



ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS : QUATRE GRANDES RECOMMANDATIONS ET DEUX MESURES STRATÉGIQUES RECOMMANDATIONS DE MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA

À l'attention des partis politiques du Québec
Juillet 2026

INTRODUCTION

Le gouvernement du Québec doit rétablir les sommes du Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC) qui ont été **détournés** par le gouvernement actuel en 2025 : **1,8 milliard de dollars** retirés du fonds pour financer d'autres priorités gouvernementales. Le FECC a été créé spécifiquement pour soutenir la transition énergétique et climatique du Québec et doit être utilisé à cette fin seulement. Nous considérons donc que cet argent doit être retourné afin qu'il puisse remplir son rôle original de manière efficace.

Les budgets nécessaires aux mesures suivantes seront ainsi amplement couverts par le \$1,8 milliard.

1 Maintenir la norme VZE du Québec et la réviser afin qu'elle redevienne ambitieuse.

En juin 2026, le gouvernement sortant a décidé de faire une consultation sur la norme VZE actuelle. Selon le rapport d'impact du gouvernement du Québec, cette modification réglementaire aurait pour effet d'augmenter les profits des pétrolières et de certains constructeurs automobiles et détriment des ménages du Québec.

- Aucun crédit, même partiel pour la vente d'hybrides non branchables car ces véhicules ne peuvent être rechargés à partir du réseau électrique et ne constituent pas une technologie de transition vers la mobilité électrique.
- 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.
- 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 (1 crédit) devrait demeurer inchangée.
- 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 cibles actuellement prévues demeurent réalisables et cohérentes avec les objectifs d'électrification du Québec. Une trajectoire ambitieuse demeure essentielle pour soutenir l'offre de véhicules électriques, leur abordabilité et le développement du marché québécois. La trajectoire des exigences de crédit par année doit atteindre 85% en 2035.

COÛT pour le gouvernement: 0\$

Bénéfice pour le Québec : Au moins \$17 milliards (selon [l'Analyse d'Impact réglementaire](#) du MELCCP).

Mémoire de MÉC sur la révision de la Norme Zéro-Émission du Québec à venir le 23 juillet, 2026

2 Rétablir et mettre à jour les rabais pour véhicules légers zéro émission

- a) **Rétablir les incitatifs à l'achat et à la location de véhicules légers électriques (VLE) neufs et d'occasion**, y compris les VLE à deux et quatre roues, et prévoir une diminution graduelle sur 4 ans afin d'offrir une prévisibilité aux consommateurs et à l'industrie automobile :

2027 : 2 000 \$ | **2028** : 1 500 \$ | **2029** : 1 000 \$ | **2030** : 500 \$.

- Limite de 1 rabais par personne sur les 4 ans du programme.
- Maximum de 10 rabais par entreprise sur les 4 ans du programme.
- Plafond de 100 rabais par entreprise d'auto partage par an sur les 4 ans du programme.
- Fixer l'éligibilité à un plafond de transaction de 50 000\$ (comme le programme Fédéral).

COÛT du programme (en millions de dollars) *

ANNÉE	2027	2028	2029	2030
COÛT ESTIMÉ	348,0	391,5	348,0	217,5
TOTAL sur 4 ans	1,3 milliard			

*Basé sur le scénario de référence du MELCCP, avant la révision de juin 2026.

- b) **Enlever/annuler la taxe à l'immatriculation sur les véhicules électriques.**

Les taxes d'immatriculation applicables aux véhicules électriques ne sont pas proportionnelles à l'utilisation du réseau routier et entraînent souvent une surfacturation des conducteurs de véhicules électriques par rapport à certains véhicules à moteur à combustion interne, selon l'usage et l'efficacité énergétique du véhicule. Un modèle de financement modernisé, neutre sur le plan technologique et fondé sur l'usage permettrait de répondre aux besoins de revenus sans pénaliser les technologies qui soutiennent les objectifs environnementaux et économiques.

Revenus en moins (en millions de dollars) :

ANNÉE	2027	2028	2029	2030
Revenus en moins	87,0	120,0	163,0	218,0
TOTAL sur 4 ans*	588 millions			

*Basé sur la croissance du parc selon le scénario de référence du MELCCP, avant la révision de juin 2026.

3 Soutenir le déploiement d'infrastructures de recharge publique et résidentielle pour véhicules légers.

- Maintenir le programme Écorecharge afin de
 - Soutenir un réseau de recharge public fiable, avec un accent sur les régions mal desservies.
 - Soutenir les installations de recharge, incluant les bornes, les mises à niveau électriques et les systèmes de gestion de la charge dans les immeubles résidentiels à logements multiples.
- Poursuivre le soutien au déploiement de bornes de recharge publique.
- Les coûts admissible devraient comprendre à la fois les coûts en capital et les coûts d'exploitation des bornes de recharge rapide dans les régions rurales et éloignées, y compris le financement de systèmes de stockage d'énergie lorsque la capacité du réseau est insuffisante.

