

# Analyse d'impact réglementaire de l'allègement de la norme véhicules zéro émission (VZE)

*Règlement modifiant le Règlement d'application de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*

Analyse d'impact réglementaire. Juin 2026

---

### **Coordination et rédaction**

Cette publication a été réalisée par la Direction de l'expertise en décarbonation et efficacité énergétique du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques de la Faune et des Parcs (MELCCFP), en collaboration avec la Direction de la gouvernance et de l'évaluation de programmes. Elle a été produite par la Direction des communications du MELCCFP.

### **Renseignements**

Téléphone : 418 521-3830  
1 800 561-1616 (sans frais)

Formulaire : [www.environnement.gouv.qc.ca/formulaires/renseignements.asp](http://www.environnement.gouv.qc.ca/formulaires/renseignements.asp)

Internet : [www.environnement.gouv.qc.ca](http://www.environnement.gouv.qc.ca)

### **Pour obtenir un exemplaire du document :**

Visitez notre site Web : [www.environnement.gouv.qc.ca](http://www.environnement.gouv.qc.ca)

Dépôt légal – 2026  
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés pour tous les pays.  
© Gouvernement du Québec - 2026

# Table des matières

<b>Liste des tableaux et de la figure</b>	<b>v</b>
<b>Liste des abréviations, des acronymes et des sigles</b>	<b>vi</b>
<b>Préface</b>	<b>vii</b>
<b>Sommaire</b>	<b>1</b>
Définition du problème	1
Proposition du projet	1
Impacts	2
<b>1. Définition du problème</b>	<b>3</b>
<b>2. Proposition du projet</b>	<b>4</b>
<b>3. Analyse des options non réglementaires</b>	<b>6</b>
<b>4. Évaluation des impacts</b>	<b>8</b>
4.1 Description des secteurs touchés	8
4.2 Évolution du marché des véhicules électriques	10
4.3 Hypothèses générales	12
4.4 Avantages du projet	12
4.5 Inconvénients du projet	14
4.6 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	20
4.7 Synthèse des impacts	21
4.8 Consultation des parties prenantes	21
<b>5. Petites et moyennes entreprises</b>	<b>22</b>
<b>6. Compétitivité des entreprises</b>	<b>22</b>
<b>7. Coopération et harmonisation réglementaire</b>	<b>22</b>
<b>8. Fondements et principes de bonne réglementation</b>	<b>24</b>
<b>9. Mesures d'accompagnement</b>	<b>24</b>
<b>10. Conclusion</b>	<b>25</b>
<b>Personne-ressource</b>	<b>25</b>

<b>Références bibliographiques</b>	<b>26</b>
<b>Annexe I</b>	<b>28</b>
<b>Annexe II</b>	<b>28</b>

## Liste des tableaux et de la figure

Tableau 1.	Paramètres proposés .....	5
Tableau 2.	Constructeurs automobiles assujettis à la norme VZE .....	9
Tableau 3.	Évolution du nombre de véhicules électriques sur les routes (cumulatif) .....	11
Figure 1.	Évolution du nombre de VE sur les routes, selon différents scénarios .....	12
Tableau 4.	Consommation annuelle moyenne de carburant par type de véhicule .....	13
Tableau 5.	Quantité de carburant supplémentaire vendue, sur la période 2026-2035 .....	13
Tableau 6.	Économies pour les entreprises, en millions de dollars .....	13
Tableau 7.	Date de parité des prix pour les différents VEE .....	15
Tableau 8.	Impact du projet sur les dépenses d'acquisition des véhicules, en millions de dollars.....	15
Tableau 9.	Dépenses énergétiques pour les consommateurs <sup>1</sup> .....	16
Tableau 10.	Dépenses d'entretien pour les consommateurs (en millions de dollars).....	17
Tableau 11.	Impact du projet pour les consommateurs (en millions de dollars).....	17
Tableau 13.	Valeur des émissions de GES entraînées par le projet de règlement.....	18
Tableau 14.	Facteurs d'émission de différents contaminants atmosphériques par type de véhicules en 2025 (en g/km parcouru).....	19
Tableau 15.	Valeur économique des émissions des principaux contaminants atmosphériques liés aux transports (en dollars par tonne émise).....	20
Tableau 16.	Valeurs associées aux émissions de polluants atmosphériques par type de véhicules (en millions de dollars) .....	20
Tableau 17.	Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi .....	20
Tableau 18.	Synthèse des coûts et des économies du projet de règlement, en millions de dollars.....	21
Tableau 19.	Synthèse des coûts pour les entreprises .....	28

## Liste des abréviations, des acronymes et des sigles

AIR	Analyse d'impact réglementaire
ADEQ	Association des distributeurs d'énergie du Québec
CCAQ	Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec
CO	Monoxyde de carbone
COV	Composés organiques volatils
éq. CO <sub>2</sub>	Équivalent CO <sub>2</sub>
g/km	Gramme par kilomètre
GES	Gaz à effet de serre
GWh	Gigawattheure
ISDE	Innovation, Sciences et Développement économique Canada
l	Litre
l/100km	Litres de carburant consommés par cent kilomètres
kWh	Kilowatttheure
MELCCFP	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
ML	Million de litres
Mt	Mégatonnes; million de tonnes
NO <sub>x</sub>	Oxydes d'azote
PEV 2030	Plan pour une économie verte 2030
PM <sub>2.5</sub>	Matières particulaires fines
PME	Petites ou moyennes entreprises
VE	Véhicule électrique, catégorie qui comprend les véhicules à faibles émissions et les véhicules zéro émission
VEE	Véhicules entièrement électriques
VFE	Véhicule à faibles émissions, catégorie qui comprend notamment les véhicules hybrides rechargeables
VHC	Véhicule muni d'une technologie hybride complète
VHR	Véhicule hybride rechargeable
VMCI	Véhicule à moteur à combustion interne
VZE	Véhicule zéro émission, catégorie qui comprend les VEE et les véhicules à pile à combustible utilisant l'hydrogène

# Préface

## **Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif—Pour une réglementation intelligente**

La Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif—Pour une réglementation intelligente, adoptée par le décret 1558-2021, s'inscrit dans le cadre des actions du gouvernement visant à réduire le fardeau réglementaire et administratif des entreprises. Cette politique s'applique à l'ensemble des ministères et organismes publics. Ainsi, tous les projets et avant-projets de loi, les projets de règlement, les projets d'orientation, de politique ou de plan d'action qui sont soumis au Conseil exécutif et qui sont susceptibles d'avoir un impact sur les entreprises doivent faire l'objet d'une analyse d'impact réglementaire. Celle-ci doit être conforme aux exigences de la politique et rendue accessible sur le site Web des ministères ou organismes concernés.

**NOTE :** Pour plus d'exactitude, les chiffres des tableaux n'ont pas été arrondis.

# Sommaire

## Définition du problème

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).

En juillet 2025, le gouvernement a annoncé qu'il procéderait à des ajustements à sa stratégie d'électrification des transports légers. Cette annonce d'intention visait à reconnaître qu'un assouplissement des exigences de la norme VZE québécoise pourrait être nécessaire, considérant le contexte géopolitique et économique dans lequel le marché de l'automobile est plongé, depuis le début de l'année. Le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) a ensuite réalisé une consultation de l'industrie, en juillet et août 2025, afin de déterminer la nature des assouplissements qui pourraient être envisagés.

À la suite des consultations tenues durant l'été, le gouvernement du Québec a annoncé, le 26 septembre 2025, de nouvelles intentions réglementaires. Une suspension temporaire de la norme fut évoquée le 5 février 2026. Le déclenchement des hostilités en Iran, le 28 février 2026, a causé une flambée du prix de l'essence et soulevé des préoccupations concernant la souveraineté énergétique du Québec. L'intérêt pour les VE est à la hausse, les nouvelles immatriculations de VE ayant augmenté de 160 %, entre le mois de mars 2025 et de mars 2026.

Le gouvernement opte donc pour une approche équilibrée qui permettrait à la fois de maintenir le Québec comme marché prioritaire pour les VE en Amérique du Nord et de donner un répit à l'industrie automobile, qui doit composer avec d'importants défis. Ainsi, le nouveau cadre réglementaire viserait à assouplir la norme VZE en permettant aux constructeurs automobiles d'accumuler plus de crédits, notamment en acceptant temporairement certains véhicules munis d'une technologie hybride non branchables et en augmentant les crédits offerts aux véhicules à faibles émissions (VFE) (catégorie qui inclut les véhicules hybrides rechargeables [VHR]). De plus, la progression des exigences, au cours des prochaines années, serait plus graduelle qu'avec la norme actuelle. L'obligation d'accumuler 100 % de crédits en 2035, au moyen de la vente ou de la location de VZE, ce qui comprend les véhicules entièrement électriques (VEE) et les véhicules à pile à combustible utilisant l'hydrogène, serait retirée, tout en conservant une cible de 80 % de crédits en 2035.

À noter que le 5 février 2026, le premier ministre du Canada a annoncé que la norme VZE fédérale serait retirée, et remplacée par des exigences de gaz à effet de serre (GES) plus sévères qu'actuellement visant à atteindre 75 % de vente de VE en 2035 et 90 % en 2040.

