



Quand l'industrie automobile induit les Canadiens en erreur : Le cas de la récente publication de l'ACCV

3 FÉVRIER 2026

Introduction

Si le débat sur la conception des politiques est légitime, [le récent document de l'ACCV](#) va au-delà de la défense des intérêts et déforme à plusieurs reprises le fonctionnement de La NDVE.

Pour la plupart des Canadiens, les véhicules électriques (VE) ne sont pas encore familiers. Malgré une croissance rapide ces dernières années, plus de 96 % des véhicules légers immatriculés au Canada ne sont pas des véhicules à zéro émission, et de nombreux ménages commencent à peine à rencontrer des VE chez les concessionnaires, sur leur lieu de travail et dans leur communauté.

Dans ce contexte, il est essentiel de disposer d'informations claires et précises. Malheureusement, le débat public sur les véhicules électriques et sur la norme canadienne de disponibilité des véhicules électriques est de plus en plus déformé et politisé. Si la désinformation sur les VE est courante sur les médias sociaux, elle est beaucoup plus préoccupante lorsque les affirmations trompeuses proviennent d'associations industrielles représentant des entreprises réglementées.

En janvier 2026, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules a publié un document intitulé "Mythes et réalités" qui présente de manière erronée la conception, le fonctionnement et l'impact de la norme de disponibilité des VE. Ces affirmations, si elles ne sont pas contestées, risquent de semer la confusion dans l'esprit des Canadiens, des décideurs et des parties prenantes quant au fonctionnement de la réglementation et à ses objectifs.

Le présent document répond directement aux affirmations de l'ACCV. Il reproduit chaque affirmation majeure et l'évalue par rapport au texte du règlement, aux données accessibles au public et aux analyses et soumissions déjà publiées par Mobilité électrique Canada. L'objectif n'est pas de revenir sur la justification de l'électrification, mais de corriger les inexactitudes factuelles et de clarifier le fonctionnement de la NDVE dans la pratique.

La NDVE est un règlement sur l'offre conçu pour garantir que les Canadiens aient accès aux véhicules déjà développés et vendus dans le monde entier, tout en favorisant l'accessibilité financière, la réduction des émissions et la prévisibilité des investissements. Comme le montrent les sections suivantes, de nombreuses critiques de l'ACCV reposent sur des données sélectives, des hypothèses erronées ou une incompréhension fondamentale des flexibilités intégrées dans le règlement.

Pour que le débat politique soit juste, il faut partir des faits. La présente réponse vise à rétablir cette base.



La NDVE est nécessaire pour augmenter l'offre de véhicules propres et non polluants disponibles pour les Canadiens dans tout le pays (Environnement et Changement climatique Canada).

C'est VRAI. La réglementation des ventes résout le problème des volumes de livraison et des prix que les Canadiens voient réellement.

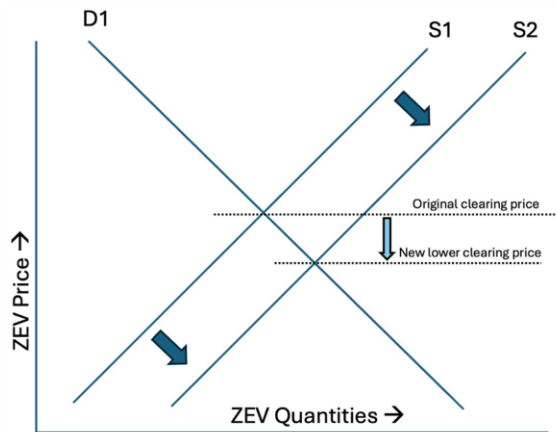
La NDVE est une règle d'approvisionnement nationale. Son objectif est simple : Veiller à ce que les constructeurs automobiles livrent suffisamment de VE pour qu'un plus grand nombre de Canadiens voient des véhicules en stock, des modèles qu'ils désirent et des prix plus compétitifs. Compter le nombre de modèles "disponibles" au Canada n'est pas la preuve d'un approvisionnement adéquat au niveau des concessionnaires. La NDVE convertit les listes de modèles en livraisons réelles en fixant un **ratio de conformité** qui interagit avec les crédits, les banques et les fenêtres de conformité pluriannuelles - un cadre favorable au marché qui augmente l'offre.

Compter les plaques d'immatriculation n'équivaut pas à une offre livrable. Avant la NDVE, les constructeurs automobiles donnaient la priorité aux provinces mandatées (Québec, Colombie-Britannique), laissant les autres régions avec moins de modèles, des temps d'attente plus longs et des prix plus élevés - exactement la défaillance du marché que La NDVE corrige en créant une obligation d'approvisionnement national.

La croissance du choix est apparue au Canada avant la mise en œuvre de la NDVE, car les réglementations provinciales sur les ventes en Colombie-Britannique et au Québec ont prouvé que des programmes similaires étaient source de succès. Un programme national permettrait d'étendre ces avantages au reste du Canada. L'ACCV prétend que La NDVE n'était pas nécessaire, mais d'innombrables lancements de produits au Canada n'ont été destinés qu'au Québec et à la Colombie-Britannique au moment de leur introduction, ce qui prouve que les véhicules sont proposés sur des marchés dotés de programmes similaires à la NDVE.

