

Consultations sur la cible de réduction de GES au Québec

Présenté à la Commission des transports et de
l'environnement

PAR

Propulsion Québec



Table des matières

Sommaire exécutif	3
Recommandations	3
À propos de Propulsion Québec	5
Préambule	5
L'importance de maintenir des cibles de réduction de GES ambitieuses...	6
La prédominance du transport pour l'atteinte des objectifs du Québec en matière d'atténuation des changements climatiques	8
Miser sur le transfert modal vers une mobilité sobre en carbone	8
Gains tangibles de la mobilité décarbonée	10
Gains environnementaux.....	10
Gains économiques	10
Gains sociaux.....	12
L'importance de se doter d'une vision et de cibles d'électrification	12
Favoriser la transition vers les véhicules zéro émission	12
Maintenir des cibles d'électrification ambitieuses	13
Créer des conditions gagnantes en maintenant les mesures de soutien à l'industrie	15
Utiliser le Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC) et le marché du carbone comme leviers	17
Conclusion	19



Sommaire exécutif

La consultation en cours sur la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Québec représente une occasion déterminante, celle de faire le point pour mieux avancer, en adoptant des cibles ambitieuses, réalistes et alignées sur les besoins actuels et futurs de la société québécoise.

Si les politiques publiques peuvent s'adapter à des défis économiques à court terme, les changements climatiques, eux, ne prennent aucune pause. Il demeure essentiel que le Québec maintienne le cap, redouble d'efforts et pose des actions claires, structurantes et durables à la hauteur de l'urgence climatique.

La décarbonation de notre économie passe d'abord par celle du secteur des transports. Le Québec dispose d'atouts majeurs pour faire de l'électrification des transports la pierre angulaire de sa stratégie de réduction des GES d'ici 2030.

Étant le secteur le plus émissif de la province, le transport est aussi celui où les gains peuvent être les plus rapides et structurants. Grâce à son industrie de fabrication de véhicules pour le transport en commun (autobus, trains, etc.), des véhicules zéro émission, son réseau d'infrastructures de recharge et de gestion énergétique, ainsi qu'à une filière batterie et minéraux critiques en développement, le Québec est idéalement positionné pour demeurer un leader de la mobilité durable.

Il est possible d'allier transition énergétique et développement économique en faisant de l'action climatique un véritable levier de prospérité.

Recommandations :

- 1. Maintenir au minimum la cible de 37,5% de réduction de GES pour 2030 par rapport aux niveaux de 1990 comme prévu par la *Loi sur la qualité de l'environnement*.**
- 2. Adopter une vision intégrée de la mobilité favorisant l'émergence et l'utilisation de nouvelles technologies et de modes de mobilité complémentaires pour favoriser le transfert modal et optimiser le transport de personnes.**
- 3. Maintenir une norme VZE ambitieuse pour les véhicules légers au Québec en complémentarité avec les programmes incitatifs et le déploiement d'un réseau national de recharge**
- 4. Mettre en place une réglementation d'application de la norme VZE pour les véhicules moyens et lourds, tout en prenant en considération la maturité technologique, la disponibilité des véhicules et les contextes d'utilisation.**



5. **Maintenir les mesures dédiées à l'électrification des transports prévues dans le *Plan pour économie verte* et, plus spécifiquement, assurer :**
 - a. **Le maintien du Programme Roulez Vert jusqu'au 31 décembre 2027;**
 - b. **La relance et le maintien du programme Écocamionnage**
 - c. **La réinstauration de l'obligation d'achat d'autobus scolaires électriques et ouvrir l'admissibilité du Programme d'électrification du transport scolaire (PETS) à d'autres manufacturiers pour relancer l'électrification des autobus scolaires au Québec;**
 - d. **Le maintien des programmes de soutien à l'électrification du transport scolaire, collectif et interurbain.**
6. **Confirmer rapidement le financement des projets d'infrastructure nécessaires à l'accueil des premiers autobus urbains électriques;**
7. **Accélérer les étapes de planification, d'approbation et de déploiement des projets de transport collectif électrique;**
8. **Assurer que le FECC serve à la lutte contre les changements climatiques en :**
 - a. **Retirant la possibilité que les surplus du FECC puissent être affectés au Fonds des générations, car celui-ci ne contribue d'aucune façon à la lutte contre les changements climatiques ni à l'électrification;**
 - b. **Incluant dans le projet de loi n° 7 une exigence à l'effet que toute somme ou surplus provenant du FECC et transféré au FORT ne puisse servir qu'aux affectations liées à la lutte aux changements climatiques et à l'électrification.**
9. **Maintenir le marché du carbone au Québec.**

À propos de Propulsion Québec

La grappe industrielle des transports zéro émission, Propulsion Québec, a pour mission d'accélérer la croissance de l'industrie des transports terrestres zéro émission et de renforcer sa compétitivité internationale. Nous rassemblons près de 200 membres qui œuvrent dans des créneaux stratégiques de l'économie : les véhicules zéro-émission, les infrastructures de recharge et la filière batterie.

