



Canadian Vehicle
Manufacturers' Association
Association canadienne
des constructeurs de véhicules

NOTE

DEST. : Parties intéressées
EXP. : Association canadienne des constructeurs de véhicules
DATE : 3 octobre 2025
OBJET : Perspectives du secteur automobile sur la révision de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques du Canada

Le premier ministre Carney a annoncé le 5 septembre 2025 que le gouvernement fédéral supprimerait la cible pour 2026 de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques (la norme) et lancerait un examen de 60 jours sur l'ensemble du règlement. La présente note vise à répondre aux principales questions entourant le règlement, les conséquences de sa mise en œuvre et son applicabilité.

En quoi consiste la norme sur la disponibilité des véhicules électriques?

La norme sur la disponibilité des véhicules électriques du Canada exige que tous les nouveaux véhicules vendus à partir de 2025 n'émettent pas d'émissions.

Cette norme en matière de disponibilité visait originellement à améliorer l'offre de véhicules zéro émission (VZE) par le biais d'un mandat de vente exigeant que ces véhicules représentent une proportion croissante des ventes annuelles de nouveaux véhicules légers au Canada à partir de l'année modèle 2026. Ce mandat requiert que les VZE représentent au moins 20 % des ventes de nouveaux véhicules légers en 2026, 60 % en 2030 et 100 % en 2035. Les VZE comprennent les véhicules hybrides rechargeables (VHR), les véhicules électriques à batterie (VEB) et les véhicules électriques à pile à combustible (VPC).

Pourquoi le gouvernement fédéral renonce-t-il aux exigences de la norme pour 2026 et entend-il réviser le règlement?

La suspension annoncée reflète la nécessité d'adopter une politique réaliste et efficace.

Le gouvernement fédéral a annoncé une suspension de l'application du règlement pour 2026 afin d'aider l'industrie automobile à faire face aux défis posés par les mesures commerciales récentes des États-Unis. Par le biais de l'examen annoncé, le gouvernement fédéral vise à s'assurer que le règlement continue à « refléter les réalités du marché, qu'il demeure efficace pour la population canadienne et qu'il n'impose pas un fardeau excessif aux constructeurs automobiles ».

Le règlement est-il applicable?

Non. Les cibles du règlement n'étaient pas réalistes dès sa conception et sa mise en œuvre. Compte tenu de la baisse des ventes, il est impossible de respecter le mandat du Canada en matière de VZE.

Les ventes de VZE ont chuté pendant six mois consécutifs, représentant [7,7 % du total des véhicules neufs](#) vendus en juillet. Il n'existe aucun moyen d'atteindre l'objectif de ventes de VZE fixé par le gouvernement. Pour atteindre 60 % des ventes de VZE d'ici l'année modèle 2030, il faut un taux de croissance annuel composé de plus de 45 %, ce qui représente un rythme de vente irréaliste.

De nombreux facteurs ont rendu les objectifs imposés impossibles à atteindre, notamment la faible demande des consommateurs, les problèmes d'accessibilité financière, les limites de la technologie des VZE dans tous les segments de véhicules et pour tous les types d'utilisation, les insuffisances de l'infrastructure et la lenteur de l'adoption par les utilisateurs commerciaux et gouvernementaux.

La réglementation doit être abrogée avant que des dommages irréparables ne soient causés à l'industrie automobile et aux centaines de milliers de Canadiens que ce secteur emploie. Des juridictions du monde entier, comme le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Union européenne, sont en train de revoir et de repenser leurs mandats VZE et leur approche de l'électrification parce que le rythme d'adoption par les consommateurs et la viabilité commerciale de la technologie n'ont pas été à la hauteur des attentes des gouvernements.

Que se passera-t-il si le règlement n'est pas abrogé?

La réglementation met en péril le secteur de la construction automobile au Canada.

Les constructeurs automobiles ont des options de conformité limitées : acheter des crédits auprès d'entreprises disposant de crédits excédentaires (telles que Tesla) ou réduire la disponibilité des véhicules à essence et des véhicules hybrides pour se conformer au ratio exigé de VZE et de véhicules à essence.

L'achat de crédits fait peser une charge financière supplémentaire sur les entreprises qui fabriquent des véhicules au Canada. En supposant un coût par crédit de 20 000 dollars (le prix fixé par le gouvernement dans le règlement), le respect du mandat VZE pourrait coûter aux constructeurs automobiles plus de 3 milliards de dollars entre 2026 et 2030. Ces fonds pourraient être réinvestis dans la réduction des émissions de tous les types de groupes motopropulseurs ou dans la conception de nouveaux modèles VZE, au lieu d'être transférés à une entreprise particulière sous la forme d'un pur profit, sans empreinte sur la fabrication ou l'investissement au Canada.