L'ACCV affirme que l'approvisionnement des concessionnaires n'est pas un problème pour les Canadiens. Cette affirmation ne tient pas suffisamment compte de la dynamique de l'offre et de la demande. En imposant des augmentations de l'offre, les prix de compensation du marché diminuent et des quantités plus importantes sont demandées en raison de la baisse des prix. L'outil le plus puissant pour évaluer l'accessibilité financière au Canada est La NDVE. La référence utilisée pour les sondages n'est pas présentée dans le contexte des objectifs plus larges du programme.

- **Nombre de modèles ≠ offre réelle.** Un grand nombre de modèles répertoriés au Canada ne dit pas grand-chose sur les volumes de livraison par province, la gamme de garnitures ou les délais d'attente. À l'heure actuelle, les constructeurs automobiles accordent la priorité aux provinces mandatées, et c'est précisément pour cette raison qu'une NDVE **nationale** est nécessaire pour normaliser l'offre dans l'ensemble du pays.
- **L'accessibilité suit l'offre.** La NDVE pousse la courbe de l'offre vers la droite : Un plus grand nombre de véhicules sur les terrains des concessionnaires réduit les primes de rareté et les marges des concessionnaires et accélère l'émergence d'un **marché des véhicules d'occasion**, améliorant ainsi l'accessibilité au fil du temps pour les acheteurs de véhicules neufs et d'occasion.



The Economics of a ZEV Standard

In this basic example, demand for ZEVs (D1) is unchanging while OEMs are required, by the Availability Standard, to deliver more vehicles to the market. S1 represents the base level of ZEV supply in any given year. S2 is the required increase in supply directed on OEMs by the ZEV Availability Standard regulation. ZEV Standards move the supply curve to the right.

The result is lower market clearing prices for consumers:

ZEVs become more affordable relative to the status quo. ZEV quantities sold increase due to that lower price.

Les Canadiens n'ont pas seulement besoin de modèles listés en ligne, ils ont besoin de véhicules **livrés** là où ils vivent, à des prix qui reflètent les stocks normaux et la concurrence. C'est ce que la NDVE permet de réaliser et c'est pourquoi les arguments relatifs au nombre de modèles ne tiennent pas la route.

La NDVE est nécessaire pour que le Canada parvienne à des émissions nettes nulles d'ici 2050 (Environnement et changement climatique Canada).

C'est VRAI. Les normes relatives aux gaz à effet de serre n'ont pas permis à elles seules de réduire les émissions absolues ; la NDVE est la seule règle fédérale qui remplace directement les véhicules émetteurs par des véhicules sans émissions à l'échelle requise pour atteindre les objectifs climatiques.

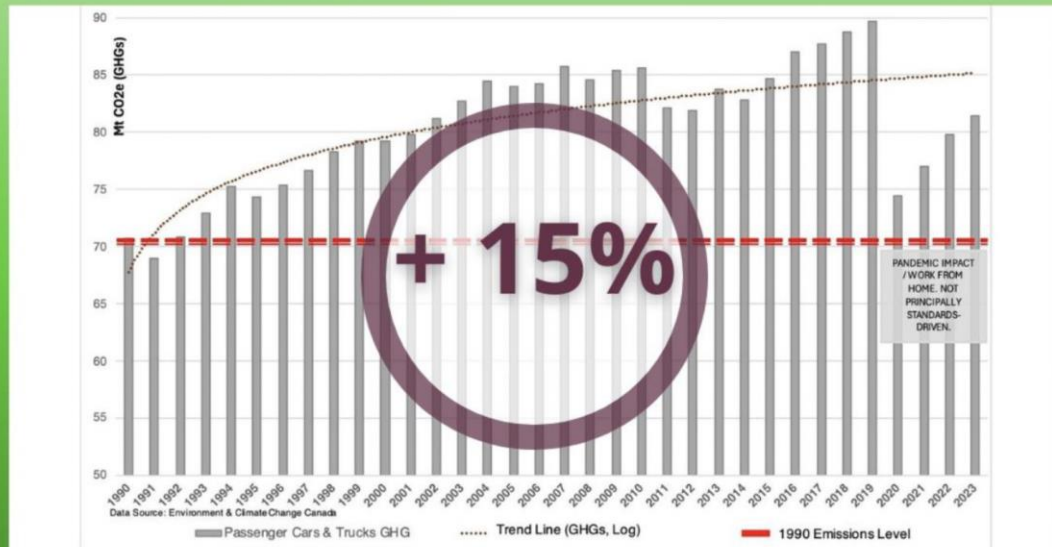
Les normes d'émission de gaz à effet de serre sont essentielles, mais ce sont des normes de performance - cela signifie que si des améliorations progressives peuvent être apportées pour réduire les émissions par véhicule, si l'ensemble du parc automobile continue de croître, les émissions ne pourront pas être ramenées à zéro. C'est pourquoi une **norme d'approvisionnement**, telle que la NDVE, est essentielle pour parvenir à une flotte zéro émission. Les normes basées sur les performances peuvent améliorer l'efficacité par véhicule, mais elles ne garantissent pas que les véhicules à zéro émission remplacent les véhicules à combustion en nombre suffisant pour faire baisser les émissions totales.

Entre 1990 et 2023, les émissions de GES du parc canadien de véhicules légers ont augmenté de **15 %**, malgré des années de réglementation des émissions de GES.

Pour la période de douze ans allant de 2011 à 2023, la réduction des émissions de GES n'est que de 1 %.



GHG emissions from Canada's light-duty vehicle fleet increased by 15 % between 1990 and 2023



Cette augmentation s'est produite dans le cadre de la réglementation canadienne actuelle sur les émissions de GES pour les véhicules légers, ce qui met en évidence les limites de cette réglementation.

