

**Mémoire soumis dans le cadre des consultations
prébudgétaires en vue du prochain budget fédéral**



Association canadienne des constructeurs de véhicules

1^{er} août 2025

Brian Kingston
Président et chef de la direction
bkingston@cvma.ca

Liste des recommandations

- Recommandation 1** Abroger la norme fédérale sur la disponibilité des véhicules électriques.
- Recommandation 2** Rétablir la stabilité commerciale pour les constructeurs automobiles canadiens.
- Recommandation 3** Renforcer la compétitivité du Canada en favorisant des investissements dans le secteur automobile pour maintenir la présence de l'industrie manufacturière et de la recherche.

Recommandation 1 – Abroger la norme fédérale sur la disponibilité des véhicules électriques

L'ACCV recommande instamment l'abrogation de la norme fédérale sur la disponibilité des véhicules électriques afin d'atténuer les risques pour l'industrie nationale et les centaines de milliers de personnes qu'elle emploie. Pour se conformer aux exigences de la réglementation pour 2026, les constructeurs de véhicules doivent actuellement limiter leurs ventes de véhicules à moteur à combustion interne et hybrides au Canada et/ou acheter des crédits auprès de constructeurs, dont Tesla, qui ne produisent aucun véhicule au Canada.

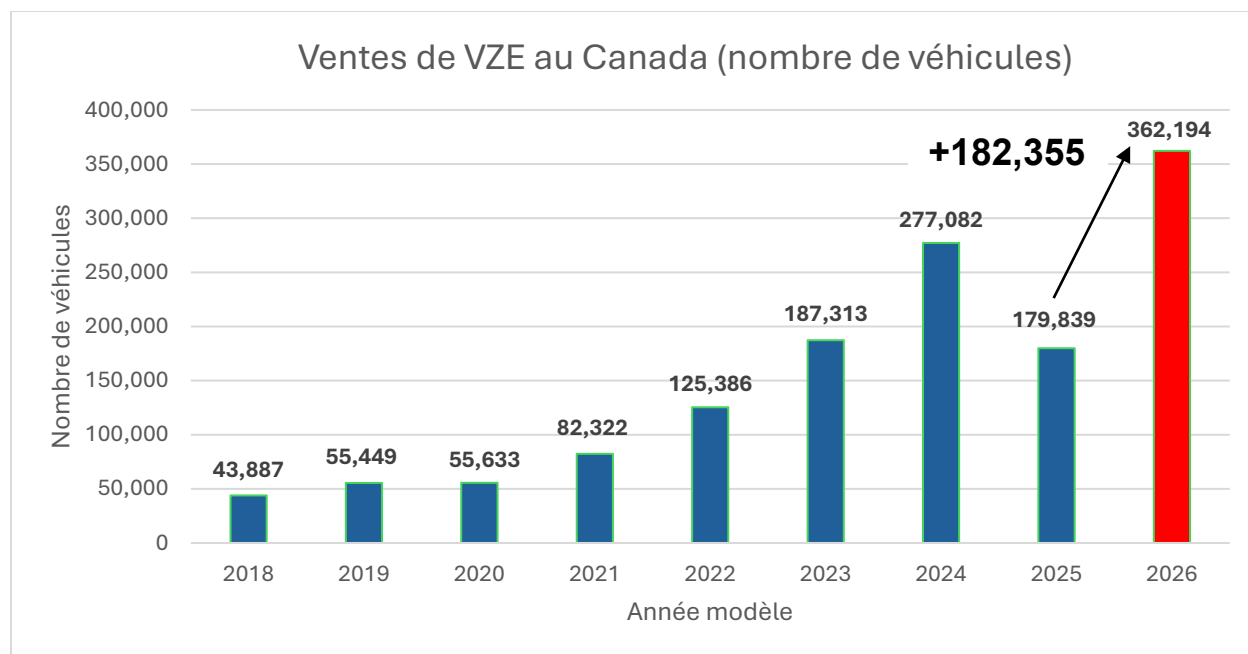
Il en résultera une diminution du nombre de véhicules disponibles, une augmentation des prix des véhicules pour les Canadiens et une réduction du nombre d'emplois dans le secteur. Cela compromettra en outre la variété de choix et le caractère abordable des véhicules à un moment où les coûts augmentent, la demande est limitée et l'incertitude grandit quant à l'accessibilité des infrastructures de recharge.

L'abrogation de cette norme ne nuira pas à l'atteinte des objectifs environnementaux du Canada. La réglementation existante relative aux émissions de GES des véhicules utilitaires légers (VUL) exige une réduction annuelle des émissions des véhicules, ce qui requiert des solutions zéro émission, notamment des technologies de véhicules électriques à batterie, hybrides, hybrides rechargeables et électriques à autonomie prolongée. Le parc de véhicules légers du Canada est en bonne voie pour atteindre, voire dépasser, les objectifs de réduction des émissions de GES du Canada d'ici 2035, grâce à la réglementation canadienne existante en matière d'émissions de GES des véhicules.