La grappe mobilise l'écosystème et soutient les innovations et les grandes avancées du secteur à travers des accompagnements ciblés envers ses membres et par le déploiement de projets collaboratifs porteurs.

Préambule

Par la présente, Propulsion Québec souhaite contribuer aux consultations particulières et auditions publiques portant sur la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Québec.

Créée en 2017, Propulsion Québec est née d'une ambition claire, soit de positionner le Québec au cœur de la révolution de la mobilité durable et de contribuer à l'atteinte de la carboneutralité par la transformation profonde du secteur des transports. Cette vision s'appuie sur des atouts majeurs, notamment une énergie renouvelable, la présence de minéraux critiques, un environnement propice à l'expérimentation et une expertise industrielle et technologique de calibre mondial.

En 2021, la grappe a élaboré une feuille de route industrielle visant à faire du Québec un chef de file des transports zéro émission et à accélérer la transition énergétique du secteur. Celle-ci s'appuie notamment sur le transfert modal et l'électrification accélérée des parcs de véhicules québécois, un levier essentiel pour réduire l'empreinte environnementale du transport et consolider une filière innovante et performante. Il est important de souligner que le *Plan pour une économie verte 2030 (PEV)* propose plusieurs mesures qui appuient directement ces orientations.

Aujourd'hui encore, nous demeurons convaincus que le Québec possède toutes les conditions nécessaires pour intensifier ses efforts de décarbonation et tirer pleinement parti des retombées économiques, industrielles et environnementales associées à la mobilité durable.

Les recommandations présentées dans ce mémoire visent à soutenir l'atteinte des cibles climatiques du Québec, tout en favorisant une transition cohérente et



porteuse pour l'économie québécoise. Le Québec est particulièrement bien positionné pour accroître sa prospérité économique tout en intensifiant la lutte contre les changements climatiques.

L'importance de maintenir des cibles de réduction de GES ambitieuses

En 2015, le Québec s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 37,5 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990¹. En 2020, le gouvernement a officialisé son objectif d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050 dans le cadre de son *Plan pour une économie verte* (PEV)². Le Québec a également adhéré aux principes de l'Accord de Paris³ visant à limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C, et à le maintenir bien en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Cet objectif découle de constats scientifiques sans équivoque, selon lesquels une telle augmentation de la température planétaire entraînerait des risques irréversibles pour l'humanité en plus de rendre notre économie plus vulnérable.

Les dernières données indiquent pourtant qu'il reste du chemin à parcourir. En 2022, le Québec avait réduit ses émissions de GES de 19% par rapport au niveau de référence de 1990⁴. Des efforts supplémentaires seront nécessaires pour atteindre la cible de réduction de 37,5% en 2030.

Nous reconnaissons que le contexte d'incertitude économique et politique actuel complexifie la situation en ce qui concerne les perspectives de transition écologique à court et moyen terme. Les conséquences de l'arrivée de la nouvelle administration américaine se font déjà ressentir sur nos efforts de réduction des GES.

Mais dans un environnement marqué par la volatilité des marchés et l'instabilité politique, le Québec ne doit pas reculer, mais au contraire poursuivre résolument la décarbonation des transports et saisir les opportunités offertes par cette transition énergétique.

¹Gouvernement du Québec, Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, *Québec adopte la cible de réduction de gaz à effet de serre la plus ambitieuse du Canada*, communiqué de presse, 27 novembre 2015.

<https://www.environnement.gouv.qc.ca/infuseur/communiqu%C3%A9.asp?no=3353>

² Gouvernement du Québec. *Plan pour une économie verte 2030*. 2020. <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-economie-verte-2030.pdf>

³ Gouvernement du Québec, *Décret 1052-2016 relatif à l'Accord de Paris*, Gazette officielle du Québec, partie 2, 7 décembre 2016, Éditeur officiel du Québec,

https://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/fileadmin/gazette/pdf_encrypte/lois_reglements/2016F/65866.pdf

⁴ Gouvernement du Québec. Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, *Bilan net des émissions de GES 2022*. 17 décembre 2024.

<https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/bilan-net-des-emissions-de-ges-2022-reduction-de-19-des-emissions-de-ges-plus-de-la-moitie-de-lobjectif-atteint-60265>



Certes, les efforts de décarbonation comportent des enjeux et des coûts importants, notamment en ce qui a trait à l'électrification de l'économie et à l'augmentation et la résilience du réseau électrique. Par ailleurs, le report de l'action climatique risque de nous coûter de plus en plus cher à long terme⁵. Au Québec, les pertes annuelles moyennes liées aux événements météorologiques extrêmes sont passées de 18 M\$ entre 2000 et 2004, à 877 M\$ entre 2020 et 2024⁶. Pour l'année 2024, celles-ci ont atteint un niveau record de 2,84 G\$⁷. Au Canada, il est estimé que l'impact des changements climatiques a coûté près de 25 G\$ en 2025, soit la moitié de la croissance prévue du PIB⁸. Dans ce contexte, retarder les investissements climatiques, c'est aussi accepter de s'exposer à un coût économique encore plus élevé et à un recul technologique difficile à rattraper.