COÛT des programmes (en millions de dollars) :

ANNÉE	2027	2028	2029	2030
Écorecharge	45,1	45,0	65,0	65,0
Autres programmes	45,6	58,4	74,3	74,3
TOTAL sur 4 ans*	427,7 millions			

*Sommes déjà prévues au [Plan de mise en oeuvre 2026-2031](#) du Plan pour une Économie Verte

4 Soutenir l'adoption de véhicules électriques moyens et lourds et le déploiement d'infrastructures de recharge pour les parcs de véhicules.

Adapter le financement des VML en fonction des différents segments, notamment **a) autobus scolaires**, **b) autobus de transport en commun** et **c) camions commerciaux**. Intégrer le soutien aux infrastructures et à la planification aux programmes d'acquisition de véhicules afin de simplifier l'accès et réduire les coûts administratifs. Permettre aux exploitants de regrouper les demandes pour les véhicules et les infrastructures.

a) Autobus scolaires électriques

- Maintenir le Programme d'électrification du transport scolaire (PETS) (Volet 1 – acquisition d'autobus et Volet 2 – infrastructures de recharge) dans sa forme actuelle jusqu'à son échéance, le 31 mars 2028.
- Annoncer la prolongation du programme jusqu'en 2033, afin de l'arrimer aux contrats scolaires de cinq ans des transporteurs, qui seront renouvelés en avril 2028. Nous recommandons de réduire progressivement l'aide financière à compter du 1er avril 2028, en la fixant à 200 000 \$ par autobus, puis en la diminuant de 20 000 \$ par année par la suite.

COÛT du programme (en millions de dollars)

ANNÉE	2027	2028	2029	2030
Volet 1 - Véhicules	96,0	80,0	72,0	64,0
Volet 2 - Infrastructure	15,0	9,5	9,0	8,5
TOTAL sur 4 ans*	354 millions			

*En **partie** déjà prévu (150 millions) au [Plan de mise en oeuvre 2026-2031](#) du Plan pour une Économie Verte; la différence à couvrir avec le rétablissement des 1,8 milliards détournés du FECC.

b) Autobus de transport en commun électriques

- Maintenir le programme de financement dédié afin de soutenir l'adoption d'autobus de transport en commun électriques. Le financement devrait couvrir la planification de l'électrification des parcs de véhicules, l'acquisition de véhicules ainsi que le déploiement des infrastructures de recharge.

COÛT du programme (en millions de dollars) :

ANNÉE	2027	2028	2029	2030
Soutien à l'électrification des autobus urbains	59,7	73,5	74,2	128,4
TOTAL sur 4 ans*	335,8 millions			

* Déjà prévu au [Plan de mise en oeuvre 2026-2031](#) du Plan pour une Économie Verte

c) Camions commerciaux électriques

- Maintenir le programme Écocardionnage pour les VZE de poids moyen et lourd, en veillant à ce que le financement, l'admissibilité, et les échéanciers du programme suivent le rythme de la transition du secteur.
- Réduire le rabais accordé par véhicule de 10% par année.
- Intégrer le soutien aux infrastructures au programme Écocardionnage afin d'optimiser l'accès: permettre aux parcs de véhicules de regrouper le financement des véhicules et des infrastructures de recharge/ravitaillement dans une seule demande afin de simplifier l'adoption et d'accélérer le déploiement.
 - Exiger la mise en œuvre de la recharge intelligente dans les projets d'infrastructures de recharge de parcs de véhicules, afin de réduire les impacts sur le réseau électrique et les coûts d'exploitation.
 - Soutenir la planification en amont des projets de recharge de parcs de véhicules afin de surmonter les obstacles à l'adoption pour les exploitants.
- Introduire des incitatifs dédiés à la conversion de véhicules, afin de permettre l'électrification de véhicules à combustion interne existants répondant à des exigences minimales d'autonomie (par exemple les camions de livraison et les véhicules de services publics), lorsque cela est techniquement faisable.
- Établir un programme de financement dédié aux infrastructures de recharge pour les parcs de VML, tant dans les secteurs privés que public, incluant des modèles publics, partagés et en dépôt.
 - Investir dans des pôles de recharge pour VML accessibles au public, y compris des infrastructures de recharge rapide en courant continu situées dans les aires de repos ainsi que des installations de recharge de très forte puissance (mégawatt, MW).

