



MÉMOIRE

Commentaires et recommandations de Mobilité Électrique Canada

Sur les modifications à la norme véhicules zéro émission du Québec

Soumis à:

La Direction de l'expertise en décarbonation et
efficacité énergétique,
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les
changements climatiques, de la Faune et des Parcs

23 juillet 2026

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE : Remettre les faits en perspective	4
1 INTRODUCTION	28
2 SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DE MÉC	29
3 COMMENTAIRES SUR L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE	31
3.1 L'analyse ne démontre pas la nécessité de réviser les cibles actuelles.....	31
3.2 L'AIIR accepte implicitement les arguments des constructeurs sans les vérifier	32
3.3 L'analyse conclut elle-même que l'assouplissement constitue un recul pour le Québec...	32
3.4 Les « économies » pour les entreprises sont en réalité des revenus supplémentaires pour l'industrie pétrolière	32
3.5 L'industrie québécoise de l'électrification des transports est largement absente de l'analyse	33
3.6 L'impact sur l'emploi est vraisemblablement sous-estimé	33
3.7 Les avantages économiques d'une offre adéquate de véhicules électriques sont sous-évalués.....	33
3.8 Les impacts sur la santé publique sont insuffisamment considérés.....	34
3.9 Les coûts des changements climatiques sont traités de façon abstraite.....	35
3.10 Une incohérence fondamentale.....	35
4 COMMENTAIRES SUR LES MODIFICATIONS PROPOSÉES	36
4.1 Crédits pour les véhicules hybrides conventionnels (non-branchables).....	36
4.1.1 Un précédent sans équivalent dans les programmes VZE	36
4.1.2 Une mesure qui dilue l'objectif de la norme VZE	37
4.1.3 Une distorsion du marché des crédits	37
4.1.4 Une mesure rétroactive qui modifie les règles du marché	37
4.1.5 Impacts cumulatifs	37
4.2 Crédits pour les véhicules hybrides branchables et véhicules entièrement électriques	38
4.2.1 Une approche transitoire pour les hybrides rechargeables peut être envisagée	38
4.2.2 Les véhicules offrant moins de 50 kilomètres d'autonomie électrique ne devraient pas être traités de la même façon que les autres hybrides rechargeables	38
4.2.3 La simplification du traitement des hybrides rechargeables de 50 à 80 kilomètres peut être acceptable à court terme	39
4.2.4 Les véhicules hybrides rechargeables de plus de 80 kilomètres méritent une reconnaissance supérieure, mais temporaire	39

4.2.5	Éviter la substitution des véhicules zéro émission par les hybrides rechargeables.....	39
4.2.6	Les impacts doivent être évalués de façon cumulative	40
4.2.7	Les véhicules zéro émission doivent demeurer la référence	40
4.3	Expiration des crédits.....	40
4.3.1	Les mécanismes d'expiration des crédits sont essentiels à l'intégrité de la norme.....	41
4.3.2	Les crédits accumulés avant 2025 ne devraient pas bénéficier d'une prolongation additionnelle	41
4.3.3	Les crédits VZE accumulés à partir de 2025 devraient continuer d'être soumis à une période de validité limitée	42
4.3.4	Les plafonds de reports devraient être resserrés davantage compte tenu des autres assouplissements proposés	42
4.3.5	Les impacts doivent être évalués de façon cumulative	42
4.4	Exigences de crédit par année	43
4.4.1	Les cibles actuelles demeurent réalisables et cohérentes avec les objectifs de la norme .	43
4.4.2	Les impacts des différentes mesures doivent être évalués de façon cumulative	44
4.4.3	Un maintien d'une trajectoire ambitieuse demeure essentiel pour préserver les bénéfices de la norme.....	44
4.4.4	L'abordabilité des véhicules électriques dépend aussi de l'offre disponible sur le marché	44
4.4.5	Recommandations selon deux scénarios	45
5	CONCLUSION	48
6	À PROPOS DE MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA.....	49
	ANNEXE A - Émissions GES : Honda Civic Hybride et Tesla Model 3 (batterie LFP).....	50

PRÉFACE : Remettre les faits en perspective

Avant la publication de la révision de la norme zéro émission par le gouvernement du Québec, la vaste majorité des constructeurs automobiles traditionnels ont crié sur tous les toits, dans tous les médias et tous les bureaux de députés que le Québec devait éliminer sa réglementation sur les ventes de véhicules électriques car, disaient-ils, les conditions avaient changé. Ainsi, l'analyse d'impact du gouvernement du Québec débute ainsi:

"Le contexte favorable à l'électrification des transports, qui a culminé au dernier trimestre de 2024 avec des ventes de véhicules électriques (VE) atteignant 40 % des véhicules légers vendus au Québec, a été bouleversé en 2025. Le changement d'administration du gouvernement fédéral américain a entre autres modifié la donne, notamment avec l'abolition de mesures environnementales, l'abandon du soutien aux VE et le retrait de la permission accordée à la Californie ainsi qu'à 15 États partenaires de mettre en œuvre leur norme véhicules zéro émission (VZE)."

Or, quiconque suit le dossier depuis des années sait que ce recul réglementaire sera temporaire... ce que les constructeurs automobiles traditionnels se gardent bien de mentionner aux élus qui ne connaissent pas ce dossier.

En effet, les avancées et reculs réglementaires aux États-Unis font partie du portrait depuis trois décennies, soit entre chaque administration démocrate et républicaine. Ainsi, au début des années 2000, la Californie s'est fait poursuivre par GM pour sa réglementation sur les véhicules électriques. Dans un article du New York Times, on pouvait lire que « General Motors Corporation a intenté aujourd'hui une action en justice visant à invalider une nouvelle réglementation californienne qui obligerait les constructeurs automobiles à vendre chaque année des milliers de voitures électriques dans cet État, et ce, à partir de 2003.

L'entreprise affirme que cette règle viole les lois de l'État, qui exigent que les réglementations soient raisonnables et prudentes. General Motors, et l'industrie automobile en général, affirme que les voitures à batterie ne sont pas pratiques et que la règle n'entraînera qu'une réduction minuscule de la pollution atmosphérique, pour un coût de plusieurs centaines de millions de dollars.

Daimler-Chrysler s'est joint à GM. Ils ont rapidement été suivis par le gouvernement fédéral de Georges W. Bush en 2002. À l'époque, le chef de cabinet du président Bush, Andrew H. Card Junior, était le principal lobbyiste de General Motors, l'un des plaignants dans cette affaire. M. Card était également à la tête d'une association professionnelle de l'industrie automobile lorsque la Californie a proposé d'imposer les véhicules électriques, et il s'est publiquement opposé à une telle exigence. »

En 2004, BMW, Ford, Mazda, Mitsubishi, Porsche, Volkswagen et Toyota se joignaient à la poursuite. En 2005, le California Air Resources Board avait demandé une dérogation pour que l'État du pacifique puisse continuer à adopter ses propres règles d'émissions polluantes. Cette demande avait été rejetée par l'EPA sous l'administration de Georges W. Bush le 6 mars 2008.

Dès son arrivée au gouvernement en 2009, l'administration Obama a réexaminé la dérogation de la Californie et a annulé la décision de l'administration précédente, laissant ainsi le champ libre à la Californie.

C'est ainsi que dès son élection, l'administration Obama a relancé le processus de diminution des émissions de GES de la flotte de véhicules légers sur les routes américaines. Or, ces nouvelles règles ont été presque

complètement annulées par la première administration Trump. En effet, en 2020, l'administration Trump « a démantelé des normes d'émissions des véhicules américains adoptées sous son prédécesseur Barack Obama et exigera une augmentation annuelle de 1,5 % de l'efficacité jusqu'en 2026 – bien plus faible que les augmentations de 5 % prévues par les règles rejetées. »

Une fois Joe Biden élu, ce dernier a relancé le processus de diminution des émissions de GES avec de nouvelles normes de consommation pour la flotte de véhicules légers et lourds... même si ces normes ont été assouplies entre 2023 et 2024, à la suite de pressions de constructeurs et de concessionnaires automobiles, dont 4 000 avaient signé en novembre 2023 une lettre urgeant le président Biden de ralentir le rythme.

Ainsi, les reculs réglementaires de la deuxième administration Trump, bien que très agressifs, s'inscrivent dans une logique anti-règlement et anti-environnement républicaine qui date de l'ère de Ronald Reagan, lorsqu'il fut président des États-Unis. Il est toutefois important de rappeler qu'il fut une époque où le gouverneur de la Californie Ronald Reagan avait adopté de nombreuses règles de protection de l'environnement et a approuvé la loi Mulford-Carrell sur les ressources atmosphériques (Mulford-Carrell Air Resources Act), qui a donné naissance au Conseil des ressources atmosphériques de l'État (State Air Resources Board), engageant ainsi la Californie dans une approche unifiée et à l'échelle de l'État pour s'attaquer de manière énergique au grave problème de la pollution atmosphérique dans l'État.

Le California Air Resources Board (CARB) est né de la fusion du Bureau of Air Sanitation et du California Motor Vehicle Pollution Control Board.

La même année, la loi fédérale sur la qualité de l'air de 1967 (Federal Air Quality Act) a été promulguée, donnant à la Californie la possibilité de fixer ses propres règles plus strictes en matière de qualité de l'air, en raison de sa géographie et de ses conditions météorologiques particulières, ainsi que de l'augmentation de sa population et du nombre de véhicules.¹

Ainsi, l'exemption californienne que l'administration Trump a travaillé à éliminer origine du même homme dont lui et tant de républicains vantent les mérites aujourd'hui.

En 2026, une fois de plus, la Californie réplique en poursuivant l'administration fédérale. En effet, le 22 juin 2026 « L'État de Californie a intenté une action en justice contre l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA), après que celle-ci eut transmis, au début du mois, au Congrès, contrôlé par les républicains, une proposition visant à abroger la réglementation californienne historique sur les émissions des véhicules. »²

De plus, 24 états poursuivent présentement l'EPA pour renoncement à sa mission de lutter contre les changements climatiques³.

Ainsi, si nous suivons ce qui s'est passé au cours des 50 dernières années aux États-Unis, on peut logiquement assumer que la prochaine administration démocrate reviendra à la charge avec des lois et règlements qui feront en sorte que les véhicules pollueront moins... et les mêmes constructeurs retardataires et réfractaires au progrès qui s'opposent depuis des décennies aux lois et règlements recommenceront leur lobbying afin

¹ <https://ww2.arb.ca.gov/about/history>

² <https://www.reuters.com/legal/government/california-sues-us-epa-over-sending-emissions-rules-congress-potential-reversal-2026-06-22/>

³ <https://www.nytimes.com/2026/03/19/climate/epa-endangerment-states-lawsuit.html>

de repousser l'inévitable au détriment de l'intérêt économique des consommateurs, ainsi que de leur santé et de leur environnement.

Il est donc important de souligner que l'argumentaire des constructeurs traditionnels et des concessionnaires automobiles voulant que l'élimination de la réglementation au sud de la frontière rende impossible pour le Québec de garder sa propre réglementation repose sur un énorme mensonge et de toute façon rien les ne satisfera, sauf l'abandon total de règlements québécois et canadien en matière de protection de l'environnement et de la santé des québécois et canadiens. Donc, il ne sert à rien de tenter de les apaiser car ***ils vont toujours se plaindre.***

D'ailleurs, après avoir convaincu le gouvernement canadien de laisser tomber sa propre norme zéro émission et que celui-ci ait annoncé qu'elle serait remplacée par une norme de GES visant 75% de ventes de véhicules électrique en 2035 et 90% en 2040, les constructeurs automobiles traditionnels ont applaudi ce changement... pendant quelques semaines à peine.

Ces mêmes constructeurs disent maintenant qu'ils sont frustrés de voir que le Canada garde une réglementation, même affaiblie, plutôt que de faire comme il a fait dans le passé, soit de suivre docilement ce que l'administration Trump est en train de faire envers les normes de GES, de ventes de VZE et de consommation, soit les éliminer purement et simplement. Autrement dit, ces constructeurs auraient souhaité que le gouvernement canadien se comporte comme un 51^e état américain. Voilà la réalité.

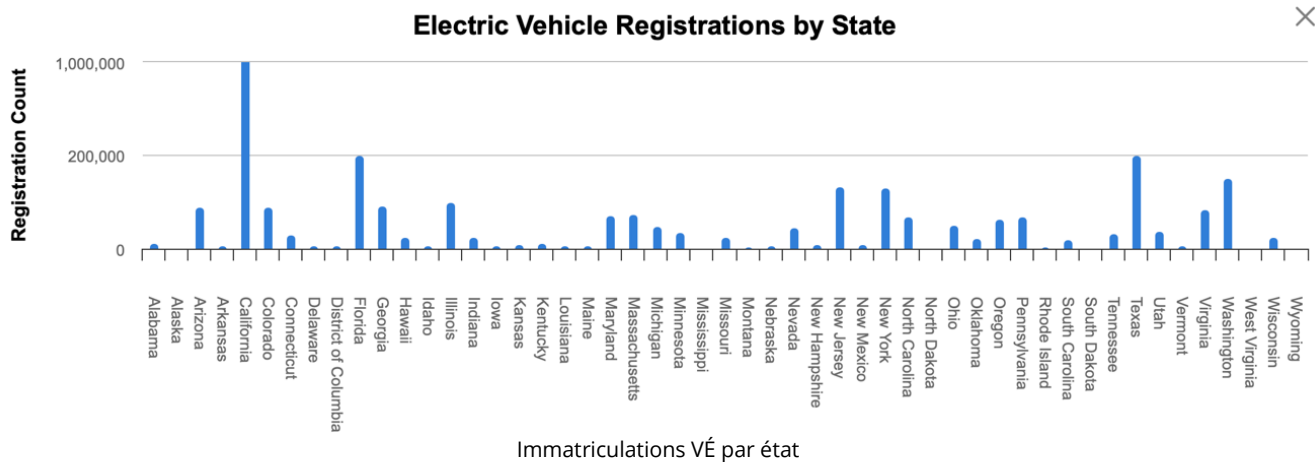
Par ailleurs, il est complètement faux de dire que le marché nord-américain est un énorme tout unifié où tous les véhicules qui y sont offerts et vendus sont essentiellement les mêmes. Quiconque connaît l'industrie sait pertinemment que d'une région à l'autre et même d'un état et province à l'autre les véhicules vendus varient en fonction de toute une série de facteurs : climat, urbanité ou ruralité, prix du carburant, règlements, tendances régionales, etc.

En voici un exemple⁴ :



⁴ <https://www.honda.ca/fr/prologue>

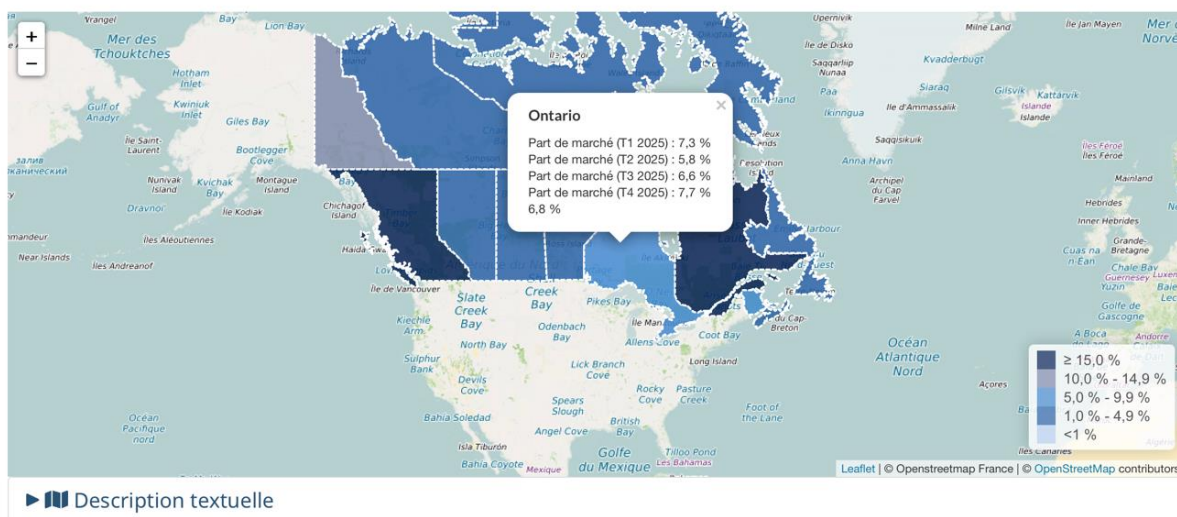
Le graphique ci-dessous⁵ le démontre de manière on ne peut plus claire.



Il en va de même au Canada. En effet, selon les données du gouvernement canadien⁶, les ventes de VZE au 1^{er} trimestre 2025 était 2 fois plus élevées au Québec (14,8 %) qu'en Ontario (7,3 %).