## Proposition du projet

Les paramètres qui varient entre la norme VZE actuelle et l'intervention proposée sont : a) le nombre de crédits accordés par type de technologie et les années concernées; b) la progression annuelle des exigences de crédits; c) les exigences pour 2035. Des changements sont aussi apportés à la façon d'utiliser les crédits excédentaires, en particulier des modifications à leur expiration dans le temps où les crédits VZE sont favorisés.

---

La proposition comprend également une définition pour les véhicules munis d'une technologie hybride complète (VHC), qui seraient dorénavant admissibles à des crédits, et apporte des éclaircissements à la définition de VFE quant à leurs sources d'alimentation. La progression des exigences est assouplie. Cela permettrait aux constructeurs, en 2035, de se conformer, même si jusqu'à 20 % des véhicules qu'ils vendaient n'étaient pas des VE.

Les changements proposés entraîneraient une diminution du nombre de VE attendus sur les routes au Québec, en 2030, qui atteindrait 1,2 million et non plus 2 millions. Cette diminution mènerait à un déficit pouvant aller jusqu'à 3,2 Mt dans nos objectifs de réduction d'émissions de GES, d'ici 2035, par rapport à la norme VZE actuelle.

## **Impacts**

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.

# 1. Définition du problème

Le 26 octobre 2016, afin de bonifier et d'accélérer l'offre de VE au Québec, l'Assemblée nationale a adopté, à l'unanimité, une loi permettant de mettre en place une norme VZE, soit la *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants* (chapitre A-33.02; ci-après « Loi VZE »). Le *Règlement d'application de la Loi VZE* (chapitre A-33.02, r.1; ci-après « Règlement d'application ») ainsi que le *Règlement visant la limitation du nombre de crédits pouvant être utilisés par un constructeur automobile et la confidentialité de certains renseignements* (chapitre A-33.02, r. 2; ci-après « Règlement sur la limitation des crédits et la confidentialité ») sont entrés en vigueur le 11 janvier 2018. La Loi VZE et ces deux règlements sont le fondement de la norme VZE.

En novembre 2020, le gouvernement du Québec s'est engagé, dans le Plan pour une économie verte 2030 (PEV 2030), à interdire la vente de véhicules légers à essence neufs en 2035. Cela reflétait notamment l'intention du Québec d'atteindre 100 % de ventes de VE légers neufs, comme le prônait la Coalition Under2° du Climate Group (initiative ratifiée par le Québec à la COP26 de Glasgow, en novembre 2021<sup>1</sup>).

À cet effet, la norme VZE fut renforcée en septembre 2023 par des modifications au Règlement d'application ainsi qu'au Règlement sur la limitation des crédits et de la confidentialité, afin qu'elle incite les constructeurs automobiles assujettis vers la vente de 100 % de véhicules légers zéro émission neufs, en 2035. La réalisation de cet objectif est soutenue par une augmentation constante d'exigences de crédits annuelles et par une cible de deux millions de VE sur les routes du Québec, en 2030. Il est à noter que la norme VZE est une mesure incitative avec un système de crédits et n'interdit pas la vente de véhicules à combustion.

En mai 2025, des modifications à la Loi VZE ont été faites à travers le projet de loi omnibus intitulé *Loi modifiant diverses dispositions en matière d'environnement* (2025, chapitre 12). Bien que la majorité des changements visait à donner au gouvernement les pouvoirs nécessaires, afin de mettre en place une norme VZE pour les véhicules lourds, la modification de l'article 6 de la Loi VZE, par l'ajout du paragraphe « 4° de toute autre façon prévue par règlement du gouvernement », permet d'introduire de nouvelles façons d'accumuler des crédits pour les constructeurs automobiles.

Le contexte favorable à l'électrification des transports, présent jusqu'en 2024 avec notamment des ventes de VE atteignant 40 % des véhicules légers vendus au Québec, entre le 30 septembre et le 31 décembre 2024, a été bouleversé en 2025. Le changement d'administration du gouvernement fédéral américain a 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 et à 15 États partenaires de mettre en œuvre leur norme VZE. Plusieurs des actions sont devant les tribunaux, mais les mesures sont suspendues durant le litige.

Au Québec, en écho à ce contexte, certains constructeurs automobiles, ainsi que la Corporation des concessionnaires automobiles du Québec (CCAQ), demandent un assouplissement des exigences de la norme VZE québécoise. En juillet 2025, le gouvernement a annoncé qu'il procéderait à des ajustements à sa stratégie d'électrification des transports légers. Cette annonce d'intention visait à reconnaître qu'un assouplissement des exigences de la norme VZE québécoise pourrait être nécessaire, considérant le contexte géopolitique actuel. Le MELCCFP a ensuite réalisé une consultation de l'industrie, en juillet et août 2025, afin de déterminer la nature des assouplissements qui pourraient être envisagés.

---

<sup>1</sup> Coalition Under2, The Climate Group, axe transport propre, <https://www.theclimategroup.org/under2-coalition> .

---

Le 4 septembre 2025, le premier ministre du Canada a annoncé la suspension des exigences de la norme VZE fédérale, pour l'année modèle 2026, le moment où celle-ci devait débiter, ainsi que le lancement d'une consultation de 60 jours sur les possibles modifications aux réglementations fédérales touchant les véhicules automobiles. Le 5 février 2026, il a été annoncé que la norme VZE fédérale serait retirée, et remplacée par des exigences GES plus sévères qu'actuellement visant à atteindre 75 % de vente de VE, en 2035, et 90 % en 2040.

À la suite des consultations tenues durant l'été, le gouvernement du Québec a annoncé, le 26 septembre 2025, ses nouvelles intentions réglementaires. Une suspension temporaire de la norme fut évoquée le 5 février 2026. Le déclenchement des hostilités en Iran, le 28 février 2026, a causé une flambée du prix de l'essence et soulevé des préoccupations concernant la souveraineté énergétique du Québec. L'intérêt pour les VE est à la hausse, les nouvelles immatriculations de VE ayant augmenté de 160 % entre le mois de mars 2025 et de mars 2026.

Le gouvernement opte donc pour une approche équilibrée qui permettrait à la fois de maintenir le Québec comme marché prioritaire pour les VE en Amérique du Nord et de donner un répit à l'industrie automobile, qui doit composer avec d'importants défis. Ainsi, le nouveau cadre réglementaire viserait à assouplir la norme VZE en permettant aux constructeurs automobiles d'accumuler plus de crédits, notamment en acceptant temporairement certains VHC, non branchables, et en augmentant les crédits offerts aux VFE (catégorie qui inclut les VHR). De plus, la progression des exigences, au cours des prochaines années, serait plus graduelle qu'avec la norme actuelle. L'obligation d'accumuler 100 % de crédits en 2035, au moyen de la vente ou de la location de VZE uniquement, serait retirée, tout en conservant une cible de 80 % de crédits en 2035.

La norme VZE repose sur deux règlements qui doivent tous deux être modifiés pour instaurer la nouvelle norme :

- le *Règlement d'application de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants (Règlement du gouvernement)*;
- le *Règlement visant la limitation du nombre de crédits pouvant être utilisés par un constructeur automobile et la confidentialité de certains renseignements (Règlement du ministre)*.

## 2. Proposition du projet

Les paramètres qui varient entre la norme VZE actuelle et l'intervention proposée sont les suivants :

- a) le nombre de crédits accordés par type de technologie, et les années concernées;
- b) la progression annuelle des exigences de crédits;
- c) la cible 2035 (exigence de crédits et véhicules admissibles).

Les détails sont présentés au tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1. Paramètres proposés

	Situation actuelle	Paramètres proposés
<b>Nombre de crédits accordés par type de technologie</b>		
VHC	–	0,25 crédit Non admissibles après 2027  Aucun crédit pour véhicules remis en état
VFE* (moins de 80 km d'autonomie)	Moins de 50 km = 0 crédit 50 – 80 km = 0,3 à 0,5 crédit Non admissibles après 2027	0,5 crédit Non admissibles après 2030  Aucun crédit pour véhicules remis en état, si autonomie de moins de 50 km
VFE (80 km d'autonomie et +)	0,5 crédit	0,75 crédit
VZE	1,0 crédit	1,0 crédit
<b>Expiration des crédits (outre la section précédente)**</b>		
Crédits accumulés avant 2025	Expirent en 2027	Expirent en 2027 (VFE)  Lorsque la période se termine en 2027, les crédits VZE restants sont divisés en deux, et les crédits résiduels seraient valides jusqu'en 2030
Crédits accumulés à partir de 2025	Valides pour la période accumulée et la suivante	Pas d'expiration des crédits (VZE) Période accumulée et la suivante (VFE de 80 km et +)
Plafond de crédits excédentaires permis	2025 – 2027 : 20 % 2028 – 2030 : 15 % 2031 – 2033 : 10 % Groupes suivants : 0 %	2025 – 2027 : 20 % 2028 – 2030 : 10 % 2031 – 2033 : 5 % Groupes suivants : 0 %
<b>Exigences de crédits par année modèle</b>		
Exigences de crédits	2025 : 22,0 % 2026 : 32,5 % 2027 : 45,0 % 2028 : 60,0 % 2029 : 75,0 % 2030 : 85,0 % 2031 : 91,0 % 2032 : 95,0 % 2033 : 97,5 % 2034 : 99,0 % 2035 : 100 %	2025 : 22,0 % 2026 : 26,0 % 2027 : 30,0 % 2028 : 35,0 % 2029 : 44,0 % 2030 : 51,0 % 2031 : 58,0 % 2032 : 64,0 % 2033 : 70,0 % 2034 : 75,0 % 2035 : 80,0 %

\* Les VFE incluent les VHR.