L'industrie automobile est déterminée à réduire les émissions et à accroître l'adoption des véhicules électriques. Nos membres, Ford, General Motors et Stellantis, ont réalisé des investissements sans précédent dans les technologies de réduction des émissions et la fabrication de véhicules zéro émission (VZE) en Amérique du Nord, dont près de 15 milliards de dollars au Canada. Les Canadiens ont aujourd'hui accès à plus de 100 modèles de véhicules zéro émission (VZE) de toutes tailles et de tous segments. Selon la dernière évaluation de Transports Canada sur la disponibilité des VZE, les stocks répondent à la demande des consommateurs ou la dépassent partout au pays.

Malgré cette disponibilité des véhicules zéro émission, les ventes se sont effondrées au cours des derniers mois, tombant à seulement 8,7 % des ventes de véhicules légers en mai 2025 [voir figure 1 ci-dessous]. Il n'existe aucun moyen d'atteindre l'objectif fédéral de 20 % de ventes de VZE pour l'année modèle 2026. Les prévisions actuelles du secteur pour 2025 tablent sur 9,7 % de ventes de véhicules zéro émission, soit 179 839 véhicules. Pour respecter la norme de 20 % fixée par le gouvernement pour 2026, les ventes de VZE devraient augmenter de plus de 100 %, soit 182 355 véhicules de plus.

Figure 1¹



Divers facteurs ont mis les cibles réglementaires hors de portée : une faible demande des consommateurs, le prix élevé des véhicules, les limites des VZE selon leur segment et l'usage qu'on en fait, les lacunes des infrastructures de recharge, une adoption lente de la technologie par les utilisateurs commerciaux et gouvernementaux, et l'incertitude des consommateurs devant un éventuel retour des mesures incitatives gouvernementales.

La réintroduction du programme iVZE ne permettrait pas de combler l'écart entre la demande des consommateurs et les objectifs fixés. Pour atteindre la cible de 182 355 véhicules zéro émission, le gouvernement fédéral devrait verser plus de 900 millions de dollars pour la seule année 2026 (en supposant une réintroduction à hauteur de 5 000 dollars). Entre-temps, les annonces gouvernementales d'éventuelles nouvelles mesures incitatives ont eu pour effet d'affaiblir les ventes, les consommateurs reportant leurs achats. Si des fonds sont vraiment disponibles pour stimuler l'adoption de véhicules électriques, la priorité devrait aller à l'extension des infrastructures de recharge, notamment au financement de bornes de recharge sur le lieu de travail et à domicile, ce qui favorisera l'achat de véhicules électriques et réduira les craintes liées à l'autonomie.

Recommandation 2 – Rétablir la stabilité commerciale pour les constructeurs automobiles canadiens

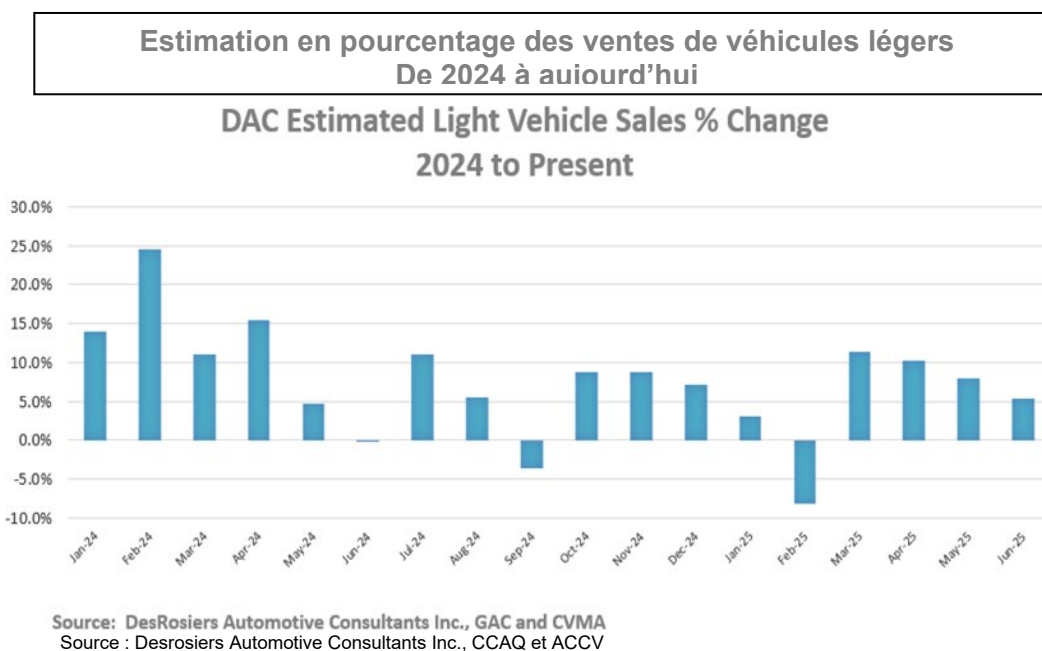
Les droits imposés par les États-Unis sur les importations d'automobiles, d'acier et d'aluminium en vertu de l'article 232 et les mesures de rétorsion prises par le Canada ont des répercussions négatives majeures sur l'industrie automobile nord-américaine, notamment sur les constructeurs nationaux, la chaîne d'approvisionnement et les plus d'un demi-million d'emplois (directs et indirects) que l'industrie fournit aux Canadiens. Nous recommandons vivement d'accélérer les efforts visant à rétablir la certitude pour les décisions en matière de commerce et d'investissement, notamment au moyen des mesures suivantes.