Part de marché des VE légers

Remarque : sélectionnez une province/territoire pour voir ses données

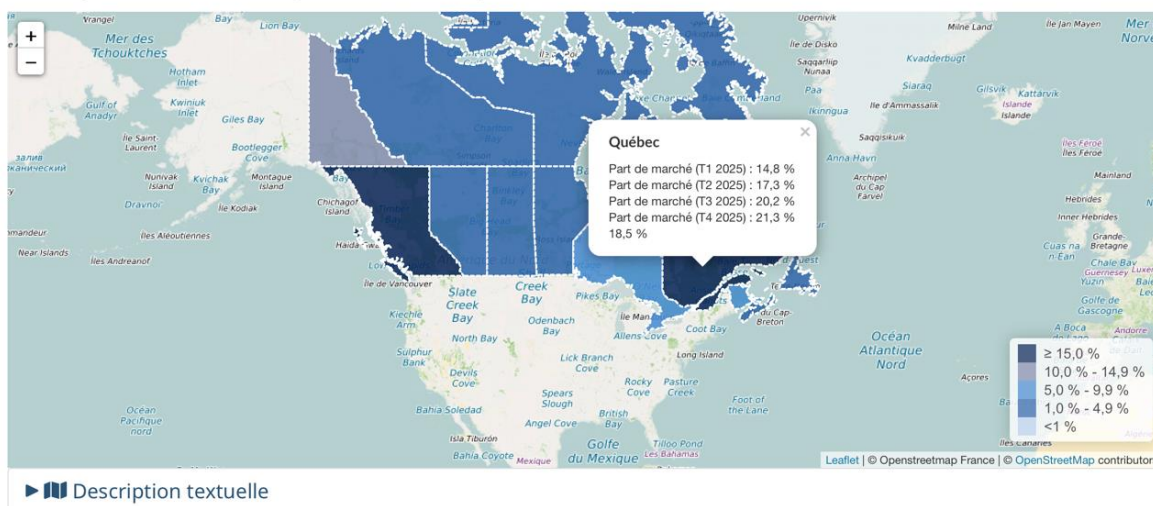


⁵ <https://afdc.energy.gov/data/10962>

⁶ <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-electriques/tableau-bord-vehicules-electriques-ve-canada>

Part de marché des VE légers

Remarque : sélectionnez une province/territoire pour voir ses données



Même au niveau local, les ventes de VZE peuvent varier énormément. Par exemple, entre Léry et Kahnawake, il n'y a que 25 kilomètres. Or, la différence de parts de véhicules électriques à batterie de ces deux endroits est de plus de 40 %⁷.

Part des véhicules électriques à batterie des subdivisions de la région métropolitaine de recensement de 2024

Filtrer les articles

Affiche 71 à 80 de 140 entrées | Afficher 10 entrées

Province 	RMR 	Subdivision de recensement 	Somme de la contribution en pourcentage 
Québec	Montréal	Hampstead	30,92 %
Québec	Montréal	Hudson	34,43 %
Québec	Montréal	Kahnawake	5,04 %
Québec	Montréal	Kirkland	33,33 %
Québec	Montréal	La Prairie	47,25 %
Québec	Montréal	L'Assomption	42,24 %
Québec	Montréal	Laval	35,66 %
Québec	Montréal	Lavaltrie	40,00 %
Québec	Montréal	L'Épiphanie	37,67 %
Québec	Montréal	Léry	50,34 %

L'argument des constructeurs traditionnels que le marché nord-américain soit tellement intégré qu'il n'y a dans les faits qu'un seul et vaste marché est donc complètement démolé par les statistiques gouvernementales.

⁷ <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-electriques/tableau-bord-vehicules-electriques-ve-canada#wb-auto-4>

Ni pour, ni contre, bien au contraire

En 2026 il est de bon ton pour de nombreux représentants de l'industrie automobile traditionnelle de dire qu'ils sont favorables à la transition vers les véhicules électriques car nier l'évidence ne passe plus, leur argument tient maintenant à celui de « la vitesse de la transition ».

D'où leur opposition à la réglementation sur les ventes de véhicules électriques et/ou sur les émissions de GES au Québec, à BC, au Fédéral, en Californie, aux États-Unis, en Angleterre, au Japon, en Inde, en Corée du Sud, en Europe, bref, à peu partout où c'est possible sur la planète⁸.

Et ça n'a rien d'étonnant. L'opposition de plusieurs constructeurs automobiles traditionnels à la transition vers les véhicules électriques ne date pas d'hier. En fait, depuis trois quarts de siècle, plusieurs constructeurs automobiles se sont opposés à l'adoption de plusieurs innovations technologiques dont le but était d'améliorer la sécurité et la santé des occupants ou l'environnement de manière plus générale. Dans un excellent rapport publié en 2017 intitulé ***Time for a U-Turn : Automakers' History of Intransigence and an Opportunity for Change***⁹, l'organisme Union of Concerned Scientists a exposé à quel point certains constructeurs ont usé de nombreuses tactiques pour ralentir et même annuler l'adoption de lois et règlements dont le but était justement d'améliorer la sécurité, la santé et l'environnement.

Selon ce rapport, « depuis les années 1950, les automobiles sont devenues beaucoup plus sûres et plus propres, et elles permettent de parcourir une plus grande distance avec un gallon d'essence, ce qui profite aux conducteurs, aux communautés et à l'environnement.

Malheureusement, ce bilan de progrès se double d'un autre schéma : l'intransigence d'une industrie automobile qui se bat constamment pour bloquer ou affaiblir les règles relatives à la sécurité et à l'environnement, alors même que les constructeurs automobiles sont parvenus à relever tous les défis qui leur ont été lancés dans le cadre de la politique fédérale. »

En 2026, on retrouve les mêmes tactiques et messages chez plusieurs constructeurs automobiles pour s'opposer aux mesures gouvernementales américaines, européennes et canadiennes visant à diminuer les émissions polluantes et de GES en accélérant la mise en marché de véhicules plus efficaces, moins polluants, dont des véhicules électriques.

Ainsi, toujours selon ce rapport, on se retrouve encore aujourd'hui devant une répétition des messages suivants de la part des constructeurs traditionnels que ceux-ci répètent dossier après dossier **depuis 75 ans**:

- *C'est impossible* : les constructeurs automobiles exagèrent les défis techniques à relever pour respecter les nouvelles règles.
- *Cela coûtera trop cher* : ils affirment que le respect des nouvelles normes coûtera beaucoup plus cher que ce qu'estiment les agences fédérales.
- *Cela va détruire l'industrie et supprimer des emplois* : ils présentent chaque nouvelle exigence comme une apocalypse potentielle pour les constructeurs automobiles, entraînant des licenciements massifs et des fermetures d'usines.

⁸ <https://influencemap.org/report/Automakers-and-Climate-Policy-Advocacy-A-Global-Analysis-27906>

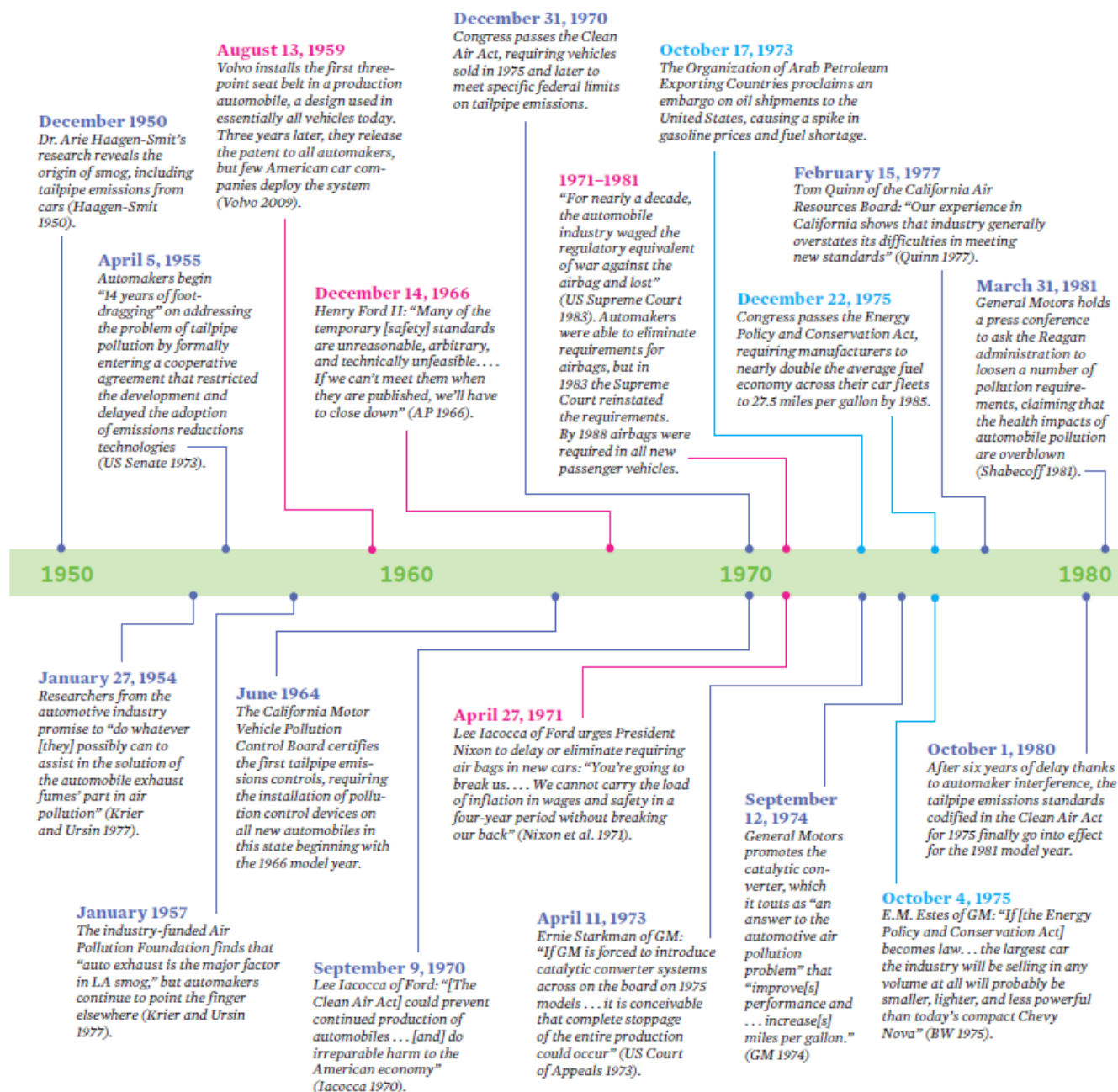
⁹ https://www.ucs.org/sites/default/files/attach/2017/12/cv-fuel-efficiency-intransigence-full_0.pdf



- *Les consommateurs n'en veulent pas* : les groupes industriels suggèrent que les constructeurs automobiles doivent choisir entre produire des véhicules que les consommateurs souhaitent ou des véhicules que les nouvelles règles imposeraient.
- *La science n'est pas claire* : sur des questions telles que la pollution de l'air, le changement climatique et l'efficacité des ceintures de sécurité, les constructeurs automobiles et les groupes commerciaux attaquent la science, gonflent l'incertitude et nient ou remettent en question les faits.
- *Le marché résoudra le problème* : quel que soit le problème, les constructeurs automobiles affirment que l'application volontaire est suffisante.

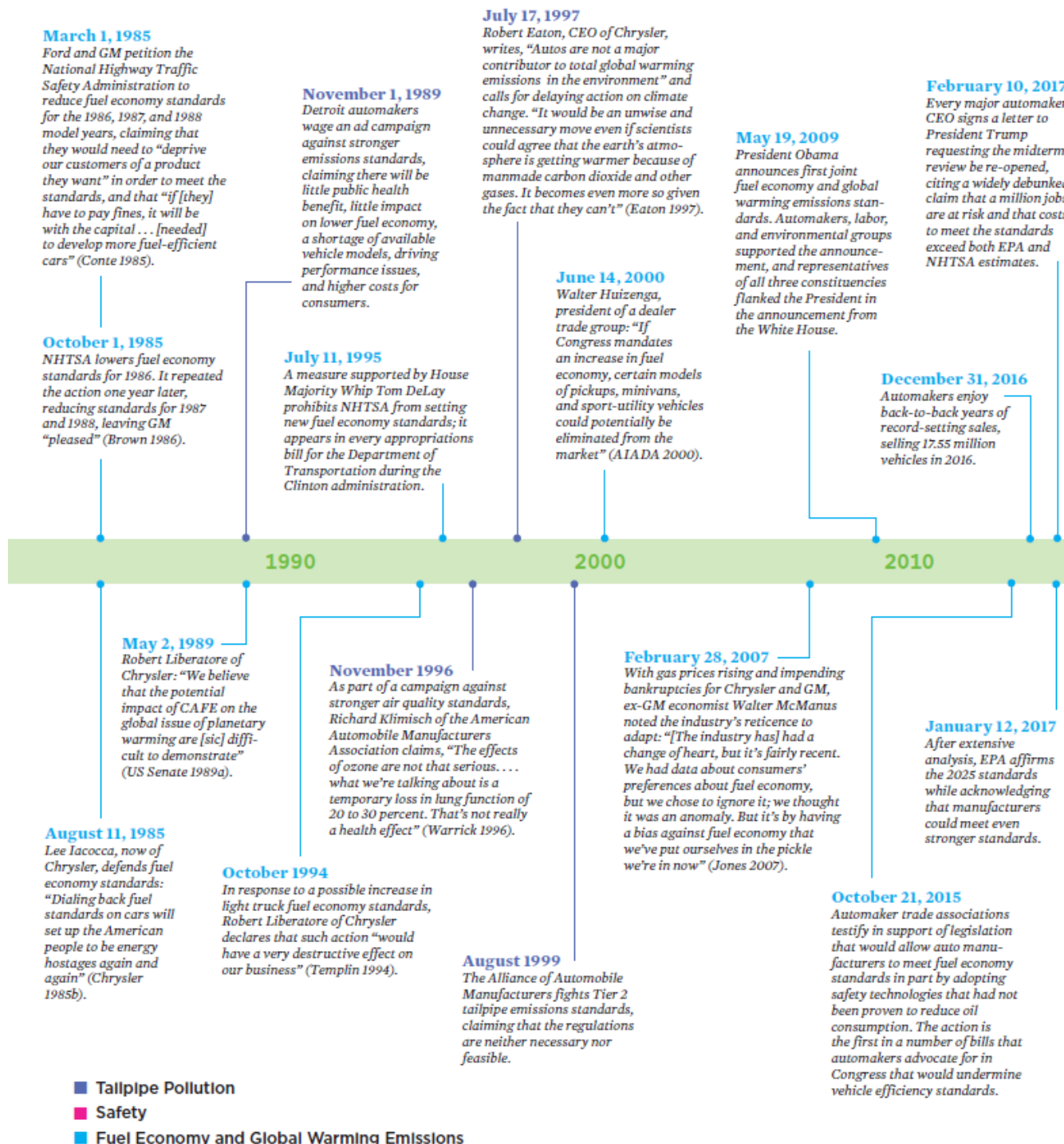
Chaque fois, ces arguments se sont révélés faux.

A History of Automaker Intransigence, 1950–2017



Over the course of almost 70 years, the American automaker industry has maintained a "can't-do attitude" on tailpipe pollution, driver and passenger safety, and fuel economy and climate change, placing profits ahead of the needs of the public.