\*\* Ces paramètres se retrouvent dans le Règlement du ministre.

---

La proposition comprend également une définition pour les VHC donnant droit à des crédits et précise la définition de VFE, afin d'indiquer clairement lesquels utilisent une recharge provenant d'une source d'énergie interne ou externe au véhicule. Dans un souci de cohérence et afin d'optimiser les réductions d'émissions de GES, les VHC devraient notamment être du type « hybride complet » (en anglais, *strong hybrid*), et permettre qu'au moins brièvement le véhicule puisse être propulsé par la motorisation électrique seulement. Comme les VFE recevraient une quantité de crédits différente selon leur autonomie électrique, et que le type de VFE influencerait également la période d'utilisation de leurs crédits, la catégorie VFE serait déclinée plus précisément dans le registre, afin de faciliter la gestion des crédits.

De plus, certains véhicules qui n'obtenaient pas de crédits avant la modification réglementaire proposée, soit les VHC et les VFE de moins de 50 km, ne donneraient pas de crédits, s'ils sont vendus pour une première fois au Québec sous la forme de véhicules remis en état. À titre d'information, la vente de véhicules remis en état est une option peu utilisée par les constructeurs automobiles, avec moins de 0,2 % du total des crédits amassés par la vente de ce type de véhicules, depuis l'entrée en vigueur de la norme. La proposition s'assure de prévoir que les VFE, neufs ou remis en état, d'année modèle 2024 et moins, recevraient le nombre de crédits approprié à la structure de crédits mise en place pour les années modèles 2025 et plus, s'ils sont vendus après le 1<sup>er</sup> septembre 2025. La progression des exigences de la norme VZE est également assouplie, de façon significative, comme indiqué à la dernière section du tableau 1. Cela permettrait, en 2035, aux constructeurs de se conformer, même si jusqu'à 20 % des véhicules qu'ils vendaient n'étaient pas des VE.

Des modifications au Règlement du ministre auront notamment pour objectif d'ajuster la période de validité des crédits amassés en excès, selon les différents types de technologie. Il est souhaité, entre autres, que les crédits liés aux VZE, donc pour les véhicules permettant les plus grandes réductions d'émissions de GES, n'aient plus d'expiration, alors que ceux liés aux VHC ne pourraient pas être utilisés après l'année modèle 2027. Aussi, le projet de règlement ajustera les délais pour les crédits amassés en trop des années modèles 2024 et antérieures. Enfin, les plafonds d'utilisation des crédits amassés avant une période de conformité donnée seraient modulés à la baisse, pour les périodes 2028-2030 et 2031-2033, afin de favoriser la mise en marché de plus de VE sur les routes du Québec, durant ces périodes.

### 3. Analyse des options non réglementaires

Il aurait été possible de surseoir à toute intervention, à ce stade, et d'attendre les orientations finales du gouvernement fédéral (prévues à la fin 2026), ou encore patienter d'un à deux ans avant de faire les changements, étant donné que les exigences de crédits des années modèles 2025 à 2027 ne seront demandées qu'en septembre 2028, et que la conjoncture serait susceptible de changer d'ici là.

Il a toutefois été jugé préférable de faire les changements dès que possible, afin d'offrir un répit aux constructeurs automobiles pendant la période d'incertitude actuelle. Cela ferait en sorte également de conserver une cible significative à long terme (80 % en 2035) qui permettrait de maintenir une pression sur le marché pour soutenir la transition, et s'assurer que des modèles de VE intéressants soient offerts aux consommateurs québécois.

Des mesures complémentaires à la norme VZE demeurent en place au Québec et permettront de continuer à soutenir l'adoption de VE au Québec. Par exemple :

#### *Développement du réseau de bornes de recharge publiques*

Le déploiement d'infrastructures de recharge est un élément important dans toute stratégie d'électrification des transports. Même si 90 % de la recharge se fait à domicile, la disponibilité des bornes publiques est un élément clé pour réduire « l'anxiété de la panne » et inciter les consommateurs à faire le saut vers les

---

véhicules électriques. Le Québec a dévoilé, en 2023, la *Stratégie québécoise sur la recharge de véhicules électriques*<sup>2</sup>. En date du 31 décembre 2025, le Québec comptait 30 226 bornes publiques, dont 2 659 bornes de recharge rapide à courant continu. De plus, grâce au *Programme de soutien au secteur privé pour le déploiement de bornes de recharge rapide publiques*, plus de 840 bornes de recharge additionnelles sont ou seront mises en service sur près de 180 sites au Québec, d'ici 2030. En tout, près de 2,83 milliards de dollars sont prévus pour la bonification du réseau d'infrastructures de recharge dans les prochaines années et l'électrification des transports, dans le cadre du PEV 2030.

#### *Rabais à l'achat ou à la location*

Le rabais à l'achat ou à la location est une subvention versée, lors de l'acquisition d'un VE, qui a pour but de réduire le surcoût observé par rapport à un véhicule conventionnel à essence comparable. Le Québec a mis en place le programme Roulez vert, en 2012. À ce jour, plus de 2,5 milliards de dollars en aides financières ont été offerts pour l'achat de VE au Québec.

#### *Mesures écofiscales, incluant les privilèges accordés aux propriétaires de VE*

Pour inciter les consommateurs à se procurer un VE, plusieurs avantages peuvent être accordés aux propriétaires de VE qui ne sont pas accessibles aux propriétaires de véhicules à essence (ex. : accès privilégié à des voies réservées, stationnement gratuit dans certaines municipalités et exemptions de droits d'immatriculation).

Les mesures précédentes, auxquelles on peut ajouter les campagnes de sensibilisation, ont toutes un impact positif dans une stratégie d'électrification des transports. Elles ont comme point commun d'agir sur l'accélération de la demande de VE. Toutefois, cette demande doit être accompagnée d'une offre adéquate, ce qu'assure la norme VZE.

---

<sup>2</sup> MELCCFP, 2023a.

---

## 4. Évaluation des impacts

### 4.1 Description des secteurs touchés

La norme VZE entraîne des impacts pour de nombreux secteurs économiques, soit :

- Constructeurs automobiles et concessionnaires;
- Stations-service;
- Grossistes-marchands de pétrole;
- Raffineries;

#### **Constructeurs automobiles**

La norme VZE assujettit présentement 15 constructeurs automobiles. Parmi ceux-ci, 10 sont de grands constructeurs et cinq sont des constructeurs moyens. En 2025, les grands constructeurs occupaient 82,6 % du marché québécois de véhicules légers neufs, tandis que les constructeurs moyens représentaient 15,3 % de ce marché<sup>3</sup>. Les petits constructeurs automobiles ne sont pas assujettis à la norme VZE. Par ailleurs, aucun constructeur assujetti n'a d'usine de production au Québec.

Les constructeurs non assujettis peuvent tout de même participer à la norme VZE, obtenir des crédits pour les ventes de véhicules visés et vendre ceux-ci aux constructeurs assujettis. D'éventuels constructeurs québécois pourraient également en profiter.

---

<sup>3</sup> DesRosiers Automotive Consultants Inc., 2025.

Tableau 2. Constructeurs automobiles assujettis à la norme VZE

Grands constructeurs	Constructeurs moyens	Constructeurs non assujettis
<b>Ford</b>	<b>BMW</b> (incluant Mini)	<b>Ferrari</b>
<b>General Motors</b>	<b>Daimler</b> (Mercedes-Benz et Smart)	<b>Jaguar Land Rover</b>
<b>Honda</b> (incluant Acura)	<b>Mitsubishi</b>	<b>Porsche</b>
<b>Hyundai</b>	<b>Subaru</b>	<b>Rivian</b>
<b>Kia</b>	<b>Tesla</b>	<b>Vinfast</b>
<b>Mazda</b>		<b>Volvo</b>
<b>Nissan</b> (incluant Infiniti)		
<b>Stellantis</b> (incluant Fiat, Chrysler et +)		
<b>Toyota</b> (incluant Lexus et Scion)		
<b>Volkswagen</b> (incluant Audi)		

Note : Il est à noter que la liste des constructeurs assujettis est à titre indicatif, puisqu'elle est établie sur la base des ventes moyennes pour une année donnée. Celle-ci n'est pas exhaustive. Pour plus de détails, consulter les bilans annuels disponibles au lien suivant : [Norme véhicules zéro émission \(VZE\)](#).

### Concessionnaires

Il y a près de 3 250 concessionnaires de véhicules et de pièces automobiles au Québec<sup>4</sup>, dont plus de 890 sont membres de la CCAQ<sup>5</sup>. Les concessionnaires sont tous de petites ou moyennes entreprises (PME) et ils emploient directement environ 45 000 personnes au total.

### Stations-service, grossistes-marchands de pétrole et raffineries

En 2022, on recensait 2 780 détaillants d'essence au Québec. Pour cette même année, ceux-ci ont vendu environ 8,3 milliards de litres d'essence<sup>6</sup>. Le marché de vente au détail d'essence se concentre principalement autour des cinq plus grandes entreprises qui totalisent environ 70 % des volumes vendus au Québec, en 2022. Le principal modèle commercial des stations-service est de type « essencerie jumelée à un dépanneur » qui représente environ 84 % du marché. Depuis 2019, le nombre de détaillants offrant un service de borne de recharge est passé de 38 à 130.