L'autre moyen de mise en conformité consiste à restreindre les ventes de véhicules à essence et hybrides aux consommateurs canadiens. Au rythme actuel des ventes, les constructeurs automobiles devront retirer du marché canadien entre 700 000 et 900 000 véhicules à essence et hybrides à haut rendement énergétique à partir de cette année. Une telle réduction de l'offre sur le marché aura un impact sur les résidents et les entreprises du Canada qui cherchent à remplacer leurs véhicules actuels, soit financièrement, car les restrictions de l'offre de véhicules font grimper les prix (comme cela s'est produit pendant la pandémie de COVID), soit en ralentissant le renouvellement du parc existant par des véhicules nouveaux et plus efficaces. Cela obligerait inévitablement les consommateurs à opter pour des VZE plus coûteux, limiterait le choix ou retarderait le remplacement des véhicules, ce qui pourrait nuire à l'environnement en raison d'un parc automobile vieillissant et moins économe en carburant.

Les conséquences pour l'industrie automobile et les centaines de milliers de Canadiens qu'elle emploie seraient désastreuses. Selon le [Canadian Journal of Economics](#), si le rythme des objectifs de vente imposés dépasse celui de la parité des coûts, les conséquences économiques pourraient être graves et

entraîneraient probablement la fermeture du secteur de la construction automobile. Dans ce scénario, le secteur automobile canadien devrait définitivement cesser ses activités au début des années 2030 et 137 000 emplois directs seraient perdus.

Quelles sont les conséquences de la réglementation pour les Canadiens?

La réglementation menace l'accessibilité financière, limite le choix des consommateurs et, en fin de compte, coûte cher aux Canadiens.

D'après [l'analyse réglementaire](#) du gouvernement, le mandat de vente devrait réduire le choix des consommateurs au fur et à mesure de l'élimination des véhicules non VZE et faire augmenter le prix des véhicules en raison du coût plus élevé des véhicules VZE ou de l'obligation d'acheter des crédits. Le règlement a un impact négatif disproportionné sur les Canadiens à faible revenu et ceux des zones rurales et nordiques, qui devront faire face à des coûts de véhicules et d'électricité plus élevés et à un accès plus limité à l'infrastructure de recharge.

Le mandat VZE pourrait également créer un marché d'occasion gonflé pour les véhicules à moteur à combustion interne si les nouveaux véhicules de ce type se font rares, ce qui irait à l'encontre des objectifs environnementaux du Canada en maintenant plus longtemps sur les routes des voitures et des camions plus anciens et moins efficaces.

Bien que de nombreux VZE offrent aujourd'hui une autonomie comparable à celle des véhicules à essence, ils constituent toujours une option peu pratique pour de nombreux Canadiens en raison de lacunes importantes dans l'infrastructure et en matière de fiabilité des bornes de recharge, qui doivent être comblées avant qu'une adoption à grande échelle ne soit possible. Selon le [Bureau du vérificateur général](#), le gouvernement fédéral n'a pas pris de mesures suffisantes pour s'assurer que toutes les zones géographiques bénéficieraient des investissements dans l'infrastructure de recharge ou pour garantir à la population canadienne que l'infrastructure est fiable et pratique.

Les constructeurs automobiles s'opposent-ils aux règlements visant à réduire les émissions de carbone?

Non. L'industrie automobile s'est engagée en faveur de l'électrification et d'un avenir durable.