¹ Données de l'IHS, 2025.

i) **Conclure un accord avec les États-Unis pour supprimer les droits de douane, lever les mesures de rétorsion et éliminer le cadre de remise basé sur la production**

L'ACCV apprécie les efforts du gouvernement pour trouver une solution visant à supprimer le plus rapidement possible les droits de douane sur les véhicules, l'acier et l'aluminium fabriqués au Canada et aux États-Unis. Il est de plus en plus urgent de trouver rapidement une solution afin d'atténuer d'autres répercussions sur le marché.

En mai, les exportations canadiennes de voitures particulières et de camions légers avaient diminué de 14,1 % par rapport à l'année précédente.² Le prix d'achat des véhicules neufs a augmenté de 4,1 % en juin, contre 3,2 % en mai.³ Les ventes totales de véhicules ont diminué de 2,8 % pour s'établir à 69,6 milliards de dollars en avril, ce qui représente la plus forte baisse mensuelle depuis octobre 2023 et le niveau le plus bas depuis janvier 2022. La valeur des ventes de véhicules automobiles a diminué de 8,3 % en avril, pour s'établir à 4,4 milliards de dollars, ce qui représente une troisième baisse mensuelle consécutive et la plus forte baisse mensuelle en dollars depuis décembre 2023. Le marché des ventes a continué de perdre de son élan en mai et en juin.



Les prix des véhicules particuliers neufs ont augmenté plus rapidement en juin (+5,2 %) qu'en mai (+4,9 %)⁴ Les effets des droits de douane devraient s'accroître avec la durée du maintien des tarifs.

En échange d'une réduction ou d'une suppression des droits de douane, le Canada devrait adopter les mêmes mesures que les États-Unis face aux véhicules électriques chinois. Cela pourrait prendre la forme d'un accord pour maintenir les droits de douane canadiens sur les véhicules électriques chinois au même niveau que ceux des États-Unis, pour reproduire les mesures prises par les États-Unis au sujet du matériel et des logiciels des véhicules connectés chinois, et pour adopter des mesures supplémentaires visant les investissements chinois dans la chaîne d'approvisionnement des minéraux essentiels et des véhicules électriques.

² Données sur le commerce en direct, Gouvernement du Canada

³ Indice mensuel des prix à la consommation, Statistique Canada, 15 juillet 2025

⁴ *Le Quotidien*, Indice des prix à la consommation, juin 2025, Statistique Canada

ii) **Accélérer la renégociation de l'accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM)**

Il faut entamer dès que possible la renégociation de l'ACEUM afin de confirmer les règles commerciales nord-américaines garantissant la sécurité des investissements dans le secteur automobile et la chaîne d'approvisionnement hautement intégrée.

L'industrie automobile canadienne a évolué et est compétitive dans le cadre du marché nord-américain hautement intégré. Le Canada, les États-Unis et le Mexique construisent des véhicules ensemble, et il demeure essentiel de maintenir un commerce continental continu et une approche réglementaire harmonisée. Le secteur automobile est une industrie à long délai de production ; la planification des produits et des investissements commence plusieurs années avant le début de la production. Tout au long de cette période, des analyses approfondies sont menées afin d'assurer le succès et de limiter les risques. Tout niveau d'incertitude ajoute un risque aux choix d'investissement. L'ACEUM a apporté une certaine sécurité commerciale dans toute la région, et cette certitude doit être maintenue pour l'industrie canadienne et pour l'ensemble de la région. Les États-Unis ont bien tiré profit de l'accord, comme en témoigne l'augmentation de leur part de la production nord-américaine, qui est passée de 65 % en 2018 à 69 % en 2022.

iii) **Se conformer à l'alignement des États-Unis face aux véhicules chinois**

Le Canada doit maintenir ses droits de douane de 100 % sur les véhicules électriques chinois, mais il devrait en exclure les véhicules hybrides légers. Actuellement, la surtaxe canadienne est plus large que celle des États-Unis puisqu'elle inclut les véhicules hybrides légers (FHEV), une technologie reconnue qui permet depuis 20 ans d'améliorer le rendement énergétique et de réduire les émissions de CO₂ des véhicules à moteur à combustion interne à essence. Les véhicules hybrides légers offrent aux Canadiens une option supplémentaire pour réduire leurs émissions de CO₂. Le Canada devrait donc exonérer les hybrides légers de la surtaxe de 100 % sur les véhicules électriques chinois.