Les grossistes-marchands de produits pétroliers sont principalement représentés par l'Association des distributeurs d'énergie du Québec (ADEQ). Ces entreprises emploient près de 17 000 personnes et opèrent près de 2 300 points de services au Québec<sup>7</sup>. Leurs principales activités sont la distribution et la vente de carburants traditionnels, de biocarburants, de mazout et de lubrifiants.

<sup>4</sup> Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE), 2025.

<sup>5</sup> CCAQ, 2025.

<sup>6</sup> Régie de l'énergie, 2022.

<sup>7</sup> ADEQ, 2025.

---

Il y a présentement deux raffineries au Québec : la raffinerie de Montréal et la raffinerie Jean-Gaulin, à Lévis, qui emploient chacune plus de 500 employés<sup>8,9</sup>. Elles importent du pétrole, principalement des États-Unis, et le raffinent en différents produits pétroliers. Ces produits sont en majeure partie distribués au Québec, et une partie est exportée au Canada ou aux États-Unis.

## 4.2 Évolution du marché des véhicules électriques

Afin d'estimer l'impact de l'allègement de la norme VZE, deux scénarios ont été élaborés : le scénario sans allègement de la norme, nommé scénario de référence, et le scénario projeté. Les facteurs influençant l'adoption des véhicules dans ces scénarios sont notamment :

- La demande naturelle des consommateurs;
- Le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre du Québec;
- Le programme Roulez vert et le rabais à l'achat du gouvernement fédéral;
- La norme VZE.

La principale différence entre les deux scénarios réside dans l'effet attendu de la norme VZE. Dans le scénario de référence, la forme actuelle de la norme VZE (dont la réglementation est entrée en vigueur en 2023) est conservée. Pour évaluer le nombre de VE sur les routes dans ce scénario, le MELCCFP estime que les constructeurs sont en mesure de respecter les exigences de la norme VZE.

Ainsi, le scénario de référence représente le nombre de VE attendus sur les routes, en l'absence d'interventions supplémentaires. Il correspond donc essentiellement au scénario analysé, dans le cadre de l'analyse d'impact réglementaire réalisée en 2023<sup>10</sup>. Dans le scénario projeté, les mêmes paramètres sont pris en compte, mais les exigences de crédits sont allégées pour correspondre aux nouvelles dispositions réglementaires.

### Nombre de véhicules électriques dans chaque scénario

Le tableau suivant présente l'évolution du nombre de VE dans chacun des scénarios étudiés. Les nombres présentés dans le tableau sont cumulatifs.

---

<sup>8</sup> Suncor, 2025.

<sup>9</sup> Énergie Valéro, 2025.

<sup>10</sup> MELCCFP, 2023b.

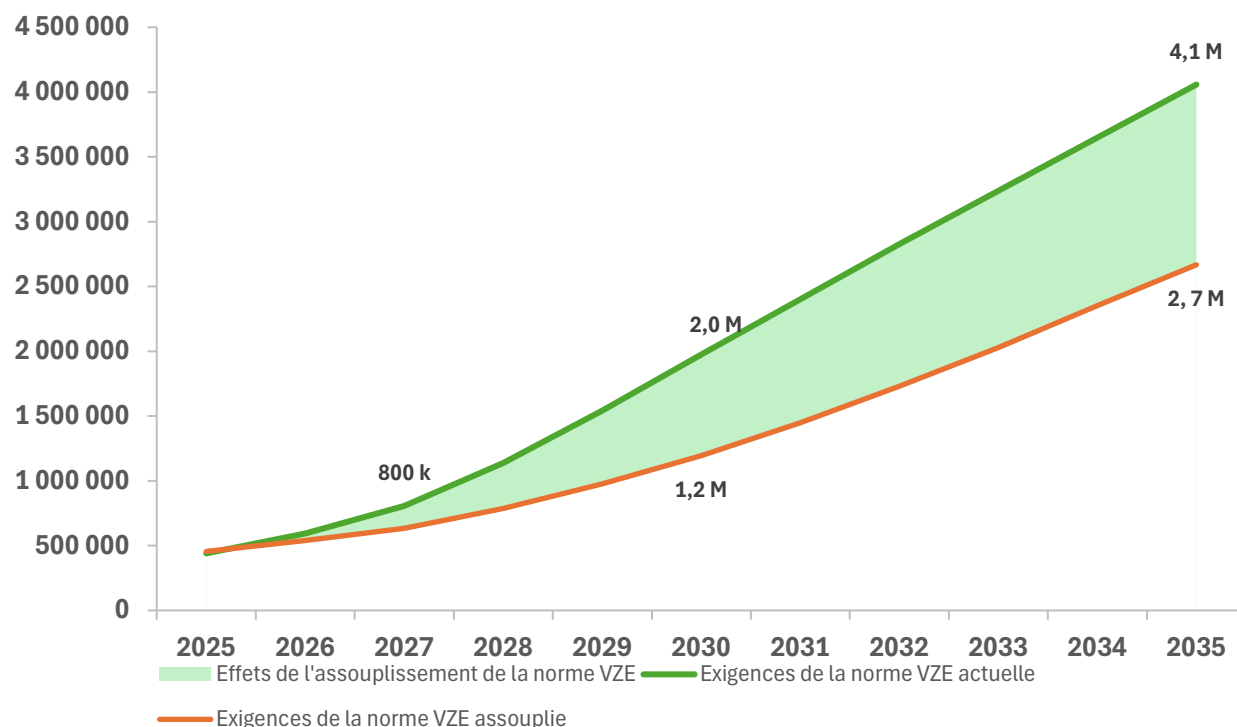
**Tableau 3.2 Évolution du nombre de véhicules électriques sur les routes (cumulatif)**

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

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

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.

Figure 1. Évolution du nombre de VE sur les routes, selon différents scénarios



Les effets de l'allègement de la norme VZE sont estimés en utilisant les différences entre les deux scénarios. On observe qu'il entraînerait une diminution des exigences de crédits à chaque période. L'impact total représente une diminution d'environ 0,8 million et d'environ 1,4 millions du nombre de VZE sur les routes, en 2030 et 2035 respectivement.

### 4.3 Hypothèses générales

Voici les hypothèses générales s'appliquant à l'ensemble des impacts mesurés :

- Un véhicule léger moyen roule environ 16 500 kilomètres par année.
- Les consommations moyennes des VHC et des VHR représentent respectivement environ 80 % et 50 % de la consommation des véhicules à moteur à combustion interne (VMCI) équivalents.
- Les consommations moyennes des voitures et des camions légers à essence sont respectivement d'environ 7,5 l/100 km et de 9,2 l/100 km.
- La durée de vie moyenne d'un véhicule léger est de 12 ans.
- La période analysée est de 2026 à 2035.
- Les montants présentés sont actualisés à l'année 2025, à un taux annuel de 2 %.

Les hypothèses utilisées dans cette analyse sont adaptées au contexte, au moment de sa rédaction. Toutefois, l'environnement économique et le marché automobile évoluent très rapidement. Par conséquent, les hypothèses de calcul pourront être révisées, si des données plus représentatives deviennent disponibles.

### 4.4 Avantages du projet

## Entreprises

### Stations-service, grossistes-marchands de pétrole et raffineries

Le projet de règlement devrait avoir un impact positif sur les entreprises du secteur du raffinage et de la mise en marché de produits pétroliers. En effet, la diminution des exigences de crédits et l'incitation à la vente de VHC devraient augmenter la demande pour ces produits, sur l'ensemble de la période étudiée. Le tableau suivant présente les consommations annuelles de carburant estimées des différents types de véhicules.

**Tableau 3. Consommation annuelle moyenne de carburant par type de véhicule**

Type de véhicules	VEE	VHR	VHC	VMCI
Consommation annuelle (l)	0	919	1 221	1 415

Les consommations annuelles moyennes des véhicules sont obtenues en combinant la distance annuellement parcourue aux consommations relatives des types de véhicules présentés à la section 4.3 et avec la proportion de camions légers par rapport aux voitures par type de véhicules. En effet, il y a une plus grande proportion de camions légers chez les véhicules hybrides (VHR et VHC) que chez les véhicules à essence. Le tableau suivant présente la quantité de carburant supplémentaire qui serait vendue, grâce au projet de règlement, pour les années 2030, 2035 et sur l'ensemble de la période analysée.

**Tableau 5.4 Quantité de carburant supplémentaire vendue, sur la période 2026-2035**

Type de véhicules	2026-2030	2031-2035	Total
Consommation supplémentaire (en millions de litres)	1 334,2	5 881,0	7 215,2

L'augmentation de la demande de carburant touchera à la fois les raffineries, les grossistes-marchands de pétrole et les stations-service, puisqu'ils font tous partie de la chaîne d'approvisionnement du carburant. Les gains estimés pour ces industries sont présentés dans le tableau suivant.