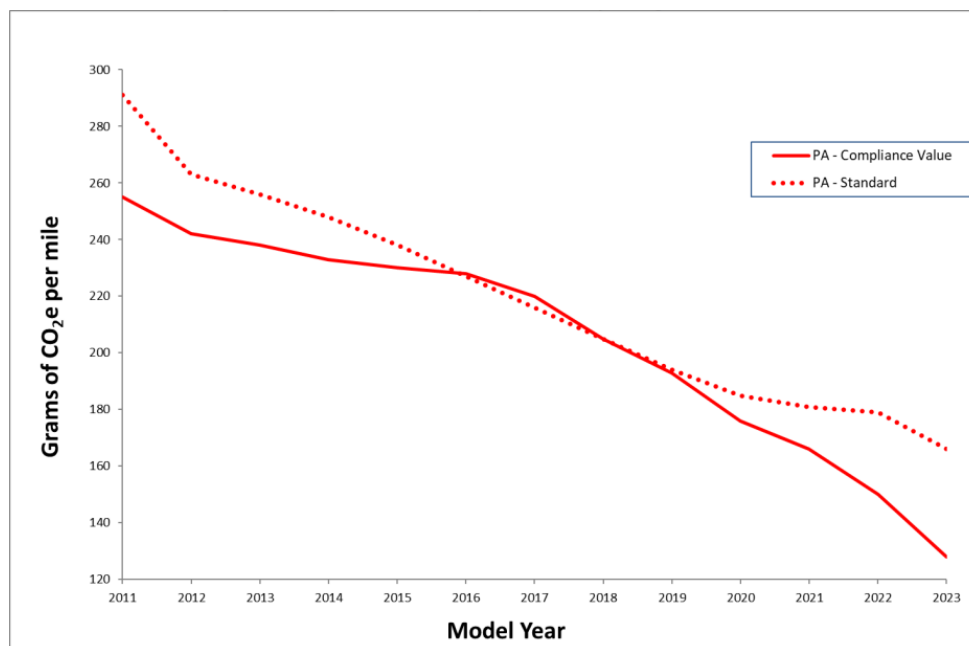
Les réductions d'émissions devraient être obtenues par une approche réaliste, basée sur le rendement, à partir d'une approche neutre sur le plan technologique et axée sur le marché, plutôt que par le biais de mandats de vente punitifs. L'industrie automobile a réalisé des investissements sans précédent dans l'électrification. Les constructeurs automobiles mènent la transition vers de nouveaux véhicules électriques, indépendamment des mandats réglementaires. Avec plus de 100 modèles de véhicules électriques disponibles au Canada, il n'y a pas de contraintes du côté de l'offre –les Canadiens qui souhaitent acheter un VZE peuvent le faire dès aujourd'hui.

L'abrogation du mandat VZE ne mettra pas en péril les objectifs environnementaux du Canada. Les règlements actuels sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) et les principaux contaminants atmosphériques (PCA) exigent des réductions d'émissions d'année en année pour l'ensemble du parc de véhicules routiers, ce qui nécessite déjà des solutions à zéro émission, notamment des technologies de véhicules électriques à batterie, hybrides, hybrides rechargeables et à autonomie prolongée. En 2023 (dernières données disponibles), le règlement sur les GES a permis à l'industrie de réduire de 43,6 % ses

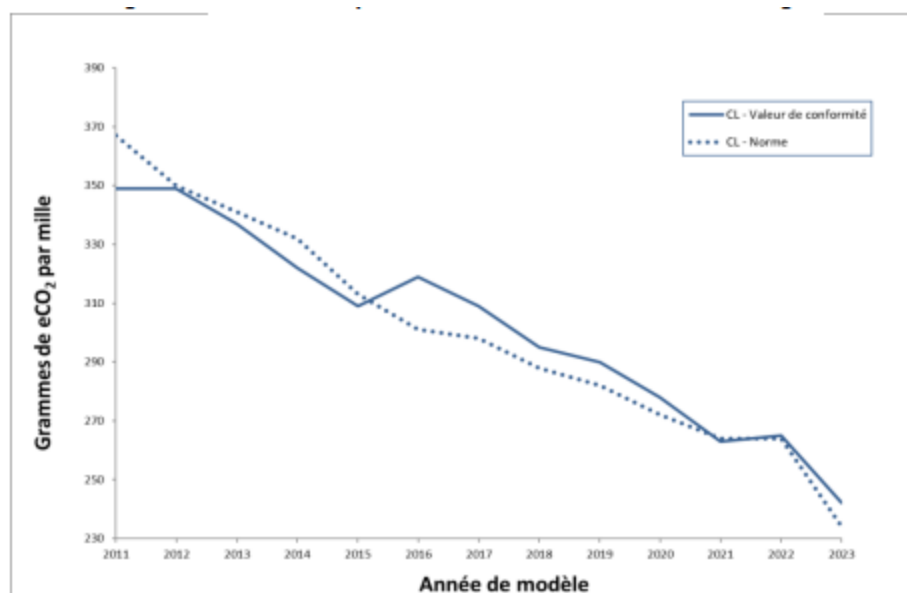
émissions de GES par rapport aux niveaux de référence de 2005 et est en bonne voie pour dépasser l'objectif gouvernemental de réduction des émissions de 50 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2035.

