilisation des transports collectifs et actifs, et en ne créant pas de nouvelles infrastructures routières qui finissent inévitablement par augmenter l'achalandage, l'étalement urbain et la congestion.

**Recommandation 9 :** Que l'article 156 du projet de loi n° 102 soit modifié, par le remplacement de « au plus tard le 31 décembre 2024 » par « au plus tard le 31 décembre 2022 », et par le remplacement de « de certaines catégories de véhicules automobiles émettant des polluants » par « des véhicules automobiles fonctionnant uniquement à l'essence ou au diesel et des véhicules automobiles hybrides non-rechargeables », pour indiquer deux ans plus tôt à l'industrie que seules la vente et la location de véhicules neufs électriques et hybrides rechargeables seront possibles en 2035 ou avant.

---

## INTRODUCTION

Globalement, Nature Québec accueille favorablement le projet de loi n° 102, *Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en oeuvre certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission*. Ce projet de loi était nécessaire pour ajuster certains aspects défectueux de la législation existante.

D'emblée, nous tenons à souligner favorablement l'intention du gouvernement d'améliorer et d'uniformiser les mesures d'application des lois sous la responsabilité du ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, particulièrement au niveau des pouvoirs d'inspection et d'enquête, de sanctions, d'autorisation et de refus, de poursuites, de réclamations et d'habilitations réglementaires.

Nous accueillons aussi favorablement le renforcement de la *Loi sur les pesticides* et l'ajustement de la *Loi sur la sécurité des barrages*.

Les recommandations et les observations présentées dans le présent mémoire visent à bonifier le projet de loi n° 102, à soulever quelques interrogations et à souligner les éléments qui nous apparaissent particulièrement importants.



---

## INSPECTION

L'article 4 du projet de loi n° 102 devrait être modifié pour ne pas ouvrir la porte à la sous-traitance du rôle d'inspecteur en environnement.

Lors de la publication du projet de loi n° 102, le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a indiqué lors d'entrevues médiatiques que cet article vise à renforcer les capacités d'inspection du ministère et non à remplacer les inspecteurs gouvernementaux par des sous-traitants privés. Il a expliqué qu'il n'était aucunement question d'aller vers la sous-traitance de l'inspection en environnement, mais plutôt de faciliter le travail de personnes qui, à l'occasion, doivent assister ce travail d'inspection.

La lecture de ce projet de loi, dans son libellé actuel, laisse néanmoins présumer que le pouvoir exécutif pourrait désormais permettre la sous-traitance au privé du travail d'inspection en environnement. D'ailleurs, si le deuxième alinéa de l'article 4 ne vise qu'à soutenir l'accompagnement et l'assistance d'un inspecteur, comme le soutient le ministre, pourquoi le projet de loi n° 102 établit-il une distinction (comme aux articles 19, 22, 41 et 57) entre « toute personne chargée de l'assister ou de l'accompagner » et « toute personne autorisée par le ministre en vertu du deuxième alinéa de l'article 4 » ?

Ainsi, comme le libellé actuel du projet de loi ouvre tout de même formellement la porte à une capacité du ministre à sous-traiter l'inspection en environnement et ce, même si le ministre a exprimé clairement que telle n'était pas l'intention du gouvernement, le projet de loi n° 102 devrait être amendé pour clarifier que l'article 4 et les articles qui y réfèrent visent uniquement à attribuer certains pouvoirs à des personnes chargées d'assister ou d'accompagner les inspecteurs en environnement du gouvernement.

**Recommandation 1 :** Que l'article 4 soit modifié par l'ajout après « fonctionnaire » de « chargée d'assister ou d'accompagner un inspecteur ». Le deuxième alinéa de l'article 4 se lirait ainsi : « Le ministre peut également autoriser, par entente, toute personne autre qu'un fonctionnaire chargée d'assister ou d'accompagner un inspecteur à exercer, en l'absence d'un inspecteur, certains pouvoirs normalement dévolus à un inspecteur en vertu de la présente section. L'entente précise notamment le ou les pouvoirs dévolus ainsi que l'encadrement applicable à la personne concernée. »

---

## LOI SUR LES MINES

Les modifications proposées à la *Loi sur les mines* par le projet de loi n° 102 sont des avancées intéressantes, quoique modestes. Ces modifications semblent avoir comme objectif d'améliorer le processus de consultation des peuples autochtones dans le cadre d'activité d'exploration minière, ce qui constitue en théorie un pas dans la bonne direction. En pratique, nous sommes sceptiques à l'idée que cette disposition va réellement changer les choses en matière d'information, de consultation et d'accommodement pour les nations autochtones face à des projets miniers.