La surtaxe du Canada sur les véhicules électriques chinois devrait s'accompagner d'une interdiction de certains logiciels chinois pour véhicules connectés, à l'instar des États-Unis. Cette mesure permettrait de protéger les conducteurs canadiens contre une manipulation étrangère de ces technologies pour accéder à des informations sensibles ou personnelles. Il est aussi nécessaire de renforcer la surveillance de la politique commerciale et des investissements afin de mener des enquêtes antisubventions et de combler des lacunes exigeant de nouveaux mécanismes pour gérer les questions de sécurité nationale.

Nous vous invitons à poursuivre une collaboration directe avec l'ACCV et ses sociétés membres relativement à chacune de ces questions afin d'apporter au gouvernement toutes les informations nécessaires pour soutenir des propositions viables.

Recommandation 3 – Renforcer la compétitivité du Canada en favorisant des investissements dans le secteur automobile pour maintenir la présence de l'industrie manufacturière et de la recherche

Des politiques proactives visant à renforcer la compétitivité fiscale et réglementaire du Canada sont nécessaires pour préserver les activités de fabrication et de recherche de l'industrie automobile, et pour que celle-ci demeure attrayante pour les investisseurs.

En vertu du projet de loi « One Big Beautiful Bill », le gouvernement américain procède à des réductions permanentes des taux d'imposition des sociétés, accorde des déductions spéciales pour amortir les biens de production, augmente le crédit d'investissement dans la fabrication de pointe et entreprend un vaste exercice de déréglementation qui aura des répercussions sur la compétitivité relative de l'industrie automobile canadienne.

Plutôt que de réagir aux politiques américaines, l'ACCV recommande au gouvernement fédéral d'élaborer un cadre pour la fabrication de pointe afin de maintenir la compétitivité du Canada à long terme.

Un tel cadre pourrait comprendre les engagements clairs et cohérents qui suivent.

- Harmonisation réglementaire avec les États-Unis dans le secteur automobile.
- Poursuite de la suppression des barrières commerciales interprovinciales et des divergences réglementaires qui entraînent des coûts importants pour les entreprises de l'industrie automobile au Canada.
- Recapitalisation du Fonds stratégique pour l'innovation (FSI) et adoption de lignes directrices claires sur l'interaction du FSI avec le Crédit d'impôt à l'investissement (CII) pour la fabrication de technologies propres (FTP).
- Maintien des mesures améliorées relatives à la déduction pour amortissement (DPA), y compris l'incitatif à l'investissement accéléré (IIA) et les mesures de déduction intégrale pour les machines et le matériel de fabrication et de transformation inclus dans la catégorie 53 (ou la catégorie 43 pour les biens acquis après 2025). Ces mesures sont actuellement destinées à disparaître progressivement et elles ne sont pas disponibles pour les biens qui seront mis en service après 2027.
- Mise en place d'un vaste programme de mise au rebut des véhicules incitant les consommateurs à échanger leurs anciens véhicules contre des véhicules neufs, plus sûrs, plus économes en carburant ou à zéro émission, ce qui permettrait de réduire progressivement les émissions de GES.

Il faut accorder une attention constante à la résilience et à la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement pour que le Canada demeure un partenaire commercial sûr et fiable. La menace de perturbations dans la chaîne d'approvisionnement - ports d'entrée maritimes et terrestres ou réseaux ferroviaires - entraîne une augmentation des coûts pour les entreprises qui doivent anticiper les perturbations, recalibrer leur logistique complexe et modifier leurs itinéraires d'expédition. Le réacheminement visant à atténuer les perturbations peut devenir permanent, ce qui nuit davantage à la compétitivité des corridors commerciaux nationaux. Des processus douaniers clairs, efficaces et prévisibles sont essentiels pour faciliter l'importation temporaire de véhicules à des fins d'essai, en soutien aux investissements dans les programmes d'ingénierie au Canada. Il est aussi nécessaire de moderniser la direction générale de la gestion des cotisations et des recettes de l'ASFC (DGGCRA) afin de soutenir un commerce fiable, ainsi que la valeur et les volumes du commerce automobile.