SOURCE: [Union of Concerned Scientists, Time for a U-Turn – Automakers' History of Intransigence and an Opportunity for Change](#)

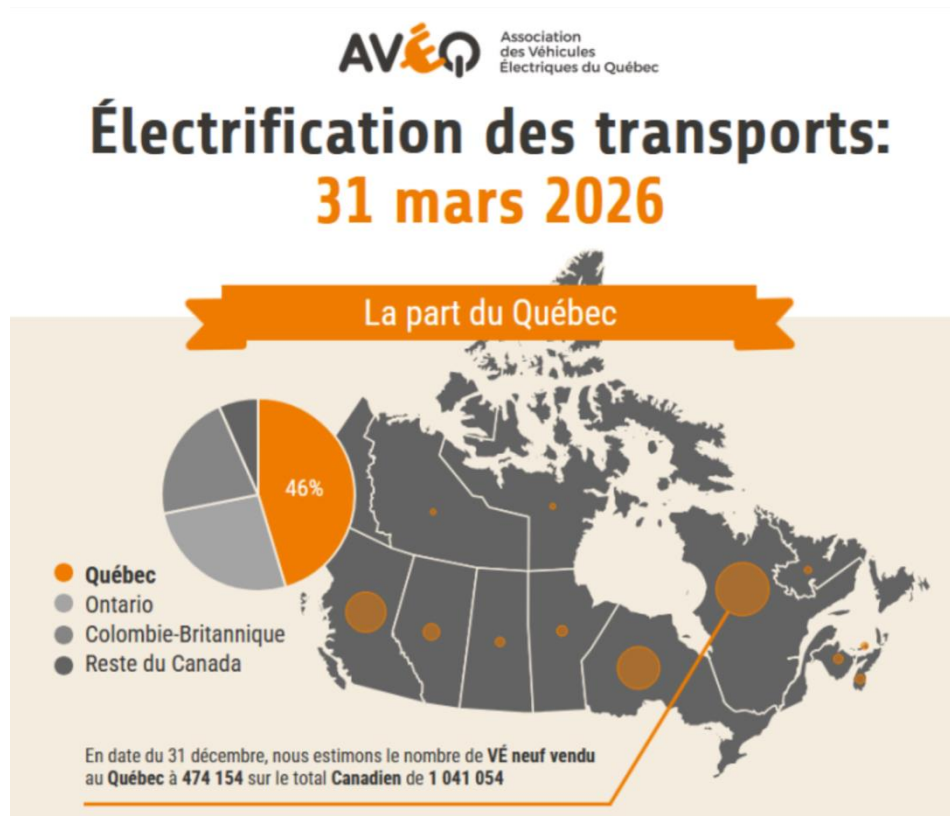


SOURCE: [Union of Concerned Scientists, Time for a U-Turn – Automakers' History of Intransigence and an Opportunity for Change](#)

2026 : l'année où le gouvernement du Québec veut créer une première mondiale... qui va dans le mauvais sens.

Depuis 2012, le Québec a fait preuve d'audace et de leadership en matière de soutien économique et réglementaire en ce qui a trait aux véhicules électriques.

C'est ainsi que le Québec représente aujourd'hui environ 46 % des véhicules électriques et hybrides rechargeables au Canada pour environ 22 % de la population.

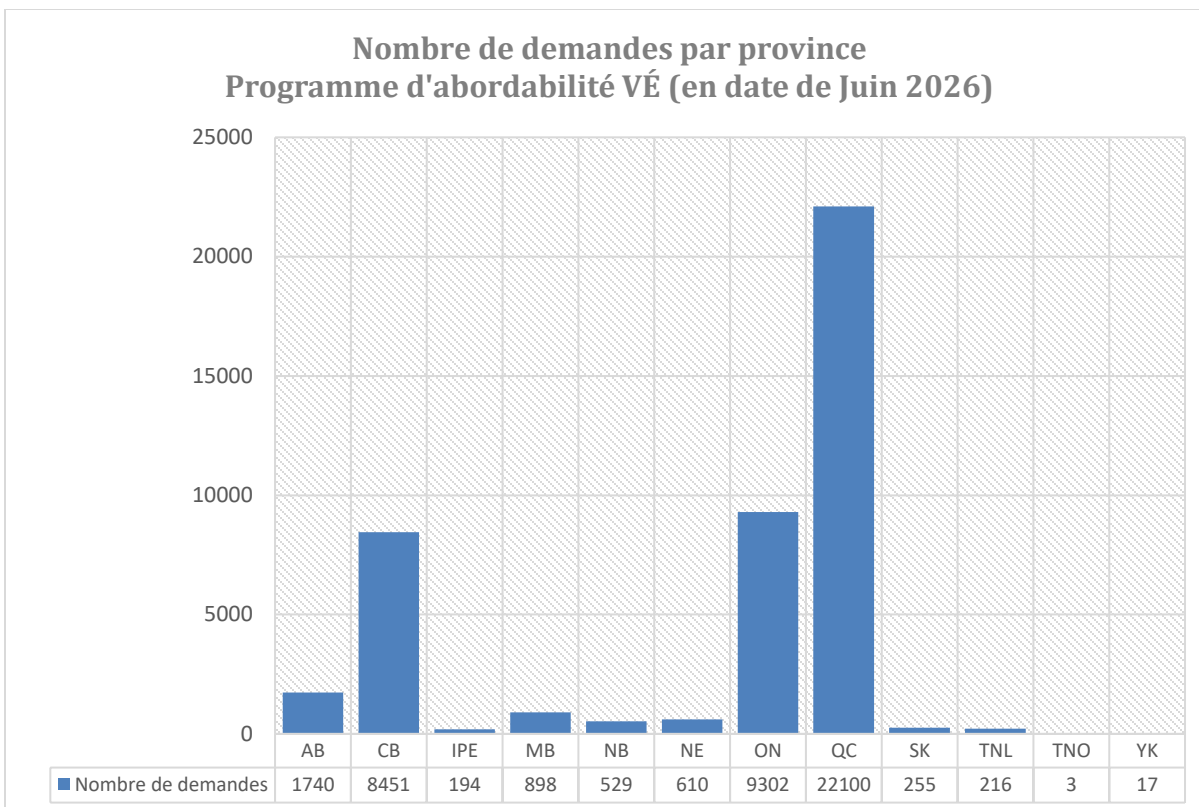


Source: [Association de Véhicules électriques du Québec](https://www.aveq.org/)

Le retour du rabais fédéral change la donne

Si les ventes de véhicules électriques ont fortement diminué en 2025 à cause de la pause des rabais, la guerre tarifaire et l'incertitude économique globale, celles-ci ont remonté de manière importante depuis quelques mois à cause du retour du rabais fédéral et de la guerre entre l'Iran et les États-Unis qui a causé une hausse importante du prix du carburant.

C'est ainsi que les consommateurs du Québec ont reçu plus de 50 % des rabais fédéraux à l'acquisition d'un véhicule électrique, comme le démontre le tableau suivant:



Source des données: [Statistiques du programme pour l'abordabilité des véhicules électriques \(PAVE\)](#)

Les faits comptent

Depuis des années, nombreux sont ceux et celles qui affirment et répètent des faussetés sur les véhicules électriques. Lorsque ces faussetés viennent d'un élu, elles prennent cependant une autre dimension. En juin 2026, la ministre de l'Environnement Pascale Déry a annoncé le recul du gouvernement en ce qui a trait à la norme Zéro Émission en faisant certaines affirmations qui témoignent de son ignorance du dossier. En voici deux exemples :

1- « Les véhicules hybrides non branchables sont mieux pour les gens qui demeurent en région vu le manque de disponibilité des bornes de recharge »

Dans le communiqué de presse du gouvernement annonçant les changements proposés à la norme zéro émission, on pouvait lire ce qui suit : « Les véhicules hybrides non branchables seront temporairement admissibles à des crédits. Ainsi, le système de crédits sera revu en profondeur pour mieux prendre en compte les besoins des consommateurs, notamment ceux qui vivent en région et qui doivent parcourir de longues distances. »

Cette affirmation du gouvernement repose sur une énorme fausseté et ce, pour deux raisons:

- Nombreux sont ceux et celles qui demeurent en régions, conduisent déjà des véhicules 100 % électriques et parcourent régulièrement de longues distances sans aucun problème dans la plupart des régions du Québec.
- Les véhicules hybrides rechargeables peuvent répondre à cet enjeu sans aucun problème. Encore faut-il le savoir.

2- On n'a pas des véhicules encore à 500, 600 km [d'autonomie]. Ça va venir.

> Pascale Dery, ministre de l'Environnement du Québec, citée dans Le Soleil, 11 juin 2026¹⁰

Cette affirmation est aussi fausse. **Il existe déjà une trentaine de véhicules 100 % électriques offrant une autonomie entre 480 et 800 kilomètres.** Les voici :

#	Marque	Modèle	Autonomie moyenne
1	BMW	iX3	698 km
2	BMW	i4	536 km
3	BMW	i7	560 km
4	BMW	iX	586 km
5	Cadillac	Optiq	510 km
6	Cadillac	Escalade IQ	748 km
7	Cadillac	Lyriq	525 km
8	Chevrolet	Blazer EV	502 km
9	Chevrolet	Equinox EV	513 km
10	Chevrolet	Silverado EV	793 km
11	Ford	Mustang Mach-E	483 km
12	Hyundai	Ioniq 5	504 km
13	Hyundai	Ioniq 9	539 km
14	Kia	EV4	552 km
15	Kia	EV6	513 km
16	Kia	EV9	489 km
17	Lucid	Air	676 km
18	Lucid	Gravity	724 km
19	Mercedes	CLA 350	502 km
20	Mercedes	EQS 450	591 km
21	Nissan	LEAF	488 km
22	Polestar	3	502 km
23	Polestar	4	499 km
24	Rivian	R1S	660 km
25	Rivian	R2	555 km
26	Tesla	Model 3	570 km
27	Tesla	Model Y	542 km
28	Tesla	Cybertruck	523 km
29	Volvo	EX60	514 km
30	Volvo	EX90	499 km

Sur la « parité »

Si plusieurs personnes dans l'industrie automobile parlent de « parité de prix » à venir entre les véhicules électriques et les véhicules à essence, peu font de cas de la parité des véhicules électriques et des véhicules hybrides conventionnels, soit des hybrides non rechargeables.

¹⁰ <https://www.lesoleil.com/actualites/politique/2026/06/11/vehicules-electriques-en-region-il-faut-etre-pragmatique-dit-dery-OPMQYNJW5FEHLDL5UHXEIE2VE/>

Selon l'analyse d'impact réglementaire, « La norme VZE allégée occasionnerait donc des économies à l'achat pour les consommateurs en réduisant l'acquisition des VEE, surtout durant les premières années. Une partie de ces économies serait toutefois compensée par une augmentation des coûts entraînée par l'accroissement anticipé des ventes de véhicules hybrides. Afin d'évaluer l'impact global sur les consommateurs, une estimation a été réalisée à partir de l'évolution des surcoûts par type de véhicules, pondérée en fonction des modèles les plus populaires actuellement sur le marché. Ainsi, le MELCCFP estime que le projet de règlement entraînerait des économies à l'achat pour les consommateurs, jusqu'en 2032, et des coûts pour ceux-ci, pour les années suivantes. Le tableau suivant présente les économies et les coûts anticipés pour l'acquisition de véhicules. »

Tableau 6 8. Impact du projet sur les dépenses d'acquisition des véhicules, en millions de dollars

Type de véhicules	2026-2030	2031-2035	Total
VEE	3 966,4	1 981,8	5 948,3
VHR	5 455,1	(1 922,5)	3 532,6
VHC	(4 603,0)	(2 719,8)	(7 322,8)
Total	4 818,5	(2 660,4)	2 158,1

Note : Les valeurs positives correspondent à des économies et les valeurs négatives à des coûts.

Ainsi, on indique qu'entre 2026 et 2035, les véhicules hybrides conventionnels coûteraient moins cher à l'achat que les véhicules hybrides rechargeables, résultant ainsi en des économies de l'ordre de 7,3 milliards de dollars.

Le tableau 3.2 de l'analyse d'impact réglementaire du gouvernement du Québec évoque une augmentation prévue du nombre de véhicules hybrides conventionnels. Ainsi, selon cette analyse, « En permettant l'obtention de crédits pour la vente de véhicules hybrides conventionnels, le projet de règlement permettrait toutefois d'augmenter les ventes de ce type de véhicules par rapport au scénario de référence. En effet, le MELCCFP estime que les constructeurs tireraient profit de cette possibilité, surtout dans les premières années. Le graphique suivant présente l'évolution du nombre de véhicules électriques attendus, en fonction des exigences de crédits dans les deux scénarios étudiés. »

En regardant de près le nouveau scénario proposé par le gouvernement du Québec, on constate une baisse prévue de **806 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables** d'ici 2030 vs **715 000 véhicules hybrides conventionnels** (VHC) supplémentaires vs à peine **91 000 véhicules à essence** supplémentaires.

D'ici 2035, on parle d'un accroissement encore plus grand :

- 1 433 000 véhicules électrique et hybrides rechargeables *en moins*,
- 1 164 000 véhicules hybrides conventionnels *en plus*,
- 269 000 véhicules à essence *en plus*.

Tableau 3.2 Évolution du nombre de véhicules électriques sur les routes (cumulatif)

Année	Scénario de référence		Scénario projeté		Différence	
	VE ¹	VHC	VE	VHC	VE	VHC
2026	600 000	234 000	540 000	280 000	(60 000)	46 000
2027	800 000	267 000	633 000	407 000	(167 000)	140 000
2028	1 100 000	289 000	787 000	604 000	(313 000)	315 000
2029	1 500 000	297 000	977 000	817 000	(523 000)	520 000
2030	2 000 000	288 000	1 194 000	1 003 000	(806 000)	715 000
2031	2 400 000	298 000	1 448 000	1 148 000	(952 000)	850 000
2032	2 800 000	308 000	1 730 000	1 268 000	(1 070 000)	960 000
2033	3 200 000	319 000	2 028 000	1 363 000	(1 172 000)	1 044 000
2034	3 600 000	331 000	2 351 000	1 435 000	(1 249 000)	1 104 000
2035	4 100 000	319 000	2 667 000	1 483 000	(1 433 000)	1 164 000

(1) Dans le cadre de ce tableau, les VE représentent la somme des VEE et des VHR.

Autrement dit, le gouvernement semble tenir pour acquis que les constructeurs traditionnels vendront beaucoup plus de véhicules hybrides conventionnels que de véhicules à essence supplémentaires en vertu de leur nouvelle norme même si les crédits prévus pour les véhicules hybrides ne sont valables pour les années-modèles 2025, 2026 et 2027.

Selon le tableau suivant, présenté dans l'analyse d'impact réglementaire, les voitures électriques ayant une autonomie de 480 km arriveront à parité en 2034. Seul problème avec cette affirmation, en 2026 il y a déjà des voitures électriques qui offrent une autonomie avoisinant les 480 km pour un prix équivalent à celui de voitures à essence ou hybride de même catégorie (voir image en bas de la page suivante). De plus, il y a de moins en moins de voitures offertes sur le marché, que celles-ci soient à essence ou électriques. Il ne serait pas surprenant d'en voir encore moins d'ici là.

Tableau 5.7. Date de parité des prix pour les différents VEE

Classe de véhicule	Motorisation	Date de parité
Automobile	Électrique, 320 km d'autonomie	2027
	Électrique, 480 km d'autonomie	2034
	Électrique, 640 km d'autonomie	2047
Camion léger	Électrique, 320 km d'autonomie	2032
	Électrique, 480 km d'autonomie	2041
	Électrique, 640 km d'autonomie	Après 2050

Quant aux camions légers, la parité à 480 km qui serait apparemment atteinte en 2041 repose sur des projections obsolètes, comme nous allons le démontrer plus bas.

Considérant l'évolution rapide de la technologie des batteries de véhicules électriques, spécialement en Chine, l'atteinte de la parité complète sera beaucoup plus rapide que ce qui est affiché dans le tableau précédent.

Si on jette un coup d'œil à l'offre de véhicules hybrides vs hybrides rechargeables vs électriques dans la catégorie la plus populaire du marché, soit les VUS compacts, les faits parlent d'eux-mêmes. Plusieurs véhicules hybrides conventionnels coûtent grosso modo le même prix que des véhicules électriques et hybrides rechargeables équivalents **en 2026**, comme le démontre l'image suivante.

Kia EV5 Wind (VE)  \$45,798 \$5000 (F) + \$2000 (QC) de rabais 457 km d'autonomie électrique	Subaru Solterra (VE – 446 km)  \$47,995 \$5000 + \$2000 de rabais 446 km d'autonomie électrique	Ford Mustang MACH-e (VE)  \$46,590 \$5,000 + \$2000 de rabais 483 km d'autonomie électrique	Mazda CX-70 PHEV  \$48,999 \$2500 + \$1000 de rabais 42 km d'autonomie électrique	
Mitsubishi Outlander PHEV 2026  \$49,998 \$2500 + \$1000 de rabais 72 km d'autonomie électrique	Mazda CX-70 hybride  \$49,750 \$0 de rabais 0 km d'autonomie électrique	Honda CRV hybride  \$49,317 \$0 de rabais 0 km d'autonomie électrique	Toyota BZ (VE)  \$48,990 \$5000 + \$2000 de rabais 380 km d'autonomie électrique	Tesla Model Y (VE)  \$49,990 \$5000 + \$2000 de rabais 463 km d'autonomie électrique

Si on regarde du côté des sedans intermédiaires de milieu de gamme à essence et hybrides, le choix est de moins en moins varié et les prix des véhicules à essence et hybrides sont maintenant dans la même fourchette de prix qu'une voiture 100 % électrique telle que la Tesla Model 3.

Honda Accord Essence: 41 752\$ Hybride: 46 947\$ 0\$ de rabais	Toyota Camry hybride 37 956\$ 0\$ de rabais	Tesla Model 3 39 490\$ 2000\$ de rabais	Hyundai Sonata Essence: 39 118\$ Hybride: 39 218\$ 0\$ de rabais
--	---	---	--

Fait à noter, parmi les constructeurs automobiles généralistes, aucun constructeur n'offre de voiture hybride rechargeable sauf une : la Toyota Prius Prime, dont le prix de départ est de 44 015 \$.



