



Consultation sur la modification de la Norme sur les véhicules électriques

MÉMOIRE

Déposé au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les
changements climatiques, de la Faune et des Parcs
le 23 juillet 2026



Regroupement national
des conseils régionaux
de l'environnement

La **force d'un réseau** au service
de l'**environnement** et du **développement durable**



Recherche

Bérénice La Selve, chercheur-analyste, Regroupement national des Conseils régionaux de l'Environnement (RNCREQ)

André Lavoie, président, RNCREQ

Blaise Rémillard, responsable mobilité et urbanisme, Conseil régional de l'environnement de Montréal

Martin Vaillancourt, directeur général, RNCREQ

Rédaction

Bérénice La Selve, chercheur-analyste, RNCREQ

Relecture

André Lavoie, président, RNCREQ

**Regroupement national
des conseils régionaux de l'environnement du Québec**
Maison du développement durable #380A
50, rue Sainte-Catherine Ouest
Montréal, QC, H2X 3V4
514 861-7022
www.rncreq.org

Table des matières

Table des matières	3
Présentation du RNCREQ et des CRE	4
Introduction	5
1. Impacts négatifs pour la société québécoise	5
1.1 coût financier pour la société québécoise	5
1.2 Avantages pour les industries pétrolière et automobile	6
2. Maintien de la cible de vente des VZE	6
2.1 Éviter le désalignement avec la cible climatique et le PGIRE	6
2.2 Circularité des VZE et coût de possession	7
2.3 Réalisme des cibles	8
2.4 Attractivité du marché québécois	8
3. Retrait des Véhicules hybrides non branchables	9
3.1 Un bilan carbone contestable	9
3.2 des coûts plus élevés pour les Québécois-es	9
4. Éléments favorisant l'adoption de VZE au Québec	9
Conclusion	9
Récapitulatif des recommandations	10
Bibliographie	11

Présentation du RNCREQ et des CRE

Les Conseils régionaux de l'environnement (CRE) existent au Québec depuis plus de 50 ans. Les dix-sept CRE sont nés du désir de groupes environnementaux de créer un organisme régional de concertation en environnement. Les premiers CRE ont été mis sur pied au début des années 70 au Saguenay-Lac-Saint-Jean et dans l'Est-du-Québec (Bas-Saint-Laurent, Gaspésie). Au fil des ans, chaque région administrative (sauf le Nord-du-Québec) s'est donné son propre CRE, le dix-septième ayant été fondé en 2023 aux Îles-de-la-Madeleine.

Présents aujourd'hui sur tout le territoire méridional du Québec, les dix-sept CRE interviennent en faveur de la protection et de l'amélioration de l'environnement dans chacune des régions du Québec. Par leurs actions, ils favorisent l'intégration des préoccupations environnementales dans les processus de développement et contribuent à harmoniser la préservation de l'environnement, l'équité sociale et le développement économique. Ils privilégient une approche constructive axée sur les solutions, par la concertation, l'éducation et la sensibilisation, en tenant compte des réalités locales et régionales. Ils défendent des valeurs fondamentales comme la solidarité, l'équité et le respect.

Par leurs actions, les CRE contribuent à harmoniser qualité de l'environnement, équité sociale et développement économique.

Organismes autonomes issus du milieu, les CRE sont reconnus comme des interlocuteurs privilégiés du gouvernement sur les questions environnementales. Ils ont également le mandat de contribuer à la définition d'une vision globale du développement durable au Québec et de favoriser la concertation entre les organisations de leur région. Les CRE comptent ensemble près de 1 500 membres – principalement des groupes environnementaux, des organismes parapublics et municipaux, ainsi que des citoyen.ne.s et des entreprises.

Le RNCREQ : un réseau unique d'acteurs influents dans le domaine de l'environnement

Fondé en 1991, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) a, quant à lui, pour mission de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions publiques en leur nom. Reconnu pour la rigueur de ses interventions, le RNCREQ œuvre dans la plupart des grands dossiers environnementaux : changements climatiques, protection de la biodiversité, matières résiduelles, santé des lacs, gestion de l'eau, énergie, forêts, etc.