COÛT du programme (en millions de dollars) :

ANNÉE	2027	2028	2029	2030
Écocardionnage	40,0	50,0	50,0	50,0
Total sur 4 ans*	190 millions			

* Déjà prévu au [Plan de mise en œuvre 2026-2031](#) du Plan pour une Économie Verte.

* Soutien recharge et planification : déjà compris dans le programme Écorecharge.

5 Autres mesures stratégiques

a) Électrifications des traversiers:

- Exiger l'acquisition de traversiers électriques fabriqués au Québec.

En 2023, [les gouvernements du Québec et du Canada ont annoncé un investissement total de 840 millions de dollars](#) afin de moderniser les infrastructures du chantier Davie à Lévis, **dont 512,9 millions de dollars provenant du gouvernement du Québec**. Cet investissement majeur visait notamment à renforcer la capacité du Québec en construction navale et à soutenir des milliers d'emplois spécialisés. Dans ce contexte, il est logique que les futurs investissements publics destinés à l'électrification des traversiers contribuent également à soutenir les chantiers québécois. Exiger la construction de traversiers électriques au Québec permettrait de maximiser les retombées économiques de ces investissements, de consolider l'expertise développée au chantier Davie et dans l'industrie maritime québécoise, et de soutenir la création d'emplois de qualité dans les régions maritimes du Québec.

COÛT : 191,5 millions*

*Somme déjà prévue au budget gouvernemental : [Annoncé en juin 2023, pour l'acquisition de trois traversiers électriques rechargeables qui vont assurer les services de L'Isle-aux-Coudres et de Sorel-Tracy.](#)

b) Filière de recyclage des batteries de véhicules légers et lourds:

- Inclure le recyclage de batteries VÉ dans la stratégie sur les minéraux critiques du Québec et soutenir la filière pour rétablir la capacité de recyclage de batteries de véhicules électriques au Québec.

Le potentiel économique est considérable. D'ici 2031, près de 40 000 tonnes de minéraux critiques provenant de batteries arriveront sur le marché du recyclage au Québec, en Ontario et dans le nord-est des États-Unis, représentant une valeur estimée à **850 millions** de dollars. Entre 2035 et 2040, ce volume pourrait atteindre 220 000 tonnes, pour une valeur estimée à **4,5 milliards** de dollars.

La [Stratégie québécoise pour la valorisation des minéraux critiques et stratégiques](#) reconnaît l'importance de développer une chaîne de valeur complète pour les minéraux critiques, mais elle n'accorde à peu près pas d'attention au recyclage des batteries de véhicules électriques. Pourtant, ces batteries constituent une source de lithium, de nickel, de cobalt et de graphite déjà présente sur le territoire québécois. Alors que plusieurs juridictions considèrent désormais le recyclage des batteries de véhicules électriques comme un élément stratégique de leur sécurité d'approvisionnement, le Québec ne prévoit actuellement ni plan d'action spécifique, ni cible, ni financement dédié à cette filière. Cette lacune doit être corrigée rapidement afin d'assurer la cohérence de la stratégie québécoise des minéraux critiques.

COÛT : 100 millions (avec retour sur investissement, d'ici 2031, d'au moins 850 millions).

INFORMATION COMPLÉMENTAIRE

Rétablir l'intégrité du Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC)

Le Fonds d'électrification et de changements climatiques a été créé afin de financer les mesures permettant au Québec de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et d'accélérer sa transition énergétique. Pourtant, EN 2025, 1,8 milliard de dollars ont été retirés du fonds et affectés à d'autres usages gouvernementaux. Cette pratique réduit la capacité du Québec à mettre en œuvre les mesures nécessaires pour atteindre ses objectifs climatiques et soutenir le développement économique lié à l'électrification des transports.

Le rétablissement de ces sommes constituerait une source de financement naturelle pour plusieurs des mesures proposées dans ce document, notamment les programmes de soutien aux véhicules électriques, aux infrastructures de recharge, à l'électrification des véhicules moyens et lourds ainsi qu'au développement des chaînes d'approvisionnement stratégiques. Les sommes versées au FECC proviennent notamment du marché du carbone et ont été collectées précisément dans le but de soutenir ce type d'investissements.