2026

IONIQ 9

À partir de 63 114 \$ ⓘ

59 999 \$ PDSF + frais additionnels

Configurer > Parcourir l'inventaire >



2026

PALISADE Hybride

À partir de 63 818 \$ ⓘ

60 499 \$ PDSF + frais additionnels

Configurer > Parcourir l'inventaire >

D'autres exemples, tels que celui de la Hyundai Ioniq 9 électrique vs la Hyundai Palisade hybride (2 VUS à trois rangées) qui sont essentiellement offerts au même prix démontrent que la parité des prix des véhicules électriques vs les véhicules hybrides et même à essence ne fait partie d'un futur éloigné. Il est à nos portes. Surtout lorsqu'on considère l'élément du coût total de propriété.

En mai 2026, un article de Motor Illustrated¹¹ se lisait comme suit : « *Au Canada, le prix moyen d'achat des véhicules à moteur thermique et des véhicules électriques est désormais identique* ».

The Average Transaction Price is Now at Parity Between Combustion-Powered and Electric Vehicles in Canada

Anthony Lemonde

NEWS May 6, 2026



« Au Canada, le prix moyen d'achat d'un véhicule neuf s'élevait à 49 500 dollars au premier trimestre 2026, tous types de motorisation confondus. Cette évolution s'explique par la baisse des prix des véhicules électriques et le rétablissement de la prime fédérale en faveur des véhicules électriques.

L'arrivée imminente de véhicules électriques chinois devrait entraîner une nouvelle baisse du prix d'achat moyen des véhicules électriques.

Si le coût initial reste le principal obstacle à l'adoption des véhicules électriques au Canada selon les enquêtes menées auprès des consommateurs, cet écart semble donc en passe de disparaître.

En effet, Automotive News Canada rapporte que le prix d'achat moyen des véhicules électriques au Canada a égalé celui de l'ensemble des véhicules, tous types de motorisation confondus, au cours du premier trimestre de l'année.

Ces informations, issues de J.D. Power, ne tiennent pas compte des constructeurs automobiles qui pratiquent la vente directe aux consommateurs, tels que Tesla, Rivian, Lucid et Polestar, dont tous les véhicules sont commercialisés à des prix supérieurs à cette moyenne.

Il s'agit néanmoins d'un signe encourageant pour les taux d'adoption des véhicules électriques, qui ont considérablement baissé depuis la fin de l'année 2024, lorsque les aides fédérales et provinciales en faveur des véhicules électriques ont été réduites, voire supprimées. »

Considérant le fait que les véhicules électriques et hybrides rechargeables sont potentiellement admissibles à un rabais de 5 000 \$ du gouvernement fédéral et de 2 000 \$ du gouvernement du Québec en 2026, cela signifie que le prix de vente de plus en plus de véhicules hybrides n'est déjà plus compétitif comparativement à des véhicules électriques et hybrides rechargeables équivalents. Si on ajoute à cela le coût plus élevé de

¹¹ <https://motorillustrated.com/the-average-transaction-price-is-now-at-parity-between-combustion-powered-and-electric-vehicles-in-canada/183429/>

l'essence vs celui de l'électricité, on se retrouve avec une différence de plusieurs milliers de dollars sur 100 000 km. Ainsi, entre un VUS compact à essence, hybride conventionnel, hybride rechargeable et 100% électrique, la différence de coût en termes d'énergie est considérable.

En étant conservateur, à un prix moyen de 1,60 \$/litre et 12 cents/kWh sur 100 000 km, on parle de :

- À 8,4 L/100 km (Honda CRV à essence) : **13 440 \$** en essence
- À 6,4 L/100 km (Honda CRV hybride) : **10 240 \$** en essence
- À 15,4 kWh/100 (Tesla Model Y) : **1 848 \$** (si une personne recharge 20% du temps sur des bornes rapides à un prix moyen de 0,50 \$/kWh, on ajoute environ 1 100 \$ pour un total d'environ 3 000 \$)
- Dans le cas des VUS hybrides rechargeables, l'équation se complique par le pourcentage de kilométrage conduit en mode hybride vs électrique. Par exemple, si un propriétaire de Mitsubishi Outlander PHEV ne branche pas ou peu son véhicule, il ne verra à peu près aucun gain économique. En effet, ce VUS hybride rechargeable a une cote de consommation en mode hybride de 8,6 L/100 km, ce qui n'est pas plus efficace qu'un Honda CRV à essence. Or, nombre de ces véhicules sont utilisés dans les parcs de véhicules du gouvernement du Québec et plusieurs utilisateurs ne les rechargent jamais car les bornes de recharge n'ont toujours pas été installées sur les sites de travail.

Ce fait a été bien documenté dans le passé... dont par l'actuel PDG de Mobilité Électrique Canada¹².



C'est en 2027 que nous célébrerons le 30^e anniversaire des véhicules hybrides conventionnels. Or, à la lumière des chiffres présentés ici, force est de constater que ces trois décennies n'ont pas permis à les rendre économiquement compétitifs face aux véhicules électriques.

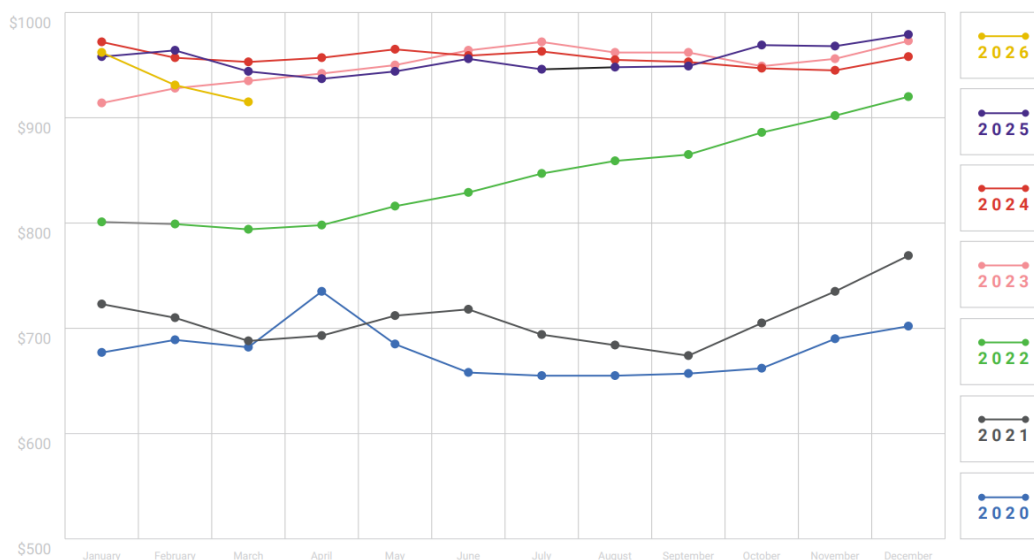
On ne peut donc pas s'attendre à ce qu'ils le deviennent dans le futur, bien au contraire. Alors que la technologie des véhicules électriques progresse à pas de géant, celle des véhicules électriques n'avance maintenant que peu.

¹² <https://www.journaldemontreal.com/2019/08/08/des-vehicules-electriquesmais-pas-de-bornes>

L'enjeu central de l'abordabilité

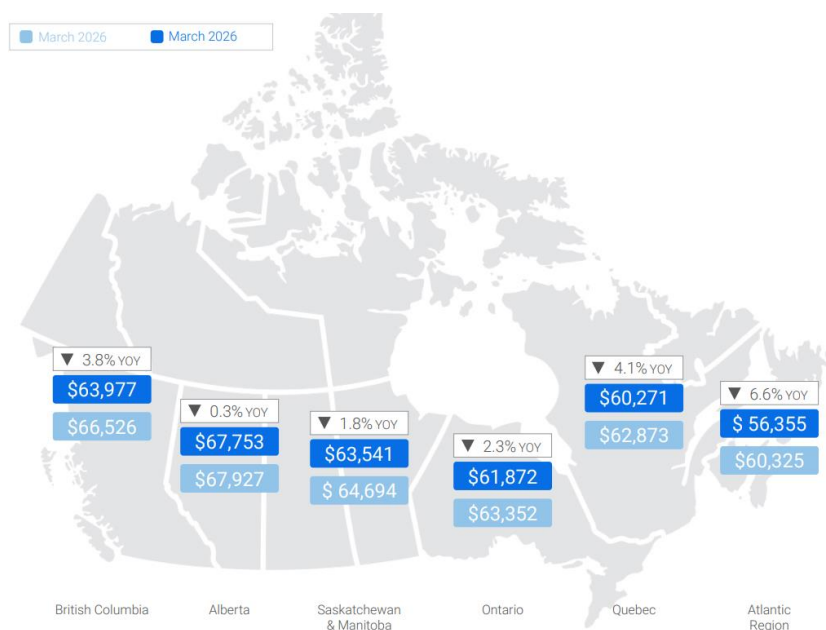
En 2026, le coût de la vie fait partie des principales préoccupations des consommateurs. Cela vaut aussi bien pour la population québécoise que pour les Américains, les européens, les asiatiques, bref à peu près partout sur la planète.

Or, le prix de vente des véhicules neufs a augmenté de manière extrêmement importante depuis 2020. Selon AutoTrader, les mensualités moyennes pour un véhicule neuf ont augmenté de 35% entre mars 2020 et mars 2026.



Mensualité moyenne au Canada, véhicules neufs. Source : [AutoTrader](#)

Toujours selon AutoTrader, en mars 2026, le prix moyen des véhicules neufs était de 60 271 \$.



Prix moyen au Canada, véhicules neufs. Source : [AutoTrader](#)

Des catégories de véhicules... et des consommateurs abandonnés

Il est important de rappeler que tous les constructeurs automobiles traditionnels ont cessé d'offrir des véhicules d'entrée de gamme à essence et électrique aux consommateurs du Québec et du Canada.

Les véhicules à essence abordables du passé tels que les Honda Fit, Toyota Yaris, Mazda 2, Nissan Micra, Hyundai Accent, Ford Fiesta, Chevrolet Spark et autres sont disparus de l'offre, laissant ainsi les consommateurs qui ne peuvent ou ne veulent pas payer 30 000 \$ et plus pour un véhicule neuf sans option.

Voici quelques exemples de véhicules à essence parmi les moins chers sur le marché en 2026 :

- Mazda 3 : 28 316 \$
- Honda Civic LX : 31 592 \$
- Hyundai Elantra : 28 118 \$
- Toyota Corolla : 27 854 \$

De leur côté, les constructeurs automobiles traditionnels américains ont complètement cessé d'offrir des voitures à essence abordables. À tel point que les seuls modèles de voitures maintenant offerts par Ford, Chevrolet et Dodge sont des « muscle car » pour une clientèle de niche nostalgique.

Voici donc les voitures qu'offrent maintenant les 5 marques américaines suivantes :

- Ford Mustang – prix de départ : 41 425 \$
- Dodge Charger – prix de départ : 62 390 \$
- Chevrolet Corvette – prix de départ : 93 525 \$
- Chrysler : aucune voiture
- Buick : aucune voiture

Ainsi, quiconque cherche une voiture à essence neuve peu chère ne trouvera plus rien dans les cours de concessionnaires. Cette situation a eu pour effet de faire augmenter considérablement les coûts d'achat des véhicules neufs... et d'occasion.

La « liberté de choix » ... des constructeurs automobiles

Depuis un certain temps, certains élus et commentateurs ignorant le sujet de l'automobile répètent *ad nauseam* le concept de « liberté de choix » pour **s'opposer à la norme VZE**.

Ce qu'ils ignorent est le fait que les consommateurs n'ont jamais vraiment pu acheter le véhicule de leur choix.

Quiconque travaille dans le secteur automobile sait pertinemment que les consommateurs qui souhaitent acheter de nombreux modèles de véhicules offerts dans d'autres marchés ne sont pas accessibles parce que le gouvernement fédéral n'autorise pas ces véhicules à être vendus au Canada.

Les exemples pullulent, mais mentionnons simplement les véhicules vendus en Europe conformes aux normes de sécurité européennes qui ne sont pas autorisés à la vente chez nous. Transport Canada évoque des normes de protection plus sévères. Pour nous, il s'agit plutôt de protectionnisme pour favoriser les fabricants de véhicules au Canada que de réelle protection des passagers.



En vertu des normes de sécurité Canadiennes, les Renault 5 et Twingo ne sont pas autorisées à circuler au Canada.

Nous pourrions aussi répéter le fait que les constructeurs automobiles traditionnels ont choisi de cesser d'offrir aux consommateurs québécois et canadiens de petits véhicules abordables à essence. En conclusion, il ne s'agit pas de liberté de choix des consommateurs, mais plutôt de liberté de choix des constructeurs automobiles.

Parité, abordabilité... et le gouvernement fédéral.

Autre élément de la conversation autour de la parité des prix de vente des véhicules neufs au Québec : Le rabais fédéral.

Même si certains véhicules 100 % électriques et hybrides rechargeables demeurent un peu plus chers à l'achat que des véhicules à essence équivalents, les consommateurs du Québec sont aidés dans leur capacité à acheter un véhicule électrique par le rabais du gouvernement fédéral.

Autrement dit, le prix de vente d'un véhicule neuf électrique et hybride rechargeable au Québec diminue grâce au fait que le gouvernement fédéral appuie l'acquisition de ces véhicules grâce à des subventions via le programme dont le nom est particulièrement évocateur : Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques¹³.

Sur le site du gouvernement fédéral, on peut lire ce qui suit :

« Le nouveau Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques (PAVE) encourage les Canadiens et Canadiennes à acheter ou à louer des véhicules électriques (VE) abordables en offrant des incitatifs pour des

¹³ <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-electriques/programme-abordabilite-vehicules-electriques>

transactions dont la valeur finale ne dépasse pas 50 000 \$. Il n'y aura aucune limite à la valeur finale de transaction pour les VE fabriqués au Canada.

Pour être admissible, les VE doivent être fabriqués au Canada ou dans les pays avec lesquels le Canada a conclu des accords de libre-échange. Les incitatifs seront de:

- jusqu'à 5 000 \$ pour les véhicules électriques à batterie et à pile à hydrogène
- jusqu'à 2 500 \$ pour les véhicules hybrides rechargeables

Les Canadiens et Canadiennes peuvent désormais bénéficier de ce nouveau programme depuis le 16 février 2026. » Ce programme est en vigueur jusqu'en 2030.

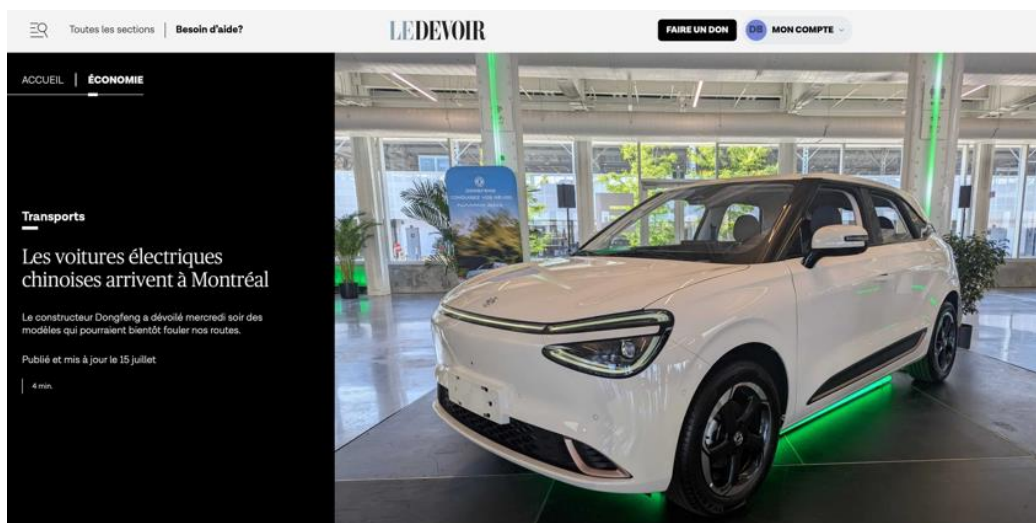
Les rabais iront comme suit pour les véhicules 100 % électriques :

- 5 000 \$ en 2026
- 4 000 \$ en 2027
- 3 000 \$ en 2028
- 2 000 \$ en 2029
- 1 000 \$ en 2030

Autrement dit, les constructeurs réfractaires et/ou retardataires tels que Honda, Mazda et autres ont 5 ans pour s'ajuster à la réglementation.