Le RNCREQ a pour mission de contribuer à la définition d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions en leur nom.

Au fil des années, le Regroupement des CRE a développé une expertise qui non seulement alimente les consultations et les débats publics mais qui lui permet aussi de contribuer aux initiatives locales et d'accompagner les décideurs régionaux dans leurs démarches vers un développement durable.

Introduction

Le gouvernement du Québec a lancé le 11 juin 2026 une consultation sur les modifications qu'il propose d'apporter à la Norme sur les véhicules électriques, encadrée par la *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission (VZE) au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants* (nommée ci-après Loi) et le *Règlement visant la limitation du nombre de crédits pouvant être utilisés par un constructeur automobile et la confidentialité de certains renseignements* (ci-après nommé Règlement).

Ces modifications visent notamment à :

- Abaisser les cibles de vente : La cible de 100 % de ventes de VZE pour 2035 est ramenée à 80 %. Les exigences annuelles sont également revues à la baisse de manière significative, passant par exemple de 85 % à 51 % pour l'année 2030. (Règlement art.3 modifiant l'art.13).
- Inclure des véhicules hybrides non branchables (VHC) : Contrairement au cadre précédent qui les excluait, les véhicules hybrides classiques deviennent admissibles à des crédits (0,25 crédit) pour une période limitée jusqu'à l'année modèle 2027 (Règlement art.9 modifiant l'art.30).
- Changer la validité des crédits : Les crédits pour les véhicules entièrement électriques (VEE) n'auront plus de date d'expiration à partir de 2025, alors que ceux pour les hybrides seront limités dans le temps pour inciter au passage au tout-électrique. (Règlement art.1).

Le RNCREQ se positionne contre ces modifications et présente dans ce mémoire un argumentaire justifiant qu'elles ne permettent d'atteindre les objectifs affichés par le gouvernement, d'une part, et présente de graves répercussions pour la société québécoise, d'autre part.

1. Impacts négatifs pour la société québécoise

1.1 coût financier pour la société québécoise

D'emblée, le gouvernement présente les modifications réglementaires comme contraires à l'intérêt public:

Selon l'Analyse d'impact réglementaire (AIR), « *La modification réglementaire entraînerait, pour les entreprises, des économies de 500,9 millions de dollars entre 2026 et 2030 et de 2,2 milliards de dollars entre 2031 et 2035, par l'augmentation des revenus des stations-service, des grossistes-marchands et des raffineries. Pour les consommateurs, les dépenses liées à l'acquisition, l'énergie et l'entretien diminueraient de 2,6 milliards de dollars entre 2026 et 2030, mais augmenteraient de 12,9 milliards de dollars entre 2031 et 2035. Le coût social des émissions de GES et des polluants atmosphériques augmenterait quant à lui de 1,4 milliards de dollars entre 2026 et 2030 et de 8,0 milliards de dollars entre 2031 et 2035. En somme, la modification réglementaire générerait un coût net total de 17,0 milliards de dollars, d'ici 2035, pour l'ensemble des acteurs concernés.* » (p.2)

Tableau 1815. Synthèse des coûts et des économies du projet de règlement, en millions de dollars

	2026-2030	2031-2035	Total
Entreprises	500,9	2 150,9	2 651,8
Consommateurs	2 631,0	(12 904,2)	(10 273,2)
Environnement	(1 363,0)	(8 024,7)	(9 387,8)
Total	1 768,9	(18 778,0)	(17 009,1)

Bien que les coûts pour la société québécoise présentés dans l’AIR soient élevés, le RNCREQ souhaite évaluer l’ensemble des impacts de cette modification, y compris ceux non couverts par l’analyse présentée dans l’AIR.