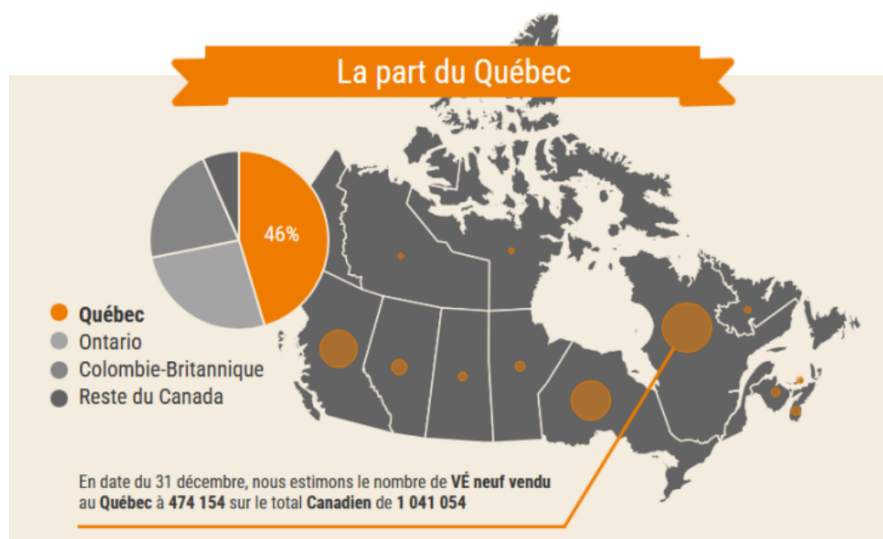
En plus des environnementales, l'utilisation du FECC pour sa mission initiale permettrait d'accélérer les investissements dans des secteurs créateurs d'emplois, de réduire la dépendance aux produits pétroliers importés et de renforcer la compétitivité des entreprises québécoises dans les marchés des technologies propres.

Les sommes du FECC doivent servir la transition énergétique du Québec, comme prévu lors de sa création et ne doivent pas être détournées combler d'autres besoins budgétaires gouvernementaux.

Maintenir une norme VZE ambitieuse pour protéger le leadership du Québec

La norme VZE du Québec a permis à la province de devenir le chef de file canadien de l'électrification des transports. En exigeant une offre croissante de véhicules électriques, elle a contribué à attirer davantage de modèles sur le marché québécois, à accroître la concurrence entre les constructeurs et à offrir plus de choix aux consommateurs.

31 mars 2026



SOURCE : [Association de véhicules électriques du Québec \(AVEQ\)](#)

L'affaiblissement de la norme mène à une offre plus limitée de véhicules électriques disponibles au Québec et ralentit la croissance du marché des véhicules d'occasion, qui constitue la principale porte d'entrée à l'électrification pour de nombreux ménages. Une norme ambitieuse favorise au contraire une plus grande disponibilité des véhicules, ce qui contribue à améliorer leur accessibilité à long terme.

De plus, chaque véhicule électrique remplace une partie des dépenses des ménages consacrées à l'essence par une consommation d'électricité produite au Québec. Cette transition réduit la dépendance du Québec aux produits pétroliers importés, améliore la balance commerciale de la province et permet de conserver davantage de richesse dans l'économie québécoise.

Une norme forte soutient également l'ensemble de l'écosystème québécois de l'électrification des transports, notamment les entreprises actives dans les infrastructures de recharge, les technologies propres, les services énergétiques et la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques. Ces entreprises représentent des investissements, des emplois de qualité et des occasions de croissance économique partout au Québec.

Selon l'analyse d'impact du gouvernement du Québec (révision juin-juillet 2026), l'assouplissement proposé de la norme entraîne davantage de consommation de carburants fossiles, davantage d'émissions de gaz à effet de serre et un coût net important pour la société québécoise d'ici 2035. Une trajectoire ambitieuse demeure donc la meilleure option pour les consommateurs, l'économie québécoise et la transition énergétique.

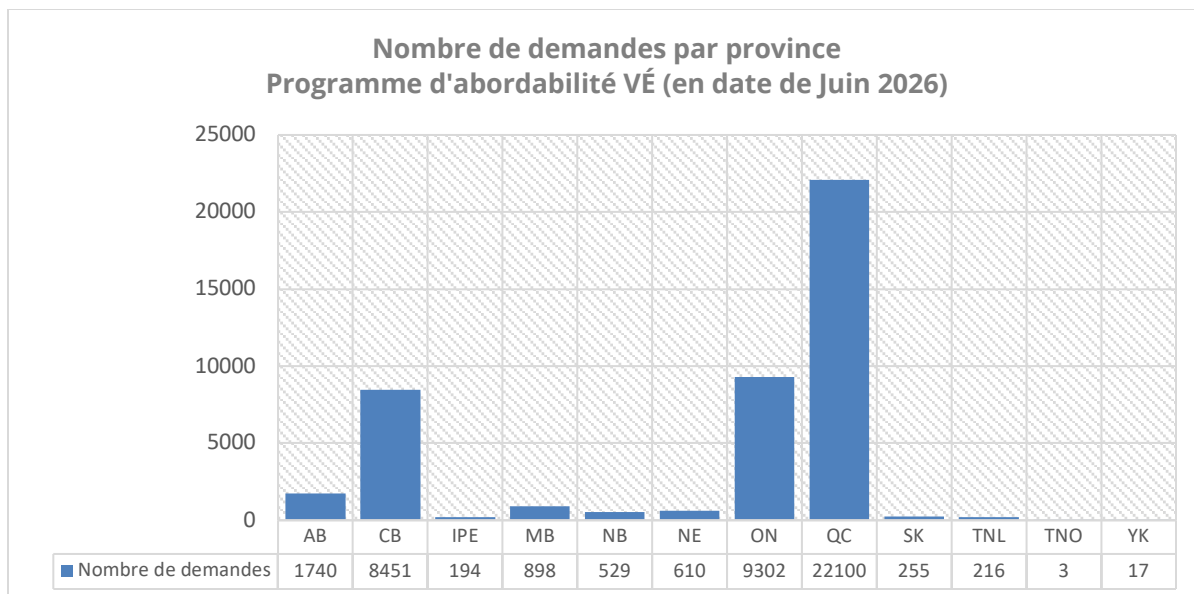
Rétablir et mettre à jour les rabais pour véhicules légers zéro émission

