

DE : Madame Pascale Déry
Ministre de l'Environnement, de la Lutte
contre les changements climatiques,
de la Faune et des Parcs

Le 9 juin 2026

TITRE : *Projet de règlement visant l'abrogation du Règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion*

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1- Contexte

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 véhicules électriques (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).

En avril 2022, les pouvoirs nécessaires pour interdire l'offre de vente ou de location, l'exposition pour fin de vente ou de location, et la vente et la location de certaines catégories de véhicules et de moteurs émettant des polluants ont été inscrits à l'article 53 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (chapitre Q-2) par le biais de la *Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en œuvre certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission* (2022, chapitre 8). En vertu de l'article 177 de cette loi, adoptée à l'unanimité, le gouvernement avait le devoir de prendre, au plus tard le 31 décembre 2024, un règlement visant à interdire la vente de véhicules à essence neufs, d'ici le 31 décembre 2035. Le *Règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion*, (Règlement de prohibition) fut ainsi édicté en décembre 2024.

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 véhicules zéro émission (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 2025. 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.

2- Raison d'être de l'intervention

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 en lien avec l'abolition de mesures environnementales, l'abandon du soutien aux VE et le retrait de la permission accordée à la Californie et à quinze États partenaires de mettre en œuvre leurs normes VZE soutenant l'adoption des VE. Plusieurs des actions sont devant les tribunaux, mais les mesures sont suspendues durant le litige.

Certains constructeurs automobiles ainsi que la Corporation des concessionnaires automobiles du Québec demandent un assouplissement des cibles d'électrification des transports dans ce nouveau contexte. Comme indiqué, une consultation de l'industrie a eu lieu en juillet et août 2025 par le MELCCFP. À la suite de celle-ci, l'orientation retenue consisterait à fixer des cibles significatives de VE à l'horizon 2035 plutôt que de d'interdire la vente de véhicules à essence. Conséquemment, le Règlement de prohibition devrait être abrogé.

3- Objectifs poursuivis

L'intervention proposée vise à abroger le Règlement de prohibition. Cela se traduirait par la levée de l'interdiction, en 2035, de la vente de véhicules légers neufs à essence et de moteurs à combustion.

4- Proposition

La proposition consiste à abroger le Règlement de prohibition.

La grande majorité des ventes de véhicules légers au Québec est réalisée par des constructeurs automobiles assujettis à la norme VZE québécoise qui consiste en un système de crédits échangeables. La norme VZE actuelle, sans assouplissement, incite déjà l'industrie à tendre vers 100 % de ventes de VE légers. La proposition toucherait donc principalement les constructeurs non assujettis à la norme, équivalant à environ 700 véhicules vendus par année pour les années modèles 2035 et suivantes, ou encore les constructeurs automobiles assujettis qui feraient le choix de vendre des véhicules à essence en achetant des crédits à d'autres manufacturiers, ou en assumant le paiement des redevances de la norme VZE associées à un déficit de crédits.

5- Autres options

Il aurait été possible de surseoir à toute intervention à ce stade et d'attendre les orientations finales du gouvernement fédéral en lien avec sa stratégie en électrification des transports

(prévues à la fin 2026), ou encore patienter quelques années avant de modifier le Règlement de prohibition qui n'entre en vigueur qu'en 2034, car la conjoncture serait susceptible de changer d'ici cette date. Il aurait également été possible de changer la date d'entrée en vigueur du Règlement de prohibition à une date ultérieure au lieu de l'abroger.

Il a toutefois été jugé préférable d'agir dès que possible afin d'offrir un répit aux constructeurs automobiles pendant la période d'incertitude actuelle. La modification à la norme VZE, qui sera proposée par un projet de règlement distinct, permettrait également de conserver une cible significative à long terme (80 % en 2035) qui permet également de maintenir une pression sur le marché pour soutenir la transition et de s'assurer que des modèles de VE intéressants soient offerts aux consommateurs québécois. La modification est toutefois incompatible avec le fondement du Règlement de prohibition, et il est souhaité de l'abroger pour assurer la cohérence du régime réglementaire.