La tendance générale est due à des changements structurels dans le parc automobile :

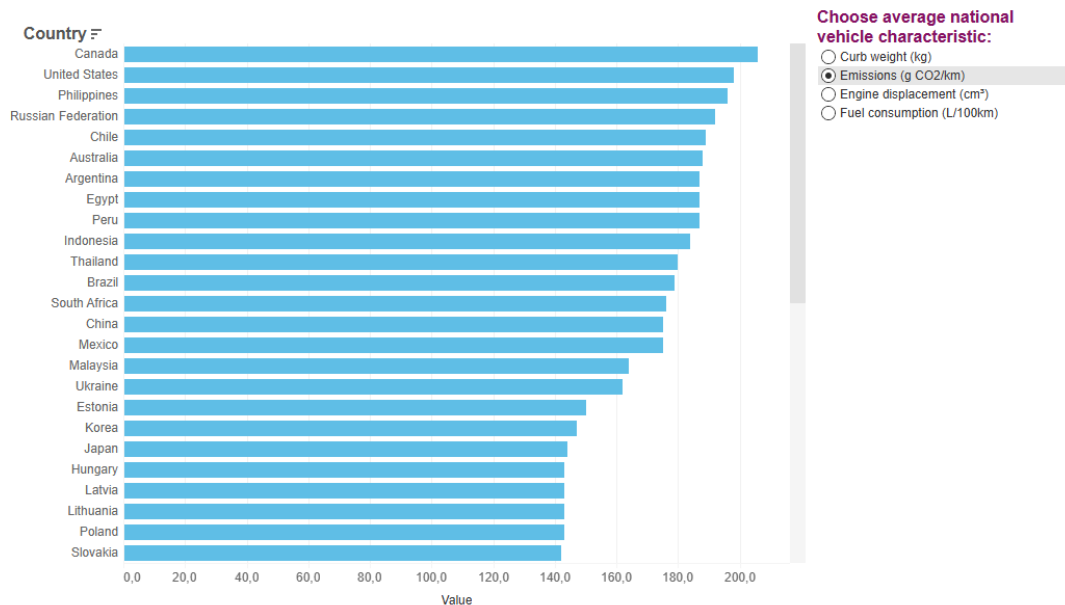
- Les constructeurs automobiles proposent beaucoup moins de voitures particulières et beaucoup plus de camions légers et de VLT, qui émettent davantage de GES.
- Le nombre total de véhicules légers sur les routes canadiennes a augmenté d'environ **35 % depuis 2005**, amplifiant les émissions même si l'efficacité par véhicule s'améliore.

Bien qu'il soit prouvé que cette approche n'a pas permis d'obtenir les réductions d'émissions dont le Canada a besoin, de nombreux constructeurs automobiles continuent d'exhorter le gouvernement fédéral à abandonner La NDVE et à s'appuyer uniquement sur les réglementations existantes en matière d'émissions de gaz à effet de serre.

Le gouvernement fédéral s'est engagé à réduire les émissions nationales de gaz à effet de serre de **40 à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030**. Pourtant, en 2019, l'[Agence internationale de l'énergie](#) a classé le Canada à l'avant-dernière place mondiale pour les émissions de GES par kilomètre parcouru par son parc de véhicules légers.



Figure 1: Average personal vehicle characteristics, by country (2017)



L'augmentation des émissions des véhicules légers, due à la domination croissante des camions légers, montre clairement que les réglementations traditionnelles en matière d'émissions ne suffisent pas à elles seules. Pour inverser cette tendance et aligner les transports sur les engagements climatiques du Canada, la norme de disponibilité des VE est absolument nécessaire pour stimuler l'investissement, l'innovation et l'adoption généralisée des véhicules à zéro émission.

La NDVE remédie à l'échec de la réglementation fondée sur l'intensité en veillant à ce que les véhicules à émissions nulles remplacent réellement les véhicules émetteurs dans le parc automobile. Sans cet effet de remplacement, les gains d'efficacité ne suffisent pas à respecter les engagements du Canada en matière d'émissions nettes zéro. La NDVE est la seule règle fédérale qui garantit que les véhicules deviendront plus propres après 2026, même si les normes américaines sont affaiblies, en exigeant que les véhicules à zéro émission **remplacent les** véhicules à combustion plutôt que de s'appuyer uniquement sur l'efficacité par véhicule.

LA NDVE créera 600 000 emplois d'ici 2035 (Mobilité électrique Canada)

La déclaration de l'ACCV sur ce sujet FAUTE les conclusions d'EY. Le Canada compte déjà plus de 130 000 emplois dans l'écosystème des VE ; le SVE permettra de faire passer ce nombre entre 360 000 (scénario bas) et 600 000 (scénario moyen) d'ici 2035. En affaiblissant le SVE, on risque de bloquer les investissements et de renoncer à ces gains d'emplois.

L'ACCV se trompe en ce qui concerne le nombre de voitures **non ZEV** actuellement assemblées au Canada. Il ne s'agit pas de 10 sur 12, mais de 11 sur 12. Le seul véhicule électrique actuellement assemblé au Canada est la Dodge Charger EV, une voiture électrique de niche à faible volume.

