



CZÉQ - Coalition zéro émission Québec

CTE - 028M

C. P. Consultations particulières et auditions publiques
sur le document intitulé : Consultation sur la cible de réduction
des émissions de gaz à effet de serre du Québec

Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement

Le 2 décembre 2025

Consultation sur la cible de réduction des
émissions de gaz à effet de serre du
Québec

Introduction

Madame la Présidente, la Coalition zéro émission Québec (CZEQ) remercie les membres de la Commission des transports et de l'environnement pour l'invitation à participer à la consultation sur la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Québec.

Ce processus constitue une étape cruciale afin d'élaborer une vision partagée et de guider nos actions vers la décarbonation.

1. Présentation de la Coalition zéro émission Québec

Fondée en 2014, la CZEQ est un organisme à but non lucratif (OBNL) ayant pour mission de promouvoir, soutenir et accélérer la transition du Québec vers un transport routier sans émissions. La CZEQ siège sur le Comité de suivi de la Norme VZE du Québec depuis l'entrée en vigueur de cette norme.

La Coalition se consacre notamment à : - la promotion du resserrement de la Norme véhicules zéro émission (VZE); - la mise en œuvre de politiques publiques alignées avec les obligations climatiques du Québec; - la réduction de la dépendance du Québec aux énergies fossiles importées; - la protection du pouvoir d'achat des ménages face à l'inflation énergétique; - la valorisation de l'électricité propre et locale comme levier stratégique.

Dans un contexte d'urgence climatique, de variation des prix du carburant, et d'instabilités géopolitiques affectant l'économie québécoise, la Coalition juge essentiel de renforcer les mécanismes permettant d'atteindre rapidement les réductions d'émissions requises tout en favorisant l'économie du Québec.

Merci de nous donner l'occasion de contribuer à cet exercice fondamental pour l'avenir climatique et économique du Québec. Nous présentons aujourd'hui un ensemble d'analyses démontrant qu'une Norme véhicules zéro émission (Norme VZE) ambitieuse et pleinement mise en œuvre constitue le moyen le plus crédible, le plus efficace et le plus rentable pour permettre au Québec d'atteindre sa cible légale de réduction de 37,5 % des GES d'ici 2030.

Cette conclusion repose sur les données officielles du gouvernement, les analyses d'impact réglementaire, les inventaires nationaux et internationaux de GES, et la comparaison avec les meilleures pratiques dans des juridictions qui ont déjà fait de l'électrification du transport léger un pilier de leur réussite climatique.

2. Objet du mémoire

Ce mémoire vise notamment à répondre à la question suivante :

« Le gouvernement devrait-il modifier l'actuelle cible de réduction des émissions de GES du Québec, sachant que la Loi sur la qualité de l'environnement ne permet pas de viser une réduction inférieure à 37,5 % sous le niveau de 1990 ? Pour quelles raisons ? »

La CZEQ recommande de maintenir la cible actuelle. La CZEQ soutient que toute modification devrait viser à renforcer l'ambition climatique du Québec, particulièrement par l'élargissement massif de l'électrification des transports, qui représente le moyen le plus efficace, simple et économique pour atteindre les objectifs climatiques tout en soutenant l'économie locale.

3. Contexte légal et obligations internationales (obligation de résultat)

3.1 Le plancher légal minimal : -37,5 % d'ici 2030

Le Québec s'est doté, en 2015, d'une cible de réduction des GES de -37,5 % sous le niveau de 1990 d'ici 2030, et cette cible est enchâssée dans la Loi sur la qualité de l'environnement. La loi est claire : la cible ne peut être diminuée lors de sa révision. Elle constitue non seulement un engagement politique, mais une responsabilité juridique de l'État.

Selon l'Inventaire québécois des émissions de GES 1990-2022, les émissions totales du Québec sont passées de 85,44 Mt éq. CO₂ en 1990 à 79,26 Mt éq. CO₂ en 2022, soit une baisse d'environ 7,2 % seulement.¹

Atteindre -37,5 % implique de ramener les émissions autour de 53–54 Mt éq. CO₂ à l'horizon 2030, ce qui représente un effort additionnel d'environ 26 Mt par rapport au niveau de 2022.