1.2 Avantages pour les industries pétrolière et automobile

En ralentissant l’adoption des véhicules électriques, l’allègement de la norme maintient une demande élevée pour l’essence, ce qui cause « pour les entreprises, des économies de 500,9 millions de dollars entre 2026 et 2030 et de 2,2 milliards de dollars entre 2031 et 2035, par l’augmentation des revenus des stations-service, des grossistes-marchands et des raffineries » (AIR, p.2).

De plus, en abaissant les cibles de vente, le gouvernement permet aux constructeurs qui n’auraient pas pu respecter les anciennes normes d’éviter de lourdes sanctions financières : « L’effet des assouplissements, à court terme, serait une plus grande facilité pour les constructeurs automobiles à se conformer aux exigences, et donc moins de risques de devoir payer une redevance ou de devoir acheter des crédits d’autres constructeurs » (AIR, p.25). Le gouvernement justifie cet assouplissement par les “nombreux défis” auxquels fait actuellement face l’industrie automobile (AIR, p.1).

Le RNCREQ est d’avis que ces mesures s’apparentent donc à des cadeaux faits à des entreprises principalement étrangères (pétrolières, constructeurs automobiles) avec un coût élevé pour les Québécois-es.

2. Maintien de la cible de vente des VZE

Le gouvernement propose d’abaisser la cible comme suit :

Exigences de crédits par année modèle		
Exigences de crédits	2025 : 22,0 %	2025 : 22,0 %
	2026 : 32,5 %	2026 : 26,0 %
	2027 : 45,0 %	2027 : 30,0 %
	2028 : 60,0 %	2028 : 35,0 %
	2029 : 75,0 %	2029 : 44,0 %
	2030 : 85,0 %	2030 : 51,0 %
	2031 : 91,0 %	2031 : 58,0 %
	2032 : 95,0 %	2032 : 64,0 %
	2033 : 97,5 %	2033 : 70,0 %
	2034 : 99,0 %	2034 : 75,0 %
	2035 : 100 %	2035 : 80,0 %

Le RNCREQ va présenter dans cette partie les raisons pour lesquelles cette modification est contreproductive, et les raisons pour lesquelles c’est au contraire le maintien de la cible produira les résultats escomptés par le gouvernement.

2.1 Éviter le désalignement avec la cible climatique et le PGIRE

2.1.1 Coût de l’inaction climatique

Bien que le Québec ait maintenu sa cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Québec à 37,5 %, le gouvernement en a repoussé l’échéance de 2030 à 2035 – un recul dénoncé par le RNCREQ dans son [mémoire](#) sur la cible climatique du Québec (2025). Ce report survient pourtant alors que le coût des changements climatiques s'alourdit : selon le Comité consultatif sur les changements climatiques (*Huitième avis du CCCC*, 2025), le coût annuel moyen des dommages assurables au Québec double tous les cinq ans depuis le début du siècle (p.15). Si le rythme actuel d’action n’est pas renforcé, la facture annuelle combinée de l’adaptation et des dommages climatiques pourrait grimper à **78 à 101 milliards d’ici 2050, et jusqu’à 865 milliards à la fin du siècle, avec une baisse potentielle du PIB de 12 % et du**

revenu des ménages de 18 % (p.16). Ces chiffres illustrent une réalité incontournable : plus l'action climatique est reportée, plus son coût futur s'alourdit, ce qui fait de l'inaction, et non de l'action, l'option la plus coûteuse pour le Québec, dans des proportions qui vont bien au-delà des 9,3 milliards de dollars en frais environnementaux évalués par le gouvernement dans son AIR.

Nous rappelons également les [conclusions](#) de la Commissaire au développement durable du Vérificateur général du Québec (VGQ) sur la mise en œuvre du PEV, qui critique le manque de jalons du gouvernement québécois pour mesurer son action climatique. En plus de conduire à un manque de visibilité sur la progression vers la cible climatique, ce manque fait en sorte que l'impact des modifications telles que celles actuellement en consultation sur la cible climatique ne sont pas connus.