Parité, abordabilité... et les constructeurs automobiles chinois

L'arrivée des véhicules électriques chinois commence déjà à changer la donne auprès des consommateurs et du marché. En effet, la première voiture électrique fabriquée en Chine à être offerte au Canada depuis la réouverture du marché par le gouvernement canadien, la Tesla Model 3 à batterie LFP offerte à moins de 40 000 \$, a bouleversé les prix des véhicules au Québec. Or, tout indique que ce n'est que le début car plusieurs constructeurs automobiles chinois prévoient offrir des véhicules de différents gammes, dont des véhicules à moins de 35 000 \$.



Le 15 juillet 2026, on pouvait lire ce qui suit dans Le Devoir¹⁴ : « *C'est au Grand Quai du Port de Montréal, devant environ 200 invités réunis dans une ambiance feutrée, que Dongfeng a exposé entre autres le BOX 01 EV et le Vigo EV, ses deux premiers modèles de véhicules électriques destinés au marché canadien. Ils devraient tous deux être vendus sous la barre des 35 000 \$, confirme au Devoir Julie Mazorra Fernández, la directrice de North World Industry, l'entreprise canadienne qui importera les véhicules.* »

Des constructeurs tels que Dongfeng, BYD, Geely, Chery se préparent ainsi à proposer des véhicules qui compétitionneront avec les mêmes constructeurs automobiles traditionnels qui militent contre la réglementation sur la norme VZE.

Dans les faits, ces constructeurs automobiles traditionnels :

- ne veulent pas de la compétition des véhicules fabriqués en Chine,
- ne veulent pas de réglementation,
- mais acceptent volontiers les subventions,

Comme on dit, ils veulent le beurre et l'argent du beurre... au détriment des consommateurs québécois. Ainsi, l'arrivée des véhicules électriques chinois accélérera l'abordabilité et la parité des véhicules électriques.

Le faux argument de « l'urgence »

Dans le cadre de la consultation actuelle, le gouvernement s'est prévalu des articles 12 et 13 afin de prévoir un délai d'édiction plus court que le délai de 45 jours prévu par la loi. L'article 12 dispose :

12. Un projet de règlement peut être édicté ou approuvé à l'expiration d'un délai plus court que celui qui lui est applicable ou sans avoir fait l'objet d'une publication, lorsque l'autorité qui l'édicte ou l'approuve est d'avis qu'un motif prévu par la loi en vertu de laquelle le projet peut être édicté ou approuvé ou que l'un des motifs suivants le justifie:

1° l'urgence de la situation l'impose;

2° le projet vise à établir, modifier ou abroger des normes de nature fiscale.

Le motif donné dans l'avis qui accompagne le Projet est le suivant : Ce projet de règlement pourra être édicté à l'expiration d'un délai de publication plus court que celui prévu à l'article 11 de la Loi sur les règlements, et ce, conformément à l'article 12 de cette loi afin d'offrir de la prévisibilité aux constructeurs automobiles, lesquels doivent connaître les exigences réglementaires afin de planifier leurs activités, notamment déterminer les modèles et la quantité de véhicules automobiles devant être offerts dans les concessionnaires du Québec et planifier la production de véhicules automobiles et leur distribution sur le marché.

L'argument de « l'urgence » invoqué par les constructeurs automobiles et les concessionnaires ne tient pas, et ce pour trois raisons :

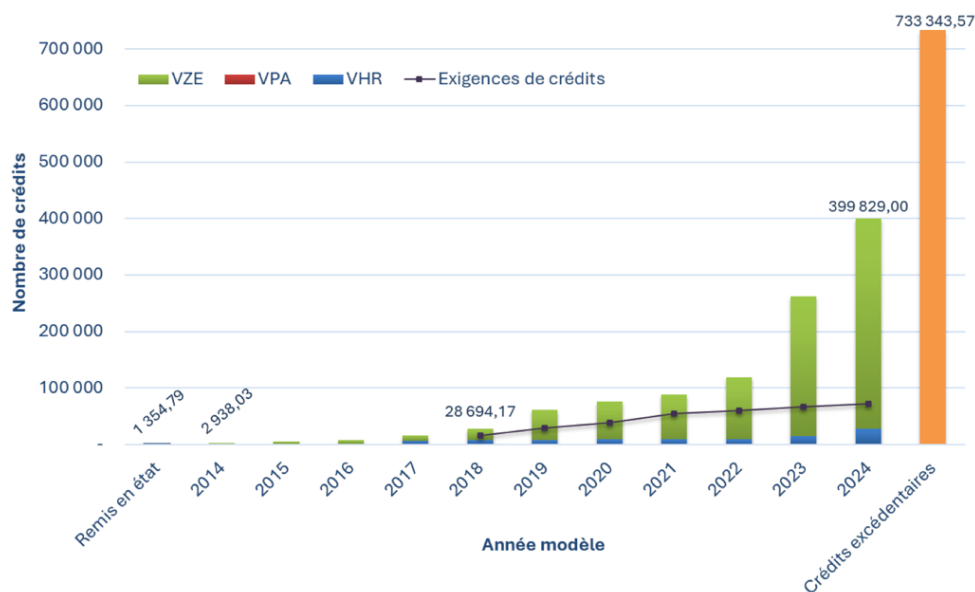
- 1) C'est à la suite des pressions que le gouvernement du Québec a subi de la part des constructeurs automobiles ET des concessionnaires automobiles (qui ne sont pas assujettis à la norme zéro émission) que cette révision de la norme Zéro Émission. N'eut été de leur pressions, la réglementation n'aurait

¹⁴ <https://www.ledevoir.com/economie/994949/voitures-electriques-chinoises-arrivent-montreal>

jamais été modifiée. Ces mêmes constructeurs et concessionnaires ne peuvent pas revenir en disant que le temps presse à un point tel que la consultation ne doit durer que 30 jours plutôt que 45 jours.

- 2) S'ils sont si pro-véhicules électriques qu'ils le prétendent, ils n'ont qu'à commander plus de véhicules électriques et hybrides rechargeables pour répondre à la demande croissante de VZE. En effet, le retour du rabais fédéral et la hausse du prix du carburant font en sorte que les ventes ont augmenté à un point tel que de plus en plus de concessionnaires manquent maintenant d'inventaires de ces véhicules. Considérant que nombre d'entre eux ne cessent de répéter que les ventes de véhicules électrique sont en baisse aux États-Unis, ils ont tous le loisir de transférer ces véhicules au Québec pour répondre à la demande croissante.
- 3) Il est important de rappeler que l'ensemble des constructeurs automobiles assujettis à la norme VZE ont accumulés un nombre impressionnant de crédits en surplus au cours des ans. À un point tel que, selon le bilan de la période de conformité 2022-2024 du gouvernement du Québec¹⁵ « Pour cette troisième période de conformité, à l'image des périodes précédentes, tous les constructeurs assujettis ont respecté leurs obligations réglementaires. Ils y sont parvenus soit en accumulant des crédits issus de leurs propres ventes ou locations de VZE et de VFE, soit en acquérant des crédits auprès d'autres manufacturiers.

FIGURE 1 : EXIGENCES ET CRÉDITS ACCUMULÉS EN FONCTION DE LEUR PROVENANCE



Ce bilan montre par ailleurs que les constructeurs automobiles ont accumulé près de 735 000 crédits excédentaires depuis l'entrée en vigueur de la norme VZE, **soit plus du triple des crédits nécessaires pour satisfaire aux exigences réglementaires prévues pour cette période**. Cet important surplus de crédits aura pour conséquence directe de réduire de 20 % les exigences de crédits en vigueur pour la période de conformité 2025-2027, et pourrait entraîner une réduction d'environ 15 % pour la période 2028-2030. Cette flexibilité associée à l'accumulation de crédits excédentaires, présente depuis l'entrée en vigueur de la norme, demeure une option pour les constructeurs. Cela implique toutefois que moins de véhicules électriques seront nécessaires pour se conformer dans le futur.

¹⁵ <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/vze/bilan-norme-vze-periode-2022-2024.pdf>

Finale­ment, étant en pleine cam­pagne pré-élec­to­rale, nous con­si­dé­rons qu’il est pour le moins éthi­que­ment douteux pour l’ac­tuel gou­ver­nement du Qué­bec de vou­loir chan­ger la norme VZE en plein mois d’août 2026 alors que les dif­fé­rents partis poli­ti­ques pour­raient avoir des pro­po­si­tions dif­fé­rentes sur le sujet dans le cadre de la cam­pagne élec­to­rale.

S’ils croient vrai­ment en ce qu’ils pro­po­sent, qu’ils le sou­mettent au vote de la popu­la­tion du Qué­bec plu­tôt que de faire cette manœuvre en catimini.

1 INTRODUCTION

Mobilité Électrique Canada (MÉC) remercie le gouvernement du Québec pour l'occasion de participer à cette consultation sur les modifications proposées à la norme véhicules zéro émission (VZE). Depuis son adoption, la norme VZE a joué un rôle déterminant dans le développement du marché québécois des véhicules électriques. Elle a contribué à faire du Québec le chef de file canadien en matière d'électrification des transports légers, à stimuler l'offre de véhicules électriques et à accélérer la réduction des émissions du secteur des transports.

MÉC considère que les difficultés actuellement invoquées pour justifier une révision de la norme découlent principalement d'un contexte politique et de choix stratégiques propres à certains constructeurs automobiles retardataires et/ou réfractaires plutôt que d'une incapacité du marché québécois à poursuivre sa trajectoire d'électrification. La norme actuelle demeure réaliste, pertinente et cohérente avec les objectifs climatiques, économiques et énergétiques du Québec.

Nous sommes conscients que le gouvernement souhaite offrir davantage de flexibilité à court terme à l'industrie automobile. Dans ce contexte, MÉC présente dans ce mémoire une série de recommandations visant à préserver l'intégrité et l'efficacité de la norme. De façon générale, MÉC estime que les différentes mesures proposées doivent être évaluées de manière cumulative : plus le gouvernement accorde de flexibilité dans certains aspects du système de conformité, moins il est justifié d'affaiblir les exigences de crédits annuelles.

Les recommandations qui suivent visent donc à maintenir le rôle de la norme VZE comme principal moteur de l'électrification des transports au Québec, tout en préservant les bénéfices économiques, énergétiques et environnementaux qui en découlent pour les consommateurs, les entreprises et l'ensemble de la société québécoise

2 SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DE MÉC

Crédits pour Hybrides non branchables		
Règlement actuel	Amendement proposé	Recommandation Méc
Aucun Crédit	0,25 Crédit, jusqu'à l'année modèle 2027	Aucun Crédit

- Les véhicules hybrides non branchables ne peuvent être rechargés à partir du réseau électrique et ne constituent pas une technologie de transition vers la mobilité électrique.
- Leur inclusion créerait un précédent sans équivalent dans les programmes VZE en Amérique du Nord et ailleurs.

Crédits pour Hybrides branchables		
Règlement actuel	Amendement proposé	Recommandation Méc
Selon l'autonomie électrique : – < 50 km : aucun – 50 à < 80 km : 0,3 à 0,5 crédit, jusqu'à l'année modèle 2027 – 80 km et + : 0,5 crédit	Selon l'autonomie électrique : – < 50 km : 0,5 crédit, jusqu'à l'année modèle 2030 – 50 à < 80 km : 0,5 crédit, jusqu'à l'année modèle 2030 – 80 km et + : 0,75 crédit	Selon l'autonomie électrique : – < 50 km : 0,25 crédit, jusqu'à l'année modèle 2027 – 50 à < 80 km : 0,5 crédit, jusqu'à l'année modèle 2027 – 80 km et + : 0,75 crédit, jusqu'à l'année modèle 2027 et 0,5 crédit par la suite.

- Les véhicules hybrides rechargeables peuvent contribuer à l'électrification des transports et jouer un rôle de transition dans certains segments de marché.
- Les crédits accordés devraient toutefois demeurer temporaires et proportionnels à leur contribution réelle aux déplacements électriques.
- La norme doit continuer à favoriser le déploiement des véhicules zéro émission à long terme.

Crédits pour Véhicules Zero Émission (entièrement électriques)		
Règlement actuel	Amendement proposé	Recommandation Méc
1 crédit	1 crédit	1 crédit

- Les véhicules zéro émission demeurent la technologie offrant les plus importantes réductions d'émissions et constituent l'objectif ultime de la norme.
- Leur valeur de conformité devrait demeurer inchangée.

Expiration des crédits		
Règlement actuel	Amendement proposé	Recommandation Méc
Crédits VZE accumulés avant l'année-modèle 2025 : – Expiration en 2027	Lorsque la période se termine en 2027, – le nombre de crédits VZE restants serait divisé en 2, et – les crédits résiduels seraient valides jusqu'à l'année modèle 2030.	– Expiration en 2027
Crédits VZE accumulés à partir de l'année-modèle 2025 : – Valides pour la période où les crédits sont accumulés et la suivante	– Pas d'expiration.	– Valides pour la période où les crédits sont accumulés et la suivante
Crédits véhicules hybrides rechargeables : – Valides pour la période où les crédits sont accumulés et la suivante	Moins de 80 km d'autonomie : – Expiration en 2030. 80 km et plus d'autonomie : – Valides pour la période où les crédits sont accumulés et la suivante	Moins de 80 km d'autonomie : – Expiration en 2030. 80 km et plus d'autonomie : – Valides pour la période où les crédits sont accumulés et la suivante



Crédits véhicules hybrides non branchables : – Aucun crédit.	– Expiration en 2027	– Aucun crédit
Plafond des crédits excédentaires permis : – 2025-2026 : 20 % – 2028-2030 : 15 % – 2031-2033 : 10 % – Groupes suivants : 0 %	Plafond des crédits excédentaires permis : – 2025-2026 : 20 % – 2028-2030 : 10 % – 2031-2033 : 5 % – Groupes suivants : 0 %	Plafond des crédits excédentaires permis : – 2025-2026 : 15 % – 2028-2030 : 10 % – 2031-2033 : 5 % Groupes suivants : 0 %

- Les mécanismes d'expiration sont essentiels à l'intégrité de la norme et au maintien d'un effort continu d'électrification.
- Les règles ne devraient pas être modifiées rétroactivement pour prolonger la valeur de crédits déjà accumulés.
- Les assouplissements accordés ailleurs dans la réforme justifient un encadrement plus strict des crédits excédentaires.

Exigences de crédit par année			
Règlement actuel	Amendement proposé	Recommandation M ^É C	
		Scénario #1 (Si le gouvernement applique les autres recommandations de M ^É C)	Scénario #2 (Si le gouvernement maintient les autres assouplissements proposés)
2025 : 22,0 %	2025 : 22,0 %	2025 : 22,0 %	2025 : 22,0 %
2026 : 32,5 %	2026 : 26,0 %	2026 : 26,0 %	2026 : 30,0 %
2027 : 45,0 %	2027 : 30,0 %	2027 : 30,0 %	2027 : 40,0 %
2028 : 60,0 %	2028 : 35,0 %	2028 : 35,0 %	2028 : 50,0 %
2029 : 75,0 %	2029 : 44,0 %	2029 : 44,0 %	2029 : 60,0 %
2030 : 85,0 %	2030 : 51,0 %	2030 : 60,0 %	2030 : 70,0 %
2031 : 91,0 %	2031 : 58,0 %	2031 : 65,0 %	2031 : 75,0 %
2032 : 95,0 %	2032 : 64,0 %	2032 : 70,0 %	2032 : 78,0 %
2033 : 97,5 %	2033 : 70,0 %	2033 : 75,0 %	2033 : 81,0 %
2034 : 99,0 %	2034 : 75,0 %	2034 : 80,0 %	2034 : 83,0 %
2035 : 100,0 %	2035 : 80,0 %	2035 : 85,0 %	2035 : 85,0 %

- Les cibles actuellement prévues demeurent réalisables et cohérentes avec les objectifs d'électrification du Québec.
- Les exigences de conformité doivent être évaluées en tenant compte de l'ensemble des autres assouplissements proposés.
- Une trajectoire ambitieuse demeure essentielle pour soutenir l'offre de véhicules électriques, leur abordabilité et le développement du marché québécois.

3 COMMENTAIRES SUR L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

L'Analyse d'impact réglementaire (AIR) contient plusieurs tensions internes importantes. Certaines sont méthodologiques, d'autres sont stratégiques ou politiques. Fait intéressant, plusieurs des propres conclusions du MELCCFP tendent à démontrer que l'allègement est une mauvaise politique publique, alors même que le document cherche à la justifier.

La justification finale repose donc davantage sur une volonté politique de donner un répit à certains constructeurs que sur une démonstration économique ou environnementale que la nouvelle approche serait préférable.