¹ GES 1990-2022 - Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2022 et leur évolution depuis 1990 - Ministère de l'environnement, de la lutte contre les changements climatiques, de la faune et des parcs (MELCCFP).

Dans son document de consultation, le gouvernement rappelle une exigence fondamentale :

- « Le Québec doit viser à maximiser les réductions sur son territoire. »

Cela signifie concrètement que le Québec doit agir sur les secteurs où il a la plus grande capacité d'intervention directe, plutôt que de compter de manière excessive sur l'achat de crédits externes via le SPEDE.

3.2 L'Accord de Paris : la progression constante des ambitions

L'Accord de Paris impose un principe de non-régression des ambitions climatiques : les États et gouvernements doivent renforcer leurs efforts de réduction au fil du temps, et non les assouplir. Un relâchement de la cible du Québec irait à l'encontre de ce principe et de sa crédibilité internationale.

4. Pourquoi la cible ne doit pas être affaiblie

4.1 Une question de crédibilité internationale et interprovinciale

Le Québec s'est positionné comme un leader nord-américain de la transition énergétique (hydroélectricité, marché du carbone, électrification des transports). Reculer maintenant compromettrait :

- sa réputation en matière de climat.
- sa capacité d'attirer des investissements verts.
- la cohérence de son discours avec ses politiques effectives.

4.2 Une cible atteignable si les mesures sont intensifiées

Les analyses gouvernementales montrent que les mesures actuellement en place sont insuffisantes pour atteindre la cible de $-37,5\%$. Cela reflète un déficit de politiques et de mise en œuvre, et non un excès d'ambition.

Grâce à son électricité largement décarbonée, le Québec dispose d'un avantage structurel pour réduire rapidement ses émissions, surtout dans le secteur des transports.

5. L'électrification des transports : la clé pour atteindre les cibles climatiques

5.1 Le secteur des transports : 43,3 % des émissions du Québec en 2022

En 2022, le secteur des transports a généré 34,3 Mt éq. CO₂, soit 43,3 % des émissions totales du Québec. À lui seul, le transport routier représente 74,6 % des émissions du secteur des transports, soit environ 25,6 Mt éq. CO₂ et 32,3 % de l'ensemble des émissions québécoises.²

Les autres secteurs se répartissent ainsi :

- Industrie : 24,5 Mt (31,0 %)
- Agriculture : 8,0 Mt (10,0 %)
- Résidentiel, commercial, institutionnel (chauffage des bâtiments) : 7,6 Mt (9,5 %)
- Matières résiduelles : 4,5 Mt (5,6 %)
- Électricité et chaleur : 0,44 Mt (0,6 %)

Ces données confirment que le transport est de loin le premier secteur émetteur du Québec.

5.2 Pourquoi l'électrification des transports est la solution la plus efficace

- Le parc de production d'électricité québécois est majoritairement hydroélectrique, avec une part renouvelable supérieure à 93 % et des émissions très faibles.
- Remplacer un véhicule à essence ou diesel par un véhicule électrique branché au réseau québécois permet une réduction nette très élevée des émissions par kilomètre parcouru.
- L'Inventaire montre que le secteur des transports a augmenté ses émissions d'environ 25 % entre 1990 et 2022, alors même que d'autres secteurs (déchets, électricité) les réduisaient.

² *Ibid* 1

Cibler en priorité ce secteur via l'électrification est donc le levier le plus puissant pour réduire l'écart avec la cible de 2030.

5.3 La norme VZE : un instrument d'obligation de résultat qui fonctionne

La norme VZE, entrée en vigueur en 2018 et récemment renforcée pour les années modèles 2025 à 2035, impose aux constructeurs automobiles d'atteindre un pourcentage minimal de ventes de véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Elle repose sur un système de crédits échangeables.

C'est un instrument d'obligation de résultat, et cela fait toute la différence.