6- Évaluation intégrée des incidences

Le projet de règlement entrainerait les effets inverses de ceux évalués lors de l'Analyse d'impact réglementaire du Règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion parue en décembre 2024.

Le projet de règlement entrainerait des avantages pour les entreprises du secteur pétrolier grâce à l'augmentation des ventes de carburant. Les hausses de profit seraient d'environ 602 300 \$ par année. Pour les constructeurs automobiles, le projet de règlement représenterait un allègement. En effet, ces derniers pourraient maintenant vendre des VMCI après l'année 2035.

Par contre, le projet de règlement entraînerait des inconvénients. D'une part, les consommateurs supporteraient des coûts énergétiques supplémentaires estimés à environ 1 918 700 \$ par année en conséquence du coût plus élevé de l'essence par rapport à l'électricité. De plus, l'augmentation des émissions de GES et de polluants atmosphériques entraînera des coûts sociaux évalués à 1 394 300 \$ annuellement.

En somme, le projet de règlement engendrerait des coûts nets pour l'ensemble de la société estimés à près de 2 710 000 \$ par année.

7- Consultation entre les ministères et avec d'autres parties prenantes

Quatorze constructeurs automobiles (Ford, General Motors, Honda, Hyundai, Kia, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Rivian, Stellantis, Subaru, Toyota, Volkswagen et Volvo) ainsi que la Corporation des concessionnaires automobiles du Québec ont été rencontrés en juillet et août 2025 afin de recueillir leurs commentaires, entre autres, sur le communiqué du 3 juillet 2025 et sur les intentions de modifier la stratégie d'électrification du Québec. Outre les constructeurs mentionnés ci-dessus, BMW et Mercedes-Benz ont envoyé des commentaires par écrit au mois d'août 2025.

À l'hiver 2026, il y a eu des échanges avec Hydro-Québec concernant la planification de l'approvisionnement en électricité pour les prochaines années. De plus, le ministère des Transports et de la Mobilité durable, le ministère des Finances et le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie ont été informés des développements lors de rencontres interministérielles.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

L'abrogation du Règlement de prohibition entraînerait la fin de toute mesure visant sa mise en œuvre, son suivi et son évaluation.

9- Implications financières

L'abrogation du Règlement de prohibition n'a aucune implication financière pour le gouvernement.

10- Analyse comparative

Le Québec n'est pas la seule administration qui considère réviser ses objectifs d'électrification des véhicules légers. Le gouvernement fédéral canadien 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 90 % de vente de VE 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 véhicules hybrides rechargeables [VHR]) en 2035, a annoncé, le 1^{er} avril 2026, son intention d'harmoniser ses futures cibles avec celles du fédéral. Cela comprend le retrait de la prohibition de la vente des véhicules légers neufs à combustion en 2035. Les modifications législatives et réglementaires seraient faites d'ici l'automne 2026.

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 l'État de Washington). La Californie a annoncé, en octobre 2025, qu'elle est à élaborer une nouvelle mesure nommée *Drive Forward*. 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 d'initiatives réduisant les émissions de GES, etc. L'initiative *Drive Forward* est en développement. 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 ci-dessus se joindront à cette initiative.

L'Union européenne, qui comprend 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 % de VZE en 2035, par le biais d'une réglementation GES. Un premier assouplissement ajoutant des flexibilités fut fait en mai 2025, pour les années 2025-2027. 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. 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, des pénalités réduites et permettre, en partie, les VHR jusqu'en 2035 alors prévu initialement jusqu'en 2030. Toutefois, une cible de 100 % de ventes de VZE est toujours prévue à partir de 2035.

Enfin, la Norvège n'a pas d'obligation légale en vigueur mais songe à abaisser sa cible de 100 % de ventes de VE légers, en 2025, de quelques points de pourcentage pour prendre en compte certains usages très difficiles à électrifier. Il est à noter, toutefois, que la Norvège atteignait 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.

La ministre de l'Environnement, de la Lutte
contre les changements climatiques,
de la Faune et des Parcs,

PASCALE DÉRY