En résumé :

- **L'AIR ne démontre pas que les cibles actuelles sont irréalistes.**
- **L'analyse économique ignore largement l'industrie québécoise de l'électrification des transports.**
- **L'impact de l'inclusion des véhicules hybrides non rechargeables sur les investissements publics et privés en infrastructures de recharge n'est pas pris en compte.**
- **L'AIR reconnaît elle-même un coût net de 17 G\$ pour la société québécoise.**
- **Les bénéfices invoqués correspondent principalement à des revenus supplémentaires pour l'industrie pétrolière plutôt qu'à de réels gains économiques pour le Québec.**
- **L'impact de la balance commerciale déficitaire liée à l'importation de pétrole n'est pas pris en compte.**

3.1 L'analyse ne démontre pas la nécessité de réviser les cibles actuelles

L'analyse d'impact réglementaire repose sur l'hypothèse qu'un assouplissement de la norme serait nécessaire dans le contexte actuel. Pourtant, elle ne démontre jamais que les cibles actuellement en vigueur sont irréalistes ou impossibles à atteindre. Elle ne présente aucune analyse des déficits de crédits anticipés des constructeurs, ni aucune démonstration que le marché québécois serait incapable de soutenir la trajectoire actuelle. Au contraire, l'analyse souligne que les nouvelles immatriculations de véhicules électriques ont augmenté de 160 % entre mars 2025 et mars 2026, entre-autre grâce au retour des rabais fédéraux et la hausse du prix du carburant.

Le problème identifié est essentiellement que :

- certains constructeurs demandent un assouplissement;
- le contexte géopolitique a changé;
- il existe de l'incertitude.

Cependant, à aucun moment l'AIR ne démontre :

- que les cibles actuelles sont impossibles à atteindre;
- que les constructeurs manqueront effectivement de crédits;
- que le marché québécois ne peut plus soutenir la trajectoire actuelle;
- que les consommateurs ne veulent plus acheter de VÉ.

Il y a donc un décalage fondamental entre le **problème invoqué** (difficultés du marché) et les **preuves présentées** (forte reprise de la demande).

L'AIR démontre l'existence d'une **pression politique et industrielle**, mais pas la nécessité réglementaire de modifier les cibles.

3.2 L'AIR accepte implicitement les arguments des constructeurs sans les vérifier

L'analyse accorde une place importante aux préoccupations exprimées par certains constructeurs automobiles, mais fournit peu de données permettant d'évaluer la validité de leurs affirmations. Elle ne quantifie pas les coûts de conformité anticipés, les déficits de crédits projetés ou les risques réels auxquels les constructeurs seraient confrontés si la norme actuelle était maintenue.

Le lecteur doit accepter sur parole que certains manufacturiers éprouvent des difficultés. Pour une AIR censée justifier un changement réglementaire majeur, cette absence de quantification est étonnante.

3.3 L'analyse conclut elle-même que l'assouplissement constitue un recul pour le Québec

Selon les propres calculs du MELCCFP, les modifications proposées réduiraient le taux d'adoption de véhicules électriques, augmenteraient les émissions de GES, augmenteraient les émissions de polluants atmosphériques et génèreraient un coût net de plus de **17 milliards de dollars pour la société québécoise** d'ici 2035.

Autrement dit, le document démontre que l'allègement produit des résultats économiques, environnementaux et sociaux inférieurs à la réglementation actuelle. Une AIR justifie habituellement pourquoi les bénéfices excèdent les coûts. Ici, l'AIR démontre essentiellement l'inverse.

3.4 Les « économies » pour les entreprises sont en réalité des revenus supplémentaires pour l'industrie pétrolière

L'analyse présente comme principal avantage économique du projet une augmentation des revenus des stations-service, des grossistes en produits pétroliers et des raffineries. Ces gains découlent directement d'une consommation accrue d'essence. MÉC estime qu'il est trompeur de présenter ces revenus additionnels comme un bénéfice économique net pour le Québec alors qu'ils proviennent essentiellement de dépenses additionnelles imposées aux consommateurs québécois.

L'AIR présente donc comme un avantage économique ce qui représente en réalité un transfert financier des consommateurs québécois vers l'industrie pétrolière!

3.5 L'industrie québécoise de l'électrification des transports est largement absente de l'analyse

L'analyse évalue les impacts sur l'industrie pétrolière, les constructeurs automobiles et les concessionnaires, mais ne tient pratiquement pas compte des entreprises québécoises qui participent à l'électrification des transports. Les impacts potentiels sur les fournisseurs de bornes de recharge, les entreprises de recharge, les entrepreneurs électriques, les fournisseurs de logiciels, les fabricants d'équipements et les autres acteurs de la chaîne de valeur québécoise sont absents de l'évaluation.

3.6 L'impact sur l'emploi est vraisemblablement sous-estimé

L'analyse conclut qu'*aucun impact* sur l'emploi n'est attendu à court terme, tout en reconnaissant qu'un ralentissement de l'électrification pourrait réduire les bénéfices économiques futurs associés à la transition énergétique. Méc considère que les répercussions potentielles sur les emplois liés à la recharge, aux infrastructures électriques, aux technologies propres et à la filière batterie mériteraient une analyse plus approfondie.

Même si les impacts sont difficiles à quantifier, conclure à "aucun impact" semble excessivement catégorique.

3.7 Les avantages économiques d'une offre adéquate de véhicules électriques sont sous-évalués

L'analyse reconnaît que la norme VZE joue un rôle important pour assurer la disponibilité des véhicules électriques, mais elle ne tient pas compte des conséquences qu'une offre réduite pourrait avoir sur les consommateurs. Elle ne traite notamment pas du risque de délais d'attente accrus, d'une diminution de la concurrence entre constructeurs ou d'un ralentissement du développement futur du marché des véhicules électriques d'occasion.

L'effet de la concurrence sur l'abordabilité est absent de l'analyse. L'analyse suppose simplement qu'une diminution des ventes de véhicules électriques génère des économies à l'achat pour les consommateurs qui achèteront des véhicules à essence. Elle ne tient toutefois pas compte du rôle que joue la norme VZE dans l'augmentation de l'offre, la diversification des modèles et l'intensification de la concurrence entre constructeurs. Or, ces facteurs contribuent directement à réduire les prix et à améliorer l'accessibilité des véhicules électriques.

L'analyse valorise les revenus additionnels des stations-service, des distributeurs de carburants et des raffineries comme un avantage économique du projet, mais elle ne tient pas compte du fait qu'une plus grande consommation de carburants fossiles se traduit aussi par des sorties de capitaux supplémentaires pour le Québec. À l'inverse, l'électrification des transports permet de substituer des importations pétrolières par une consommation accrue d'électricité produite localement. En réduisant la dépendance du Québec aux carburants fossiles importés, la norme VZE

contribue à renforcer la souveraineté énergétique du Québec et à améliorer sa balance commerciale. Cet avantage économique est absent de l'analyse.

D'ailleurs, entre 2017 et 2024, malgré une augmentation de 325,000 véhicules légers de passagers sur les routes du Québec, la consommation d'essence **a diminué de près de 10 %**, principalement grâce à la croissance du parc de véhicules électriques. Cela représente près de 1 milliard de litres d'essence brûlé en moins.

Géographie	Québec (carte)							
Type de ventes de carburants	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	Litres							
Ventes nettes d'essence ³	8 820 509	8 727 383	8 621 760	7 241 361	7 878 877	8 027 145	8 187 988	7 985 147
Ventes brutes d'essence ⁴	9 097 393	8 942 883	9 009 471	7 993 371	8 677 423	8 729 477	9 169 769	8 849 061
Ventes nettes de carburant diesel ³	3 042 434	3 201 096	3 359 760	2 962 120	3 629 139	3 314 546	3 194 720	3 063 217
Ventes nettes de gaz de pétrole liquéfié ³	0	0	0	30 953	74 836	74 968	118 200	82 996

Source : [Statistique Canada](#).

3.8 Les impacts sur la santé publique sont insuffisamment considérés

L'analyse chiffre la valeur économique des polluants atmosphériques supplémentaires qui résulteraient de l'assouplissement de la norme, mais elle ne discute pratiquement pas des impacts concrets associés à cette hausse de pollution. Les conséquences sur la santé publique, notamment les maladies respiratoires, les maladies cardiovasculaires, les hospitalisations et les coûts pour le système de santé, mériteraient d'être davantage mises en évidence.

L'AIR ne discute pas concrètement des impacts associés à la hausse des émissions:

- augmentation des maladies respiratoires;
- aggravation de l'asthme;
- maladies cardiovasculaires;
- hospitalisations;
- pression accrue sur le système de santé;
- journées de travail perdues;
- baisse de productivité.

On passe directement des tonnes de NOx et de PM_{2,5} à une valeur monétaire sans jamais expliquer ce que cela signifie pour les citoyens en termes chiffrés au point de vue des décès prématurés, des maladies, etc.

3.9 Les coûts des changements climatiques sont traités de façon abstraite

L'analyse reconnaît que les modifications proposées entraîneraient près de 15 Mt supplémentaires d'émissions de GES d'ici 2035. Toutefois, elle ne discute pas de façon détaillée des conséquences concrètes des GES par leur rôle dans les changements climatiques, qu'il s'agisse des événements météorologiques extrêmes, des dommages aux infrastructures, des impacts sur les municipalités, des coûts d'adaptation ou des dépenses publiques futures. Les coûts environnementaux demeurent abstraits dans l'AIR alors qu'une partie importante des coûts climatiques finit par être assumée par l'état : reconstruction après catastrophes, infrastructures plus résilientes, interventions d'urgence, dépenses de santé.

L'AIR quantifie certaines conséquences environnementales de l'allègement réglementaire, mais n'analyse pas adéquatement leurs répercussions concrètes sur la santé publique, les finances publiques et les coûts croissants associés aux changements climatiques au Québec.

Dans les deux cas, santé et changements climatiques, l'analyse quantifie des émissions, mais discute peu de leurs conséquences concrètes pour les citoyens, les entreprises, les municipalités et les finances publiques du Québec.

3.10 Une incohérence fondamentale

MÉC note que l'analyse reconnaît explicitement que la norme actuelle contribue à soutenir l'offre de véhicules électriques et à maintenir le Québec parmi les chefs de file nord-américains en électrification des transports. Elle reconnaît également que l'assouplissement proposé entraînerait moins de véhicules électriques, plus de consommation de carburant, davantage d'émissions et un coût net important pour la société québécoise.

Il y a une incohérence fondamentale : l'AIR reconnaît que le projet générera 14,7 Mt additionnelles de GES, une hausse de la pollution atmosphérique et un coût net de 17 G\$ pour la société québécoise, mais **ne démontre jamais pourquoi ces coûts seraient préférables au maintien de la réglementation actuelle.**

En pratique, l'AIR démontre davantage les coûts de l'assouplissement proposé qu'elle n'en justifie la nécessité.

4 COMMENTAIRES SUR LES MODIFICATIONS PROPOSÉES

MÉC considère que plusieurs des modifications proposées risquent, individuellement et collectivement, de réduire significativement l'efficacité de la norme VZE comme moteur de l'électrification des transports au Québec. Si certaines mesures temporaires de flexibilité peuvent être envisagées, celles-ci ne devraient pas compromettre l'objectif fondamental de la réglementation, soit l'augmentation de l'offre et de l'adoption de véhicules zéro émission.

Les recommandations suivantes reposent sur un principe simple : les différents assouplissements proposés doivent être évalués de façon cumulative. Une mesure qui peut paraître raisonnable lorsqu'elle est analysée isolément peut entraîner des conséquences beaucoup plus importantes lorsqu'elle est combinée à d'autres assouplissements. C'est dans cet esprit que MÉC formule les commentaires et recommandations qui suivent.

4.1 Crédits pour les véhicules hybrides conventionnels (non-branchables)

Crédits pour Hybrides non branchables		
Règlement actuel	Amendement proposé	Recommandation MÉC
Aucun Crédit	0,25 Crédit, à partir de 2025 et jusqu'à l'année modèle 2027	Aucun Crédit

4.1.1 Un précédent sans équivalent dans les programmes VZE

Le Québec propose d'accorder des crédits de conformité à des véhicules hybrides conventionnels qui dépendent entièrement de l'essence pour leur approvisionnement énergétique. Bien qu'ils permettent parfois certaines réductions de consommation de carburant, ces véhicules ne peuvent être rechargés à partir du réseau électrique et ne constituent pas une technologie de transition vers la mobilité électrique au même titre que les véhicules zéro émission ou les hybrides rechargeables. Leur admissibilité à des crédits de conformité constitue donc une rupture importante avec les principes qui sous-tendent les programmes VZE en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde.

Il est important de souligner que l'argument voulant que les véhicules hybrides non branchables soient nécessaires dans les régions rurales et éloignées est complètement faux. Dans les cas où l'infrastructure de recharge publique est moins développée dans ces régions, les véhicules hybrides rechargeables jouent un rôle de transition qui remplit très bien les besoins des automobilistes. Donc, d'aucune manière « l'argument régionaliste » peut servir d'excuse pour inclure les véhicules hybrides non branchables dans la norme VZE.

Les constructeurs automobiles, particulièrement ceux dont la transition vers l'électrification accuse un retard important, multiplient actuellement les pressions auprès des gouvernements en Amérique du Nord et en Europe afin d'obtenir un assouplissement des exigences réglementaires et l'intégration des véhicules hybrides conventionnels dans les mécanismes de conformité. L'inclusion de véhicules hybrides non branchables dans le système de crédits VZE ferait du Québec la première juridiction nord-américaine à accorder des crédits de conformité à cette technologie dans le cadre d'une norme VZE. Cette orientation apparaît difficilement conciliable avec le rôle de

chef de file que le Québec a exercé jusqu'à présent en matière d'électrification des transports. Elle serait d'autant plus difficile à justifier que la norme actuelle a démontré son efficacité. Celle-ci a contribué à faire du Québec le principal marché du véhicule électrique au pays et à assurer aux consommateurs québécois l'accès à l'une des offres de VZE les plus diversifiées en Amérique du Nord. Dans ce contexte, le gouvernement devrait miser sur les succès de la norme et préserver l'intégrité de ses principes fondateurs plutôt que d'élargir l'accès aux crédits de conformité à des véhicules alimentés exclusivement par des carburants fossiles.

4.1.2 Une mesure qui dilue l'objectif de la norme VZE

La norme VZE a été conçue pour accélérer la disponibilité et l'adoption de véhicules pouvant fonctionner entièrement ou principalement à l'électricité. En permettant aux constructeurs de générer des crédits à partir de véhicules hybrides non branchables, le projet réduit le lien entre les obligations réglementaires et le déploiement de véhicules rechargeables ou zéro émission. Cette modification affaiblit le signal réglementaire envoyé au marché et risque de ralentir les investissements visant à accroître l'offre de véhicules électriques au Québec.

4.1.3 Une distorsion du marché des crédits

Les crédits générés par les véhicules hybrides conventionnels viendront s'ajouter à l'offre déjà existante de crédits de conformité. Cette augmentation de l'offre pourrait réduire la valeur des crédits sur le marché secondaire et diminuer les revenus associés aux crédits générés par les véhicules zéro émission. Les constructeurs ayant investi massivement dans l'électrification de leur gamme pourraient ainsi voir la valeur économique de leurs crédits diminuer au profit de constructeurs qui continuent de miser davantage sur des technologies alimentées à l'essence.

4.1.4 Une mesure rétroactive qui modifie les règles du marché

Le projet prévoit l'attribution de crédits pour hybrides conventionnels (non branchables) des années modèles 2025 à 2027 alors que les années modèles 2025-2026 sont passées ou déjà en cours et que plusieurs décisions de produits, d'approvisionnement et de conformité ont déjà été prises par les constructeurs. Cette modification rétroactive change l'équilibre du marché des crédits et les attentes réglementaires des entreprises qui ont planifié leurs stratégies de conformité sur la base des règles actuellement en vigueur.

4.1.5 Impacts cumulatifs

L'ajout de crédits pour véhicules hybrides conventionnels ne doit pas être analysé isolément. Combiné à la réduction des cibles de conformité et aux autres mesures d'assouplissement proposées, il contribue à réduire davantage la quantité de véhicules zéro émission qui devront être mis en marché pour satisfaire aux exigences réglementaires.

4.2 Crédits pour les véhicules hybrides branchables et véhicules entièrement électriques

Crédits pour Hybrides branchables		
Règlement actuel	Amendement proposé	Recommandation MÈC
Selon l'autonomie électrique : – < 50 km : aucun – 50 à < 80 km : 0,3 à 0,5 crédit, jusqu'à l'année modèle 2027 – 80 km et + : 0,5 crédit	Selon l'autonomie électrique : – < 50 km : 0,5 crédit, jusqu'à l'année modèle 2030 – 50 à < 80 km : 0,5 crédit, jusqu'à l'année modèle 2030 – 80 km et + : 0,75 crédit	Selon l'autonomie électrique : – < 50 km : 0,25 crédit, jusqu'à l'année modèle 2027 – 50 à < 80 km : 0,5 crédit, jusqu'à l'année modèle 2027 – 80 km et + : 0,75 crédit, jusqu'à l'année modèle 2027 et 0,5 crédit par la suite.