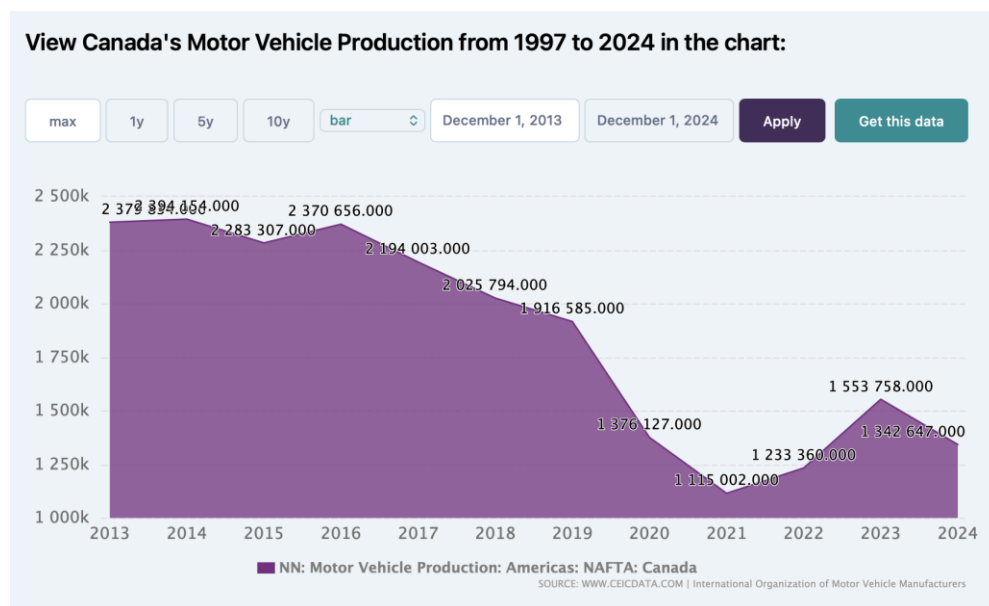


Selon [le site web de l'ACCV](#), 92 % de la production automobile canadienne est exportée vers les États-Unis. Cela signifie que la NDVE aura très peu d'impact sur la production automobile au Canada puisque plus de 9 véhicules légers sur 10 sont construits pour le marché américain.

Ce qui est bien plus inquiétant, cependant, c'est que des pertes d'emplois ont déjà lieu au Canada, les constructeurs automobiles américains transférant leur production au sud de la frontière, même avant les questions tarifaires. En fait, les pertes d'emplois des *trois grands* au Canada n'ont absolument rien à voir avec la NDVE, mais plutôt avec la décision de ces constructeurs automobiles de quitter le Canada.

Et ce déclin dure depuis deux décennies.

Selon [David Booth de driving.ca](#) : "Il y a vingt ans, les trois constructeurs ont assemblé ensemble plus de 1,9 million de véhicules au Canada. GM à elle seule en a construit 1 031 232. En 2024, le nombre total de véhicules assemblés par les trois constructeurs de Detroit s'élevait à un peu moins de 420 000, dont 172 901 pour The General [...] En d'autres termes, à la fin du mois de décembre, **la production automobile canadienne des trois constructeurs de Detroit aura chuté de 80 % en l'espace de 20 ans**, ce qui constitue une retraite plutôt précipitée, quelle que soit la norme.



Source : <https://www.ceicdata.com/en/indicator/canada/motor-vehicle-production>

Ces chiffres ont encore empiré depuis que driving.ca a publié cet article, car [GM a licencié 1 000 travailleurs à son usine d'Oshawa la semaine dernière](#).

Que fait l'ACCV pour empêcher que ses trois membres (GM, Ford et Stellantis) ne perdent des emplois au Canada alors qu'ils en transfèrent aux États-Unis ?

Alors que le reste du monde va de l'avant avec la production de véhicules électriques, l'ACCV exhorte le Canada à continuer de construire des technologies désuètes et polluantes, au risque de perdre encore plus d'innovation, de compétitivité et d'emplois dans les technologies propres de l'avenir.