De plus, le ministre aurait dorénavant d'avantage de pouvoirs pour imposer des conditions aux travaux d'exploration minière. En effet, l'article 37 qui modifie l'article 69 de la *Loi sur les mines* oblige le titulaire de claim d'obtenir l'autorisation du ministre avant de réaliser tous travaux d'exploration « à impacts déterminés par règlement ». Le diable est dans les détails, et il faudra maintenant voir le projet de règlement pour savoir ce que signifie des travaux d'exploration minière « à impacts ». Comme pour de plus en plus de projets de loi, il est impossible à ce stade d'évaluer si cet article constitue une réelle avancée en matière de protection de l'environnement puisque le contenu du projet de règlement rattaché n'est pas encore public.

Pour remédier à cette problématique, nous sommes d'avis que tous les travaux d'exploration devraient nécessiter l'autorisation préalable du ministre.

**Recommandation 2 :** Que l'article 37 soit modifié par le retrait, au deuxième alinéa après « d'exploration », de « à impacts déterminés par règlement ». Les deux premiers alinéas de l'article 37 se lirait donc ainsi : « L'article 69 de la Loi sur les mines (chapitre M-13.1) est remplacé par les suivants : 69. Le titulaire de claim doit obtenir l'autorisation du ministre avant de réaliser tous travaux d'exploration. Le ministre délivre l'autorisation pourvu que le titulaire de claim : »

Malgré les modestes avancées présentées dans le projet de loi n° 102, la Loi sur les mines confère encore et toujours des privilèges inédits à l'industrie minière. La préséance de l'industrie minière sur les différentes utilisations possibles se fait en dépouillant les propriétaires privés, les instances locales et régionales, les communautés autochtones et le public de certains de leurs droits fondamentaux. C'est une refonte en profondeur de la Loi sur les mines qui est plus que nécessaire afin d'assurer une possible cohabitation des intérêts miniers, des préoccupations environnementales et des intérêts des communautés autochtones et québécoise. À ce sujet, certaines sections du rapport [Pour que le Québec ait meilleure mine : Réforme en profondeur de la Loi sur les mines du Québec](#), qui date de 2009, sont malheureusement encore d'actualité et méritent d'être lues par le législateur.



---

## LOI SUR LA PROTECTION DES ARBRES

L'article 76 du projet de loi n° 102 propose des modifications à la *Loi sur la protection des arbres* qui semblent mineures, mais qui pourraient avoir des impacts majeurs sur la qualité de vie de bien de citoyens et citoyennes. Nous comprenons que ces modifications visent à prévenir de potentielles coupures de service d'électricité dans les cas où des arbres pourraient entrer accidentellement en contact avec des fils électriques. Cependant, 24 heures pour aviser le propriétaire d'un arbre ou l'occupant d'un lieu avant l'abattage nous semble trop peu, particulièrement dans le cas d'un abattage préventif.

Dans les cas où des arbres ou arbustes viennent accidentellement en contact avec les fils électriques ou appareils d'une utilité publique de manière à mettre la vie ou la propriété en danger ou à interrompre le service, un délai de 24 heures d'avis nous semble approprié. Cependant, lorsqu'il s'agit d'arbres ou d'arbustes qui seraient abattus à titre préventif, le délai de 72 heures est plus approprié et l'abattage préventif doit être appuyé par un spécialiste de la foresterie urbaine.