**Tableau 6. Économies pour les entreprises, en millions de dollars**

Industrie	Type de marge	2026-2030	2031-2035	Total
Stations-service	Marge de distribution	83,0	336,8	419,8
Grossistes-marchands		83,0	336,8	419,8
Raffineries	Marge de raffinage	334,9	1 477,2	1 812,
Total		<b>500,9</b>	<b>2 150,9</b>	<b>2 651,8</b>

Ces estimations sont calculées en multipliant les quantités de carburant supplémentaires vendues par les marges réalisées par les entreprises. La marge de distribution équivaut à la différence entre le coût d'acquisition du carburant pour une station-service ou un grossiste-marchand et le prix affiché à la pompe. La marge de raffinage équivaut à la différence entre le prix du baril de pétrole et le prix minimal à la rampe de chargement. Ces montants sont respectivement évalués à environ 6,8 ¢ par litre et à 28,0 ¢ par litre.

---

Ainsi, le projet de règlement aurait un impact positif estimé à environ 2,7 milliards de dollars, pour l'ensemble de la période étudiée.

### **Constructeurs automobiles**

Le projet de règlement allégerait les exigences qui sont imposées aux constructeurs automobiles qui mettent en marché des véhicules au Québec. Les récentes perturbations, entraînées notamment par les politiques commerciales des États-Unis, génèrent une certaine incertitude quant à la capacité de certains constructeurs à répondre aux exigences de la norme VZE. De plus, l'arrêt temporaire du programme Roulez vert durant le premier trimestre de 2025 s'est soldé par une forte diminution des ventes de VE. Dans ce contexte, 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. Cette situation nécessiterait l'achat de crédits auprès des autres constructeurs ou encore le paiement de la redevance prévue au règlement. Ainsi, les constructeurs qui ont tardé à s'engager dans la transition vers l'électrification, et qui ont maintenant plus de difficulté à respecter les exigences de crédits, auraient à supporter des coûts importants. Le projet de règlement diminuerait les cibles, ce qui faciliterait leur atteinte pour les constructeurs concernés.

Toutefois, le projet de règlement pourrait impacter, par la même occasion, les constructeurs ayant réalisé les investissements nécessaires à l'atteinte ou le dépassement des objectifs du règlement. En effet, les constructeurs qui prévoyaient obtenir des crédits excédentaires auraient pu les revendre à un prix plus élevé dans un scénario de demande forte pour ces crédits. Par le fait même, le projet de règlement pourrait avoir des effets sur la rentabilité des investissements déjà réalisés pour l'électrification de certains constructeurs. Le tableau 19 en annexe I présente la synthèse des coûts pour les constructeurs.

## **4.5 Inconvénients du projet**

### **Consommateurs**

Le projet de règlement aurait un impact sur les consommateurs, via les véhicules qui leur seront offerts chez les concessionnaires. Dans le cadre de cette analyse, l'impact sur les consommateurs est mesuré à partir des scénarios de vente des différents types de véhicules, présentés dans la section 4.2, estimés par le MELCCFP pour répondre aux exigences de la norme VZE<sup>11</sup>. Ainsi, le nouveau scénario d'adoption proposé pour le projet de règlement implique des impacts sur les consommateurs en termes de coût d'achat des véhicules, de coût énergétique et de coût d'entretien des véhicules.

### **Coût d'achat des véhicules**

Actuellement, le prix d'achat des différents types de VE est plus élevé que celui des VMCI comparables. Cependant, cette différence s'amenuise d'année en année, principalement pour les VEE, en raison du développement rapide des technologies de batteries. Selon les données disponibles au MELCCFP, la parité des prix pourrait survenir dès 2027 pour les VEE avec une plus faible autonomie<sup>12</sup>. Après l'atteinte de la parité des prix, le prix de ces véhicules devrait devenir inférieur à celui des VMCI. Le MELCCFP estime toutefois que les véhicules hybrides n'atteindront jamais la parité des prix, puisque leur double motorisation nécessitera toujours des coûts de production plus élevés que pour des VMCI comparables.

---

<sup>11</sup> Puisque la norme exige l'obtention d'un certain nombre de crédits et que les différents types de véhicules octroient un nombre de crédits différents, plusieurs trajectoires de ventes permettraient de respecter les exigences du projet de règlement.

<sup>12</sup> Depuis 2023, les données de parité des prix ont été révisées, puisque la diminution des prix a été plus lente qu'initialement anticipée dans la précédente AIR.

Le tableau suivant présente les dates estimées de parité des prix pour les différents types de véhicules, selon les données du MELCCFP.

**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

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)
<b>Total</b>	<b>4 818,5</b>	<b>(2 660,4)</b>	<b>2 158,1</b>

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

### Coûts énergétiques

La réduction du nombre de VE entraînerait des coûts pour les consommateurs, puisque les VEE génèrent des économies en termes de consommation énergétique. Le MELCCFP estime qu'un automobiliste paiera en moyenne un tarif variant de 0,10 \$ à 0,13 \$ par kilowattheure<sup>13</sup> consommé durant la période de 2026 à 2035. Pour l'ensemble de la période, les dépenses énergétiques demeureraient nettement plus élevées

<sup>13</sup> Ce tarif moyen est basé sur une moyenne pondérée de la première et de la deuxième tranche du tarif D d'Hydro-Québec (Douillard et collab., 2021). Il est indexé au taux de 3 % par année.

pour les véhicules hybrides et à essence. En effet, les sources consultées par le MELCCFP suggèrent que le coût estimé de l'essence progressera à un rythme plus rapide que l'inflation globale prévue<sup>14 15</sup>.

Le tableau suivant présente les économies énergétiques attendues pour les VE additionnels découlant de la nouvelle réglementation.

**Tableau 97. Dépenses énergétiques pour les consommateurs<sup>1</sup>**

Année	Consommation d'énergie			Dépenses (en millions de dollars) <sup>2</sup>		
	2026-2030	2031-2035	Total	2026-2030	2031-2035 <sup>1</sup>	Total
Consommation de carburant supplémentaire (en ML)	1 334,2	5 881,0	7 215,2	(1 587,0)	(7 990,9)	(9 577,9)
Consommation d'électricité (en GWh)	(4 445,8)	(15 324,0)	(19 769,8)	434,8	1 561,7	1 996,5
<b>Coût net</b>				(1 152,2)	(6 429,2)	(7 581,4)

1 : Les montants présentés excluent la taxe d'accise, la taxe sur les carburants et les taxes à la consommation (TPS/TVQ).

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

Ainsi, le projet diminuerait la demande en électricité de 19 769,8 GWh, sur la période 2026-2030. Il augmenterait en contrepartie la consommation de carburant de 7,2 milliards de litres sur la même période. Au total, le projet de règlement augmenterait les dépenses énergétiques anticipées pour les consommateurs d'environ 7,6 milliards de dollars, sur l'ensemble de la période.

### Dépenses d'entretien

Le projet de règlement entraînerait également une hausse des dépenses d'entretien mécanique des véhicules pour les consommateurs. Les coûts d'entretien mécanique d'un VEE sont généralement plus faibles que ceux d'un VMCI ou d'un hybride. On estime que l'entretien d'un véhicule hybride coûte environ 0,13 \$ par kilomètre parcouru, comparativement à 0,15 \$ pour un VMCI<sup>16</sup> et à 0,10 \$ pour un VEE<sup>17</sup>.

Le tableau suivant présente les coûts d'entretien pour les consommateurs, sur l'ensemble de la période étudiée.

<sup>14</sup> La Banque du Canada vise à maintenir à moyen terme le taux d'accroissement de l'Indice des prix à la consommation global à 2 %, soit au point médian d'une fourchette allant de 1 à 3 %.

Source : <https://www.banqueducanada.ca/taux/indicateurs/sommaire-des-variables-cles-relatives-a-la-politique-monnaire/sommaire-des-variables-cles-relatives-a-la-politique-monnaire-cible-de-maitrise-de-linflation/>.

<sup>15</sup> Selon les prévisions du ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie.

<sup>16</sup> Douillard et collab., 2021.

<sup>17</sup> La Tribune Auto, 2021.

**Tableau 80. Dépenses d'entretien pour les consommateurs (en millions de dollars)**

Année	2026-2030	2031-2035	Total
Dépenses d'entretien	(1 035,3)	(3 814,5)	(4 849,8)

Note : Les valeurs négatives correspondent à des coûts.

Ainsi, le projet entraînerait des coûts supplémentaires d'entretien mécanique estimés à environ 4,8 milliards de dollars pour les consommateurs.

#### Synthèse des impacts sur les consommateurs

Au total, la nouvelle réglementation entraînerait des coûts nets d'environ 10,3 milliards de dollars pour les consommateurs sur l'ensemble de la période étudiée. Elle entraînerait toutefois des économies nettes pour les consommateurs durant la période 2026 à 2030. Le tableau suivant présente le bilan des économies pour les consommateurs.

**Tableau 91. Impact du projet pour les consommateurs (en millions de dollars)**

Année	2026-2030	2031-2035	Total
Dépenses d'acquisition	4 815,5	(2 660,4)	2 158,1
Dépenses énergétiques	(1 152,2)	(6 429,2)	(7 581,4)
Dépenses d'entretien	(1 035,3)	(3 814,5)	(4 849,8)
Impact total	2 631,0	(12 904,2)	(10 273,2)

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

---

## Environnement

Par l'augmentation du nombre de véhicules hybrides et à essence, le projet de règlement entraînerait une augmentation de la quantité de GES et de contaminants atmosphériques émis.

### Émissions de gaz à effet de serre

Les véhicules hybrides et à essence émettent des GES, lors de leur usage, proportionnellement à la quantité de carburant brûlé. Ainsi, les véhicules hybrides conventionnels émettent davantage que les véhicules hybrides branchables. Le tableau suivant présente la quantité moyenne de GES émise annuellement par les différents types de véhicules.