Crédits pour Véhicules Zero Émission (entièrement électriques)		
Règlement actuel	Amendement proposé	Recommandation MÈC
1 crédit	1 crédit	1 crédit

4.2.1 Une approche transitoire pour les hybrides rechargeables peut être envisagée

MEC reconnaît que les véhicules hybrides rechargeables peuvent jouer un rôle de transition dans certains segments du marché où l'adoption des véhicules entièrement électriques demeure plus difficile. Contrairement aux véhicules hybrides conventionnels, ils permettent une recharge à partir du réseau électrique et peuvent réduire la consommation de carburant lorsqu'ils sont utilisés dans des conditions favorables. MEC reconnaît que les véhicules hybrides rechargeables offrant une autonomie électrique supérieure peuvent permettre à certains conducteurs d'effectuer la majorité de leurs déplacements quotidiens en mode électrique. Il est donc raisonnable que la réglementation distingue davantage les véhicules offrant une autonomie électrique supérieure de ceux dont l'autonomie est plus limitée.

Dans le contexte actuel du marché nord-américain, certaines mesures temporaires visant à faciliter la conformité réglementaire peuvent donc être envisagées. Toutefois, ces mesures devraient demeurer transitoires et les mécanismes de conformité de la norme VZE doivent continuer d'envoyer un signal clair quant à l'objectif final poursuivi par le gouvernement du Québec, soit le déploiement de véhicules zéro émission plutôt que le maintien de technologies reposant encore sur l'utilisation de carburants fossiles.

4.2.2 Les véhicules offrant moins de 50 kilomètres d'autonomie électrique ne devraient pas être traités de la même façon que les autres hybrides rechargeables

La proposition accorderait 0,5 crédit aux véhicules hybrides rechargeables offrant moins de 50 kilomètres d'autonomie électrique. Or, une telle autonomie est généralement insuffisante pour couvrir les besoins quotidiens de nombreux automobilistes, particulièrement durant l'hiver québécois où l'autonomie électrique est souvent réduite.

MEC est d'avis que l'octroi de crédits à ces véhicules devrait être abordé avec prudence. Si le gouvernement juge nécessaire de leur accorder une valeur réglementaire afin de faciliter la

transition à court terme, celle-ci devrait être limitée dans le temps et prendre fin au plus tard à l'issue de la période de conformité 2025-2027.

4.2.3 La simplification du traitement des hybrides rechargeables de 50 à 80 kilomètres peut être acceptable à court terme

La réglementation actuelle prévoit une gradation des crédits selon l'autonomie électrique des véhicules hybrides rechargeables. La simplification proposée, qui accorderait 0,5 crédit aux véhicules offrant entre 50 et 80 kilomètres d'autonomie électrique, peut constituer un compromis acceptable pour la période 2025-2027.

Toutefois, cette mesure ne devrait pas avoir pour effet de créer à long terme une dépendance réglementaire aux véhicules hybrides rechargeables. Au-delà de la période transitoire actuellement proposée, la norme devrait recentrer progressivement les incitatifs réglementaires sur les véhicules zéro émission.

4.2.4 Les véhicules hybrides rechargeables de plus de 80 kilomètres méritent une reconnaissance supérieure, mais temporaire

MEC reconnaît que les véhicules hybrides rechargeables offrant plus de 80 kilomètres d'autonomie électrique sont en mesure d'effectuer une part importante des déplacements quotidiens en mode électrique, même en hiver, et peuvent générer des réductions d'émissions supérieures à celles des autres véhicules hybrides rechargeables.

Dans ce contexte, l'attribution de 0,75 crédit peut être justifiée à court terme. Toutefois, cette bonification devrait demeurer temporaire. Considérant l'évolution attendue du marché vers des véhicules entièrement électriques, MEC estime que la valeur de conformité associée à ces véhicules devrait être ramenée à 0,5 crédit après 2027 afin de préserver un avantage réglementaire clair pour les véhicules zéro émission.

4.2.5 Éviter la substitution des véhicules zéro émission par les hybrides rechargeables

MEC demeure préoccupée par le risque que l'ensemble des assouplissements proposés favorise une stratégie de conformité reposant davantage sur les véhicules hybrides rechargeables. Les hybrides rechargeables constituent une technologie de transition. Ils ne devraient pas devenir un substitut réglementaire aux véhicules zéro émission. Le gouvernement devrait donc veiller à ce que les bonifications accordées aux hybrides rechargeables demeurent temporaires et ne réduisent pas l'incitatif des constructeurs à mettre en marché une offre diversifiée et abordable de véhicules entièrement électriques au Québec.

Au-delà des considérations environnementales, cette distinction est importante d'un point de vue économique. Alors que les véhicules hybrides rechargeables continueront toujours d'intégrer deux chaînes de propulsion distinctes rendant difficile l'atteinte de parité de prix, les véhicules zéro émission connaîtront une réduction des coûts grâce à l'augmentation des volumes de production. Une réglementation qui favorise excessivement les véhicules hybrides rechargeables risque donc non seulement de ralentir le déploiement des véhicules zéro émission, mais également de reporter

les bénéfices économiques associés à leur démocratisation. Le gouvernement devrait veiller à ce que les bonifications accordées aux hybrides rechargeables demeurent temporaires et ne réduisent pas l'incitatif des constructeurs à accélérer la mise en marché de véhicules entièrement électriques abordables.

4.2.6 Les impacts doivent être évalués de façon cumulative

MEC estime que cette modification doit être analysée en combinaison avec l'ensemble des autres changements proposés à la norme VZE, notamment l'ajout de crédits pour les véhicules hybrides non branchables, la réduction des exigences de conformité et les nouvelles règles applicables aux crédits accumulés.

Considérées individuellement, certaines mesures peuvent apparaître raisonnables ou justifiables à titre transitoire. Cependant, leur effet combiné risque de réduire de façon importante le nombre de véhicules zéro émission qui devront être mis en marché pour satisfaire aux exigences réglementaires. Cette réalité devrait être prise en compte dans l'évaluation globale de la réforme.

4.2.7 Les véhicules zéro émission doivent demeurer la référence

Les véhicules zéro émission demeurent la technologie offrant les plus importantes réductions d'émissions et constituent l'objectif ultime de la norme VZE. Contrairement aux technologies de transition, ils éliminent entièrement les émissions à l'échappement et procurent les bénéfices les plus importants à long terme sur les plans environnemental, énergétique et économique. Pour cette raison, Méc appuie le maintien de la valeur de conformité actuelle d'un crédit par véhicule. Le maintien de cette distinction réglementaire claire demeure important afin que la norme continue de favoriser le déploiement des véhicules zéro émission et soutienne l'électrification à long terme du secteur des transports au Québec.

4.3 Expiration des crédits

Expiration des crédits		
Règlement actuel	Amendement proposé	Recommandation Méc
Crédits VZE accumulés avant l'année-modèle 2025 : – Expiration en 2027	Lorsque la période la période se termine ne 2027, – le nombre de crédits VZE restants serait divisé en 2, et – les crédits résiduels seraient valides jusqu'à l'année modèle 2030.	– Expiration en 2027
Crédits VZE accumulés à partir de l'année-modèle 2025 : – Valides pour la période où les crédits sont accumulés et la suivante	– Pas d'expiration.	– Valides pour la période où les crédits sont accumulés et la suivante
Crédits véhicules hybrides rechargeables : – Valides pour la période où les crédits sont accumulés et la suivante	Moins de 80 km d'autonomie : – Expiration en 2030. 80 km et plus d'autonomie : – Valides pour la période où les crédits sont accumulés et la suivante	Moins de 80 km d'autonomie : – Expiration en 2030. 80 km et plus d'autonomie : – Valides pour la période où les crédits sont accumulés et la suivante

Crédits véhicules hybrides non branchables : – Aucun crédit.	– Expiration en 2027	– Aucun crédit
Plafond des crédits excédentaires permis : – 2025-2026 : 20 % – 2028-2030 : 15 % – 2031-2033 : 10 % – Groupes suivants : 0 %	Plafond des crédits excédentaires permis : – 2025-2026 : 20 % – 2028-2030 : 10 % – 2031-2033 : 5 % – Groupes suivants : 0 %	Plafond des crédits excédentaires permis : – 2025-2026 : 15 % – 2028-2030 : 10 % – 2031-2033 : 5 % Groupes suivants : 0 %

4.3.1 Les mécanismes d'expiration des crédits sont essentiels à l'intégrité de la norme

L'expiration des crédits constitue une composante fondamentale de toute norme VZE. Elle permet d'offrir une certaine souplesse aux constructeurs tout en garantissant que les efforts de conformité demeurent liés aux réalités du marché et aux objectifs de déploiement de véhicules zéro émission pour une période donnée.

Sans mécanisme d'expiration, des crédits générés plusieurs années auparavant pourraient être utilisés pour satisfaire des obligations réglementaires futures, réduisant ainsi l'incitation à maintenir un effort continu d'électrification. MÉC considère que les règles actuelles établissent un équilibre raisonnable entre flexibilité réglementaire et progression réelle du marché.

Le report des crédits doit demeurer un mécanisme de flexibilité, et non un mécanisme permettant d'éviter durablement la conformité. Les règles d'expiration existent précisément pour préserver l'intégrité de la norme.

4.3.2 Les crédits accumulés avant 2025 ne devraient pas bénéficier d'une prolongation additionnelle

La proposition permettrait de conserver jusqu'en 2030 une partie des crédits VZE accumulés avant 2025 alors que ceux-ci expireraient normalement à la fin de la période 2025-2027.

MÉC s'oppose à cette modification. Les constructeurs ont accumulé et géré leurs crédits en fonction des règles connues et établies au moment où ces crédits ont été générés. Prolonger rétroactivement leur durée de vie modifierait l'équilibre réglementaire initial et accorderait une valeur additionnelle à des crédits qui avaient été octroyés dans un contexte différent.

Cette modification créerait également une incertitude réglementaire inutile en modifiant rétroactivement la valeur d'actifs accumulés sous un ensemble de règles différent.

Cette mesure réduirait également le besoin de mettre en marché de nouveaux véhicules zéro émission au cours des années où les obligations réglementaires sont censées devenir plus exigeantes.

4.3.3 Les crédits VZE accumulés à partir de 2025 devraient continuer d'être soumis à une période de validité limitée

La proposition prévoit que les crédits VZE générés à partir de 2025 n'expireraient plus. MÉC considère qu'une telle modification affaiblit inutilement le signal réglementaire de la norme. La possibilité de reporter indéfiniment des crédits de conformité risque de réduire la pression exercée sur les constructeurs pour maintenir un niveau soutenu de déploiement de véhicules zéro émission dans les années futures.

La réglementation actuelle offre déjà une flexibilité importante en permettant l'utilisation des crédits pendant la période où ils sont générés ainsi que durant la période de conformité suivante. MÉC recommande donc de maintenir les règles actuellement en vigueur.

Pour les crédits accordés pour les hybrides rechargeables, la même règle doit également appliquée : expiration à la fin de la période suivant celle où ils ont été accumulés.

4.3.4 Les plafonds de reports devraient être resserrés davantage compte tenu des autres assouplissements proposés

MÉC appuie la réduction des plafonds de crédits excédentaires proposée pour les périodes 2028-2030 et 2031-2033.

Toutefois, la modification aux plafonds de crédits excédentaires doit être analysée dans le contexte de l'ensemble des assouplissements prévus par la réforme, notamment :

- l'ajout de crédits pour les véhicules hybrides non branchables;
- l'ajout et l'augmentation des crédits pour certains hybrides rechargeables;
- la réduction des exigences de conformité;
- la prolongation de la durée de vie de certains crédits existants.

Considérant l'effet cumulatif de ces mesures surtout de 2025 à 2027, MÉC estime qu'un plafond maximal de 20% pour la période 2025-2027 devrait également être revu à la baisse. Afin de préserver l'intégrité de la norme et de limiter l'accumulation excessive de crédits dans un contexte où les obligations de conformité sont déjà considérablement réduites, MÉC recommande d'abaisser le plafond de la période 2025-2027 à 15 %.

4.3.5 Les impacts doivent être évalués de façon cumulative

Les modifications relatives à l'expiration et au report des crédits ne devraient pas être évaluées individuellement. Leur interaction avec les autres changements proposés est susceptible de réduire significativement le nombre de véhicules zéro émission qui devront être vendus au Québec au cours de la prochaine décennie.

MÉC considère que les assouplissements accordés à l'un des éléments du système devraient être compensés par un resserrement d'autres paramètres afin de préserver la capacité de la norme à soutenir l'offre de véhicules zéro émission, la concurrence entre constructeurs et l'atteinte des objectifs d'électrification du Québec.

4.4 Exigences de crédit par année

Exigences de crédit par année			
Règlement actuel	Amendement proposé	Recommandation Méc	
		Scénario #1 (Si le gouvernement applique les autres recommandations de Méc)	Scénario #2 (Si le gouvernement maintient les autres assouplissements proposés)
2025 : 22,0 %	2025 : 22,0 %	2025 : 22,0 %	2025 : 22,0 %
2026 : 32,5 %	2026 : 26,0 %	2026 : 26,0 %	2026 : 30,0 %
2027 : 45,0 %	2027 : 30,0 %	2027 : 30,0 %	2027 : 40,0 %
2028 : 60,0 %	2028 : 35,0 %	2028 : 35,0 %	2028 : 50,0 %
2029 : 75,0 %	2029 : 44,0 %	2029 : 44,0 %	2029 : 60,0 %
2030 : 85,0 %	2030 : 51,0 %	2030 : 60,0 %	2030 : 70,0 %
2031 : 91,0 %	2031 : 58,0 %	2031 : 65,0 %	2031 : 75,0 %
2032 : 95,0 %	2032 : 64,0 %	2032 : 70,0 %	2032 : 78,0 %
2033 : 97,5 %	2033 : 70,0 %	2033 : 75,0 %	2033 : 81,0 %
2034 : 99,0 %	2034 : 75,0 %	2034 : 80,0 %	2034 : 83,0 %
2035 : 100,0 %	2035 : 80,0 %	2035 : 85,0 %	2035 : 85,0 %

4.4.1 Les cibles actuelles demeurent réalisables et cohérentes avec les objectifs de la norme

Méc ne partage pas l'analyse selon laquelle les cibles actuellement prévues par la réglementation seraient devenues irréalistes ou techniquement impossibles à atteindre. Les flexibilités déjà prévues à réglementation actuelle, la croissance de l'offre de véhicules électriques, l'amélioration continue des technologies, l'augmentation des capacités de production mondiales ainsi que l'expérience acquise par les constructeurs au cours des dernières années font que l'industrie dispose des conditions nécessaires pour poursuivre sa transition vers l'électrification et rencontrer leurs obligations réglementaires.

Méc constate toutefois que plusieurs constructeurs automobiles traditionnels, particulièrement ceux dont l'électrification progresse plus lentement, exercent actuellement des pressions importantes auprès des gouvernements afin d'obtenir un assouplissement des exigences réglementaires. Ces démarches ont contribué à alimenter le débat entourant la révision de nombreuses politiques d'électrification en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde.

Cela dit, considérant l'arrivée des véhicules électriques chinois sur le marché automobile québécois, il sera d'autant plus facile d'atteindre nos objectifs d'adoption de véhicules électriques que les consommateurs auront accès à une offre croissante de véhicules électriques abordables.

Méc est bien au fait de la volonté du gouvernement d'évaluer certains ajustements temporaires à la norme. Cependant, toute révision devrait demeurer limitée, proportionnelle et compatible avec les objectifs fondamentaux de la réglementation. Elle ne devrait pas avoir pour effet de remettre en question la trajectoire globale d'électrification ni d'affaiblir le signal envoyé aux constructeurs.

Méc considère que les difficultés actuellement invoquées par certains constructeurs relèvent davantage d'enjeux d'affaires internes et de choix stratégiques propres à certaines entreprises que d'une incapacité structurelle du marché québécois à poursuivre sa transition vers les véhicules zéro émission. Essentiellement, la responsabilité du gouvernement du Québec est de servir

l'intérêt supérieur du Québec et non pas les intérêts particuliers d'entreprises qui font des affaires au détriment de l'économie, de la santé et de l'environnement du Québec et de sa population.

4.4.2 Les impacts des différentes mesures doivent être évalués de façon cumulative

La réduction des exigences de conformité constitue la mesure ayant le plus grand impact sur le fonctionnement de la norme VZE. À elle seule, elle réduit considérablement le nombre de crédits devant être accumulés par les constructeurs entre 2026 et 2035.

MÉC estime toutefois que cette mesure ne peut être analysée indépendamment des autres modifications proposées. L'introduction de crédits pour les véhicules hybrides non branchables, la bonification des crédits pour certains véhicules hybrides rechargeables, et l'assouplissement des règles entourant la durée de vie des crédits viennent tous réduire l'effort de conformité requis des constructeurs.