Les rabais à l'achat ont joué un rôle déterminant dans le succès de l'électrification des transports au Québec. Ils ont permis à un plus grand nombre de ménages d'accéder à la mobilité électrique tout en réduisant leurs dépenses en carburant et en entretien.

Bien que le prix d'achat demeure un facteur important, les véhicules électriques permettent généralement aux ménages d'économiser plusieurs milliers de dollars en coûts de carburant et d'entretien au cours de la vie du véhicule. Les économies générées restent dans les poches des familles québécoises plutôt que d'être consacrées à l'achat de carburants fossiles.

Le maintien d'un programme de rabais prévisible favorise également la stabilité du marché automobile. Une réduction graduelle annoncée plusieurs années à l'avance permet aux consommateurs, aux concessionnaires et aux constructeurs de mieux planifier leurs décisions d'achat et d'investissement.

Les rabais québécois permettent aussi de maximiser les retombées des programmes fédéraux. Le Québec représente historiquement près de la moitié du marché canadien des véhicules zéro émission. Ainsi, une part importante des fonds versés dans le cadre du programme fédéral pour l'abordabilité des véhicules électriques est captée par les ménages québécois et réinjectée dans l'économie de la province. Le maintien d'un soutien provincial contribue donc également à attirer davantage de dollars fédéraux au Québec.



Source : [Gouvernement du Canada - Statistiques sur le Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques \(PAVE\)](#)

49,9 % des demandes et 51% des subventions ont été octroyés à des citoyens du Québec
En date de juin 2026 (3 mois d'opération), les rabais accordés au Québec totalisent plus de 98 millions de dollars

Au-delà des avantages pour les consommateurs, les ventes de véhicules électriques soutiennent le développement de l'ensemble de l'écosystème québécois de l'électrification des transports, notamment les entreprises de recharge, les entrepreneurs électriques, les fournisseurs de technologies et de services énergétiques. Ces activités génèrent des investissements et des emplois partout au Québec.

Enfin, remplacer progressivement les véhicules à essence par des véhicules électriques réduit les importations de produits pétroliers et augmente l'utilisation d'une énergie produite localement. Cette transition contribue à renforcer la souveraineté énergétique du Québec tout en conservant davantage de richesse dans l'économie québécoise.

Enlever/annuler la taxe à l'immatriculation sur les véhicules électriques

La taxe sur les véhicules électriques tente de répondre à un véritable enjeu de financement des routes, mais elle constitue une solution partielle, inéquitable et contradictoire avec les objectifs d'électrification des transports du Québec.

Le gouvernement du Québec a justifié l'introduction d'une taxe annuelle de 125 \$ sur les véhicules électriques à batterie et 62,50 \$ sur les véhicules hybrides rechargeables en affirmant que leurs propriétaires ne contribuent pas au financement du réseau routier par l'entremise des taxes sur les carburants. Il est vrai qu'à long terme, l'électrification croissante du parc automobile exigera une modernisation des mécanismes de financement des infrastructures routières. Toutefois, la taxe proposée ne constitue pas une solution adéquate à cet enjeu.

D'abord, cette taxe n'est pas liée à l'utilisation réelle du réseau routier. Un conducteur parcourant quelques milliers de kilomètres par année paiera exactement la même somme qu'un automobiliste parcourant plusieurs dizaines de milliers de kilomètres. À l'inverse, les taxes sur les carburants sont directement liées à la consommation de carburant et à la distance parcourue.

