CCAQ

CORPORATION DES CONCESSIONNAIRES AUTOMOBILES DU QUÉBEC

MÉMOIRE DE LA CCAQ
CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRES 2026-2027 DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

MARS 2026

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 1

Points clés 1

Revoir en profondeur l'approche québécoise en matière d'électrification des véhicules légers 2
Enjeu 2
Recommandations 2

Maintenir des investissements conséquents en infrastructures de recharge 3
Enjeu 3
Recommandations 3

Soutenir la main-d'œuvre en misant sur les métiers mécaniques et une immigration durable 4
Enjeux 4
Recommandations 4

Faire de l'allègement réglementaire un véritable levier de productivité 5
Contexte 5
Recommandations 5

Conclusion 6

INTRODUCTION

L'industrie automobile au Québec demeure un moteur économique majeur pour l'ensemble des régions. Les concessionnaires automobiles forment un réseau d'entreprises enracinées dans leur milieu, qui soutiennent l'emploi, l'activité économique locale, les recettes fiscales et la vitalité de nombreuses communautés. Leur contribution dépasse largement la vente de véhicules. Ils constituent à la fois des employeurs d'importance, des investisseurs, des partenaires de la transition technologique du parc automobile et des acteurs engagés du développement économique régional.

Dans le contexte actuel, le gouvernement du Québec doit reconnaître à sa juste valeur le rôle stratégique de ce secteur. Les concessionnaires évoluent dans un environnement complexe, marqué par les transformations du marché automobile, par les exigences croissantes liées à l'électrification des transports, par la rareté persistante de main-d'œuvre qualifiée et par un cadre réglementaire qui demeure souvent trop lourd pour des PME qui doivent déjà composer avec des marges de manœuvre limitées.

La réflexion budgétaire de 2026 ne peut donc pas reproduire les cadres d'analyse des années précédentes. Le contexte a changé. L'enjeu n'est plus de reconduire les débats antérieurs à l'identique, mais de faire les bons arbitrages pour soutenir une transition réaliste, ordonnée et économiquement viable. La CCAQ estime que le gouvernement doit désormais concentrer ses efforts sur les leviers les plus structurants : la cohérence réglementaire, les infrastructures de recharge, la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée et l'allègement concret du fardeau administratif imposé aux entreprises.

Le Québec doit éviter les approches fragmentées, où les objectifs réglementaires, les choix budgétaires et les réalités du marché avancent à des vitesses différentes. À l'inverse, il doit se donner une stratégie lisible, pragmatique et durable. Les concessionnaires sont prêts à faire leur part. Encore faut-il que le cadre public soit cohérent, prévisible et adapté aux conditions réelles du terrain.

POINTS CLÉS

La CCAQ invite le gouvernement du Québec à concentrer ses efforts budgétaires et réglementaires autour de quatre priorités.

Premièrement, en matière d'électrification des véhicules légers, il ne s'agit plus de plaider pour la pérennisation de Roulez vert dans sa forme actuelle. Le Québec doit plutôt profiter de la période couvrant les années-modèles 2026 et 2027 pour suspendre l'application de la norme actuelle et revoir en profondeur son approche afin de mieux l'arrimer au cadre fédéral ainsi qu'aux réalités du marché.

Deuxièmement, les infrastructures de recharge doivent devenir la priorité structurante de l'action gouvernementale en matière d'électrification. La confiance des consommateurs et la capacité réelle du marché à évoluer dépendent directement de l'accès à un réseau de recharge suffisant, fiable et bien réparti.

Troisièmement, la rareté de main-d'œuvre exige une réponse durable. Le Québec doit valoriser les métiers mécaniques, mieux adapter ses formations aux besoins du secteur et privilégier une immigration permanente qui réponde véritablement aux besoins des entreprises. Il doit également permettre aux travailleurs étrangers temporaires déjà à l'emploi, compétents et bien intégrés dans leur milieu de travail, d'avoir accès à une voie réaliste vers la résidence permanente.

Quatrièmement, l'allègement réglementaire doit produire des gains concrets pour les PME. Dans cette perspective, le projet de loi n° 11 devra se traduire par une réduction réelle des irritants administratifs qui freinent la productivité et la compétitivité du secteur.

REVOIR EN PROFONDEUR L'APPROCHE QUÉBÉCOISE EN MATIÈRE D'ÉLECTRIFICATION DES VÉHICULES LÉGERS

Enjeu

Le contexte entourant l'électrification des transports a profondément évolué. Les incitatifs à l'achat qui ont longtemps constitué le cœur de l'intervention publique québécoise n'ont plus aujourd'hui le même effet structurant sur le marché. Parallèlement, les cadres réglementaires et budgétaires évoluent rapidement, ce qui appelle une réévaluation plus large des outils mis en place au Québec.

