

Recommandations

Modifications proposées à la norme sur les véhicules zéro émission (VZE)

Document présenté au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs

Consultation publique | Juillet 2026

1. Une position claire : continuer d'avancer

La Fondation David Suzuki remercie le gouvernement du Québec pour l'occasion de commenter les modifications proposées à la norme sur les véhicules zéro émission (VZE). L'organisation œuvre depuis plusieurs décennies à accélérer la décarbonation des transports : elle est intervenue sur les normes véhicules zéro émission au Québec, en Colombie-Britannique et à l'échelle fédérale, et a commandé plusieurs recherches indépendantes sur les politiques d'électrification.¹

D'entrée de jeu, la Fondation appuie les recommandations déposées par Mobilité électrique Canada (MEC) dans le cadre de cette consultation et en partage l'analyse. Elle va toutefois plus loin sur un point déterminant : puisque l'analyse d'impact du gouvernement ne démontre aucune nécessité d'affaiblir la norme, la Fondation estime que **la trajectoire devrait être maintenue, sans recul**. Si le gouvernement juge malgré tout devoir assouplir certains paramètres, le scénario le plus ambitieux de MEC doit alors constituer un plancher absolu, et non un point de départ pour de nouvelles concessions. Toujours réaliste et pertinente, la norme VZE sert à la fois les objectifs économiques, climatiques et sanitaires du Québec, en plus de renforcer sa souveraineté énergétique et de remettre de l'argent dans les poches des ménages.

La norme VZE constitue en ce sens l'une des politiques les plus efficaces jamais adoptées par le Québec. Elle a fait de la province un chef de file de l'électrification des transports et a garanti à la population l'une des offres de véhicules électriques (VÉ) les plus diversifiées en Amérique du Nord. Recalibrer une politique qui fonctionne peut, en principe, se défendre, mais n'est pas justifié dans le cas présent. Ce qui est proposé n'est pas un recalibrage : c'est une capitulation devant les constructeurs les plus en retard dans leur transition.

Ce recul sera payé deux fois par les Québécois : par les ménages, condamnés à des véhicules plus coûteux à l'usage que les VÉ, et par les collectivités, qui assumeront le prix des émissions supplémentaires. Il survient d'ailleurs à un moment particulièrement inopportun. Selon l'Agence internationale de l'énergie, les VÉ et les véhicules hybrides rechargeables (VHR) ont représenté **plus de 25 %** des ventes mondiales de véhicules légers neufs en 2025 ; la Chine y consacrait déjà près de la moitié de ses ventes en 2024 et la Norvège a atteint un record de **96 %** en 2025.² Au Québec, la part des VÉ et VHR dans les ventes neuves a reculé à **environ 22 %** en 2025, passant sous la moyenne mondiale, et la Colombie-Britannique, longtemps

¹ Études et analyses passées : novembre 2024, février 2022, janvier 2022, février 2021, octobre 2020, février 2019.

² Agence internationale de l'énergie (2025). *Global EV Outlook 2025*.

deuxième, a rejoint le Québec en fin d'année.³ Le Québec n'est plus le chef de file qu'il a longtemps été, et reculer aujourd'hui l'en éloignerait encore davantage.

Ainsi, le Québec a tout intérêt à arrimer sa trajectoire à la tendance mondiale de fond, portée par la Chine et l'Europe, plutôt qu'à un repli nord-américain conjoncturel et largement dicté par des choix politiques américains appelés à changer.

2. Des cibles réalistes et une demande en croissance

L'analyse d'impact réglementaire ne démontre jamais que les cibles actuelles sont irréalisables. Elle ne présente aucune projection des déficits de crédits des constructeurs, ni aucune preuve que le marché ne peut plus soutenir la trajectoire. Elle justifie plutôt la réforme par la volonté « d'offrir un répit aux constructeurs automobiles »⁴. Or, selon les propres données du gouvernement, les nouvelles immatriculations de VÉ ont **augmenté de 160 %** entre mars 2025 et mars 2026.⁵ Cette hausse reflète en partie un effet de base, mars 2025 marquant un creux suivant la suspension du rabais fédéral en janvier 2025, mais aussi la flambée du prix de l'essence au début de 2026 et l'annonce du retour des subventions à l'achat de VÉ, le nouveau programme fédéral ayant été annoncé en février 2026.⁶ La reprise du programme québécois Roulez vert, en avril 2026, a ensuite soutenu cette tendance.