L'écart entre nos efforts actuels et l'atteinte des cibles climatiques ne doit pas nous inciter à réduire notre ambition, mais plutôt à accélérer les actions concrètes pour y parvenir. Le Québec doit redoubler d'efforts pour atteindre les cibles fixées, et ce, indépendamment des secousses externes. Les données scientifiques le démontrent : l'engagement climatique n'est aujourd'hui plus un choix, mais une nécessité.

Propulsion Québec se range ainsi derrière la science et les recommandations du Comité consultatif sur les changements climatiques en ce qui concerne le maintien de la cible de 37,5% de réduction de GES pour 2030 minimalement⁹.

Recommandation :

1. **Maintenir au minimum la cible de 37,5% de réduction de GES pour 2030 par rapport aux niveaux de 1990 comme prévu par la Loi sur la qualité de l'environnement.**

⁵ Institut Climatique du Canada, *La pointe de l'iceberg : composer avec les coûts connus et inconnus des changements climatiques au Canada*. Décembre 2020. <https://institutclimatique.ca/wp-content/uploads/2020/12/COCC-Final-FRENCH-1209.pdf>

⁶ Gouvernement du Québec, Consultation sur la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Québec. Document de consultation. 2025. <https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/mandats/Mandat-54451/index.html>

⁷ *Ibid.*

⁸ Institut climatique du Canada. Limiter les dégâts : réduire les coûts des impacts climatiques pour le Canada. Septembre 2022. <https://institutclimatique.ca/reports/limiter-les-degats/>

⁹ Gouvernement du Québec, Comité consultatif sur les changements climatiques. *Définir l'ambition climatique du Québec : Cibles et trajectoires de décarbonation*. 2025. <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/org/comite-consultatif-changements-climatiques/avis/definir-ambition-climatique-quebec-cibles-trajectoires-decarbonation.pdf>



La prédominance du transport pour l'atteinte des objectifs du Québec en matière d'atténuation des changements climatiques

Selon l'Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre, le secteur des transports demeure le principal émetteur de GES au Québec. À lui seul, l'usage de combustibles fossiles comme carburants représente plus de 43 % des émissions totales de la province¹⁰. Le transport routier compte pour 74,6 % des émissions du secteur des transports. Celui-ci est également largement responsable de la hausse de 25,6% des émissions issues du transport observée entre 1990 et 2022. Malgré une meilleure performance énergétique des moteurs au fil du temps, les réductions d'émissions attendues ne se sont pas matérialisées étant donné la croissance soutenue du parc automobile, qui est venue annuler les gains d'efficacité réalisés¹¹.

Pour inverser cette tendance et véritablement faire bouger l'aiguille, il est essentiel de concentrer les efforts sur la décarbonation du transport routier.

Les véhicules zéro émission, combinés à un transfert vers des modes de transport plus durables comme le transport collectif, la mobilité partagée et le transport actif, constituent des leviers incontournables pour réduire significativement les émissions de GES au Québec. Ensemble, ces actions permettront à la province d'accélérer une transition durable tout en appuyant l'adoption de cibles climatiques ambitieuses dans le cadre de la révision actuelle des objectifs provinciaux.

Miser sur le transfert modal vers une mobilité sobre en carbone

Le Québec doit miser sur le transfert modal vers la mobilité sobre en carbone et la diminution de l'auto solo. Or, actuellement, le véhicule privé demeure le mode de transport privilégié au Québec pour les trajets domicile-travail (82,4 %) ¹². De plus, on constate une augmentation importante du nombre de véhicules par habitant, passant de 676 véhicules en 2013 à 705 véhicules pour 1 000 habitants en 2023, soit une hausse d'environ 4,3 % en dix ans¹³. Le changement des

¹⁰ Gouvernement du Québec, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2022 et leur évolution depuis 1990*. Québec : Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, 2024. <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2022/inventaire-ges-1990-2022.pdf>

¹¹ Gouvernement du Québec, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2022 et leur évolution depuis 1990*. Québec : Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, 2024. <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2022/inventaire-ges-1990-2022.pdf>

¹² Banque de données des statistiques officielles sur le Québec, *Part modale des transports lors des trajets domicile-travail*, Québec, 2006, 2016 et 2021 : https://bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken213_afich_tabl.page_tabl?p_iden_tran=REPER1PPCF126114546617459w2fzI&p_lang=1&p_m_o=ISQ&p_id_sectr=515&p_id_raprt=4018

¹³ Vitrine statistique sur le développement durable. Nombre de véhicules en circulation par habitant. Gouvernement du Québec. <https://statistique.quebec.ca/vitrine/developpement-durable/strategie-2023-2028/collectivites-durables/vehicules-circulation?onglet=faits-saillants-et-graphiques>



comportements doit être induit par une mobilité alternative attrayante, disponible et fréquente pour les utilisateurs. Plusieurs solutions de mobilité permettent de compléter les offres de transport actif et collectif traditionnelles et favorisent une utilisation plus efficace des véhicules. C'est notamment le cas des services de mobilité partagés (Communauto, Bixi, etc.). À titre d'exemple, un seul véhicule en autopartage permet de remplacer environ 10 véhicules personnels¹⁴. L'industrie du transport rémunéré de personnes (taxis) représente également une alternative à l'auto solo. La mobilité partagée ainsi que les services de taxis contribuent aussi à améliorer l'accessibilité à l'électromobilité en électrifiant leur flotte.

