

Commentaires sur le projet de modification du Règlement d'application de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec

Déposé par :

Benoit Marcoux, Analyste et consultant indépendant en énergie

Benoit@Marcoux.ca, 514-953-7469

21 juillet 2026

Introduction et légitimité de l'intervention

À titre d'analyste et de consultant spécialisé dans la transformation systémique des réseaux d'énergie, j'interviens régulièrement depuis de nombreuses années sur les questions de planification énergétique, d'électrification des transports et d'architecture des réseaux au Québec et au Canada. Ayant notamment dirigé des analyses technico-économiques complexes pour le compte d'organismes gouvernementaux, écrit des rapports comme expert réglementaire (notamment pour la Régie de l'énergie) et témoigné devant des commissions parlementaires au fédéral et au provincial, mon analyse ne se limite pas à une évaluation environnementale sectorielle, mais s'inscrit dans une vision globale de la résilience socio-économique du Québec.

Le présent projet de modification réglementaire, qui abaisse la cible de vente de véhicules zéro émission (VZE) d'ici 2035 et réintroduit des incitatifs pour les motorisations thermiques (hybrides non branchables), m'apparaît comme un signal à contre-courant des impératifs de la transition énergétique québécoise. Si les défis logistiques et géopolitiques des constructeurs automobiles sont réels, la réponse réglementaire proposée comporte des risques structurels majeurs qui dépassent les simples calculs financiers de l'allègement proposé.

1. La cible 2035 comme soupape de sécurité politique : une approche acceptable

D'un point de vue de gestion du changement et d'acceptabilité sociale, l'idée de réduire la cible terminale de 2035 pour la fixer à 80 % peut s'entendre comme une « soupape de sécurité » politique nécessaire. Conserver une fraction résiduelle de quelques pour cent de véhicules thermiques permet de répondre aux besoins de clientèles réfractaires ou d'accommoder certains usages industriels ou régionaux d'exception dont l'électrification s'avère particulièrement complexe.

Sur le plan de l'infrastructure de soutien aux véhicules à essence (raffinage, distribution, stations-service), une telle marge de manœuvre n'aura d'ailleurs que peu d'impact à long terme. Que la cible 2035 soit de 100 % ou de 80 %, le volume global de carburant s'effondrera de façon si structurelle que l'écosystème commercial du pétrole s'étiolera de lui-même sous l'effet des forces du marché. Le maintien d'une petite minorité de véhicules thermiques en fin de trajectoire ne suffira pas à maintenir la viabilité économique de ce réseau de distribution à grande échelle.

2. Le véritable problème : l'affaissement injustifiable des cibles intermédiaires

Si la cible terminale de 2035 peut faire l'objet d'un compromis pragmatique, le relâchement draconien de la courbe de progression au cours des prochaines années constitue une erreur stratégique majeure. Le projet de règlement actuel propose un affaissement injustifiable des exigences intermédiaires immédiates :

- **La cible pour 2027 s'effondre de 45 % à 30 %.**
- **La cible pour 2030 chute de 85 % à seulement 51 %.**

En retirant la pression réglementaire sur les constructeurs automobiles pour les quatre prochaines années, le gouvernement brise l'élan industriel. Alors que la parité des prix pour certains modèles entièrement électriques est pratiquement atteinte, cet assouplissement excessif envoie un signal de stagnation qui ralentira les investissements privés dans les infrastructures de recharge publiques et résidentielles.

De plus, cette trajectoire crée une illusion de transition graduelle : augmenter lentement de 2026 à 51 % en 2030 pour ensuite devoir bondir à 80 % en 2035 impose une courbe exponentielle abrupte en fin de parcours. Un tel profil de courbe risque de provoquer un goulot d'étranglement majeur sur l'approvisionnement au début de la prochaine décennie, au détriment des consommateurs québécois.

3. La fausse barrière de la disponibilité d'électricité (puissance et énergie)

L'argument de la disponibilité ou de la rareté de l'électricité pour justifier un ralentissement de l'électrification ne résiste pas à une analyse technique rigoureuse des réseaux. Il convient ici de séparer rigoureusement la gestion de la puissance (la pointe, en MW) de celle de l'énergie (les volumes annuels en TWh).