Par conséquent, le niveau approprié des cibles dépend directement des décisions qui seront prises relativement aux autres modifications réglementaires.

4.4.3 Un maintien d'une trajectoire ambitieuse demeure essentiel pour préserver les bénéfices de la norme

La norme VZE a permis au Québec de devenir le principal marché des véhicules électriques au Canada et d'offrir aux consommateurs l'une des gammes de véhicules électriques les plus diversifiées en Amérique du Nord.

Une diminution trop importante des exigences risque d'affaiblir le signal envoyé aux constructeurs, de réduire l'incitation à prioriser le marché québécois et de ralentir la croissance de l'offre de véhicules électriques. À plus long terme, cela retardera l'émergence d'un marché de véhicules électriques usagés suffisamment important pour répondre aux besoins de l'ensemble des ménages québécois.

MÉC considère que toute révision des cibles devrait maintenir un signal clair indiquant que le Québec demeure engagé dans une transition progressive mais irréversible vers les véhicules zéro émission.

4.4.4 L'abordabilité des véhicules électriques dépend aussi de l'offre disponible sur le marché

Depuis son adoption, la norme VZE a contribué à accroître l'offre de véhicules électriques au Québec et à intensifier la concurrence entre les constructeurs. Cette dynamique a favorisé une diversification rapide des modèles disponibles et exercé une pression à la baisse sur les prix. Une norme ambitieuse contribue à rendre les véhicules électriques plus accessibles aux consommateurs.

L'un des principaux succès de la norme VZE a été de garantir aux consommateurs québécois un accès privilégié à une offre de véhicules électriques plus abondante et plus diversifiée que dans plusieurs autres juridictions nord-américaines. Si les exigences réglementaires sont

considérablement réduites, certains constructeurs pourraient avoir moins d'intérêt à prioriser le marché québécois dans leurs stratégies d'allocation de véhicules. Une telle situation pourrait entraîner un ralentissement de la croissance de l'offre et, dans certains segments, le retour de délais d'attente plus importants pour les consommateurs souhaitant acquérir un véhicule électrique.

Un ralentissement du déploiement des véhicules électriques ne toucherait pas uniquement le marché des véhicules neufs. Les véhicules électriques vendus aujourd'hui constituent l'offre de véhicules d'occasion de demain. En réduisant le nombre de véhicules électriques mis en circulation au cours des prochaines années, le Québec limitera l'offre future de véhicules électriques usagés. Cette conséquence retardera l'accès à l'électrification pour de nombreux ménages qui dépendent du marché de l'occasion pour remplacer leur véhicule.

MÉC considère que l'atteinte de la parité de prix entre les véhicules électriques et les véhicules à combustion repose avant tout sur l'augmentation des volumes de production, l'intensification de la concurrence et l'amélioration continue des chaînes d'approvisionnement. Une norme VZE ambitieuse contribue directement à ces objectifs en offrant aux constructeurs un signal clair et prévisible quant à l'évolution du marché.

Une réduction importante des exigences réglementaires risque au contraire de ralentir cette dynamique et de retarder les bénéfices économiques associés à la démocratisation des véhicules électriques.

Une norme VZE ambitieuse n'augmente pas le coût de la transition. Elle accélère les conditions permettant aux véhicules électriques de devenir plus abordables pour tous.

Au-delà des bénéfices pour les consommateurs, l'électrification des transports génère également des retombées économiques importantes pour le Québec. Chaque remplacement d'un véhicule à essence par un véhicule électrique réduit la consommation de carburants fossiles importés et **augmente la consommation d'électricité produite au Québec**. Alors qu'une part importante des dépenses en carburant quitte l'économie québécoise, les revenus associés à la consommation d'électricité contribuent à la création de richesse ici même. Une électrification plus rapide du parc automobile participe ainsi à **la réduction du déficit commercial énergétique du Québec et renforce sa souveraineté énergétique**.

4.4.5 Recommandations selon deux scénarios

Les cibles ne peuvent être examinées isolément. Plus le gouvernement accorde de flexibilité ailleurs dans la norme, moins il est justifié d'assouplir les exigences annuelles de conformité. Ainsi MÉC offre ici deux recommandations selon le scénario réglementaire qui sera retenu.

Scénario 1 : Le gouvernement retient les recommandations de MÉC

Ce scénario suppose notamment :

- aucun crédit pour les véhicules hybrides non branchables;
- rôle clairement transitoire des véhicules hybrides rechargeables.
- maintien des règles actuelles concernant l'expiration des crédits;
- encadrement plus strict des crédits excédentaires

Dans ce contexte, MÉC pourrait appuyer une trajectoire de conformité légèrement plus graduelle que celle actuellement prévue dans la réglementation afin de tenir compte des conditions de marché actuelles, tout en préservant l'intégrité de la norme et son efficacité à long terme.

Principes recommandés :

- aucune modification à la cible de 2025;
- assouplissement limité de la trajectoire entre 2026 et 2029;
- cible minimale de 60 % en 2030;
- progression graduelle vers 85 % en 2035.

Cette approche permettrait d'offrir une certaine flexibilité aux constructeurs qui ont de la difficulté à rencontrer leurs obligations tout en maintenant une trajectoire compatible avec les objectifs de décarbonation du Québec et la poursuite de la croissance du marché des véhicules zéro émission.

Exigences de crédit par année		
Règlement actuel	Amendement proposé	MÉC : SCÉNARIO #1 (Si le gouvernement applique les autres recommandations de MÉC)
2025 : 22,0 %	2025 : 22,0 %	2025 : 22,0 %
2026 : 32,5 %	2026 : 26,0 %	2026 : 26,0 %
2027 : 45,0 %	2027 : 30,0 %	2027 : 30,0 %
2028 : 60,0 %	2028 : 35,0 %	2028 : 35,0 %
2029 : 75,0 %	2029 : 44,0 %	2029 : 44,0 %
2030 : 85,0 %	2030 : 51,0 %	2030 : 60,0 %
2031 : 91,0 %	2031 : 58,0 %	2031 : 65,0 %
2032 : 95,0 %	2032 : 64,0 %	2032 : 70,0 %
2033 : 97,5 %	2033 : 70,0 %	2033 : 75,0 %
2034 : 99,0 %	2034 : 75,0 %	2034 : 80,0 %
2035 : 100,0 %	2035 : 80,0 %	2035 : 85,0 %

Scénario 2 : Le gouvernement maintient des autres assouplissements proposés

Si le gouvernement:

- bonifie les crédits pour les véhicules hybrides rechargeables;
- prolonge certains crédits VZE;
- introduit d'autres mesures d'assouplissement prévues au projet de règlement, à l'exception de l'octroi de crédits pour la vente de véhicules hybrides non branchables, qui demeure incompatible avec une norme VZE.

Dans ce contexte, MÉC considère que l'ampleur des assouplissements proposés réduit déjà significativement les obligations de conformité des constructeurs. Une réduction additionnelle des cibles de conformité viendrait amplifier davantage cet effet.

MÉC recommande donc :

- aucune modification à la cible de 2025;
- assouplissement mineur en 2026;
- maintien des cibles de 2027 à 2029
- cible minimale de 80 % en 2030;
- progression annuelle de 1% par la suite jusqu'en 2035.

Cette approche permettrait de préserver l'efficacité globale de la norme malgré les assouplissements accordés ailleurs dans le système de conformité et limiterait les risques de ralentissement du déploiement des véhicules zéro émission sur le marché québécois et les impacts négatifs sur les consommateurs, notamment le retardement d'une offre plus abordable et du marché des VZE usagés.

Exigences de crédit par année		
Règlement actuel	Amendement proposé	MÉC : SCÉNARIO #2 (Si le gouvernement maintient les autres assouplissements proposés)
2025 : 22,0 %	2025 : 22,0 %	2025 : 22,0 %
2026 : 32,5 %	2026 : 26,0 %	2026 : 30,0 %
2027 : 45,0 %	2027 : 30,0 %	2027 : 40,0 %
2028 : 60,0 %	2028 : 35,0 %	2028 : 50,0 %
2029 : 75,0 %	2029 : 44,0 %	2029 : 60,0 %
2030 : 85,0 %	2030 : 51,0 %	2030 : 70,0 %
2031 : 91,0 %	2031 : 58,0 %	2031 : 75,0 %
2032 : 95,0 %	2032 : 64,0 %	2032 : 78,0 %
2033 : 97,5 %	2033 : 70,0 %	2033 : 81,0 %
2034 : 99,0 %	2034 : 75,0 %	2034 : 83,0 %
2035 : 100,0 %	2035 : 80,0 %	2035 : 85,0 %

5 CONCLUSION

Depuis son adoption, la norme VZE a démontré son efficacité. Elle a permis au Québec de devenir le principal marché des véhicules électriques au Canada, d'accroître significativement l'offre de véhicules disponibles pour les consommateurs, de stimuler les investissements dans l'écosystème de l'électrification des transports et de réduire la dépendance du Québec aux carburants fossiles importés. La norme zéro émission, en favorisant l'accès à des véhicules électriques plus abordables, protège les consommateurs contre la volatilité du prix du pétrole et contribue à renforcer l'économie québécoise.

Dans le cadre de la présente consultation, Méc constate que l'analyse d'impact réglementaire ne démontre pas que les cibles actuellement en vigueur sont devenues irréalistes ou impossibles à atteindre. Elle ne démontre pas non plus que le marché québécois est incapable de poursuivre sa trajectoire d'électrification. Au contraire, plusieurs éléments présentés dans l'analyse indiquent que la demande demeure présente, que l'offre de véhicules électriques continue de croître et que les mesures proposées entraîneraient une diminution du nombre de véhicules électriques sur les routes du Québec, une hausse des émissions de gaz à effet de serre, une augmentation de la consommation de carburants fossiles et un coût net important pour la société québécoise.

Si certains ajustements temporaires doivent malgré tout être envisagés, ils doivent demeurer ciblées, limitées dans le temps et évaluées de façon cumulative. L'effet combiné de l'ajout de crédits pour certaines technologies, de l'assouplissement des règles entourant les crédits et de la réduction des exigences de conformité risque autrement de compromettre les bénéfices économiques, énergétiques et environnementaux que la norme VZE a permis de générer depuis son adoption.

Au-delà des considérations climatiques, la norme VZE constitue également un outil de développement économique. Elle favorise l'utilisation d'une énergie produite au Québec **et** de propriété publique, soutient l'écosystème québécois de l'électrification des transports, améliore la balance commerciale du Québec et contribue à rendre les véhicules électriques plus abordables grâce à une offre accrue, une concurrence plus forte entre les constructeurs et le développement d'un marché de véhicules d'occasion plus accessible.

Dans un contexte où les technologies évoluent rapidement, où le gouvernement fédéral soutient l'acquisition de véhicules électriques jusqu'en 2030 et où de nouveaux constructeurs s'apprêtent à accroître la concurrence sur le marché canadien, le Québec ne devrait pas ralentir la transition qu'il a contribué à bâtir depuis plus d'une décennie.

Le Québec dispose aujourd'hui d'une norme qui a fait ses preuves. Toute révision devrait chercher à préserver son intégrité et son efficacité, plutôt qu'à affaiblir le principal mécanisme qui a permis au Québec de devenir un chef de file nord-américain de l'électrification des transports.

Une politique publique efficace ne devrait pas être affaiblie parce que certaines entreprises tardent à s'adapter aux transformations du marché. Elle devrait être maintenue lorsqu'elle sert l'intérêt économique, énergétique et environnemental du Québec.



6 À PROPOS DE MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA

Fondée en 2006, Mobilité Électrique Canada est l'association nationale de l'industrie des véhicules électriques qui œuvre à faire progresser l'électrification des transports afin de soutenir l'économie canadienne tout en luttant contre les changements climatiques et la pollution atmosphérique.

Mobilité Électrique Canada

www.emc-mec.ca | info@emc-mec.ca

Daniel Breton

Président et directeur général

Daniel.breton@emc-mec.ca

ANNEXE A - Émissions GES : Honda Civic Hybride et Tesla Model 3 (batterie LFP)

HONDA CIVIC HYBRIDE (année-modèle 2026)

Consommation de carburant, selon Ressources naturelles Canada : 4,9 L/100 km

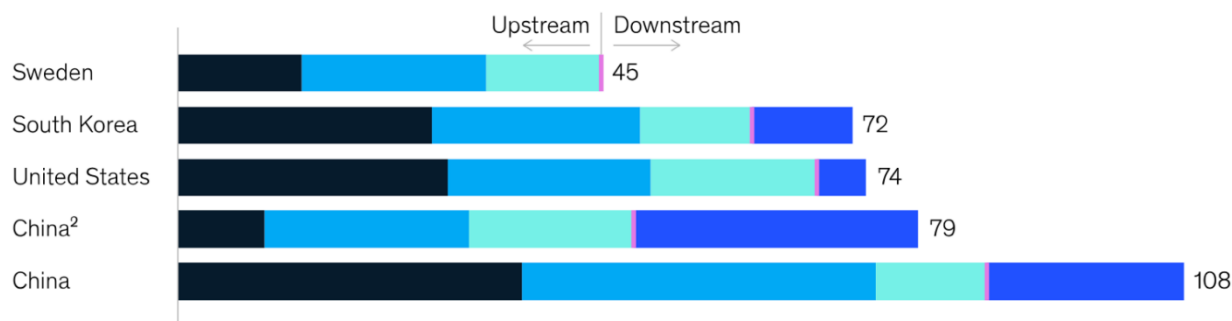
- Consommation sur 250 000 km : **12 250 litres d'essence**
- Calcul des émissions de GES (250 000 km):
 - 3 kg de CO₂/litre (émissions de GES du carburant essence en aval et en amont)
 - Total (12 250 litres x 3 kg de CO₂/Litre) = **36 750 kg de CO₂ sur 250 000 km**
- Émissions CO₂/100 km = **14,7 kg de CO₂/100 km**

TELSA MODEL 3 (année-modèle 2026, batterie LFP, 64 kWh)

Consommation, selon Ressources naturelles Canada : 15,4 kWh/100 km

- Consommation sur 250 000 km : **38 500 kWh d'électricité**
- Calcul des émissions de GES (250 000 km) :
 - CO₂ en amont, lié à la fabrication de la batterie LFP :
79 kg de CO₂e/kWh (China²- voir graphique ci-dessous) /kWh X 64 kWh = **5 056 kg de CO₂**.
 - CO₂ en aval, lié à la consommation d'électricité :
38 500 kWh X 1,53 g/kWh (moyenne de GES/kWh d'Hydro-Québec sur 10 ans) = **58,90 kg de CO₂**
 - Total (émissions en amont + en aval) = **5 114 kg de CO₂ sur 250 000 km**
- Émissions CO₂/100 km = **2,04 kg de CO₂/100 km** (dont **23,6 g /100 km** pour la consommation en aval).

Emission intensities, kg CO₂e/kWh¹



GRAPHIQUE: Intensité des émissions de CO₂ en fonction du lieu de fabrication (McKinsey & Company)

COMPARAISON

Les émissions de GES de la Honda Civic hybride liées à la consommation d'essence sont de **14,7 kg/100 km** (14700 g / 100 km) compare à **23,6 g/100 km** sont **620 fois plus élevées par km** que celles de la Tesla Model 3, en ne tenant compte que de la consommation d'énergie pour faire rouler les voitures.

Les émissions liées à la fabrication de la batterie de la Tesla Model 3 LFP, **seront annulées après environ 34 400 km** (kilométrage nécessaire pour absorber les émissions de GES de la fabrication de la batterie vs le taux d'émission de la Honda Civic hybride à 14,7 kg de CO₂/100 km).

C'est donc dire qu'après 34 400 km, la Honda Civic hybride émettra **620 fois plus de GES par kilomètre** que la Tesla Model 3 à batterie LFP sur 85 % des 250 000 km anticipés de la vie du véhicule.

Considérant ces chiffres, le gouvernement ne peut pas accorder un demi-crédit ou même un quart de crédit zéro émission pour un véhicule hybride, même si celui-ci est un hybride jugé « efficace » car la différence d'émissions de GES est beaucoup trop importante pour que ces 2 types de technologies soient comparables en 2026, et plus spécialement au Québec où la production d'électricité est très propre.



SOURCES:

- <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/the-race-to-decarbonize-electric-vehicle-batteries>
- https://www.hydroquebec.com/data/developpement-durable/pdf/2026G195F-4_Emission_GES.pdf
- <https://ressources-naturelles.canada.ca/sites/nrcan/files/files/pdf/Guide%20de%20consommation%20de%20carburant%202024.pdf>
- <https://ressources-naturelles.canada.ca/sites/admin/files/documents/2026-02/Guide-de-consommation-de-carburant-2026.pdf>