Les ventes de véhicules à gaz en forte baisse

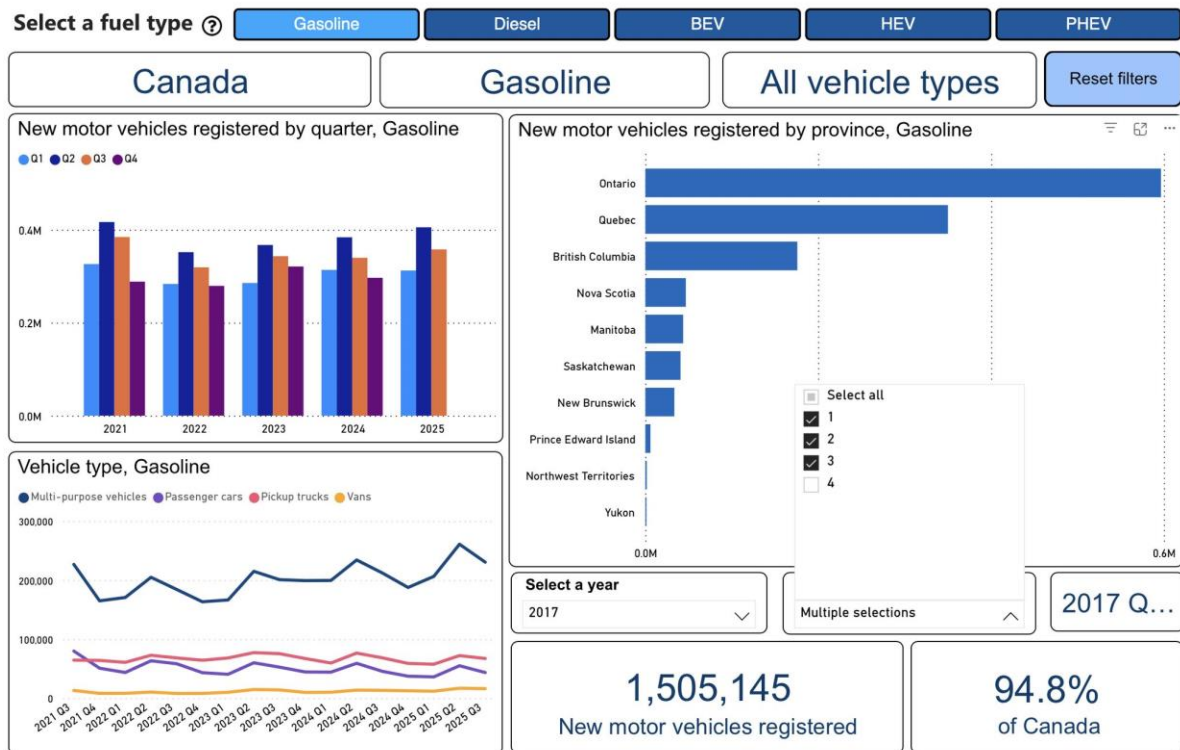


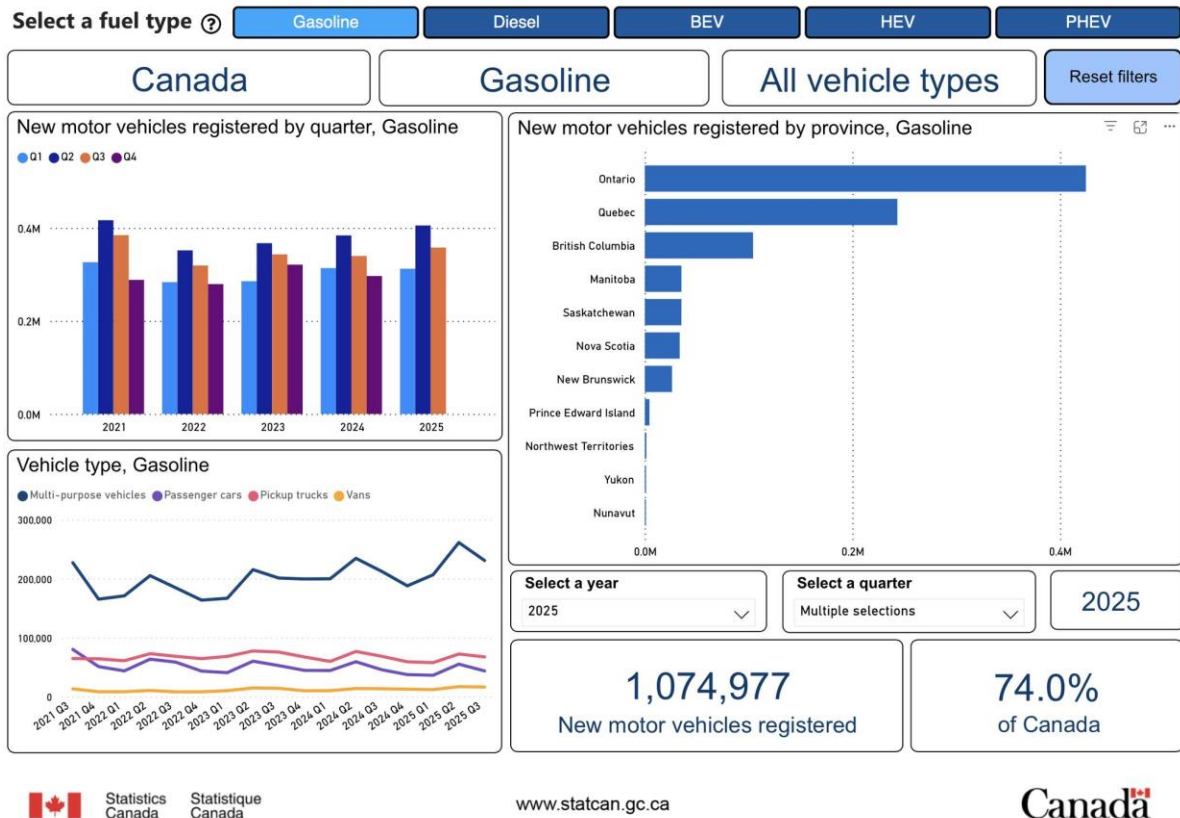
Selon Statistique Canada, les immatriculations de véhicules légers à gaz ont diminué de 29 % entre les trois premiers trimestres de 2017 et les trois premiers trimestres de 2025, passant de 1 505 145 unités en 2017 à 1 074 977 en 2025. (Comme nous ne disposons pas encore des chiffres d'immatriculation du 4e trimestre 2025, nous avons utilisé les trois premiers trimestres comme point de comparaison).