- **La puissance et la gestion de la pointe :** Contrairement à d'autres charges industrielles rigides, la recharge des véhicules électriques est intrinsèquement flexible. La très grande majorité de la recharge s'effectuant à domicile ou au travail, elle peut être déplacée en dehors des heures de pointe hivernale d'Hydro-Québec par de simples signaux tarifaires ou des technologies de recharge intelligente. De plus, à moyen terme, l'intégration des technologies de recharge bidirectionnelle (*Vehicle-to-Grid* ou V2G) permettra de transformer les batteries des véhicules immobilisés en

véritables actifs de stockage décentralisés, capables d'injecter de la puissance sur le réseau pour soutenir la pointe, plutôt que de la surcharger.

- **L'énergie et les cycles hydrauliques** : Les inquiétudes actuelles liées aux faibles niveaux des réservoirs d'Hydro-Québec relèvent d'un phénomène conjoncturel de court terme. Comme l'ont démontré les travaux scientifiques d'Ouranos, les cycles de faible hydraulicité s'étalant sur deux, trois ou cinq ans font partie de la variabilité climatique naturelle historique du Québec et finissent toujours par se résorber. De plus, les modèles climatiques prévoient à moyen et long termes une augmentation de l'hydraulicité moyenne (hausse des précipitations et des apports hydriques totaux) sur le territoire québécois. Ralentir une transition de vingt ans sur la base d'une fluctuation hydraulique passagère de trois ans est une erreur de planification fondamentale.

4. Réalités industrielles, signal politique et dynamique des crédits VZE

Il convient de rappeler que les grands manufacturiers automobiles assujettis à la norme n'ont pas d'installations de production sur le territoire québécois. Le rôle d'un manufacturier sur un marché de libre-échange est de s'adapter aux exigences de performance environnementale des régions où il choisit de vendre. Si certains constructeurs éprouvent des difficultés à adapter leurs chaînes de montage mondiales, l'État n'a pas à subventionner leur retard technologique en affaiblissant ses propres standards.

En cédant ainsi aux doléances de court terme de l'industrie, le gouvernement envoie un signal réglementaire particulièrement risqué : celui d'une autorité publique prête à plier indûment et à réviser ses politiques structurantes dès que les pressions s'intensifient. Un tel manque de fermeté favorise l'opportunisme réglementaire, incitant certains constructeurs à investir dans le lobbying et le retardement stratégique plutôt que dans l'accélération de leur transition technologique.

Par ailleurs, dans le reste du Canada, plusieurs constructeurs historiques déplorent de devoir acheter des crédits réglementaires à Tesla pour se conformer, ce qui constitue selon eux un transfert de capitaux défavorable. Cette préoccupation est beaucoup moins importante au Québec. Grâce à l'historique d'adoption de notre province et à la diversification de l'offre locale, la part de marché de Tesla y est proportionnellement plus faible qu'ailleurs au pays. Les ventes de VE y sont mieux réparties entre les manufacturiers traditionnels (notamment sud-coréens et américains), ce qui limite naturellement la dépendance envers un seul acteur dominant pour l'achat de crédits.

5. Prévisibilité réglementaire et formation de la main-d'œuvre

L'électrification des transports pose un réel défi logistique de requalification de la main-d'œuvre, notamment pour les techniciens et mécaniciens œuvrant chez les concessionnaires automobiles du Québec. Cet argument, souvent brandi par les concessionnaires pour réclamer de la souplesse, plaide pourtant en faveur du maintien de cibles intermédiaires ambitieuses et prévisibles.

Les propriétaires de concessions et les centres de formation professionnelle ne consentiront aux investissements requis pour former et certifier leurs techniciens aux nouvelles motorisations de haute tension que s'ils ont l'assurance que le marché ne stagnera pas. En abaissant la cible intermédiaire de 2030 à seulement 51 %, le gouvernement élimine l'urgence d'agir et incite les réseaux de concessionnaires à retarder la transition de leurs compétences techniques. La prévisibilité réglementaire est le seul vecteur garantissant que notre main-d'œuvre sera prête à temps pour l'échéance de 2035.