Le RNCREQ recommande que le gouvernement introduise dans ses AIR une évaluation de l'impact sur l'atteinte de la cible climatique du Québec, chiffrée en T. équivalent carbone.

2.1.2 Désalignement avec le PGIRE

Le [Plan de gestion intégrée des ressources énergétiques du Québec \(PGIRE\) 2026-2050](#) publié par le Gouvernement du Québec en juin 2026 vise « la croissance de la production d'énergie locale et sa substitution à une part croissante d'énergies importées » afin d'accéder à « l'autonomie énergétique, à la résilience économique et à l'amélioration de la balance commerciale du Québec » (p.12).

À l'inverse, le projet d'allègement de la norme VZE « diminuerait la demande en électricité de 19 769,8 GWh » tout en augmentant en contrepartie la consommation de carburant « de 7,2 milliards de litres sur la même période. » (p.16).

La proposition de modification va donc à l'encontre du PGIRE.

2.2 Circularité des VZE et coût de possession

Selon le [comparateur du coût total de possession](#) (CTP) réalisé par l'AVÉQ, et contrairement à l'idée reçue, les véhicules à essence ne sont pas moins chers que les véhicules électriques sur l'ensemble de leur cycle de vie.

Véhicule	Coût annuel 10 000 à 15 000 km/an	Coût annuel 15 000 à 20 000 km/an
Honda Civic 2025	5 153.54 \$	5 735.57 \$
Ford serie F 2025	7 510.66 \$	8 496.54 \$
Kia EV 6 2025	3 418.66 \$	3 545.74 \$
Kia EV 9 2025	4 168.32 \$	4 338.86 \$

Cette analyse est soutenue par l'AIR, qui indique que le projet de règlement augmenterait les dépenses énergétiques anticipées pour les consommateurs d'environ 7,6 milliards de dollars. Autrement dit, l'assouplissement présenté comme une mesure d'allègement économique aurait en réalité pour effet d'alourdir la facture des consommateurs, en les orientant vers des véhicules dont le coût réel de possession est plus élevé.

De plus, chaque dollar dépensé en essence quitte l'économie québécoise pour financer des compagnies pétrolières étrangères pour un montant évalué à 14 milliards de dollars par année pour le secteur des transports (Équiterre, 2026). À l'inverse, un dollar dépensé en électricité reste au Québec car les profits d'Hydro-Québec, société d'État, retournent directement à la collectivité plutôt qu'à des actionnaires étrangers.

Enfin, alors que le prix du pétrole connaît de graves perturbations actuellement, le coût de recharge d'un véhicule électrique est stable. Le CCC (2025) nous a mis en garde contre le risque économique inhérent à la dépendance aux énergies fossiles, qui expose la société « aux cycles volatils des prix et aux coûts croissants de l'inaction climatique » (p.13).

Au-delà du prix, il s'agit donc d'un choix de souveraineté économique : valoriser notre hydroélectricité, c'est transformer une dépense en investissement collectif. À l'inverse, affaiblir la norme VZE aujourd'hui, c'est renoncer à cet avantage structurel, au moment même où il est le plus stratégique.

2.3 Réalisme des cibles

Dans un article de La Presse (Léveillé, 11 juin 2026), la ministre Pascale Déry affirme que la norme actuelle n'est pas « réaliste », car « les ventes de certains constructeurs pourraient de ne pas permettre d'atteindre les exigences de crédits présentement prévues pour l'année 2026 et les suivantes » (AIR, p.14).

Or, cet argument est contredit par les données du gouvernement : le *Rapport d'application de la norme* du MELCCFP (janvier 2025) indique que les constructeurs ont accumulé plus de 665 000 crédits, dont plus de 400 000 en surplus, un excédent jugé « largement suffisant » pour couvrir les exigences de l'année modèle 2024 (p.13) et qui donne également de la marge aux constructeurs jusqu'à la fin de la période de conformité 2025-2027.