L'industrie plaide que la demande ne suivrait pas le rythme de la norme. L'argument résiste mal aux faits : la demande est repartie fortement, avant même le plein effet du retour des incitatifs, et l'offre de VZE abordables s'apprête à s'élargir avec l'arrivée des véhicules chinois. Une norme contraignante n'a jamais eu pour rôle de créer la demande. Elle garantit que l'offre soit au rendez-vous là où la demande existe.

3. Des économies pour l'industrie plutôt que les Québécois-es⁷

Selon les propres chiffres du ministère, l'allègement proposé générerait un coût net total, pour la société québécoise, de **17 milliards de dollars** d'ici 2035 et **14,7 Mt de GES** supplémentaires. Ce coût net se décline ainsi :

- **10,3 milliards** de coûts nets assumés par les ménages québécois : une hausse de **7,6 milliards** pour les dépenses énergétiques, soit plus d'essence et moins d'électricité, et de **4,8 milliards** en entretien mécanique, compensée par environ 2,2 milliards d'économies à l'achat de véhicules à essence.
- **9,4 milliards** de coûts liés aux impacts sur l'environnement assumés par la société québécoise, soit le coût des dommages climatiques et sanitaires causés par les émissions de GES et la pollution atmosphérique additionnels.

De l'autre côté, la réforme procure **2,7 milliards de revenus** supplémentaires à l'industrie, soit les constructeurs, les concessionnaires, les stations-service, les grossistes et les raffineries, que le gouvernement retranche pour en arriver à son bilan net de 17 milliards. Or, il masque l'essentiel : ces 2,7 milliards ne représentent pas une richesse nouvelle. C'est de l'argent transféré des ménages vers l'industrie, puisqu'il provient surtout d'une plus grande consommation d'essence payée par ces mêmes ménages. Ce sont donc eux qui financent le répit accordé à l'industrie.

Le calendrier de cette facture est tout aussi parlant. Si l'on isole la part des ménages, soit les 10,3 milliards, et qu'on la répartit dans le temps, on constate que les ménages économiseraient certes d'abord 2,6 milliards

³ Régie de l'énergie du Canada. *Ventes de véhicules électriques au Canada, 2024-2025*.

⁴ MELCCFP (2026). *Analyse d'impact réglementaire — Modifications à la norme VZE* (AIR).

⁵ MELCCFP (2026). *AIR*.

⁶ Cabinet du premier ministre du Canada, *Le premier ministre Carney annonce une nouvelle stratégie visant à transformer l'industrie automobile canadienne*, 5 février 2026.

⁷ Toutes les données de la section 3 sont tirées de : MELCCFP (2026). *AIR*.

jusqu'en 2030, en achetant des véhicules à essence moins chers à l'achat, avant d'absorber **12,9 milliards** de coûts entre 2031 et 2035, sous l'effet du retour du balancier. Le solde de ces deux périodes redonne le coût net de 10,3 milliards : le gouvernement offre un modeste répit à l'achat aux ménages aujourd'hui pour ensuite leur imposer une facture bien plus lourde demain.

Le paradoxe est d'autant plus frappant que le gouvernement fait de la lutte au coût de la vie sa priorité affichée. Une bonne part des acteurs ainsi soulagés n'est d'ailleurs pas québécoise : les constructeurs sont étrangers et l'essence consommée au Québec est importée de l'Ouest canadien et des États-Unis, de sorte qu'une large part des sommes payées à la pompe quitte l'économie québécoise. Ce que l'on présente comme une aide aux citoyens et citoyennes est, pour l'essentiel, un transfert de leurs poches vers des intérêts largement extérieurs.