Dans ce contexte, la CCAQ ne demande pas la pérennisation de Roulez vert dans sa forme actuelle. Elle estime plutôt que la période correspondant aux années-modèles 2026 et 2027 doit être mise à profit pour revoir de façon ordonnée et cohérente l'approche québécoise en matière d'électrification des véhicules légers.

L'enjeu n'est pas théorique. Il s'agit d'éviter que le Québec maintienne un cadre partiellement déconnecté des réalités du marché, des outils fédéraux et de la capacité réelle des consommateurs à faire le virage. Une transition réussie exige de la cohérence, de la prévisibilité et un usage judicieux des fonds publics. Il faut donc sortir d'une logique de reconduction automatique des programmes pour entrer dans une logique de refonte stratégique.

Recommandations

La CCAQ recommande au gouvernement du Québec de suspendre l'application de la Norme VZE pour les années-modèles 2026 et 2027.

Elle recommande de profiter de la période correspondant aux années-modèles 2026 et 2027 pour entreprendre une révision complète de l'approche québécoise en matière d'électrification des véhicules légers.

Cette révision devrait viser un meilleur arrimage entre les outils budgétaires, les obligations réglementaires et la réalité du marché.

Le gouvernement devrait enfin s'assurer que toute évolution future du cadre québécois repose sur des principes de cohérence, de prévisibilité et d'efficacité économique.

MAINTENIR DES INVESTISSEMENTS CONSÉQUENTS EN INFRASTRUCTURES DE RECHARGE

Enjeu

S'il faut revoir l'approche québécoise en matière d'électrification du parc automobile, cela ne signifie pas que l'État doive se retirer du chantier de l'électrification au sens large. Au contraire, le gouvernement doit concentrer ses ressources sur le levier le plus structurant pour soutenir durablement l'adoption des véhicules électriques : les infrastructures de recharge.

La capacité de recharger un véhicule constitue l'un des facteurs les plus déterminants dans la décision d'achat. Sans réseau suffisant, bien entretenu et correctement réparti, les objectifs d'électrification deviennent théoriques. Les consommateurs ont besoin de certitude. Ils doivent pouvoir compter sur un accès simple et fiable à la recharge, que ce soit à domicile, au travail, dans les secteurs urbains denses ou sur les grands axes routiers.

Plusieurs défis demeurent. Certaines régions sont encore insuffisamment desservies. Dans les grands centres, la situation des ménages vivant en multilogement ou n'ayant pas accès à une borne résidentielle constitue un frein majeur. L'électrification repose donc de plus en plus sur la qualité de l'écosystème de recharge, et non seulement sur le prix du véhicule.

Recommandations

La CCAQ recommande au gouvernement de maintenir et d'accroître les investissements consacrés aux infrastructures de recharge sur l'ensemble du territoire québécois.

Ces investissements devraient prioritairement viser les secteurs où les obstacles à la recharge sont les plus importants, notamment les milieux urbains denses, les zones à forte concentration de multilogements et les axes stratégiques reliant les régions.

Le gouvernement devrait également assurer une meilleure prévisibilité des investissements afin d'éviter les interruptions, les retards et les signaux contradictoires pour les partenaires publics et privés.

Enfin, il importe de faire en sorte que le rythme de déploiement des infrastructures corresponde réellement aux ambitions réglementaires et aux besoins concrets du marché.

SOUTENIR LA MAIN-D'ŒUVRE EN MISANT SUR LES MÉTIERS MÉCANIQUES ET UNE IMMIGRATION DURABLE

Enjeu

La pénurie de main-d'œuvre demeure un frein majeur à la compétitivité et à la capacité d'adaptation du secteur automobile québécois. Cette rareté touche particulièrement les métiers mécaniques, qui sont au cœur des opérations des concessionnaires et qui seront encore plus déterminants à mesure que les technologies automobiles continueront d'évoluer.

Le secteur a besoin d'une réponse structurelle. Il ne suffit pas d'additionner des mesures ponctuelles ou de dépendre principalement de travailleurs étrangers temporaires. Cette approche peut offrir un soulagement à court terme, mais elle ne répond pas à la nécessité de bâtir une main-d'œuvre stable, intégrée et durable.

Le Québec doit donc valoriser davantage les métiers mécaniques, renforcer les parcours de formation correspondants et adopter une politique d'immigration économique permanente mieux arrimée aux besoins réels du marché du travail. Le secteur automobile a besoin de continuité. Il a besoin de travailleurs qui pourront s'établir, se qualifier, demeurer en emploi et contribuer à long terme à l'économie québécoise. Dans cette perspective, les travailleurs étrangers temporaires déjà à l'emploi chez les concessionnaires, qui ont démontré leur compétence, leur intégration et leur volonté de s'établir durablement au Québec, devraient pouvoir bénéficier d'un accès plus clair et plus efficace à la résidence permanente.