Avec l'émergence d'alternatives à l'auto solo, le concept de mobilité intégrée (*Mobility as a Service*, ou *MaaS*) devient de plus en plus pertinent et a pour objectif de faciliter la planification, l'accès et le paiement d'une gamme complète de services de mobilité via une application mobile. Ce concept facilite et améliore la logistique et les déplacements tout en rendant les choix de mobilité durable plus accessible et intéressant pour les usagers.

La Politique de mobilité durable développée par le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec privilégie l'approche « Réduire – Transférer – Améliorer » (RTA) pour décarboner le secteur des transports ; une approche reconnue à l'international. Comme décrit par le ministère, l'approche RTA se traduit comme suit :

- « **Réduire** les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports ;
- **Transférer** les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif ;
- **Améliorer** l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité. »¹⁵

Propulsion Québec soutient l'approche RTA et estime qu'elle doit guider les principes d'actions climatiques au Québec.

¹⁴ CRE Montréal, *Stationnement à Montréal ; propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique*. 2023. https://cdn.ca.yapla.com/company/CPYdNZRxWi163lmbLnVjgAqMF/asset/files/Outils/2023-03-02_CRE-Montreal_Livre-blanc-VF_numerique.pdf

¹⁵ Ministère des Transports et de la Mobilité durable, *Politique de mobilité durable 2030*. 2018. https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf



Recommandation :

2. Adopter une vision intégrée de la mobilité favorisant l'émergence et l'utilisation de nouvelles technologies et de modes de mobilité complémentaires pour favoriser le transfert modal et optimiser le transport de personnes.

Gains tangibles de la mobilité décarbonée

Gains environnementaux

Le dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) souligne que les véhicules électriques et à faibles émissions constituent l'un des leviers les plus efficaces pour réduire les émissions du transport terrestre¹⁶. À cet égard, rappelons que les véhicules zéro émission peuvent diminuer jusqu'à 80 % des émissions de GES par rapport aux modèles à essence, lorsqu'ils sont alimentés par de l'électricité entièrement renouvelable¹⁷. Cela en fait un outil stratégique pour le Québec.

En tant qu'organisation dédiée au transport zéro émission, nous constatons chaque jour l'impact concret de ces technologies, aujourd'hui matures, fiables et adaptées à de nombreuses applications offrant des réductions immédiates de GES.

Gains économiques

Au-delà de l'enjeu climatique, la transition vers une mobilité décarbonée comporte d'importantes retombées économiques et sociales. Le Québec demeure fortement dépendant du pétrole importé pour ses besoins en transport, un secteur qui représente la grande majorité de la consommation de produits pétroliers de la province. Cette dépendance expose l'économie aux fluctuations des prix mondiaux et entraîne une importante sortie de capitaux. À titre d'illustration, seulement 6% du parc automobile québécois est électrique¹⁸. L'électrification des véhicules permettrait de réduire cette vulnérabilité,

¹⁶ IPCC. *Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Core Writing Team, H. Lee and J. Romero (eds.)]. 2023. https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_FullVolume.pdf

¹⁷ Centre international de référence sur l'analyse du cycle de vie et la transition durable (CIRAIG). *Comparaison des véhicules électriques et des véhicules conventionnels en contexte québécois*. 2016. <https://ciraiq.org/index.php/fr/project/comparaison-des-vehicules-electriques-et-des-vehicules-conventionnels-en-contexte-quebecois/#:~:text=Cependant%2C%20après%20avoir%20parcouru%20300,pour%20recharger%20un%20véhicule%20électrique.>

¹⁸ Association des Véhicules Électriques du Québec (AVÉQ). *Statistiques SAAQ-AVÉQ sur l'électromobilité au Québec en date du 30 septembre 2025*. 16 novembre 2025. <https://www.aveq.ca/actualiteacutes/category/statistiques>



d'améliorer la balance commerciale et de valoriser notre hydroélectricité, un atout stratégique pour les revenus d'Hydro-Québec et l'économie québécoise. La transition vers le transport zéro émission s'inscrit également dans la Vision économique du Québec, qui consiste à miser sur ses énergies renouvelables, à renforcer son autonomie énergétique et à soutenir une croissance industrielle compétitive et durable.