De plus, « les nouvelles immatriculations de VE ayant augmenté de 160 %, entre le mois de mars 2025 et de mars 2026. » (AIR, p.1) ; la demande est bien là.

Loin de démontrer l'irréalisme des cibles, ces chiffres prouvent au contraire qu'elles sont atteignables, et que les constructeurs les dépassent déjà.

2.4 Attractivité du marché québécois

Le gouvernement affirme que son projet vise à maintenir le Québec comme marché prioritaire pour les véhicules électriques en Amérique du Nord (AIR, p.2 et 4). Or, les constructeurs automobiles orientent leurs véhicules électriques vers les marchés dont les exigences sont les plus sévères (Léveillé, 11 juin 2026). En affaiblissant sa propre norme, le Québec risquerait donc de produire l'effet contraire à celui recherché : il inciterait les constructeurs à prioriser d'autres juridictions plus exigeantes, au détriment de l'offre de véhicules électriques sur son territoire.

Pour toutes ces raisons, le RNCREQ recommande :

- **Le maintien de la cible de vente à 100 % de véhicules légers zéro émission neufs, en 2035.**
- **De verrouiller une norme Zéro Émission exigeante pour éviter tout retour en arrière, tel que proposé dans notre [Commentaire](#) sur la stratégie fédérale de DD¹.**

¹ RNCREQ, 2026, p.

3. Retrait des Véhicules hybrides non branchables

3.1 Un bilan carbone contestable

Le cas des hybrides branchables déjà admissibles illustre les limites de cette approche : une [étude européenne](#) montre que ces véhicules consomment en réalité jusqu'à trois fois plus de carburant que leur consommation officielle, le ratio de kilomètres parcourus en mode électrique étant beaucoup plus faible qu'anticipé par l'industrie. Ils ne peuvent donc pas être considérés, en pratique, comme des véhicules zéro émission.

3.2 des coûts plus élevés pour les Québécois-es

De plus, les véhicules à combustion et hybrides, dont la vente sera favorisée par les nouvelles cibles, coûtent plus cher à entretenir que les véhicules entièrement électriques : « le projet entraînerait des coûts supplémentaires d'entretien mécanique estimés à environ 4,8 milliards de dollars pour les consommateurs » (AIR, p.17).

Pour toutes ces raisons, le RNCREQ s'oppose à l'admissibilité des véhicules hybrides non branchables aux crédits pour les constructeurs, une position alignée sur celle des autres pays utilisant un système de crédits VZE, qui n'accordent pas non plus de crédits à ce type de véhicules.

Le RNCREQ recommande de retirer immédiatement les véhicules hybrides non branchables de la norme, et d'envisager, à terme, d'en faire autant pour les hybrides branchables, qui prolongent la dépendance du Québec aux énergies fossiles.

4. Éléments favorisant l'adoption de VZE au Québec

Le RNCREQ recommande :

- De mettre en place des incitatifs à l'achat des VZE.
- Interdire la publicité des véhicules à essence dès que possible, en échos à la campagne Renversons la tendance d'Équiterre à laquelle le CRE Montréal a participé.
- De mettre en place des campagnes promotionnelles importantes pour mettre en valeur les avantages des véhicules électriques.
- De mettre en place un bonus pour l'autopartage en majorant le nombre de crédits qu'un constructeur obtient en vendant un véhicule électrique à un opérateur d'autopartage par rapport à ceux accordés à un concessionnaire².

Conclusion

Face à l'accélération des impacts climatiques, le Québec doit impérativement redresser la barre en privilégiant l'intérêt collectif aux avantages industriels court-termistes.

Le CCC et la commissaire au développement durable du Vérificateur général ont alerté sur le retard accumulé et le manque de jalons qui mettent en péril l'atteinte de la cible climatique québécoise ; malgré ces mises en garde, l'allègement proposé de la norme VZE, justifié par un « répit » à l'industrie malgré un surplus de 400 000 crédits déjà accumulés, nous entraîne dans la mauvaise direction.