Recommandations

La CCAQ recommande que les métiers mécaniques soient reconnus comme une priorité plus affirmée dans les politiques de formation et de soutien à l'emploi.

Elle recommande aussi de renforcer les mesures d'attractivité et de soutien destinées aux étudiants inscrits dans les formations liées à la mécanique automobile et aux autres métiers techniques du secteur.

Le gouvernement devrait également mieux adapter les contenus de formation aux réalités technologiques actuelles et futures de l'automobile.

Enfin, la CCAQ recommande de privilégier une immigration permanente répondant aux besoins concrets du secteur, plutôt que de miser principalement sur des solutions temporaires. Elle recommande également que les travailleurs étrangers temporaires déjà en poste, bien intégrés et occupant des fonctions essentielles puissent bénéficier d'une voie vers la résidence permanente.

FAIRE DE L'ALLÈGEMENT RÉGLEMENTAIRE UN VÉRITABLE LEVIER DE PRODUCTIVITÉ

Enjeu

Pour les concessionnaires automobiles, la lourdeur administrative n'est pas un irritant secondaire. Elle constitue un coût réel, récurrent et improductif, qui mobilise du temps, de l'énergie et des ressources déjà rares. Dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre et de pression économique accrue, chaque heure consacrée à des formalités inutiles ou redondantes est une heure retranchée au service à la clientèle, à la gestion, à la formation ou aux opérations.

Le gouvernement a entrepris une démarche d'allègement réglementaire. Cette orientation est bienvenue. Toutefois, pour être crédible, elle devra se traduire par des résultats tangibles pour les entreprises. Le projet de loi n° 11 devra donc être jugé non pas à l'aune de ses intentions, mais à celle de ses effets concrets.

Pour la CCAQ, l'enjeu est simple : le cadre d'allègement doit être efficient. Il doit réduire de manière mesurable les délais, les formalités, les redondances et les irritants qui freinent la productivité des PME. Il ne doit pas devenir un exercice d'affichage. Les entreprises ont besoin d'un allègement qui se voit dans leur quotidien, pas seulement dans les communiqués.

Recommandations

La CCAQ recommande que le gouvernement s'assure que le projet de loi n° 11 produise une réduction réelle et mesurable du fardeau administratif pour les PME, y compris pour les concessionnaires automobiles.

Le gouvernement devrait veiller à ce que les mesures d'allègement ne soient pas neutralisées par l'ajout d'obligations nouvelles ailleurs dans l'appareil réglementaire.

Il devrait aussi mettre en place un mécanisme d'évaluation continue permettant de mesurer les gains réels pour les entreprises.

Enfin, il serait souhaitable que les représentants du milieu économique soient associés de manière plus systématique à l'identification des irritants à corriger et à l'évaluation des résultats obtenus.

CONCLUSION

Dans le cadre des consultations prébudgétaires 2026-2027, la CCAQ invite le gouvernement du Québec à privilégier une approche cohérente, réaliste et structurée pour soutenir le secteur automobile.

Le Québec doit d'abord profiter de la période correspondant aux années-modèles 2026 et 2027 pour revoir en profondeur son approche en matière d'électrification des véhicules légers. La transition énergétique exige désormais une meilleure cohérence entre les outils publics, les obligations réglementaires et les réalités du marché.

Il doit ensuite faire des infrastructures de recharge une priorité budgétaire claire. C'est sur ce terrain que se jouera une part importante de la confiance des consommateurs et de la capacité réelle du Québec à poursuivre l'électrification de son parc automobile.

Le gouvernement doit également répondre avec plus de vigueur à la pénurie de main-d'œuvre, particulièrement dans les métiers mécaniques, en privilégiant une approche durable fondée sur la formation et sur une immigration permanente adaptée aux besoins des entreprises. Il doit aussi reconnaître que les travailleurs étrangers temporaires déjà en emploi et bien intégrés peuvent constituer un bassin précieux de travailleurs à retenir durablement par l'accès à la résidence permanente.

Enfin, l'allègement réglementaire devra se traduire par des résultats concrets. Le projet de loi n° 11 représente une occasion à saisir, à condition qu'il permette une simplification réelle de l'environnement administratif des PME québécoises.

En somme, la CCAQ demande au gouvernement d'agir avec pragmatisme. Le secteur automobile n'a pas besoin de signaux contradictoires ni de mesures dispersées. Il a besoin d'un cadre stable, lisible, efficient et compatible avec les réalités économiques de 2026.