6. Le risque d'arbitrage de marché et de perte de souveraineté énergétique

En relâchant de manière aussi importante la pression à court terme, le Québec s'expose à un arbitrage de marché défavorable. Les constructeurs automobiles allouent prioritairement leurs inventaires de véhicules électriques vers les régions possédant les cadres réglementaires les plus contraignants et prévisibles.

Il est à cet égard économiquement erroné de prétendre, comme le suggèrent certains acteurs du réseau de distribution, qu'un cadre réglementaire exigeant inciterait les constructeurs à restreindre l'offre globale de véhicules au Québec pour éviter des pénalités. À l'échelle de l'industrie automobile mondiale, le marché québécois est d'une taille modeste : répondre à notre demande ne pose aucun défi de capacité industrielle globale pour des multinationales de l'automobile. Le véritable enjeu relève plutôt de l'arbitrage réglementaire. Les manufacturiers, agissant de manière rationnelle, allouent prioritairement leurs inventaires là où les contraintes légales sont les plus strictes. En affaiblissant nos exigences intermédiaires, le gouvernement n'améliore pas l'approvisionnement ; il signale plutôt aux décideurs mondiaux qu'ils peuvent rediriger leurs véhicules électriques vers des marchés plus contraignants, reléguant le Québec au statut de marché de second ordre et créant ainsi, paradoxalement, la rareté des modèles

chez les concessionnaires qu'il prétendait éviter, tout en allongeant les listes d'attente pour les citoyens.

Enfin, sur le plan macroéconomique, ralentir le rythme de l'électrification immédiate contredit l'objectif fondamental de souveraineté énergétique du Québec. Chaque véhicule thermique ou hybride non branchable vendu en trop au cours des prochaines années représente une dépendance prolongée envers les produits pétroliers importés. Alors que le Québec dispose d'un avantage comparatif historique grâce à son hydroélectricité propre et locale, ce ralentissement équivaut à un transfert net de richesse de l'économie québécoise vers les marchés mondiaux des carburants fossiles, prolongeant la vulnérabilité des ménages face à la volatilité des prix à la pompe.

Conclusion et recommandations

L'histoire de la régulation de l'énergie au Canada démontre que les politiques publiques les plus efficaces sont celles qui maintiennent une trajectoire prévisible et soutenue. S'il est tout à fait réaliste d'utiliser la cible 2035 de 80 % comme une soupape de sécurité politique, la courbe pour y parvenir doit impérativement demeurer exigeante afin de structurer efficacement le marché.

En conséquence, je recommande au ministère :

- **De resserrer significativement la trajectoire intérimaire** en fixant des exigences intermédiaires plus ambitieuses et progressives, par exemple à **40 % en 2027** et à **70 % en 2030**, afin de garantir une transition soutenue et de maintenir le Québec parmi les marchés prioritaires en Amérique du Nord.
- **D'exclure les technologies hybrides non branchables** du système de crédits, afin d'éviter une dilution artificielle des efforts à court terme et de concentrer l'incitatif réglementaire sur des technologies permettant une décarbonation réelle (véhicules entièrement électriques et véhicules hybrides rechargeables à haute autonomie).
- **De lier la planification des infrastructures à la gestion intelligente de la pointe**, en valorisant réglementairement les systèmes de recharge hors pointe et les capacités bidirectionnelles (V2G/V2H) des véhicules, permettant au parc de VE d'agir comme un actif stabilisateur pour Hydro-Québec au lieu d'une simple charge énergétique.
- **De maintenir un horizon stable et prévisible**, afin de décourager les tactiques d'évitement, de prévenir l'opportunisme réglementaire et d'encourager les concessionnaires et les institutions de formation technique à investir dès maintenant et de façon continue dans le perfectionnement et la sécurité des travailleurs de l'automobile au Québec.

Je demeure disponible pour approfondir ces perspectives et échanger avec les responsables du ministère lors des prochaines étapes du processus de consultation.

Benoit Marcoux

Analyste et consultant en énergie