Ensuite, les taxes sur les carburants ne représentent qu'une partie du financement des infrastructures routières du Québec. Les routes sont également financées à partir de diverses sources de revenus gouvernementaux. La contribution financière attendue de cette nouvelle taxe demeure relativement limitée par rapport aux besoins globaux de financement des infrastructures routières. La mesure apparaît davantage comme un geste symbolique que comme une solution structurelle au défi de financement qui accompagnera l'électrification du parc automobile.

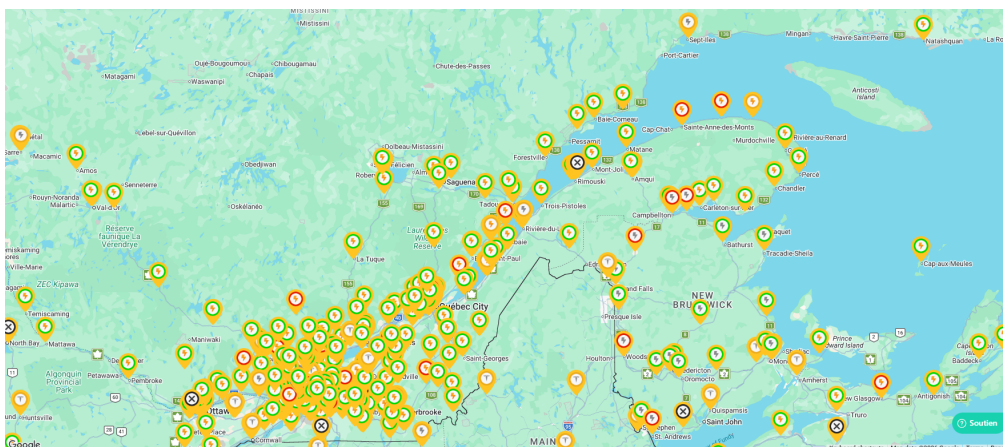
Cette taxe envoie un signal contradictoire aux consommateurs. Alors que le gouvernement investit dans les infrastructures de recharge et cherche à accélérer l'adoption des véhicules électriques pour réduire les coûts énergétiques des ménages, améliorer la qualité de l'air et diminuer la dépendance aux produits pétroliers, il impose simultanément une taxe visant spécifiquement cette technologie.

À plus long terme, le Québec devrait plutôt amorcer une réflexion sur un modèle de financement moderne, neutre sur le plan technologique et fondé sur l'utilisation réelle du réseau routier. Une telle approche permettrait d'assurer la pérennité des revenus tout en traitant équitablement l'ensemble des automobilistes, peu importe le type d'énergie utilisé par leur véhicule.

Soutenir le déploiement d'infrastructures de recharge publique et résidentielle pour véhicules légers

L'accès à une infrastructure de recharge fiable est l'un des facteurs les plus importants pour accélérer l'adoption des véhicules électriques. Un réseau public bien déployé permet aux conducteurs de se déplacer partout au Québec en toute confiance et contribue à éliminer les préoccupations liées à l'autonomie des véhicules.

Le maintien d'un programme comme Écorecharge est particulièrement important dans les régions rurales et éloignées, où la rentabilité commerciale des bornes de recharge rapide demeure limitée. Comme ce fut le cas pour l'électrification des régions du Québec, un soutien public demeure nécessaire pour assurer un accès équitable aux infrastructures essentielles sur l'ensemble du territoire.



SOURCE : [ChargeHub](#) (filtre BRCC seulement appliqué)

L'accès à la recharge résidentielle est tout aussi important. La majorité des recharges s'effectuent à domicile, où les coûts sont les plus faibles et l'expérience la plus pratique pour les conducteurs. Or, de nombreux

ménages vivant dans des immeubles résidentiels à logements multiples font encore face à des obstacles techniques et financiers pour accéder à la recharge. Le soutien aux bornes, aux mises à niveau électriques et aux systèmes de gestion de la charge permet d'élargir l'accès à la mobilité électrique à un plus grand nombre de Québécois, peu importe leur type d'habitation.

Investir dès maintenant dans les infrastructures résidentielles permet également de réduire les coûts futurs. L'installation d'infrastructures de recharge lors de rénovations ou de travaux planifiés est généralement beaucoup moins coûteuse que les interventions réalisées plusieurs années plus tard.

Les infrastructures de recharge génèrent par ailleurs des retombées économiques concrètes pour le Québec. Leur déploiement soutient l'activité des entreprises de recharge, des entrepreneurs électriques, des fournisseurs d'équipements, des entreprises technologiques et des services énergétiques présents dans toutes les régions de la province.

Enfin, le stockage d'énergie peut jouer un rôle stratégique dans certaines régions où la capacité du réseau électrique est limitée. Ces systèmes permettent de soutenir l'installation de bornes rapides dans des secteurs mal desservis, tout en réduisant les appels de puissance et les coûts de raccordement. Ils offrent ainsi une solution flexible pour accélérer le déploiement de la recharge sans attendre des mises à niveau majeures du réseau électrique.