**Tableau 102. Émissions de GES annuelles des différents types de véhicules, par véhicule (en tonnes éq. CO<sub>2</sub>)**

Type de véhicules	Émissions de GES annuelles
VMCI	2,9
VHR	1,5
VHC	2,3

Note : Les émissions présentées représentent une moyenne pondérée, en fonction des différents modèles et tailles de véhicules (voitures, camions légers, etc.). Cette estimation prend également en compte le contenu attendu en biocarburants et l'amélioration de l'efficacité des moteurs dans le temps.

Les VEE n'émettent pas de GES, lors de leur utilisation, puisqu'ils sont alimentés par de l'électricité. Au Québec, la quasi-totalité de la production d'électricité est d'origine renouvelable et ne génère donc presque aucune émission de GES. Pour estimer la valeur des émissions de GES, le MELCCFP attribue une valeur évolutive de 488 dollars par tonne, en 2030, jusqu'à 744 dollars, en 2035, afin de tenir compte de l'augmentation des coûts des technologies de décarbonation disponibles dans l'économie québécoise. Le tableau suivant présente les émissions supplémentaires amenées par le projet de règlement, ainsi que le coût environnemental qu'elles représentent.

**Tableau 113. Valeur des émissions de GES entraînées par le projet de règlement**

Année	2026-2030	2031-2035	Total
Augmentation des émissions de GES (en Mt éq. CO <sub>2</sub> )	2,8	11,8	<b>14,7<sup>18</sup></b>
Valeur des émissions entraînées (en millions de dollars)	(1 285,1)	(7 765,0)	<b>(9 050,1)</b>

Ainsi, les émissions de GES supplémentaires amenées par le projet de règlement représenteraient des coûts environnementaux estimés à environ 9,1 milliards de dollars, au total, sur l'ensemble de la période analysée.

---

<sup>18</sup> La quantité d'émissions de GES supplémentaires entraînée par le projet de règlement dépendrait de comment les constructeurs choisiraient de se conformer aux nouvelles exigences. Par exemple, dans un scénario où ceux-ci miseraient plus fortement sur les hybrides conventionnels, le MELCCFP estime que les émissions additionnelles

---

## Émissions de contaminants atmosphériques

Le secteur du transport est une importante source d'émission de contaminants atmosphériques. Les émissions de contaminants atmosphériques du secteur des transports peuvent être classées en deux catégories :

- Émissions d'échappement;
- Émissions non liées à la combustion.

Les émissions d'échappement représentent les gaz et particules qui sont émis lors de la combustion de carburant. Elles incluent le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les composés organiques volatils (COV) et les matières particulaires fines (PM<sub>2,5</sub>). Les émissions non liées à la combustion sont les PM<sub>2,5</sub> qui sont émises dans l'air par l'usure des freins, de l'embrayage, des pneus et de la surface des routes, ainsi que par la suspension des poussières sur les routes. Ces émissions sont généralement les seules qui sont émises lors de l'utilisation des VEE. Le tableau suivant présente les facteurs d'émission des différents polluants atmosphériques par type de VMCI, en 2025.

**Tableau 14. Facteurs d'émission de différents contaminants atmosphériques par type de véhicules en 2025 (en g/km parcouru)**

Contaminant	VMCI	VHC	VHR
CO	2,345	1,895	1,179
COV	0,146	0,118	0,074
NO <sub>x</sub>	0,103	0,085	0,052
PM <sub>2,5</sub> (d'échappement)	0,003	0,003	0,002
PM <sub>2,5</sub> (non liées à la combustion)	0,002	0,002	0,002

Note : Les valeurs originales sont présentées en gramme par mile et ont été converties en gramme par kilomètre.

Source : *Bureau of Transportation Statistics, 2020.*

Les contaminants atmosphériques entraînent des répercussions sur les êtres humains et leur environnement. Le *Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier* mentionne que « les polluants atmosphériques sont réputés avoir des incidences à l'échelle locale, soit dans les environs du lieu où ils sont émis [...]. Ils peuvent occasionner des dommages à la santé humaine, tels que des maladies respiratoires chroniques, des cancers et même des décès »<sup>19</sup>. Le tableau suivant présente une estimation de la valeur économique des coûts occasionnés par l'émission des principaux polluants atmosphériques générés lors de la combustion de carburant.

---

pourraient atteindre jusqu'à 2,0 Mt, pour l'année 2030, par rapport aux 1,4 Mt prévues dans le scénario de la présente analyse.

<sup>19</sup> MTMD, 2023a.

**Tableau 1512. Valeur économique des émissions des principaux contaminants atmosphériques liés aux transports (en dollars par tonne émise)**

Contaminant	Valeur économique
CO	580
COV	3 000
NO <sub>x</sub>	19 520
PM <sub>2,5</sub>	676 680

Note : Les valeurs présentées ont été converties en dollar canadien de 2025.

Sources : Santé Canada, 2022 et ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), 2023b.

Le projet de règlement entraînerait une augmentation des émissions de contaminants atmosphériques, notamment par l'augmentation du nombre de VHC. Les coûts totaux associés aux émissions de contaminants attribuables à l'allègement de la norme VZE sont évalués à 337,7 millions de dollars sur la période étudiée. Le tableau suivant présente la valeur de ces émissions sur l'ensemble de la période étudiée par type de véhicules.

**Tableau 1613. Valeurs associées aux émissions de polluants atmosphériques par type de véhicules (en millions de dollars)**

Type de véhicules	2026-2030	2031-2035	Total
VMCI	(10,3)	(46,1)	56,4
VHC	(110,4)	(264,8)	(375,1)
VHR	42,7	51,2	93,9
<b>Total</b>	<b>(78,0)</b>	<b>(259,7)</b>	<b>(337,7)</b>

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

## 4.6 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

Le projet de règlement ne devrait pas entraîner d'impact à court terme sur l'emploi, puisqu'il entraîne essentiellement une substitution entre différents types de véhicules. Toutefois, les bénéfices à long terme de l'électrification des transports seraient réduits, ce qui pourrait se traduire par la création d'un nombre plus faible d'emplois au Québec. Aucun impact sur l'emploi n'est attendu au Québec dans les trois à cinq prochaines années.

**Tableau 17.14 Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi**

Nombre d'emplois touchés
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des trois à cinq prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))
500 et plus
100 à 499
1 à 99

---

---

**Aucun impact**

0

√

---

**Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des trois à cinq prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))**

1 à 99

100 à 499

500 et plus

## 4.7 Synthèse des impacts

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. Le tableau 12 présente la synthèse des coûts et des économies potentiels de la modification réglementaire.

**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)
<b>Total</b>	<b>1 768,9</b>	<b>(18 778,0)</b>	<b>(17 009,1)</b>

## 4.8 Consultation des parties prenantes

Quatorze constructeurs automobiles (Ford, General Motors, Honda, Hyundai, Kia, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Rivian, Stellantis, Subaru, Toyota, Volkswagen et Volvo), ainsi que la CCAQ, ont été rencontrés en juillet et août 2025, afin de recueillir leurs commentaires, entre autres sur le communiqué du 3 juillet 2025. À noter que BMW et Mercedes-Benz ont envoyé des commentaires par écrit au mois d'août 2025.

Les avis divergent grandement sur la pertinence d'une norme VZE au Québec, sur les exigences souhaitées et sur les technologies qui devraient faire partie de la solution vers une baisse des émissions de GES du secteur des transports du Québec. Une partie des constructeurs se positionne clairement en faveur de l'électrification et du maintien d'exigences stables et ambitieuses qui leur permettront de rentabiliser les investissements massifs réalisés dans les dernières décennies en recherche et développement. Un autre groupe souhaite une courbe d'adoption plus progressive et des crédits supplémentaires, dont pour les VHC, vus comme un coup de pouce, afin de traverser des difficultés qu'ils estiment temporaires. Enfin, quelques constructeurs critiqueront vraisemblablement les mesures offertes, quelles qu'elles soient, et demanderont d'importants assouplissements supplémentaires.

---

Il y a eu des échanges avec Hydro-Québec, à l'hiver 2025, concernant la planification de l'approvisionnement en électricité pour les prochaines années. De plus, le MTMD, le ministère des Finances du Québec, ainsi que le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, ont été informés des développements, lors de rencontres interministérielles.

Par ailleurs, comme le prévoit la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif— Pour une réglementation intelligente, une consultation portant précisément sur les hypothèses de coûts et d'économies se tiendra, lorsque le projet de règlement paraîtra dans la *Gazette officielle du Québec*.

## 5. Petites et moyennes entreprises

La nouvelle réglementation ne prévoit pas de mécanisme particulier pour réduire les exigences aux PME, outre l'exemption des constructeurs qui vendent moins de 4 500 véhicules légers par année au Québec. Or, actuellement, aucun des fabricants automobiles qui vendent des véhicules légers au Québec, incluant ceux qui en mettent en marché moins de 4 500, n'est considéré comme étant une PME.

Il est à souligner que la réglementation VZE ne génère pas d'exigence pour les PME. Au contraire, elle peut être une source de revenus pour les entreprises émergentes qui produisent des VE. Tous les manufacturiers, même les petits ou les PME, qui fabriquent des VE au Québec, peuvent accumuler des crédits et les revendre à d'autres manufacturiers. La norme VZE est ainsi une source de revenus pour plusieurs constructeurs et pour toute PME qui voudrait commencer à produire, et vendre, des VE au Québec.