**Recommandation 3 :** Que le quatrième alinéa de l'article 76 soit modifié par le remplacement de « au moins 24 heures » par « au moins 72 heures » et par l'ajout, après « de l'occupant. », de « La recommandation de cet abattage à titre préventif doit être appuyée par un spécialiste de la foresterie urbaine. ». Le quatrième alinéa de l'article 76 se lirait donc ainsi : « Avant d'abattre tout arbre, arbuste ou arbrisseau à titre préventif, une personne doit, par tout moyen approprié aux circonstances, en aviser le propriétaire ou l'occupant des lieux au moins 72 heures avant l'abattage. Tout avis laissé en l'absence du propriétaire doit l'être dans un endroit visible du propriétaire ou de l'occupant. La recommandation de cet abattage à titre préventif doit être appuyée par un spécialiste de la foresterie urbaine. »

---

## LOI SUR LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Les modifications suggérées à la *Loi sur la qualité de l'environnement* ne semblent pas apporter d'effets potentiels négatifs en matière de protection de l'environnement.

Tout d'abord, nous tenons à souligner positivement l'article 84 du projet de loi n° 102 qui permet au ministre de transmettre sa recommandation au gouvernement avant la fin de l'évaluation environnementale lorsque l'initiateur du projet n'a pas répondu à ses demandes. Enfin, nous n'aurons plus à attendre après les promoteurs qui s'obstinent à ne pas répondre aux questions du ministre lors de l'évaluation environnementale de leur projet.

De plus, nous soulignons aussi positivement l'article 95 du projet de loi n° 102 qui ajoute au pouvoir existant du ministre d'ordonner à une municipalité d'exercer les pouvoirs relatifs à la qualité de l'environnement que confère à cette municipalité la *Loi sur la qualité de l'environnement* ou toute autre loi, le pouvoir de lui ordonner également d'exercer les autres pouvoirs qui lui sont conférés en matière de « protection de la santé, de la sécurité, du bien-être et du confort de l'être humain ainsi qu'à la protection des autres espèces vivantes et des biens ». Nous sommes impatients de voir comment le ministre va utiliser ses nouveaux pouvoirs et ramener à l'ordre certaines municipalités.

Malgré quelques ajouts intéressants, certaines modifications proposées à la Loi sur la qualité de l'environnement soulèvent des interrogations. Nous nous questionnons notamment sur la dernière phrase du cinquième alinéa de l'article 84 qui stipule « Il peut décider que la procédure se poursuive malgré la transmission d'une recommandation défavorable du ministre avant la fin de la procédure ». Pourquoi le ministre veut-il que la procédure d'encadrement de certaines activités se poursuive, malgré une recommandation défavorable du ministre à la délivrance d'une autorisation avant la fin de la procédure ?

**Recommandation 4 :** Que le ministre explique son intention derrière la dernière phrase du cinquième alinéa de l'article 84, à savoir pourquoi veut-il que la procédure d'encadrement de certaines activités se poursuive, malgré une recommandation défavorable du ministre à la délivrance d'une autorisation avant la fin de la procédure ?

---

## LOI SUR LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT (SUITE)

L'article 85 du projet de loi n° 102 introduit un délai d'au moins 15 jours pour l'initiateur d'un projet pour qu'il présente ses observations suite à l'envoi par le ministre d'un préavis avant de lui transmettre une recommandation défavorable. Nous sommes d'avis que le délai d'au moins 15 jours pour que l'initiateur de projet présente ses observations ne devraient être exigés que lorsque le préavis a été envoyé avant la fin de l'évaluation environnementale. De plus, il devrait s'agir d'un délai maximal de 15 jours, et non minimal. Autrement, nous ouvrons la porte à ce que des promoteurs allongent le processus d'évaluation environnementale indéfiniment pour présenter leurs observations de dernière minute.

**Recommandation 5 :** Que le deuxième alinéa de l'article 85 soit modifié par le remplacement de « lui accorder un délai d'au moins 15 jours pour présenter ses observations. » par « lui accorder un délai maximal de 15 jours pour présenter ses observations, uniquement dans le cas où ce préavis est envoyé avant la fin de l'évaluation environnementale en vertu de l'article 31.5. ».