Soutenir l'adoption de véhicules électriques moyens et lourds et le déploiement d'infrastructures de recharge pour les parcs de véhicules.

L'électrification des véhicules moyens et lourds représente une occasion économique importante pour le Québec. Les autobus scolaires, les autobus de transport en commun et les camions commerciaux parcourent généralement beaucoup plus de kilomètres que les véhicules de promenade. Chaque remplacement d'un véhicule diesel par un véhicule électrique permet donc de réduire davantage les dépenses en carburant fossile et d'augmenter l'utilisation d'électricité produite au Québec. Cette transition contribue à renforcer la souveraineté énergétique du Québec tout en réduisant les coûts d'exploitation pour les organisations qui exploitent ces véhicules.



Les autobus scolaires électriques constituent déjà un succès québécois reconnu. Leur déploiement réduit les coûts associés au carburant et à l'entretien, améliore la qualité de l'air autour des écoles et permet aux élèves de voyager dans un environnement plus silencieux et plus confortable. Le maintien du soutien gouvernemental permettra de poursuivre cette transition et de consolider l'expertise développée par les entreprises québécoises du secteur.

Dans le transport collectif, l'électrification des autobus urbains contribue à améliorer la qualité de l'air dans les milieux densément peuplés tout en réduisant les coûts liés à la volatilité du prix du diesel. Toutefois, la réussite de cette transition repose sur une approche intégrée comprenant la planification des parcs, les infrastructures de recharge, les raccordements électriques et la formation de la main-d'œuvre. Soutenir simultanément les véhicules et les infrastructures permet d'accélérer le déploiement tout en réduisant les risques pour les sociétés de transport.



Dans le secteur du transport de marchandises, les véhicules électriques offrent aux entreprises une plus grande prévisibilité des coûts d'exploitation grâce à l'utilisation d'électricité produite localement plutôt que de carburants dont les prix fluctuent selon les marchés mondiaux. Pour plusieurs applications, particulièrement les opérations régionales et les véhicules qui retournent quotidiennement à leur dépôt, l'électrification devient progressivement une option économiquement avantageuse.

Le principal défi demeure toutefois le déploiement des infrastructures de recharge pour les parcs de véhicules. Les entreprises doivent souvent réaliser simultanément des investissements dans les véhicules, les bornes de recharge, les raccordements électriques et la planification de leurs opérations. Un soutien gouvernemental intégré simplifie cette transition et accélère l'adoption.



Au-delà des bénéfices pour les exploitants, l'électrification des parcs de véhicules génère des retombées économiques importantes au Québec. La conception des projets, l'installation des infrastructures de recharge, les travaux électriques, la modernisation des réseaux, les services technologiques et l'entretien des équipements créent des emplois spécialisés qui ne peuvent être délocalisés. Les investissements dans ce secteur soutiennent ainsi le développement d'une filière québécoise d'électrification des transports tout en améliorant la compétitivité des entreprises.

Enfin, chaque autobus scolaire électrique, autobus urbain électrique ou camion électrique mis en service au Québec génère des retombées économiques qui vont bien au-delà de l'utilisateur final. Ces projets soutiennent les manufacturiers de véhicules et de bornes de recharge, les entreprises technologiques, les entrepreneurs électriques, et de nombreux autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement québécoise. Le soutien à l'adoption des véhicules électriques moyens et lourds est donc également une politique de développement économique et de création d'emplois au Québec.

Le Québec compte plusieurs entreprises actives dans la fabrication de véhicules électriques moyens et lourds, de bornes de recharge, d'équipements électriques, de logiciels et de technologies de gestion énergétique. Le maintien d'un marché québécois dynamique contribue directement à soutenir ces entreprises, leurs investissements et les milliers d'emplois associés.

Autres mesures stratégique

Électrification des traversiers

L'électrification des traversiers représente une occasion importante de réduire les émissions du transport maritime tout en soutenant le développement économique du Québec. Les traversiers constituent des candidats particulièrement bien adaptés à l'électrification puisqu'ils opèrent sur des trajets réguliers, avec des horaires prévisibles et des possibilités de recharge aux quais.

Le Québec possède déjà une expertise reconnue en construction navale, en électrification des transports et en technologies énergétiques. L'acquisition de traversiers électriques fabriqués au Québec permettrait de maximiser les retombées économiques des investissements publics en soutenant les chantiers navals, les fournisseurs d'équipements, les entreprises technologiques et les travailleurs spécialisés de la province.