Depuis 2018, les faits observés au Québec sont remarquablement clairs :

- 100 % des constructeurs respectent la norme.
- La disponibilité des VÉ a augmenté plus rapidement qu'ailleurs au Canada.
- Des surplus de crédits ont été générés, indiquant que l'industrie peut faire davantage.
- Les ventes de VÉ ont atteint près de 19 % en 2023, un rythme comparable à celui de la Californie au moment où elle consolidait sa propre norme VZE.

Les résultats à l'international confirment l'efficacité de ce type de réglementation :

- La Colombie-Britannique, avec une norme renforcée, a atteint 27 % de ventes de VÉ en 2023.
- La Californie, pionnière mondiale, est à 26 %.
- L'Union européenne, avec un système équivalent, est à 21 %.

Toutes les juridictions qui ont adopté une norme VZE ont vu leurs ventes de VÉ grimper deux à trois fois plus vite que celles qui s'appuyaient seulement sur des subventions ou une taxe carbone.

5.4 Pourquoi c'est aussi la solution la plus simple

L'électrification des transports :

- s'intègre au cycle normal de renouvellement des véhicules des ménages, des entreprises et des administrations publiques.
- repose sur des technologies déjà commercialement matures (voitures, autobus, camions de livraison, bornes de recharge).
- s'appuie sur un réseau électrique existant, déjà largement décarboné, qu'il s'agit de renforcer plutôt que de construire *ex nihilo*.

5.5 Pourquoi c'est la solution la moins coûteuse

À moyen terme, le coût total de possession des véhicules électriques (achat, carburant, entretien) est inférieur à celui des véhicules thermiques équivalents.

Pour l'État, chaque mégatonne de CO₂ évitée par l'électrification des transports :

- réduit le besoin d'acheter des réductions à l'extérieur du Québec.
- diminue les coûts sanitaires liés à la pollution de l'air locale.
- évite des dépenses futures liées aux impacts climatiques (inondations, vagues de chaleur, etc.).

5.6 L'impact chiffré sur la cible 2030

Selon l'analyse d'impact réglementaire du gouvernement du Québec, le resserrement de la norme VZE permettra :

- 2,3 mégatonnes de réduction de GES en 2030.
- 5,9 mégatonnes en 2035.
- 26,4 mégatonnes cumulées entre 2025 et 2035.

Ramenée à l'effort total à fournir, cela signifie que la norme VZE contribue à environ :

- 16 % du déficit total à combler d'ici 2030.

C'est la contribution directe la plus importante pour un seul instrument réglementaire dans le secteur des transports.

Et surtout : il s'agit de réductions sur le territoire québécois, ce qui réduit la dépendance aux mécanismes du marché du carbone.

5.7 Pourquoi la norme VZE surpasse les autres instruments?

Nous avons analysé plusieurs leviers politiques possibles.

Les subventions à l'achat sont utiles, mais elles ne garantissent pas l'approvisionnement : les constructeurs priorisent toujours les marchés dotés d'obligations réglementaires. Sans norme VZE, l'argent public peut stimuler une demande que l'industrie n'est pas tenue de satisfaire.

La taxe carbone ou le marché du carbone n'ont qu'un impact modeste sur le prix du carburant — environ 7 cents par litre — et ne modifient pas les décisions d'achat automobile.

Les normes d'efficacité énergétique améliorent l'économie de carburant, mais ne décarbonent entièrement pas le parc.

Les infrastructures de recharge sont nécessaires, mais insuffisantes : elles n'imposent pas l'arrivée de VÉ sur le marché.

À l'inverse, une norme VZE :

- garantit la disponibilité des modèles.
- réduit les délais de livraison.
- favorise la concurrence et la baisse des prix.
- accélère la formation d'un marché de l'occasion électrique.

Bref, la norme VZE crée un effet structurel que les autres mesures ne peuvent pas déclencher.

6. Un contexte géopolitique et économique qui renforce l'électrification

6.1 Réduire la dépendance au pétrole importé

Le Québec importe la quasi-totalité de ses produits pétroliers. La substitution progressive du pétrole par l'électricité :

- renforce la sécurité énergétique.
- réduit l'exposition aux chocs du prix du baril.
- garde davantage de richesse au Québec au lieu de financer des importations.