Deux raisons expliquent cette forte tendance :

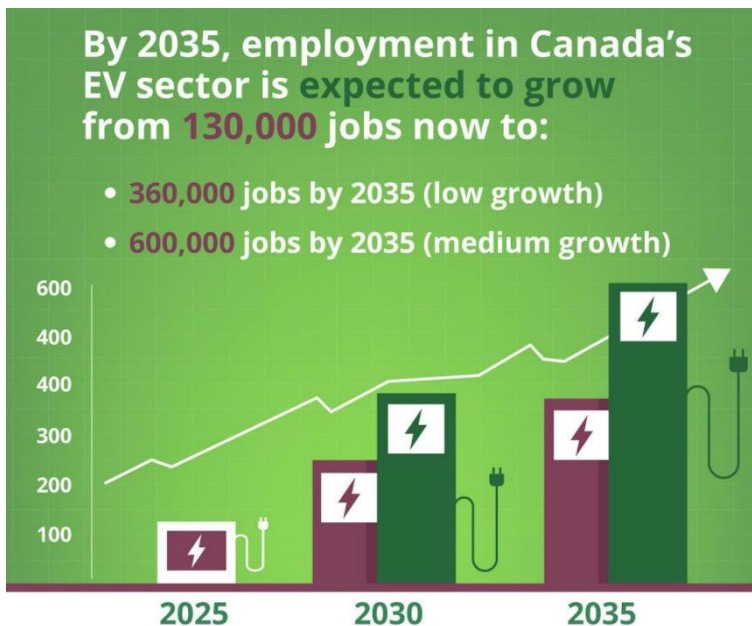
- 1- Une légère baisse des ventes de véhicules neufs en 2025 par rapport à 2017.
- 2- Une augmentation significative des ventes de véhicules partiellement et totalement électriques.

Malgré le ralentissement temporaire des ventes de VE en 2025, la tendance générale du marché reste résolument à l'éloignement des véhicules à essence, et non à leur rapprochement.





Le rapport cité par l'ACCV a été réalisé par [EY](#), une entreprise mondialement reconnue pour sa grande expérience en matière d'analyse économique, et conclut qu'entre 360 000 et 600 000 emplois pourraient être créés d'ici à 2035. Ces conclusions sont le résultat d'un exercice de modélisation complet qui reflète les développements actuels et prévus dans l'ensemble de l'écosystème des véhicules électriques.



EMC a toujours indiqué que plus de 130 000 emplois canadiens existent aujourd'hui dans l'écosystème des VE (exploitation minière, infrastructure, production et distribution d'électricité, fabrication, R&D, etc.) et qu'avec la mise en place d'un SAEV durable et crédible, ces emplois passeront à 360 000-600 000 d'ici 2035 ; une fourchette tirée de l'analyse d'EY et répétée dans les soumissions officielles et les lettres d'EMC. L'affaiblissement de La NDVE compromettrait les investissements prévus dans les VE et les batteries et mettrait en péril ces gains d'emplois.



L'étude de Ross McKittrick n'a, quant à elle, aucune crédibilité.

Avant d'examiner l'article de McKittrick, il convient de comprendre son parcours et ses affiliations. McKittrick a une longue expérience de la critique de la science et de la politique climatiques, depuis son affiliation à l'Institut Fraser, connu pour son orientation conservatrice et sa position sceptique sur de nombreuses politiques climatiques, jusqu'à l'écriture de livres et de rapports qui remettent en question le consensus scientifique sur le changement climatique et les cadres de modélisation du climat. Plus récemment, il a été recruté par le ministère américain de l'énergie pour faire partie d'un groupe de travail et a coécrit un rapport produit dans un délai accéléré qui remettait en question les principales hypothèses des cadres de modélisation climatique standard. [Le secrétaire américain à l'énergie, Chris Wright, a reconnu par la suite que le rapport contenait des erreurs.](#)

Cela dit, le travail de McKittrick doit être lu avec soin et prudence. C'est précisément le problème que posent ses conclusions et ses critiques de l'obligation de produire des VE : elles reposent sur des hypothèses très étroites qui, bien qu'alarmantes à première vue, ne tiennent pas la route une fois que le raisonnement sous-jacent est examiné de plus près.

Son modèle utilise des données d'entrées-sorties pour la période 2014-2018, ce qui ne tient pas compte des avancées technologiques et des évolutions du marché au cours des cinq dernières années, qui ont entraîné une pénétration importante des VE sur le marché (15,4 % de nouvelles immatriculations de ZEV au niveau national en 2024, contre 3,1 % en 2019, ce qui indique une tendance de la demande des consommateurs). L'analyse a donc produit des impacts exagérés en raison de l'utilisation de coefficients d'interdépendance obsolètes entre les secteurs. Au moment de l'étude, [les tableaux régionaux d'entrées-sorties pour 2020 et 2021](#) ont été publiés, mais pour une raison quelconque, ils ont été exclus.

Plus que toute autre chose, l'évolution de l'emploi au niveau national est présentée de manière trompeuse comme une perte permanente pour l'économie (38 000 postes perdus d'ici 2031 si la parité des coûts est atteinte d'ici 2035), sans tenir compte de tous les emplois liés à l'industrie des VE qui ont été créés grâce à la transition. **En fait, le document indique que l'emploi retrouvera ses niveaux de référence à partir de 2035 dans son scénario.** Cela est conforme à l'[analyse d'EY](#), qui montre une transition continue des travailleurs de la mobilité traditionnelle à la mobilité électronique. Entre 2026 et 2030, la part de l'emploi total soutenue par la mobilité traditionnelle dans le scénario moyen devrait diminuer de 162 000 emplois (-16,4 %), tandis que celle créée par l'eMobilité augmentera de 200 000 (+51,8 %). Cela représente une augmentation nette de 38 000 emplois créés dans l'économie d'ici 2030 (étonnamment, c'est le même chiffre que McKittrick prévoit comme perte d'emplois en 2031).