La transition soutient également la croissance d'un écosystème industriel déjà bien implanté dans le domaine du transport zéro émission. L'industrie québécoise se distingue notamment dans les domaines suivants :

- La fabrication de véhicules moyens et lourds zéro émission (autobus, camions, trains, véhicules spécialisés et hors route) ;
- Le développement, la conception et la production d'infrastructures de recharge et de systèmes de gestion énergétique ;
- La fabrication, l'assemblage, la récupération et le recyclage de batteries et de composants critiques ;
- Des fournisseurs de pièces stratégiques ;
- Les services de mobilité et gestion de parc de véhicules.

Cette industrie a le potentiel de contribuer à une croissance propre, de créer des emplois de qualité tout en décarbonant le secteur des transports.

Sa croissance est notamment soutenue par des indicateurs concrets :

- Entre 2017 et 2022, le secteur a connu une augmentation de 300 % du nombre moyen de nouveaux brevets pour les start-ups par rapport à la période 2011-2016¹⁹ ;
- D'ici 2030, le nombre d'emplois dans l'industrie des batteries pourrait atteindre 10 000²⁰ ;
- D'ici 2035, il est estimé que près de la moitié (45 %) des emplois du secteur des transports proviendra de la mobilité électrique²¹ ;
- D'ici 2050, il est estimé que 1,3 million de Canadiens pourraient occuper des emplois liés aux véhicules électriques, soit 60 fois plus qu'en 2025²².
- Selon une analyse de Propulsion Québec, la filière des transports zéro émission représente plus de 50 000 emplois au Québec.

¹⁹ Bruno Arcan et al, *Évaluer l'impact de Propulsion Québec*. 2024 https://accélérateurdetransition.ca/wp-content/uploads/2024/09/TA_Evaluer_l'impact_de_propulsionQuebec_FR_v1.0.pdf

²⁰ Investissement Québec. *La filière batterie québécoise*.

<https://filierebatterie.investquebec.com/#:-:text=Selon%20l'information%20actuelle%2C%20le,2%20500%20à%203%20000>

²¹ Mobilité électrique Canada, *Électrifier le progrès : perspective économique complète de l'industrie canadienne des vé.* Avril 2025. https://emc-mec.ca/wp-content/uploads/2025/04/PUBLIC-OFFICIAL-April-10-2025-EMCs-Economic-Report_FR.pdf

²² Clean Energy Canada, *A Pivotal Moment*. Mars 2023 <https://cleanenergycanada.org/report/a-pivotal-moment/>



L'électrification des transports permet aussi de créer des occasions au niveau de l'efficacité énergétique. En fait, alors que l'adoption des véhicules électriques augmente à travers le monde, plusieurs nouvelles solutions se développent en lien avec la recharge. C'est notamment le cas des systèmes de charge bidirectionnelle qui permettrait à la batterie d'un véhicule d'alimenter un immeuble (V2B) ou de renvoyer de l'énergie dans le réseau (V2G). Ces systèmes ont attiré l'attention de chercheurs qui en ont démontré plusieurs avantages dont l'atténuation des pointes de consommation et un réseau plus efficace reposant sur des énergies renouvelables²³. Le Québec aurait aussi tout avantage à valoriser les technologies au-delà des véhicules.

Gains sociaux

Enfin, la pollution atmosphérique liée aux transports entraîne 1 200 décès prématurés chaque année et génère un coût économique de 9,5G\$ au Canada²⁴. Puisque les véhicules thermiques sont une source majeure de particules fines et de NO₂, améliorer l'efficacité énergétique et accélérer la transition vers le transport zéro émission est essentiel pour réduire ces polluants à la source, protéger la santé publique et diminuer les coûts pour la société.

L'importance de se doter d'une vision et de cibles d'électrification

Certes, le Québec a besoin de cibles de réduction des GES et de cibles d'électrification. Ces objectifs offrent une direction claire, un cadre prévisible et une ambition nécessaire pour guider la transition climatique. Toutefois, pour qu'ils se traduisent en résultats concrets, ils doivent impérativement être accompagnés de mesures structurantes et cohérentes. Les cibles définissent la vision et le cap à suivre, mais ce sont les actions concrètes qui permettront d'obtenir de véritables impacts.

Nous profitons ainsi de la présente consultation pour proposer une série de mesures et de recommandations qui permettront au Québec d'accélérer sa transition vers une mobilité durable, décarbonée et électrifiée.

Favoriser la transition vers les véhicules zéro émission

La transition vers le transport zéro émission s'impose aujourd'hui comme une transformation industrielle mondiale irréversible. Le Québec dispose de tous les

²³ Samir M Shariff et al, IOP Conference Series, A State of the Art Review of Electric Vehicle to Grid (V2G) technology. 2019 : <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/561/1/012103/pdf>

²⁴ Environnement et Changement climatique Canada. La norme sur la disponibilité des véhicules électriques du Canada (cibles réglementées pour les véhicules zéro émission). 2023. <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/nouvelles/2023/12/la-norme-sur-la-disponibilite-des-vehicules-electriques-du-canada-cibles-reglementees-pour-les-vehicules-zero-emission.html>



atouts nécessaires pour y jouer un rôle de premier plan et tirer parti de cette révolution économique et technologique, tout en atteignant ses cibles de réduction de GES.

Selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE), plus d'un véhicule neuf sur quatre vendu dans le monde est électrique en 2025²⁵. Portée par la Chine et l'Europe, cette dynamique illustre l'urgence pour le Québec de consolider sa position dans cette course à l'innovation et de ne pas prendre de retard dans un virage qui redéfinit l'avenir de l'industrie automobile.

Aujourd'hui plus que jamais, il importe donc de maintenir le cap sur des cibles ambitieuses.

Maintenir des cibles d'électrification ambitieuses

Pour parvenir à réduire les émissions de GES de 37,5% d'ici 2030, le *Plan pour une économie verte* (PEV) fixe des cibles ambitieuses en vue d'électrifier le secteur des transports. À terme, l'électrification de l'économie québécoise permettra de faire de la lutte contre les changements climatiques un véritable levier de développement économique pour le Québec.

Pour rappel, le PEV fixe les cibles suivantes en termes d'électrification des transports à l'horizon 2030²⁶ :

- Électrifier 55% du parc des bus urbains en 2030 ;
- Électrifier 65% du parc des autobus scolaires en 2030 ;
- Accélérer l'acquisition d'autobus scolaires électriques afin que ceux-ci représentent 65% de l'ensemble des autobus scolaires;
- 2 millions de véhicules électriques sur les routes du Québec d'ici 2030 ;
- En 2035, 90% de ventes de véhicules électriques²⁷
- Réduire de 40 % la consommation de produits pétroliers d'ici 2030.

Propulsion Québec appuie le maintien des objectifs, mais reconnaît qu'il puisse être nécessaire de revoir le rythme de leur mise en œuvre compte tenu des vents contraires actuels. Mais il est essentiel de préserver des cibles qui demeurent

²⁵ International Energy Agency (IEA) *Global EV Outlook 2025*, IEA, Paris, 2025. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>, Licence: CC BY 4.0

²⁶ Gouvernement du Québec (2020). *Plan pour une économie verte 2030*. <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-economie-verte-2030.pdf>

²⁷ Gouvernement du Québec. *Le gouvernement du Québec annonce qu'il lève l'interdiction de vendre des véhicules à essence neufs en 2035*. 26 septembre 2025. <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/le-gouvernement-du-quebec-annonce-qu-il-leve-l-interdiction-de-vendre-des-vehicules-a-essence-neufs-en-2035-884994795.html>



ambitieuses afin d'envoyer un signal clair à l'industrie pour continuer d'investir, innover et accélérer la transition vers le transport zéro émission.

Maintenir des Normes VZE

Le gouvernement vise juste en misant sur l'électrification du transport routier au Québec par la mise en place d'une norme VZE visant à électrifier un maximum de véhicules. La récente révision de la norme, qui abaisse la cible de 100% à 90% de VZE d'ici 2035, est pragmatique compte tenu des nouvelles réalités du marché. Le gouvernement du Québec doit toutefois demeurer prudent et éviter d'inclure des technologies à faible impact environnementales dans le calcul des crédits, tels que les véhicules hybrides non rechargeables. Soulignons que 100 % de l'énergie de ces véhicules provient de carburant fossile et qu'ils ne nécessitent aucune infrastructure de recharge, ce qui ne favorise pas le développement du réseau de bornes de recharge ni l'innovation dans ce domaine crucial.

Par ailleurs, la transition ne doit pas uniquement se limiter aux véhicules légers. Le transport moyen et lourd demeure un secteur particulièrement émetteur et stratégiquement important, puisqu'il représente près de 27,7 % des émissions du transport routier et près de 9 % des émissions totales du Québec²⁸. L'électrification et la réduction des émissions de ces types de véhicules revêtent donc une importance pour le Québec.

En janvier dernier, Propulsion Québec a salué l'ambition du gouvernement d'instaurer une norme pour les véhicules lourds zéro émission avec le projet de loi n° 81. Compte tenu de leur contribution importante aux émissions de GES, il importe que le gouvernement accélère la mise en place de la réglementation visant à électrifier les véhicules lourds.

À cet égard, nous assistons à une amélioration de l'autonomie des batteries pour les véhicules lourds électriques. Certains modèles de véhicules lourds offrent des autonomies de plus de 400 km. Pour les trajets en dessous de 200 km par jour, l'option électrique est souvent viable et rentable dès maintenant. Il s'agit d'un constat corroboré par l'Institut du véhicule innovant (IVI) dans le cadre de leur projet de Flottes rechargeables pour les camions lourds²⁹. Il existe également des modèles à batteries disposant d'autonomie respectable pouvant atteindre une autonomie théorique d'environ 400 km. Par ailleurs, de nouveaux modèles à

²⁸ Gouvernement du Québec, *Analyse d'impact réglementaire – Projet de modifications législatives environnementales (omnibus)*, 2024 <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/lois-reglements/allegement/analyse-impact-reglementaire-omnibus-legislatif-environnement-2024.pdf>

²⁹ Institut du véhicule innovant, *Projet de démonstration de camions électriques au Québec ; rapport synthèses* (novembre 2024) : <https://flotterechargeable.ca/wp-content/uploads/2024/11/rapport-ivi-flotterechargeable-web1.pdf>



batterie ayant une autonomie entre 500 et 800 km sont en développement et feront leur apparition dans le marché prochainement³⁰ et l'autonomie des batteries ne fera que s'améliorer au cours des prochaines années³¹.