6.2 Les bénéfices économiques pour les ménages et l'économie québécoise

Selon le gouvernement du Québec :

- La norme VZE génère 13 milliards de dollars de bénéfices nets pour l'économie.
- Les ménages économisent 24,9 milliards grâce au faible coût de l'électricité et à l'entretien réduit.
- Les entreprises de recharge et de technologies vertes bénéficient d'un marché évalué à près de 3 milliards.

Pour un ménage québécois, un véhicule électrique permet :

- d'économiser environ 1 500 à 2 000 \$ par année en énergie et entretien.
- de réduire son exposition au prix du pétrole.

Les gains en santé publique sont également majeurs : moins de pollution atmosphérique signifie moins d'hospitalisations, moins d'asthme, moins de maladies cardiovasculaires, et plusieurs milliards de dollars en coûts évités.

7. Notre recommandation : consolider et renforcer la norme VZE

Notre recommandation à la Commission est claire :

- **Pour atteindre la cible minimale de -37,5% exigée par la loi, protéger le pouvoir d'achat des ménages et assurer la compétitivité du Québec, il est essentiel de maintenir et renforcer la norme VZE.**

7.1 Maintenir au minimum la cible actuelle (-37,5 %)

Il serait irresponsable et contraire à l'intérêt public d'affaiblir cette cible.

Le défi est dans la mise en œuvre, non dans l'ambition.

7.2 Renforcer la Norme VZE

Concrètement, nous recommandons :

- De maintenir les cibles progressives de la norme VZE jusqu'à 2035.
- Préserver l'efficacité réelle de la Norme VZE en évitant notamment d'y inclure les véhicules hybrides non rechargeables.
- De renforcer les mesures d'accompagnement, notamment pour le marché des véhicules d'occasion et pour les ménages à revenu modeste.

7.3 Accélérer l'investissement dans l'électrification

Priorités :

- continuer à éduquer le public afin de mieux faire connaître les avantages, notamment économiques, des véhicules électriques et ainsi favoriser leur adoption.
- infrastructures de recharge (urbaines, régionales, autoroutières, en milieu de travail).
- électrification progressive des véhicules lourds en milieu urbain et régional, là où les technologies sont déjà disponibles.

8. Conclusion

La question posée par le gouvernement appelle une réponse claire :

- **Il est essentiel de maintenir la cible actuelle de réduction des émissions de GES.**

Le défi climatique du Québec n'est pas un problème de cible, mais un problème de vitesse et d'intensité d'action.

Les données sont claires :

- Le transport léger est le secteur qui peut réduire ses émissions le plus rapidement.
- La norme VZE est le meilleur instrument capable de garantir une transformation massive du marché automobile.
- Les bénéfices économiques sont considérables.
- La norme est déjà en vigueur, elle fonctionne, et elle peut faire davantage.

L'électrification des transports, grâce à l'électricité propre du Québec, représente :

- la solution la plus efficace (en s'attaquant au secteur qui représente plus de 43 % des émissions).
- la solution la plus simple (technologies disponibles, infrastructure existante).
- la solution la plus économique pour les familles (coûts de possession moindres, protection contre la volatilité du prix du pétrole).
- La solution la plus efficace pour améliorer l'économie du Québec et nous rendre plus compétitif³ sur le plan national et international en réduisant notre dépendance aux énergies fossiles que nous importons.

³ Le premier ministre François Legault rappelait en entrevue avec Gérald Fillion à l'émission Zone économie du 27 novembre 2025 que « Au Québec, on a beau avoir nos bâtiments chauffés avec l'électricité, il reste que nos autos consomment du pétrole, nos entreprises consomment du pétrole – **Si on veut être compétitif**, il faudrait réduire la production de nos entreprises, **il faudrait électrifier notre flotte de véhicules plus rapidement.** »

Le Québec a l'occasion unique d'être parmi les leaders mondiaux de la mobilité zéro émission, comme la Norvège, la Chine et la Californie, et d'ainsi contribuer largement à la réduction des GES. Il doit la saisir.

Merci de votre attention. Nous serions heureux de répondre à vos questions.

Coalition zéro émission Québec

Mario Langlois et

Stéphane Pascalon