---

## 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

Bien que le projet de loi n° 102 ajoute certains pouvoirs au ministre en matière de réglementation des véhicules, il est essentiel pour le gouvernement de procéder à une refonte complète de la réglementation de la norme véhicules zéro émission (VZE) plus sévère et visant à paver la voie pour l'interdiction au plus tard en 2035 de la vente et de la location de véhicules automobiles neufs à essence, au diesel et hybride non-rechargeable. Nos commentaires pour cette section visent donc à offrir dès à présent des recommandations pour cette nécessaire refonte de la norme VZE.

Tout d'abord, nous sommes d'avis que la norme VZE et son système de crédits sont nécessaires afin de se rendre jusqu'à l'interdiction pour l'année modèle 2035 et donc encourager l'industrie à s'engager d'ici là sur une progression constante vers cet objectif. En maintenant des exigences de crédits entre 2024 et 2035 (au plus tard), le gouvernement s'assure que des véhicules électriques sont mis sur nos routes plus tôt que tard, en contribuant à l'atteindre des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cependant, lorsque l'interdiction de vente de certaines classes de véhicule sera en place au plus tard en 2035, la pertinence de la norme VZE et d'un système de crédits devra être réévaluée.

Il est de plus essentiel que les exigences de crédit correspondent aux objectifs du Plan pour une économie verte 2030 et surtout, à la cible gouvernementale de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2030, qui doit elle-même être révisée pour s'assurer que le Québec fasse sa juste part dans l'effort climatique mondial.

**Recommandation 6 :** Que le gouvernement procède dans les plus brefs délais à une refonte de la réglementation de la norme véhicules zéro émission (VZE) plus sévère et visant à paver la voie pour l'interdiction complète de la vente et de la location de véhicules automobiles neufs à essence, au diesel et hybrides non-rechargeables, en s'assurant que les exigences de crédit correspondent à la cible québécoise de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2030, qui doit elle-même être révisée pour s'assurer que le Québec fasse sa juste part dans l'effort climatique mondial.

---

## 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 (SUITE)

Concernant la date limite fixée à 2035 pour la fin de la vente et de la location de véhicules neufs à essence, à diesel et hybrides non-rechargeables, nous recommandons au gouvernement d'évaluer sérieusement si cette cible ne pourrait pas être devancée à 2030. Le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques [a affirmé](#) que de devancer cet échéancier ne serait pas réaliste puisque « le marché québécois n'est pas suffisamment important en Amérique du Nord pour dicter à l'ensemble des constructeurs automobiles ses visées ». Nous considérons que le ministre sous-estime le message qui est envoyé aux autres législations et à l'industrie quand un état comme le Québec adopte une législation climatique ambitieuse. Notamment, La Presse [rapportait](#) l'an dernier que « la décision du gouvernement Legault d'interdire la vente de véhicules neufs à essence à compter de 2035 force les libéraux de Justin Trudeau à revoir leurs propres ambitions en la matière ». C'est en effet ce qui s'est produit, alors qu'Ottawa [annonçait](#) en juin dernier devancer de cinq ans son objectif initialement fixé pour 2040. Le gouvernement fédéral s'est ainsi aligné sur l'objectif du Québec, qui a eu de larges échos dans le reste du pays. Les décisions qui sont prises au Québec ont donc des répercussions importantes sur les objectifs du gouvernement canadien. De plus, plusieurs états dans le monde étudient en ce moment l'adoption de loi pour interdire la vente de

véhicules neufs à essence ou diesel, et observent donc ce qui se fait à l'international. Le Québec pourrait, comme dans plusieurs domaines de l'environnement, être un leader et un précurseur en devançant son échéance à 2030, ce qui pourrait entraîner un effet boule de neige alors que d'autres juridictions en Amérique du Nord adopterait le même échéancier sous l'inspiration du Québec. Le Québec ne doit pas sous-estimer le rôle qu'il a en matière de leadership climatique en Amérique de Nord, et donc le poids important qu'il peut avoir sur le marché automobile. De plus, n'oublions pas que le [Royaume-Uni](#), qui avait un échéancier de 2040, l'a récemment devancé à 2030. Les autres pays européens qui ont une échéance en 2030 sont le Danemark, les Pays-Bas, l'Islande et la Suède. La [Norvège](#) a même un échéancier encore plus ambitieux de 2025.