Notons finalement que certains types de véhicules moyens sont disponibles dès maintenant en volume suffisant et peuvent être plus rapidement et facilement de type zéro émission à court terme. Il s'agit entre autres :

- Des camions de poids moyen pour la livraison régionale/urbaine ou pendulaire
- Des camions de livraison du dernier kilomètre
- Des véhicules spécialisés opérant sur de courtes et moyennes distances journalières (certains véhicules desservant les ports et aéroports, certains véhicules de services municipaux et gouvernementaux, etc.)

Recommandations :

3. **Maintenir une norme VZE ambitieuse pour les véhicules légers au Québec en complémentarité avec des programmes incitatifs et le déploiement d'un réseau national de recharge.**
4. **Mettre en place une réglementation d'application de la norme VZE pour les véhicules moyens et lourds, tout en prenant en considération la maturité technologique, la disponibilité des véhicules et les contextes d'utilisation.**

Créer des conditions gagnantes en maintenant les mesures de soutien à l'industrie

Malgré une trajectoire claire pour 2035, Propulsion Québec note que la suspension de plusieurs programmes et mesures clés crée de l'incertitude pour notre industrie.

Il est ainsi nécessaire d'assurer de la prévisibilité à l'ensemble de l'écosystème en continuant de proposer des incitatifs prévisibles, stables et robustes pour bâtir un environnement favorable à l'électrification du transport et à l'atteinte des cibles, en plus de poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge à travers la province et particulièrement dans les régions éloignées.

Les ventes de véhicules électriques au Québec se sont effondrées de 65% lors de la suspension temporaire entre le 1^{er} février et le 31 mars 2025 du **programme**

³⁰ Conseil national de recherches du Canada (CRNC), Battery technologies for electric long-haul trucks (janvier 2023) : <https://publications-cnrc.canada.ca/eng/view/ff/?id=2111e046-0295-4d39-ba30-376c605d5a7e>

³¹ Conseil national de recherches du Canada (CRNC), Battery technologies for electric long-haul trucks (janvier 2023) : <https://publications-cnrc.canada.ca/eng/view/ff/?id=2111e046-0295-4d39-ba30-376c605d5a7e>



Roulez Vert³², qui soutient l'acquisition de véhicules légers électriques et de véhicules légers hybrides rechargeables. La reprise du programme aurait fait bondir à nouveau ces chiffres, avec une hausse de 109% des immatriculations³³, témoignant de son efficacité. Roulez Vert a déjà permis de réduire les émissions de GES d'environ 652 000 tonnes équivalent de CO₂³⁴. Il est donc important d'éviter des fermetures en cours de programmes.

Par ailleurs, la suspension du **programme Écocamionnage** depuis plus d'un an entraîne des conséquences majeures pour les transporteurs, qui ne peuvent s'engager à décarboner leur flotte sans prévisibilité. La relance du programme Écocamionnage représente donc un geste de soutien ambitieux aux efforts de décarbonation.

Le **Programme d'électrification du transport scolaire (PETS)** s'inscrit dans le cadre de l'atteinte de la cible de 65% d'autobus scolaires électriques d'ici 2030 du PEV, en offrant de l'aide financière à l'achat des autobus et à l'acquisition d'infrastructures de recharge. Le soutien du gouvernement dans le cadre du PETS a permis de réaliser des avancées importantes au Québec. Pourtant, la fin en juin 2025 de l'obligation de recourir à des autobus scolaires électriques pourrait représenter un recul supplémentaire aux efforts de transition. Dans le contexte d'offre limité actuel, il serait nécessaire pour le gouvernement de réévaluer cette décision.

Quant au transport collectif, le gouvernement du Québec s'est engagé dans une transformation majeure du transport collectif en misant sur son électrification. L'électrification de ce secteur repose sur une planification rigoureuse impliquant la modernisation des infrastructures, le déploiement de la recharge, l'intégration des besoins énergétiques, la croissance du parc, l'optimisation des opérations, la formation du personnel et des investissements importants. Or, les sociétés de transport font face à des défis significatifs : retards d'approbation, nombreux projets en attente au PQI et financement insuffisant. Ces obstacles nuisent à la planification et compromettent l'atteinte des cibles d'électrification sans affecter le service aux usagers. Dans ce contexte, il est essentiel d'adopter une approche concertée, d'accélérer l'approbation des projets et de maintenir les aides financières destinées à **l'électrification du transport collectif et interurbain**.