Les affirmations selon lesquelles le mandat entraînera des pertes d'emplois généralisées ou la fermeture de l'industrie automobile reposent sur des hypothèses irréalistes, telles que l'ignorance des avantages liés aux coûts d'exploitation des VE, l'utilisation d'une modélisation ad hoc de la production et même l'hypothèse d'une économie avec un taux de chômage nul.

En bref, le document est très sensible aux hypothèses sous-jacentes et fournit donc des informations indépendantes limitées, car il donne une image incomplète de ce qui se passe de l'autre côté de la transition. La vérité est que les travailleurs du secteur automobile actuel sont bien placés pour assumer de nouvelles fonctions dans le domaine de l'électrification. Ils possèdent déjà des compétences en mécanique et en systèmes automobiles et, grâce à une formation ciblée et à un soutien à l'amélioration des compétences, ils peuvent effectuer une transition en douceur. Plutôt que de tuer l'économie, la NDVE aidera notre secteur automobile à rattraper les marchés qui nous devancent en matière d'électrification des transports.



Les affirmations des constructeurs automobiles sur le prix des crédits et les transactions sont trompeuses (Clean Energy Canada)

C'est VRAI. La NDVE comprend de nombreuses flexibilités en matière de conformité qui réduisent considérablement les objectifs et les coûts effectifs. Le chiffre de "20 000 dollars par crédit" est une fausse représentation d'une voie d'infrastructure optionnelle, et non un prix d'échange sur le marché, et les crédits sont largement échangés par plusieurs équipementiers lorsqu'ils sont autorisés.

La NDVE a été conçue comme une politique raisonnable et flexible visant à récompenser les constructeurs automobiles qui adoptent différentes approches pour soutenir l'électrification. Certains constructeurs automobiles ont affirmé que la conformité était difficile, sans reconnaître que l'objectif réel de la NDVE qu'ils doivent atteindre est nettement inférieur à l'objectif global en raison du nombre de flexibilités disponibles en matière de conformité. Par exemple, un objectif de 34 % de ventes annuelles de VE en 2028 est en réalité un objectif de 2031 en raison de la flexibilité de report de crédit de trois ans. La politique a également permis à tous les constructeurs automobiles de disposer de quatre ans pour atteindre les objectifs de vente en 2026 et 2027 grâce aux crédits de conformité anticipés.

Les flexibilités de mise en conformité intégrées dans la politique sont les suivantes :

- Délai de grâce pour l'atteinte des objectifs : Si les constructeurs automobiles n'atteignent pas leurs objectifs EVAS, ils disposent de trois ans pour combler le déficit, ce qui a pour effet d'avancer tous les objectifs de vente de trois ans. En cas de dépassement, les crédits peuvent être conservés jusqu'à cinq ans ou échangés.
- Crédits d'action précoce : Les constructeurs automobiles peuvent réclamer jusqu'à 20 % de leurs ventes annuelles de VE en 2024 et 2025 pour les deux premières années de la NDVE.
- Crédits d'infrastructure : Jusqu'à 10 % de l'objectif ZEV d'un constructeur automobile pourrait être atteint grâce à des crédits provenant d'investissements dans des stations de recharge rapide, à une valeur comptable réglementaire de 1 crédit par tranche de 20 000 dollars d'investissement. Il ne s'agit pas d'un prix d'échange sur le marché.
- Crédits pour différents types de véhicules : Les crédits sont offerts en fonction de l'autonomie électrique d'un véhicule, à partir de 0,15 crédit pour un PHEV offrant seulement 35 km d'autonomie tout électrique, afin de donner à tous les VE une chance d'obtenir des crédits.
- Le chiffre de **20 000 dollars** n'est pas un prix d'échange sur le marché ; il s'agit de la valeur comptable d'une filière d'infrastructure **optionnelle** que l'EMC recommande de supprimer afin d'éviter toute fausse représentation. Les prix réels des crédits sur des marchés comparables sont négociés et **bien inférieurs à** ce chiffre, et les crédits de conformité anticipée du Canada **ne sont pas transférables** (pas de vente par les fabricants de VE à 100 %).

Les associations industrielles ont à maintes reprises cité les pourcentages clés (par exemple, 20 % en 2026, 60 % en 2030) comme des mandats fermes, sans tenir compte des flexibilités intégrées dans la réglementation. Cela a conduit à des récits publics trompeurs, y compris des affirmations selon lesquelles les constructeurs automobiles devront faire face à des coûts punitifs ou que les consommateurs perdront l'accès aux véhicules à combustion. Les mécanismes du règlement ne soutiennent pas ces affirmations.

Le gouvernement du Canada a investi des milliards dans la fabrication, les programmes d'achat de VE et le déploiement de la recharge. Dans ce contexte, La NDVE utilise l'attribution de crédits et la conformité pluriannuelle pour accroître l'offre et la concurrence sans coût fiscal permanent, tout en permettant aux entreprises de choisir la



voie de conformité la moins coûteuse. Les entreprises qui ont investi tôt sont en mesure de se mettre en conformité de manière excessive et de fournir des crédits à d'autres, une caractéristique normale des marchés ZEV qui ne dépendent pas d'un prix d'échange de 20 000 dollars.