L'industrie automobile connaît depuis longtemps du succès en matière de réduction des émissions, comme le montrent les rapports annuels d'Environnement et Changement climatique Canada.

Rendement moyen des émissions de GES - Automobiles à passagers



Rendement moyen en matière d'émissions de GES – Camions légers



Que se passera-t-il si l'administration Trump affaiblit la réglementation de l'EPA sur les émissions de gaz à effet de serre?

La réglementation canadienne existante en matière de GES, qui est neutre sur le plan technologique, prévoit des obligations de manière indépendante jusqu'à l'année modèle 2026 et au-delà.

En d'autres termes, le Canada dispose d'un cadre légal – le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers – qui fixe des cibles en matière d'émissions de GES pour les véhicules vendus au Canada. Les mesures prises par les États-Unis n'ont pas d'incidence sur ces cibles canadiennes. Les modifications réglementaires apportées aux normes d'émission américaines n'auront pas de répercussions immédiates sur les normes d'émission canadiennes. En outre, les constructeurs sont parfaitement conscients de la demande des consommateurs pour des véhicules de plus en plus économes en carburant, quel que soit le groupe motopropulseur, et se font d'ailleurs concurrence sur le marché pour cet attribut des véhicules. Les améliorations de la consommation de carburant ou de l'autonomie des véhicules tout électriques se traduisent directement par des réductions des émissions de GES et d'autres émissions d'échappement.

Le Canada sera-t-il forcé d'abandonner son objectif de carboneutralité pour 2050 sans le mandat VZE?

Non. Ce sont des dispositions réglementaires éprouvées, et non des quotas, qui entraînent de véritables réductions d'émissions.

Le mandat VZE n'est pas nécessaire pour réduire les émissions. Des dispositions réglementaires conçues spécifiquement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres émissions d'échappement de tous les véhicules routiers sont en place au Canada depuis plus de 15 ans. L'industrie automobile a entraîné la plus grande réduction de tous les sous-secteurs du transport et continuera à réduire les émissions de ses véhicules chaque année. Le secteur automobile continuera à proposer des technologies améliorées en matière d'efficacité énergétique et soutient pleinement la transition vers l'électrification d'une manière responsable tout en préservant le choix des consommateurs et en favorisant l'innovation.

Que faut-il faire pour accroître l'adoption des VZE au Canada?

Un effort global pour lever les obstacles à l'adoption des VZE.

Le Canada a besoin d'une stratégie nationale axée sur la mise en place d'une infrastructure de recharge robuste et fiable, sur des incitatifs soutenus favorisant la demande et sur des campagnes d'éducation du public, ce qui est essentiel pour une transition durable et équitable vers les VZE, plutôt que de s'appuyer sur des mandats de vente irréalistes.

Compte tenu du nombre de bornes de recharge publiques disponibles aujourd'hui, il n'y a pas de voie évidente à suivre pour disposer de l'infrastructure de recharge nécessaire. La disponibilité actuelle de seulement 35 000 bornes publiques contraste fortement avec les 410 500 qui sont nécessaires d'ici 2035. Selon RNCan, 100 500 points de recharge publics sont nécessaires en 2025, 234 500 le seront en 2030 et 410 500 en 2035 pour atteindre les objectifs de vente de VZE fixés par le gouvernement. Cela nécessitera l'installation, en moyenne, de 40 000 points de recharge publics chaque année entre 2025 et 2040. Il n'existe aucune réglementation imposant l'installation de bornes de recharges ou l'entretien des bornes existantes.

Que recommandent les constructeurs automobiles?

Une meilleure voie à suivre : le choix du consommateur, l'innovation et des politiques réalistes.

Le mandat de vente est manifestement irréalisable, économiquement préjudiciable et mal orienté compte tenu de la réglementation existante du Canada en matière de GES. Pour la santé à long terme de l'industrie automobile canadienne, le bien-être économique et le choix des consommateurs canadiens, ainsi que la poursuite des progrès vers de véritables réductions d'émissions, nous recommandons vivement l'abrogation complète du mandat de vente établi par la norme. Les efforts du gouvernement devraient se concentrer sur des politiques de collaboration qui soutiennent la demande des consommateurs, accélèrent la mise en place d'infrastructures et encouragent l'innovation dans un cadre de marché réaliste.