Le gouvernement présente sa réforme comme une approche équilibrée visant à donner un répit à l'industrie automobile tout en maintenant le Québec comme marché prioritaire pour les VÉ et les VHR. Sa propre analyse montre pourtant de quel côté penche la balance : le répit consenti à l'industrie vaut 2,7 milliards, alors que les ménages absorbent 10,3 milliards de coûts nets, près de quatre fois plus. L'équilibre invoqué ne se retrouve pas dans les chiffres.

4. Recommandations sur les modifications proposées

La Fondation David Suzuki soutient les recommandations de MEC et insiste sur un principe : les assouplissements proposés doivent être évalués ensemble, comme un tout, plutôt que de manière isolée. Si chacune des modifications peut sembler raisonnable pris isolément, qu'il s'agisse des crédits accordés aux hybrides non branchables, de la bonification des VHR, de la prolongation de la durée de vie des crédits ou de la baisse des cibles annuelles, une fois cumulées, elles réduisent massivement le nombre de VÉ que les constructeurs devront réellement mettre en marché.

- **Maintenir une trajectoire ambitieuse.** La réduction des cibles annuelles est la mesure qui pèse le plus lourd sur la norme. Puisque l'analyse d'impact ne démontre aucune nécessité de l'assouplir, la Fondation recommande d'abord de renoncer à tout recul : conserver l'interdiction de vendre des véhicules à essence neufs en 2035 et l'objectif de 100 % de VZE qui l'accompagne. Si le gouvernement juge malgré tout devoir assouplir les exigences de crédit, celles-ci ne doivent en aucun cas descendre sous le scénario le plus ambitieux de MEC, soit une cible minimale de 60 % en 2030 et de 85 % en 2035, plutôt que les 51 % et 80 % proposés, et à la condition que les autres assouplissements soient écartés. Ce seuil est un plancher, non un objectif : plus le gouvernement accorde de flexibilité ailleurs, moins il est justifié d'abaisser les cibles. Le Québec doit rester un modèle de rigueur.
- **Aucun crédit ne doit être accordé aux véhicules hybrides non branchables.** L'argument voulant que les hybrides non branchables soient nécessaires dans les régions rurales ou éloignées est faux.
 - Là où l'infrastructure de recharge publique est moins développée, ce sont précisément les VHR qui jouent le rôle de transition : une simple recharge à domicile, même sur une prise ordinaire, suffit à couvrir la majorité des déplacements quotidiens en mode électrique, tandis que le moteur à essence prend le relais pour les longs trajets, sans dépendre d'aucune borne publique. L'hybride non branchable, lui, ne se recharge jamais et ne parcourt aucun kilomètre à l'électricité : il n'offre donc rien de plus à ces régions.
 - Comme les ménages ruraux parcourent en moyenne de plus longues distances, ce sont eux qui bénéficieraient le plus des économies de carburant liées à l'électrification, ce qui plaide pour les y encourager plutôt que de les en exempter.

- Accorder des crédits aux hybrides non branchables ferait du Québec la première juridiction nord-américaine à récompenser une technologie 100 % essence dans une norme VZE, affaiblissant d'autant plus sa crédibilité sur le plan de l'électrification.
- **Les VHR doivent être traités comme des véhicules de transition, pas des substituts.** Leur reconnaissance doit rester temporaire, proportionnelle à l'usage électrique réel et dégressive après 2027. Les données observées en Californie et en Europe montrent que de nombreux automobilistes font surtout rouler leur hybride rechargeable à l'essence.⁸ Sur-créditer ces véhicules reviendrait à encourager et à récompenser des réductions d'émissions qui ne se matérialisent pas. La valeur de conformité doit continuer d'avantager nettement les véhicules entièrement électriques. Ainsi, la Fondation David Suzuki suggère que la valeur de conformité des VHR demeure toujours inférieure à celle d'un véhicule entièrement électrique, qu'elle décroisse après 2027 et qu'elle soit réservée aux modèles offrant une autonomie électrique suffisante, selon les modalités recommandées par MEC.
- **L'intégrité des crédits doit être préservée.** Deux règles garantissent que les crédits, des droits gagnés en vendant des VZE, reflètent des ventes réelles et récentes.
 - **Leur expiration :** comme la validité temporelle des crédits est limitée, les constructeurs doivent continuer de vendre de nouveaux VZE plutôt que de puiser dans une réserve accumulée pour rester conforme. La Fondation s'oppose donc à la prolongation rétroactive des crédits d'avant 2025 et à la non-expiration des crédits postérieurs à 2025, qui permettrait à un constructeur de reporter indéfiniment ses efforts en réglant ses obligations futures avec de vieux crédits.
 - **Le plafond de report :** en le resserrant, on limite la part de l'obligation annuelle qu'un constructeur peut remplir avec des crédits accumulés les années précédentes, plutôt qu'avec ses ventes de l'année. La Fondation appuie donc ce resserrement, qui force une plus grande part de la conformité à provenir de ventes réelles et actuelles de VÉ.