² CRE Montréal, 2023.

Cette proposition de modification contredit les orientations du PGIRE en favorisant une consommation accrue de 7,2 milliards de litres de carburant, alors même que les analyses indiquent qu'agir immédiatement permet des économies substantielles, tandis que reporter l'action alourdit la facture future, laquelle pourrait atteindre 101 milliards de dollars par année d'ici 2050.

C'est pourquoi le RNCREQ plaide dans ce mémoire pour une norme forte, qui permettra au Québec d'obtenir rapidement les véhicules électriques que les constructeurs sont en mesure de produire si on les y incite. Une norme VZE renforcée offrirait au Québec une réelle souveraineté énergétique, une protection durable contre la volatilité des prix pétroliers et un leadership économique dans un monde en décarbonation.

Cependant, la transition ne peut reposer uniquement sur l'électrification des véhicules individuels. Il est tout aussi crucial d'adopter l'approche RTA (Réduire-Transférer-Améliorer) en investissant massivement dans le transport en commun, la mobilité active et un aménagement du territoire sobre en déplacements, afin de réduire structurellement la dépendance à l'auto solo.

Le Québec a les moyens d'agir, et chaque année d'hésitation en fait porter le poids aux générations futures.

Récapitulatif des recommandations

Recommandation 1

Introduire dans les analyses d'impacts réglementaires (AIR) une évaluation de l'impact sur l'atteinte de la cible climatique du Québec, chiffrée en T. équivalent carbone.

Recommandation 2

Maintenir la cible de vente à 100 % de véhicules légers zéro émission neufs, en 2035, et verrouiller une norme Zéro Émission exigeante pour éviter tout retour en arrière.

Recommandation 3

Retirer immédiatement les véhicules hybrides non branchables de la norme, et d'envisager, à terme, d'en faire autant pour les hybrides branchables, qui prolongent la dépendance du Québec aux énergies fossiles.

Recommandation 4

Mesures visant à favoriser l'achat de VZE au Québec :

- Mettre en place des incitatifs à l'achat des VZE
- Interdire la publicité des véhicules à essence dès que possible, en échos à la campagne Renversons la tendance d'Équiterre.
- Mettre en place des campagnes promotionnelles importantes pour mettre en valeur les avantages des véhicules électriques.
- Mettre en place un bonus pour l'autopartage en majorant le nombre de crédits qu'un constructeur obtient en vendant un véhicule électrique à un opérateur d'autopartage par rapport à ceux accordés à un concessionnaire.

Bibliographie

Association des véhicules électriques du Québec. [Comparaison du coût total de possession](#).

Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal (2026). [État de l'énergie au Québec](#).

Comité consultatif sur les changements climatiques (2025). [Définir l'ambition climatique du Québec: Cibles et trajectoires de décarbonation \(Huitième avis\)](#).

CRE Montréal(2023). [Avis du CRE-Montréal sur le resserrement de la norme véhicules zéro émission en 2025-2035](#).

Équiterre (2026). Commentaires d'Équiterre dans le cadre des consultations sur les 2 projets de règlement modifiant la norme sur les véhicules zéro émission (norme VZE). *À paraître*

Gouvernement du Québec (2026). [Plan de gestion intégrée des ressources énergétiques du Québec 2026-2050](#).

Gouvernement du Québec (2025). [Rapport d'application - Évolution de la norme véhicules zéro émission et résultats au 1er septembre 2024](#).

Le guide de l'auto (2026). [La plus vaste étude sur les hybrides rechargeables expose leur côté sombre](#).

La Presse(11/06/2026). [Ventes de véhicules électriques : Québec recule sur sa cible](#).

RNCREQ (2025). [Cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Québec](#).

Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale (2026). [Rapport de la commissaire au développement durable, Audit de performance sur l'efficacité de la révision de la mise en œuvre du Plan pour une économie verte 2030](#).