En 2023, les gouvernements du Québec et du Canada ont annoncé un investissement total de 840 millions de dollars afin de moderniser les infrastructures du chantier Davie à Lévis, dont 512,9 millions de dollars provenant du gouvernement du Québec. Les futurs investissements publics dans l'électrification des traversiers devraient contribuer à maximiser les retombées de cet investissement déjà réalisé en soutenant la construction navale québécoise et les emplois spécialisés qui en découlent.

Une stratégie d'électrification des traversiers qui favorise le contenu québécois contribuerait à maintenir et à créer des emplois de qualité dans les régions où est concentrée l'industrie maritime, tout en renforçant le savoir-faire québécois dans un marché mondial en pleine croissance.

Au-delà des bénéfices environnementaux, l'électrification des traversiers peut ainsi devenir un levier de développement industriel, d'innovation et de création de richesse au Québec. Les investissements publics dans le renouvellement des flottes devraient donc être utilisés pour soutenir à la fois la transition énergétique et la compétitivité des entreprises québécoises.

Recyclage de batteries

Le Québec a fait des minéraux critiques une priorité économique. Pourtant, le recyclage des batteries de véhicules électriques demeure largement absent des stratégies publiques, alors qu'il constitue une source croissante de lithium, de nickel, de cobalt et d'autres matériaux stratégiques déjà présents sur le territoire québécois. Le recyclage doit être reconnu comme un pilier à part entière de la stratégie québécoise des minéraux critiques.

Bien que le gouvernement ait adopté une Stratégie québécoise pour la valorisation des minéraux critiques et stratégiques, cette stratégie demeure principalement centrée sur l'exploration, l'extraction et la transformation des ressources minières. Malgré plusieurs références au recyclage, aucune mesure structurante, aucun objectif précis et aucun budget dédié au recyclage des batteries de véhicules électriques n'y sont prévus. Cette lacune devrait être corrigée afin d'intégrer pleinement l'économie circulaire à la stratégie québécoise des minéraux critiques.

Au-delà des considérations environnementales, le recyclage des batteries est un enjeu de sécurité économique et industrielle. Il permet de réduire la dépendance aux importations de matières premières, de sécuriser l'approvisionnement en minéraux critiques et de renforcer l'attractivité du Québec pour les investissements liés à la fabrication de batteries et aux technologies propres.

Le potentiel économique est considérable. D'ici 2030, près de 40 000 tonnes de minéraux critiques provenant de batteries arriveront sur le marché du recyclage au Québec, en Ontario et dans le nord-est des États-Unis, représentant une valeur estimée à 850 millions de dollars. Entre 2035 et 2040, ce volume pourrait atteindre 220 000 tonnes, pour une valeur estimée à 4,5 milliards de dollars.

Or, le Québec a récemment perdu une partie importante de sa capacité de recyclage et les batteries récupérées sur son territoire sont désormais expédiées vers d'autres provinces ou vers les États-Unis pour traitement. Cette situation entraîne des pertes d'emplois, des coûts additionnels de transport et d'entreposage, ainsi qu'une perte de contrôle sur des ressources stratégiques dont la valeur augmentera au cours des prochaines années.

Le gouvernement du Québec a investi pour soutenir l'achat de véhicules électriques et développer l'écosystème québécois de l'électrification des transports. Il est donc logique de chercher à récupérer et valoriser localement les minéraux critiques contenus dans ces batteries plutôt que de les voir quitter le territoire à la fin de leur vie utile.

Le soutien à une capacité québécoise de recyclage permettrait de maintenir et de créer des emplois spécialisés dans des secteurs à forte valeur ajoutée, tout en renforçant la résilience et la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement québécoise. Plusieurs juridictions, notamment l'Union européenne, le Royaume-Uni, la Corée du Sud et les États-Unis, considèrent déjà le recyclage des batteries comme un élément stratégique de leur politique industrielle et de sécurité des ressources.

Les batteries de véhicules électriques ne sont pas seulement des déchets à gérer. Elles constituent une future mine urbaine de plusieurs milliards de dollars que le Québec doit apprendre à exploiter et à valoriser localement.

NOTE DE FIN

Les mesures proposées par Méc visent à renforcer la souveraineté énergétique, industrielle et économique du Québec. L'électrification des transports permet non seulement de réduire les émissions, mais surtout de conserver davantage de richesse au Québec, de soutenir les entreprises locales et de créer des emplois de qualité dans toutes les régions.

Notre fil conducteur de l'électrification des transports, est ÉCONOMIQUE :

- Moins d'importations de pétrole;
- Plus d'électricité produite au Québec;
- Plus d'investissements au Québec;
- Plus d'emplois au Québec;
- Conservation des minéraux critiques au Québec;
- Construction de traversiers au Québec.



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