5. Le discours de l'industrie à l'épreuve des faits

L'industrie avance que le Québec ne pourrait maintenir un régime distinct dans un marché automobile continental, et qu'il faudrait plutôt suspendre la norme et l'arrimer au cadre fédéral. Cet argument ne tient pas la route.

- Les normes fédérales à venir ne garantiront pas que les VZE se retrouvent chez les concessionnaires québécois, puisqu'elles reposeront sur l'intensité des émissions, non sur l'allocation des véhicules. Or, c'est précisément le rôle d'une norme de vente provinciale : faire du Québec un marché prioritaire dans la file d'allocation des constructeurs. L'analyse du ministère le reconnaît d'ailleurs explicitement, en présentant le maintien du Québec comme marché prioritaire pour les VÉ et les VHR comme l'un des objectifs de la réforme.⁹
- L'abandon de la norme, même temporairement, rendrait le Québec plus vulnérable en maintenant sa dépendance au pétrole et au gaz étrangers. Sans obligation, les constructeurs réaffectent leurs VZE vers les marchés où ils ont des cibles à atteindre, et le Québec glisse au bas de la file. Les concessionnaires ont raison de réclamer de la prévisibilité, mais ils se trompent de cible. L'instabilité ne vient ni de la norme en soi, ni de son niveau d'ambition ; elle vient de son affaiblissement répété, qui brouille le signal envoyé aux constructeurs comme aux entreprises qui investissent dans la recharge, le réseau et la filière électrique. La prévisibilité se rétablit en tenant le cap, pas en reculant une fois de plus.

⁸ Mandev, A., Plötz, P. et Sprei, F. (2024). *Factors impacting real-world fuel economy of plug-in hybrid electric vehicles in Europe – an empirical analysis*, Environmental Research Communications.

⁹ MELCCFP (2026). *AIR*.

- L'idée d'une norme « déconnectée de la réalité » ne résiste pas à l'analyse. Alors que les concessionnaires la disent « difficilement exécutable », une modélisation indépendante du professeur Jonn Axsen de l'Université Simon Fraser démontre le contraire : une norme de vente accroît l'adoption des VÉ tout en préservant la rentabilité des constructeurs.¹⁰ La question n'est donc pas de savoir si la norme est atteignable ni même rentable pour les constructeurs, mais si les constructeurs enverront leurs VÉ au Québec sans y être forcés. La réponse est non, et c'est exactement à cela que sert la norme : s'assurer que la province garde une place de choix dans la file d'allocation. Plus la norme est affaiblie, plus le Québec recule dans la file.
- L'histoire le confirme. Si le Québec est devenu le chef de file canadien de l'électrification des transports, c'est précisément parce qu'il s'est doté de sa propre norme dès 2018¹¹, alors qu'Ottawa n'en avait aucune. Première province à réglementer l'offre des constructeurs, le Québec a créé lui-même les conditions de son avance. Le gouvernement canadien n'a adopté son mandat de ventes qu'en 2023, pour l'abolir dès février 2026, nous ramenant à un pays sans exigence de ventes. Or, cette décision d'Ottawa ne rend pas la norme québécoise désuète : elle la rend à nouveau indispensable, demeurant le seul mécanisme qui oblige les constructeurs à approvisionner le Québec.