³² Adriano, Marc. *Les ventes mondiales de véhicules électriques franchissent un nouveau cap historique en 2025*. Roulez électrique. 25 septembre 2025. <https://roulezeletrique.com/les-ventes-mondiales-de-vehicules-electriques-franchissent-un-nouveau-cap-historique-en-2025/#:~:text=Le%20Canada%20et%20le%20Québec,et%20de%20la%20Colombie%2DBritannique>

³³ *Ibid.*

³⁴ Étude des crédits budgétaires 2025-2026 (document CTE-070), ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs : <https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/CTE/mandats/Mandat-53139/documents-deposes.html>



Recommandations :

5. Maintenir les mesures dédiées à l'électrification des transports prévues dans le Plan pour économie verte et plus spécifiquement assurer :
 - a. Le maintien du Programme Roulez Vert jusqu'au 31 décembre 2027;
 - b. La relance et le maintien du programme Écocamionnage;
 - c. La réinstauration de l'obligation d'achat d'autobus scolaires électriques et ouvrir l'admissibilité du Programme d'électrification du transport scolaire (PETS) à d'autres manufacturiers pour relancer l'électrification des autobus scolaires au Québec;
 - d. Le maintien des programmes de soutien à l'électrification du transport scolaire, collectif et interurbain.
6. Confirmer rapidement le financement des projets d'infrastructure nécessaires à l'accueil des premiers autobus urbains électriques;
7. Accélérer les étapes de planification, d'approbation et de déploiement des projets de transport collectif électrique.

Utiliser le Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC) et le marché du carbone comme leviers

Le marché du carbone du Québec, mis en place conjointement avec la Californie, représente un puissant outil pour réduire les émissions de GES au Québec en plus d'investir dans des projets durables et encourager les entreprises à faire leur part. L'argent récolté à travers le marché du carbone récolté sert, entre autres, à financer des projets de mobilité durable, d'efficacité énergétique, d'électrification des industries et de recherche en technologies vertes à travers le Fonds d'électrification et de changements climatiques. Ce sont des investissements qui créent des emplois plus durables et qui contribuent à rendre notre économie plus résiliente.

Le projet de loi n° 7 - *Loi visant à réduire la bureaucratie, à accroître l'efficacité de l'État et à renforcer l'imputabilité des hauts fonctionnaires* prévoit, avec l'article 141, la possibilité de verser les surplus du Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC) au Fonds des générations. Pour Propulsion



Québec, de telles dispositions laissent craindre un transfert des sommes recueillies par l'entremise du Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission (SPEDE) et versées au FECC vers des usages qui ne cadrent pas avec les orientations de ce dernier.

Ce transfert des surplus accumulés ou futurs du FECC vers le Fonds des générations constituerait une réduction inquiétante des moyens consacrés à la lutte aux changements climatiques et à l'électrification. Cela est d'autant plus préoccupant pour les entreprises de notre secteur quand on considère que les programmes Écocamionnage et Roulez Vert, tous deux financés par le FECC, ont été mis sur pause pendant un certain temps. Dans le cas d'Écocamionnage, nous sommes d'ailleurs toujours en attente de sa reprise. Ainsi, discuter du transfert de surplus quand alors qu'on peine à financer des programmes existants, qui sont efficaces et en demande, nous semble incompréhensible. Cela l'est d'autant plus que de l'avis de tous, y compris du gouvernement lui-même, c'est d'abord et avant tout dans le secteur des transports que les efforts de réduction doivent être concentrés.

Recommandations :

- 8. Assurer que le FECC serve à la lutte contre les changements climatiques en :**
 - a. Retirant la possibilité que les surplus du FECC puissent être affectés au Fonds des générations, car celui-ci ne contribue d'aucune façon à la lutte contre les changements climatiques ni à l'électrification;**
 - b. Incluant dans le projet de loi 7 une exigence à l'effet que toute somme ou surplus provenant du FECC et transféré au FORT ne puisse servir qu'aux affectations liées à la lutte aux changements climatiques et à l'électrification.**

- 9. Maintenir le marché du carbone au Québec.**



Conclusion

Le Québec dispose aujourd'hui d'une occasion unique de prendre pleinement part à la révolution mondiale du transport zéro émission, en réduisant les émissions de GES dans un secteur particulièrement émissif. Décarboner le secteur des transports, c'est aussi une occasion de faire de la lutte contre les changements climatiques un véritable levier de développement économique en créant des emplois durables et qualifiés.

Le Québec doit maintenir des cibles ambitieuses et une trajectoire cohérente pour réduire ses émissions de GES et assurer le développement d'une économie durable. Il importe, aujourd'hui plus que jamais, de redoubler d'efforts pour mettre en place des actions concrètes et les conditions gagnantes à l'atteinte de nos objectifs. L'engagement climatique n'est désormais plus un choix, mais une nécessité.