**Recommandation 7 :** Que le gouvernement évalue sérieusement la possibilité de devancer à 2030 l'interdiction de la vente et de la location de véhicules automobiles neufs fonctionnant à l'essence ou au diesel, ou hybrides non-rechargeables, afin d'inspirer d'autres états en Amérique du Nord à se doter d'une cible ambitieuse en la matière, ce qui pourrait créer un effet boule de neige et forcer l'industrie automobile à accélérer la cadence.

---

## **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 (SUITE)**

De façon générale, nous tenons à souligner l'importance que le Québec se dote d'une stratégie pour diminuer globalement le parc automobile, et non l'augmenter. Notre société ne peut pas seulement se contenter de remplacer tous les véhicules actuels par des véhicules zéro émission. Même si le Québec remplace toutes ses voitures polluantes par des voitures électriques, les impacts principaux sur la société de l'augmentation du parc automobile resteront les mêmes : étalement urbain, destructions de milieux naturels pour construire des routes, coûts exorbitants pour entretenir les infrastructures routières, sédentarité et problèmes de santé associés, endettement des ménages, augmentation de la congestion sur les routes et les coûts associés, diminution des espaces publics et des services de proximité, augmentation du bruit et du stress, etc. Aussi, même si les émissions de gaz à effet de serre seront réduites, la course aux minéraux stratégiques pour produire les batteries des véhicules électriques aura des répercussions importantes sur les milieux naturels et les communautés.

De plus, nous tenons aussi à souligner que nous appuyons les recommandations formulées par nos collègues d'Équiterre concernant la norme VZE.

**Recommandation 8 :** Que le gouvernement mette en place toutes les politiques, stratégies et lois nécessaires pour freiner l'accroissement global du parc automobile au Québec, incluant les véhicules zéro émission, notamment en investissant massivement pour développer une meilleure offre de transports collectifs et actifs dans toutes les régions et entre les régions, en dissuadant l'achat de plusieurs véhicules au sein d'un même ménage, en faisant la promotion du covoiturage et du télétravail comme moyens pour limiter l'utilisation de la voiture solo, en réglementant la publicité automobile, en revoyant en profondeur l'aménagement du territoire afin de décourager l'utilisation de l'auto solo et plutôt encourager l'utilisation des transports collectifs et actifs, et en ne créant pas de nouvelles infrastructures routières qui finissent inévitablement par augmenter l'achalandage, l'étalement urbain et la congestion.

---

## DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Selon l'article 156 du projet de loi n° 102, le gouvernement devrait, « au plus tard le 31 décembre 2024, » prendre un règlement prévoyant la prohibition, au plus tard le 31 décembre 2035, de l'offre de vente ou de location, de l'exposition pour fin de vente ou de location, de la vente et de la location de certaines catégories de véhicules automobiles émettant des polluants ». Nous sommes d'avis que d'attendre au 31 décembre 2024 pour adopter tel règlement est trop tard. Nous nous expliquons mal pourquoi le gouvernement prévoit attendre jusqu'en 2024. Reporter l'adoption de ce règlement dans trois ans pourrait brouiller le signal envoyé à l'industrie depuis l'annonce de l'interdiction des véhicules à essence et au diesel d'ici 2035. De plus, nous nous interrogeons sur les types de véhicules mentionnés dans cet article, à savoir « certaines catégories de véhicules automobiles émettant des polluants ». Pourquoi utiliser un terme aussi vague et non un terme plus précis comme « véhicules automobiles fonctionnant uniquement à l'essence ou au diesel et des véhicules automobiles hybrides rechargeables »?

**Recommandation 9 :** Que l'article 156 du projet de loi n° 102 soit modifié, par le remplacement de « au plus tard le 31 décembre 2024 » par « au plus tard le 31 décembre 2022 », et par le remplacement de « de certaines catégories de véhicules automobiles émettant des polluants » par « des véhicules automobiles fonctionnant uniquement à l'essence ou au diesel et des véhicules automobiles hybrides non-rechargeables », pour indiquer deux ans plus tôt à l'industrie que seules la vente et la location de véhicules neufs électriques et hybrides rechargeables seront possibles en 2035 ou avant.