6. La valeur réelle de la norme pour les Québécois et les Québécoises

6.1 Une norme ambitieuse rend les VÉ plus abordables.

En stimulant l'offre et la concurrence, la norme diversifie les modèles et exerce une pression à la baisse sur les prix. On observe trois effets concrets pour les ménages :

- **L'arrivée de modèles électriques abordables** : le constructeur chinois Dongfeng présentait en juillet 2026 à Montréal une gamme destinée au marché canadien, dont un petit VUS urbain d'environ 340 km d'autonomie vendu ailleurs à l'équivalent de 32 000 \$. Comme le Québec demeure le marché le plus prometteur au pays¹², une norme forte est précisément ce qui incite ces constructeurs à y prioriser leurs modèles à bas prix.
- **Un levier de développement économique et d'emplois** : Dongfeng évoque même une présence industrielle au pays, dans une province qui ne compte aucun fabricant automobile.
- **Le marché d'occasion de demain** : affaiblir l'offre de véhicules neufs aujourd'hui tarit le futur marché d'occasion, dont dépendent les ménages à revenu modeste.

6.2 Rouler électrique permet aux ménages d'économiser des milliers de dollars.

Au-delà du prix d'achat, c'est à l'usage que le VÉ allège le budget des familles. Grâce à une électricité locale bon marché et à un entretien réduit, un ménage québécois économise en moyenne de **2 000 à 3 000 \$** par année en carburant et en entretien en roulant électrique plutôt qu'à l'essence.¹³ Ces économies récurrentes, année après année, sont sans commune mesure avec les allègements ponctuels offerts pour contrer le coût de la vie.

6.3 La norme VZE est une politique de santé publique clé.

Le transport est l'une des principales sources d'oxydes d'azote et de particules fines, des polluants liés aux maladies respiratoires et cardiovasculaires, à l'asthme infantile et aux décès prématurés, un fardeau concentré sur les communautés à faible revenu situées près des grands axes. Les données probantes s'accumulent :

¹⁰ Axsen, J. et Bhardwaj, C. (2025). *Subsidies, Standards, or Both? Trade-Offs among Policies for 100% Zero-Emissions Vehicle Sales*, Environmental Science & Technology.

¹¹ MELCCFP. *Norme véhicules zéro émission (VZE)*.

¹² La Presse (juillet 2026), *Véhicules électriques : le Québec dans la ligne de mire des Chinois*.

¹³ CAA-Québec. *Combien ça coûte vraiment, une auto électrique?*.

- Aux États-Unis, une étude réalisée sur la période 2010-2021 montre qu'une plus forte pénétration des VZE fait baisser significativement le dioxyde d'azote ambiant. Il en résulte moins de bébés nés avec un très faible poids, moins de naissances très prématurées et moins de visites à l'urgence pour l'asthme chez les enfants de 0 à 5 ans. La seule diminution des cas de très faible poids à la naissance représenterait une économie de **1,2 à 4 milliards de dollars américains par année**.¹⁴
- Une modélisation de l'électrification du parc léger américain d'ici 2050 évalue les bénéfices pour la santé entre **84 et 188 milliards de dollars américains**, à condition que le réseau électrique soit propre, une condition que le Québec remplit déjà grâce à son électricité presque entièrement hydroélectrique.¹⁵

En somme, chaque véhicule à essence vendu aujourd'hui reste sur la route une décennie, avec des coûts évitables en matière de santé publique. Une cible VZE est aussi une intervention de santé publique, que l'analyse traite de façon trop abstraite.

6.4 Moins de pétrole importé, c'est plus de souveraineté énergétique.

Chaque véhicule électrique remplace du pétrole importé par de l'électricité produite au Québec. Or, la totalité du pétrole consommé dans la province vient du Canada et des États-Unis, et cette dépendance coûte cher :

- En 2023, les Québécois ont dépensé **plus de 9 milliards de dollars** en carburant pour leurs seuls véhicules personnels ;
- En 2024, le Québec a perdu **4,3 milliards** en raison de son importation de pétrole et de gaz.¹⁶

Cet argent quitte l'économie québécoise et expose les ménages à la volatilité des prix mondiaux. Réduire cette dépendance renforce à la fois la souveraineté énergétique et la balance commerciale, un bénéfice que l'analyse passe sous silence, tout comme elle ignore l'industrie québécoise de l'électrification : bornes de recharge, entrepreneurs électriques, logiciels, filière batterie.