## 6. Compétitivité des entreprises

La Colombie-Britannique, tout comme le Canada, avaient adopté une norme VZE comprenant des exigences de crédit augmentant présentement jusqu'à une cible de vente de 100 % de VE (incluant les VHR) en 2035. Toutefois, ces deux juridictions ont lancé des travaux, afin de réviser leurs objectifs (voir section suivante). Le Québec est en avance dans l'électrification des véhicules légers par rapport à l'Ontario et toutes les autres provinces canadiennes, grâce notamment à sa norme VZE, mais aussi en raison des rabais à l'achat du programme Roulez vert, de la présence du réseau de recharge le plus important au Canada et de ses initiatives en sensibilisation du public. Aucune réglementation particulière n'est en place en Ontario, en lien avec la vente de véhicules électriques neufs, et la province a sciemment choisi de renoncer à toute cible de réduction d'émissions de GES en 2025, ce qui devrait se traduire par une absence totale de soutien aux VE

## 7. Coopération et harmonisation réglementaire

Le Québec n'est pas la seule juridiction qui considère réviser ses objectifs d'électrification des véhicules légers.

### *Canada*

Le gouvernement fédéral canadien a annoncé, le 4 septembre 2025, la suspension des exigences de sa norme VZE, pour l'année modèle 2026, le moment où elle devait débiter, ainsi qu'une consultation de

---

60 jours pour orienter ses décisions<sup>20</sup>. Il a annoncé, le 5 février 2026, le retrait de sa norme VZE, qui sera remplacée par des exigences GES plus sévères qu'actuellement visant à atteindre 75 % de ventes de VE, en 2035, et 90 % en 2040. Ses modifications réglementaires devraient être déposées en 2026. La Colombie-Britannique qui a présentement une cible de ventes de 100 % de VE (incluant les VHR) en 2035, a annoncé, le 1<sup>er</sup> avril 2026, son intention d'harmoniser ses futures cibles avec les intentions du fédéral. Les cibles de crédits pour les années modèles 2026 et 2027 seraient de 26 %; celles de 2028 à 2030 seront déterminées lorsque le règlement GES du gouvernement fédéral sera public (prévu à l'été 2026); la cible de ventes de VE passerait de 100 % à 75 % en 2035, afin de s'aligner avec le fédéral, et la prohibition de la vente des véhicules légers neufs à combustion en 2035 sera retirée. Ces modifications législatives et réglementaires seraient faites d'ici l'automne 2026. Une période de grâce d'un an, sans pénalité, fut annoncée pendant qu'elle préparait ces changements. De plus, la Colombie-Britannique a introduit, dès novembre 2025, deux mesures supplémentaires : plus de VHR admissibles à des crédits en modifiant le seuil d'autonomie minimal pour en obtenir, et des crédits supplémentaires pour la vente de VE abordables, ou encore en fournissant ou investissant dans l'aide à la recharge à domicile ou publique.

L'Ontario n'a pas de réglementation particulière, comme mentionné à la section 6.

### *États-Unis*

Aux États-Unis, l'administration fédérale retire ses exigences visant à rendre les véhicules plus écoénergétiques, de même que le droit de la Californie de mettre en place les siennes. Cette action, contestée devant les tribunaux, invalide la norme VZE de plusieurs États qui visaient 100 % de ventes de VE en 2035 (Californie, Connecticut, Maine, Maryland, Massachusetts, État de New York, New Jersey, Oregon, Rhode Island, Vermont, Virginie et Washington). La Californie a annoncé, en octobre 2025, qu'elle est à élaborer une nouvelle mesure, nommée « *Drive Forward* »<sup>21</sup>. Son contenu n'est pas fixé, mais cela pourrait prendre une ou plusieurs formes telles qu'une réglementation touchant les émissions polluantes des véhicules automobiles, une « norme GES » visant plus spécifiquement ces émissions – possiblement avec un seuil minimum de ventes de VE –, des exigences de certification pour les VE, le support d'autres technologies ou initiatives réduisant les émissions de GES, etc. L'initiative *Drive Forward* est en développement et il est prévu qu'elle soit finalisée à l'été 2027, pour une mise en œuvre en 2031. Il est vraisemblable que les États énumérés plus haut se joindront à cette initiative.

### *Europe*

L'Union européenne, soit 27 pays faisant partie de la zone de libre-échange européenne (incluant l'Allemagne, l'Espagne, la Finlande, la France, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal et la Suède), ainsi que la Norvège et l'Islande, a présentement un objectif de ventes de 100 % VZE, en 2035, par le biais d'une réglementation GES. Un premier assouplissement ajoutant des flexibilités fut fait en mai 2025, pour les années 2025 à 2027<sup>22</sup>. Des assouplissements ont été annoncés, en décembre 2025, sur les cibles de réductions d'émissions en 2035, les faisant passer de 100 % à 90 %, en échange de mesures de compensation, telle l'utilisation de carburant renouvelable ou d'acier « vert » produit localement<sup>23</sup>. Ces assouplissements étaient demandés par la France, l'Allemagne et l'Italie, alors que certains pays comme les Pays-Bas souhaitaient renforcer leur engagement.

Le Royaume-Uni possède la seule norme VZE hors de l'Amérique du Nord. Celle-ci a été révisée au printemps 2025, afin d'offrir plus de flexibilité et des pénalités réduites, et permettre en partie les VHR jusqu'en

---

<sup>20</sup> Gouvernement du Canada, 2025. <https://www.pm.gc.ca/fr/nouvelles/notes-dinformation/2025/09/05/premier-ministre-carney-annonce-de-nouvelles-mesures-visant> .

<sup>21</sup> *California Air Resources Board*, 2025. <https://ww2.arb.ca.gov/drive-forward> .

<sup>22</sup> Parlement européen, 2025, <https://www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20250502IPR28225/emissions-de-co2-des-mesures-de-flexibilite-pour-les-constructeurs-automobiles>

<sup>23</sup> Commission européenne, 2025, [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/action-plan-future-automotive-sector/automotive-package\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/action-plan-future-automotive-sector/automotive-package_en)

---

2035, alors qu'initialement c'était jusqu'en 2030<sup>24</sup>. La cible de 100 % de ventes de VZE, à partir de 2035, est toutefois maintenue.

Enfin, la Norvège n'a pas d'obligations légales en place, mais songe à abaisser sa cible de 100 % de ventes de véhicules légers étant des VZE, en 2025, de quelques points de pourcentage, pour prendre en compte certains usages très difficiles à électrifier. Il est toutefois à noter que la Norvège a atteint des ventes records de 98,64 % de VZE légers, en avril 2026, sans compter les 0,23 % de VHR, pour un total de près de 99 % de VE<sup>25</sup>.

## 8. Fondements et principes de bonne réglementation

Les règles ont été élaborées en prenant en compte les répercussions des activités des entreprises sur l'environnement et la santé de la population, et en s'inspirant des principes suivants :

1. Elles répondent à un besoin clairement défini (voir sections 1 et 2);
2. Elles sont fondées sur une évaluation des coûts et des avantages qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementales, sociales et économiques du développement durable (section 4);
3. Elles ont été élaborées et mises en œuvre de manière transparente (voir section 4.7);
4. Elles ont été conçues de manière à restreindre le moins possible le commerce et pour réduire au minimum les répercussions sur une économie de marché équitable, concurrentielle et innovatrice (voir sections 6 et 7).

## 9. Mesures d'accompagnement

Comme la norme VZE est en place depuis janvier 2018, il existe déjà de nombreux outils pour faciliter la conformité des constructeurs automobiles, et le MELCCFP vise continuellement à optimiser les façons de faire. Outre l'interface informatique créée spécifiquement pour la norme VZE, plusieurs formulaires et guides utilisateurs sont utilisés par les constructeurs automobiles. On trouve aussi, sur le site Internet du ministère, une page consacrée à la norme VZE, afin de regrouper l'information à ce sujet<sup>26</sup>.

Un service à la clientèle en continu et des rencontres en grand groupe permettent de répondre aux questions et d'envisager des pistes d'amélioration. Des modifications informatiques seraient prévus, afin d'adapter la base de données pour accepter et traiter les nouveaux véhicules et leurs crédits, de faciliter les échanges avec les constructeurs et d'améliorer l'automatisation du processus de déclaration et de validation de l'information. Les travaux seraient joints à la mise à niveau du système déjà en cours de réalisation. La Société de l'assurance automobile du Québec serait sollicitée dans le processus.

Enfin, un comité de suivi, annoncé le 18 décembre 2017, regroupe le MELCCFP, la CCAQ, la Coalition zéro émission Québec et Équiterre. Son objectif est d'assurer une transparence, lors de l'application de la

---

<sup>24</sup> Gouvernement du Royaume-Uni, 2025, <https://www.gov.uk/government/consultations/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition/outcome/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition-summary-of-responses-and-joint-government-response>

<sup>25</sup> Norwegian Road Traffic Information Council, 2026, <https://ofv.no/aktuelt/2026/ny-elbilrekord-i-for-andrem%C3%A5ned-p%C3%A5-rad>

<sup>26</sup> MELCCFP, <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/vze/index.htm>.

---

norme VZE, d'être informé des préoccupations des participants et des possibles enjeux de terrain dans son fonctionnement, et de pouvoir, au besoin, faciliter la mise en œuvre de la norme. Il se réunit habituellement une ou deux fois par année.

## 10. Conclusion

Le gouvernement a jugé nécessaire de procéder à des ajustements à sa stratégie d'électrification des transports légers. En effet, il reconnaît qu'un assouplissement des exigences de la norme VZE québécoise est de mise, considérant le contexte géopolitique et économique dans lequel le marché de l'automobile est plongé, depuis le début de l'année 2025. Le MELCCFP a réalisé une consultation de l'industrie, en juillet et août 2025, afin de déterminer la nature des assouplissements qui pourraient être envisagés, et qui se retrouvent dans la proposition réglementaire proposée. 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. Malgré ces assouplissements, le MELCCFP considère que la nouvelle norme demeurerait suffisamment contraignante pour faire en sorte que l'industrie de l'automobile augmente son offre de modèles de VE intéressants aux consommateurs québécois.

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.

## Personne-ressource

Direction des communications

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs  
675, boulevard René-Lévesque Est, Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone : 418 521-3823

## Références bibliographiques

- ADEQ (2025). *ADEQ en bref*, Association des distributeurs d'énergie du Québec, [En ligne], [\[https://adeq.quebec/a-propos-2/\]](https://adeq.quebec/a-propos-2/)
- BUREAU OF TRANSPORTATION STATISTICS (2021). *Estimated U.S. Average Emissions Rates per Vehicle by Vehicle Type Using Gasoline and Diesel*, [En ligne], États-Unis, [\[https://www.bts.gov/content/estimated-national-average-vehicle-emissions-rates-vehicle-vehicle-type-using-gasoline-and \]](https://www.bts.gov/content/estimated-national-average-vehicle-emissions-rates-vehicle-vehicle-type-using-gasoline-and)
- CCAQ (2025). *La CCAQ*, [En ligne], Corporation des concessionnaires automobiles du Québec, [\[https://www.ccaq.com/\]](https://www.ccaq.com/)
- DESROSIERS AUTOMOTIVE CONSULTANTS INC. (2025). *DesRosiers Automotive Reports, Volume 39, issue 3*
- DOUILLARD, CHARLOTTE, SYLVAIN AUDETTE ET FRANCIS GOSSELIN (2021). *Comparaison des coûts totaux de possession de véhicules électriques et conventionnels au Québec : Analyse financière pour les modèles les plus en circulation au Québec*, [En ligne], Chaire de gestion du secteur de l'Énergie, HEC Montréal, 40 p., [\[https://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2021/02/Rapport-d%C3%A9tude\\_2021-1\\_DOUILLARD.pdf\]](https://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2021/02/Rapport-d%C3%A9tude_2021-1_DOUILLARD.pdf)
- ÉNERGIE VALÉRO (2025) *Raffinerie Jean-Gaulin*, [En ligne], [\[https://www.energievalero.ca/fr-ca/Operations/JeanGaulinRefinery\]](https://www.energievalero.ca/fr-ca/Operations/JeanGaulinRefinery)
- INNOVATION, SCIENCES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA (2025). *Statistiques relatives à l'industrie canadienne – Concessionnaires de véhicules et de pièces automobiles*, [En ligne], [\[https://ised-isde.canada.ca/app/ixb/cis/businesses-entreprises/441\]](https://ised-isde.canada.ca/app/ixb/cis/businesses-entreprises/441)
- LA TRIBUNE AUTO (2021). *Le coût d'entretien d'une voiture électrique est inférieur de 30 % à celui d'une thermique*, [En ligne], [\[http://www.latribuneauto.com/reportages-70-12365-le-cout-d-entretien-d-une-voiture-electrique-est-inferieur-de-30--a-celui-d-une-thermique.html\]](http://www.latribuneauto.com/reportages-70-12365-le-cout-d-entretien-d-une-voiture-electrique-est-inferieur-de-30--a-celui-d-une-thermique.html)
- MELCCFP (2023a). *Stratégie québécoise sur la recharge de véhicules électriques*, [En ligne], gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, [\[https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/environnement/vehicules-electriques/recharge/Strategie-quebecoise-recharge-vehicules-electriques.pdf\]](https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/environnement/vehicules-electriques/recharge/Strategie-quebecoise-recharge-vehicules-electriques.pdf)
- MELCCFP (2023b). *Analyse d'impact réglementaire du resserrement de la norme véhicules zéro émission*, [En ligne], gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, [\[https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/lois-reglements/allegement/changements/air-resserrement-norme-vehicules-zero-emission-vze-07-2023.pdf\]](https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/lois-reglements/allegement/changements/air-resserrement-norme-vehicules-zero-emission-vze-07-2023.pdf)
- MTMD (2023a). *Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier, Méthodologie*, [En ligne], gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable, [\[https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/entreprises-reseaux-routier/guides-formulaires/documents-gestionprojetsroutiers/quideaac-methodologie.pdf\]](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/entreprises-reseaux-routier/guides-formulaires/documents-gestionprojetsroutiers/quideaac-methodologie.pdf)
- MTMD (2023b). *Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier, Paramètres*, [En ligne], gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable, [\[https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/entreprises-reseaux-routier/guides-formulaires/documents-gestionprojetsroutiers/guide-avantages-couts-projets-publics.pdf\]](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/entreprises-reseaux-routier/guides-formulaires/documents-gestionprojetsroutiers/guide-avantages-couts-projets-publics.pdf)

---

RÉGIE DE L'ÉNERGIE (2022). *Recensement des essenceries en opération au Québec au Québec*, [En ligne], Québec, [<https://www.regie-energie.gc.ca/storage/app/media/consommateurs/informations-pratiques/prix-petrole/portrait-des-essenceries/RecensementEssenceries2023.pdf>]

SANTÉ CANADA (2022). *Bénéfices pour la santé par tonne de réductions d'émissions de polluants atmosphériques*, [En ligne], gouvernement du Canada, [[https://publications.gc.ca/collections/collection\\_2022/sc-hc/H144-111-2022-fra.pdf](https://publications.gc.ca/collections/collection_2022/sc-hc/H144-111-2022-fra.pdf)]

SUNCOR (2025). Raffinerie de Montréal, [En ligne], [<https://www.suncor.com/fr-ca/ce-que-nous-faisons/raffinage/raffinerie-de-montreal>]

## Annexe I

Le tableau suivant présente la synthèse des inconvénients du projet pour les entreprises.

**Tableau 1916. Synthèse des coûts pour les entreprises**

Impact	Valeur
Aucun nouveau coût pour les entreprises	-

## Annexe II

### LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

Le responsable de l'élaboration de l'AIR transmet celle-ci au représentant de la conformité des AIR qui doit cocher toutes les cases de la grille, ci-après, portant sur les éléments de vérification de la conformité de l'analyse d'impact réglementaire.

Réalisée tôt en amont, cette vérification de conformité facilite le cheminement du dossier au Conseil des ministres, conformément aux exigences<sup>1</sup> de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif—Pour une réglementation intelligente.

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Sommaire exécutif	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Évaluations des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.2	Coûts pour les entreprises		

<b>6.2.1</b>	<b>Coûts directs liés à la conformité aux règles</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>27</sup> directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.2.2</b>	<b>Coûts liés aux formalités administratives</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Si l'exigence du « un pour un » s'applique, est-ce que le coût associé aux formalités administratives abolies compense complètement le coût associé à la formalité administrative nouvellement créée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Si la compensation du coût associé aux formalités administratives abolies est insuffisante, y'a-t-il une compensation additionnelle proposée, notamment l'économie provenant des autres formalités administratives, réduction de fréquences, prestations électroniques, exemptions partielles d'une certaine catégorie d'entreprises?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Si une formalité a fait l'objet d'une demande d'exemption à l'exigence du « un pour un », est-ce que le ministère et organisme a reçu un avis du Bureau de la gouvernance et de la coopération réglementaires du ministère de l'Économie et de l'Innovation à l'effet que l'exemption est conforme à l'une ou l'autre des situations prévues à l'article 10 de la Politique?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.2.3</b>	<b>Manques à gagner</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.2.4</b>	<b>Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.3</b>	<b>Économies pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.4</b>	<b>Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.5</b>	<b>Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées, afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.6</b>	<b>Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.7</b>	<b>Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement</b>	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Au préalable : <input checked="" type="checkbox"/> (cocher)</p> <p>Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale <input type="checkbox"/> (cocher)</p>		
<b>6.8</b>	<b>Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée, pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>7</b>	<b>Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi</b>	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<sup>27</sup>. S'il n'y a aucun coût ni d'économie, l'estimation est considérée 0 \$.

<b>8</b>	<b>Petites et moyennes entreprises (PME)</b>	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou, dans le cas contraire, est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>9</b>	<b>Compétitivité des entreprises</b>	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>10</b>	<b>Coopération et harmonisation réglementaires</b>	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises, afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario, lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux, ou est-ce que l'absence de dispositions particulières, en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire, a été justifiée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>11</b>	<b>Fondements et principes de bonne réglementation</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif—Pour une réglementation intelligente ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>12</b>	<b>Mesures d'accompagnement</b>	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



**Environnement,  
Lutte contre  
les changements  
climatiques,  
Faune et Parcs**

**Québec** 