6.5 Un recul est incompatible avec les engagements climatiques du Québec.

Ajouter 14,7 Mt de GES contredit frontalement les engagements climatiques du Québec. À l'heure où les feux, les inondations et les vagues de chaleur rendent le coût de l'inaction tangible, et où une part croissante de ces coûts est assumée par l'État, un recul de cette ampleur est difficilement justifiable.

7. Conclusion

Le Québec dispose d'un cadre réglementaire qui a fait ses preuves. Les difficultés invoquées par l'industrie automobile en disent davantage sur les stratégies d'affaires de certains constructeurs que sur les limites de la norme, et l'analyse du gouvernement démontre elle-même que l'allègement coûterait bien plus qu'il ne rapporterait.

Les grandes transitions ne s'accomplissent pas en faisant les choses à moitié. Le Québec en a déjà fait l'expérience en misant pleinement sur l'hydroélectricité, socle de sa prospérité et de sa souveraineté énergétique. L'électrification des transports en est le chapitre suivant, déjà bien entamé : depuis l'entrée en vigueur de la norme VZE en 2018, la part des VÉ et VHR dans les ventes de véhicules neufs est passée de **3,6 % à 32,8 %** en 2024¹⁷, le plus haut taux en Amérique du Nord. Le Québec se trouve ainsi aujourd'hui là où la Norvège se trouvait vers 2016. Ce qui a fait la différence ensuite, c'est qu'elle n'a jamais reculé sur

¹⁴ Baran, C., Currie, J., Dursun, B. et Tekin, E. (2026). *Clean Rides, Healthy Lives: The Impact of Electric Vehicle Adoption on Air Quality and Infant Health*, National Bureau of Economic Research.

¹⁵ Schmitt, J. et coll. (2024). *Health benefits of US light-duty vehicle electrification: Roles of fleet dynamics, clean electricity, and policy timing*, PNAS.

¹⁶ Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal. *État de l'énergie au Québec 2025*.

¹⁷ MELCCFP (2024). *Rapport d'application de la norme véhicules zéro émission*.

son ambition : en moins d'une décennie, le VÉ en est venu à représenter la quasi-totalité du marché des véhicules neufs.

La Fondation David Suzuki invite le gouvernement à choisir les familles plutôt que l'industrie. **Ce ne sont pas les constructeurs les plus en retard, ni l'industrie pétrolière, qui ont besoin de répit : ce sont les ménages québécois, à qui l'affaiblissement de la norme fera payer des milliards de plus.** La norme VZE est un outil précieux pour défendre ce qui compte pour la population : l'accès à des véhicules abordables, la santé et la souveraineté énergétique. C'est en s'alignant sur les leaders mondiaux plutôt que sur les retardataires, dont on risque bientôt de faire partie, qu'on peut y arriver.

Andréanne Brazeau, M. Sc.

Analyste principale des politiques, Québec
Fondation David Suzuki
abrazeau@davidsuzuki.org

Thomas Green, Ph. D.

Responsable principal, politiques climatiques
Fondation David Suzuki
tgreen@davidsuzuki.org

À PROPOS DE LA FONDATION DAVID SUZUKI

Fondée en 1990, la Fondation David Suzuki est un organisme environnemental canadien à but non lucratif, qui œuvre à préserver la diversité de la nature et le bien-être de toutes les formes de vie, maintenant et pour l'avenir. Elle réalise sa mission en collaborant avec un vaste éventail de parties prenantes du pays : les communautés autochtones et leurs leaders, tous les paliers de gouvernement, les entreprises et les individus. La Fondation mobilise des ressources et des approches variées : recherche scientifique, savoirs écologiques traditionnels, solutions politiques et juridiques innovantes, communications et engagement du public. Elle travaille en anglais et en français, et dispose de bureaux à Vancouver, à Toronto et à Montréal.