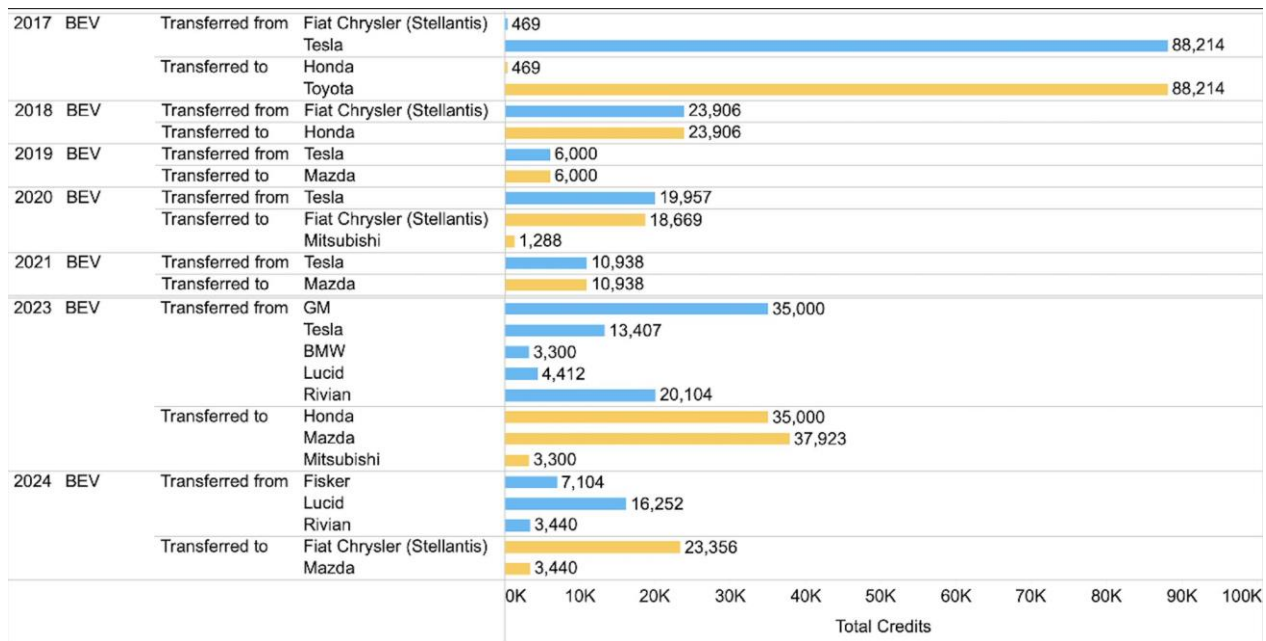
- **Le crédit de 20 000 dollars n'existe pas dans le cadre de La NDVE.** Le chiffre de 20 000 dollars n'est pas un prix de marché. Il s'agit de la valeur comptable liée à la voie d'accès à l'infrastructure. Les transactions de crédit réelles se font à des prix négociés bien inférieurs à ceux de programmes comparables, et les crédits de conformité anticipée du Canada ne sont pas transférables. Les allégations selon lesquelles La NDVE contraint les entreprises à payer 20 000 dollars par crédit confondent différents mécanismes.
- Plusieurs équipementiers échangent des crédits lorsqu'ils y sont autorisés. Les données publiques en Californie montrent que GM, Rivian, BMW et d'autres sont des participants actifs, ce qui souligne que les marchés de crédits sont des outils fonctionnels permettant de réduire le coût global de la mise en conformité.
- Intégrité de la politique sans dépendance excessive à l'égard des crédits d'infrastructure. L'EMC recommande de supprimer la filière des crédits d'infrastructure précisément parce qu'elle est présentée à tort comme une taxe à la consommation et qu'elle ne reflète pas les coûts réels de mise en conformité.

En outre, entre 2017 et 2024, la grande majorité des constructeurs automobiles qui vendent des véhicules en Californie respectent les exigences ZEV SANS acheter de crédits à d'autres constructeurs.

Selon le tableau de bord de divulgation des crédits ZEV du California Air Resources Board, seules quelques entreprises, telles que Stellantis, Mazda, Honda et Mitsubishi, ont eu besoin de crédits au cours d'années spécifiques, tandis que toutes les autres se sont conformées de manière indépendante, en fournissant des VE au marché.

Cette tendance démontre la forte capacité de l'industrie à s'adapter et à respecter les normes ZEV sans avoir recours à l'échange de crédits, ce qui renforce l'efficacité des réglementations ZEV et les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs d'électrification.

Comme l'indique le [tableau de bord du CARB](#) pour 2024 : "Les constructeurs continuent de se conformer de manière excessive à la réglementation ZEV et l'ampleur de cette surconformité continue de croître à mesure que la technologie mûrit et que les politiques de soutien au ZEV se développent en Californie".



Les bénéfices de l'industrie automobile augmenteront de 24 % entre 2023 et 2035 dans le cadre de la NDVE (Environmental Defence Canada, Équiterre et la Fondation David Suzuki).

Les affirmations concernant l'impact sur les bénéfices des constructeurs automobiles dans le cadre de la NDVE reposent sur une modélisation réalisée par des tiers et par des organisations de défense et ne relèvent pas du champ d'application de l'analyse publiée par l'EMC, qui se concentre sur la conception de la politique, les mécanismes de conformité, les résultats de l'offre et l'impact sur l'ensemble de l'économie.

Les objectifs actuels en matière de ventes de véhicules électriques zonaux sont réalisables (Mobilité électrique Canada)

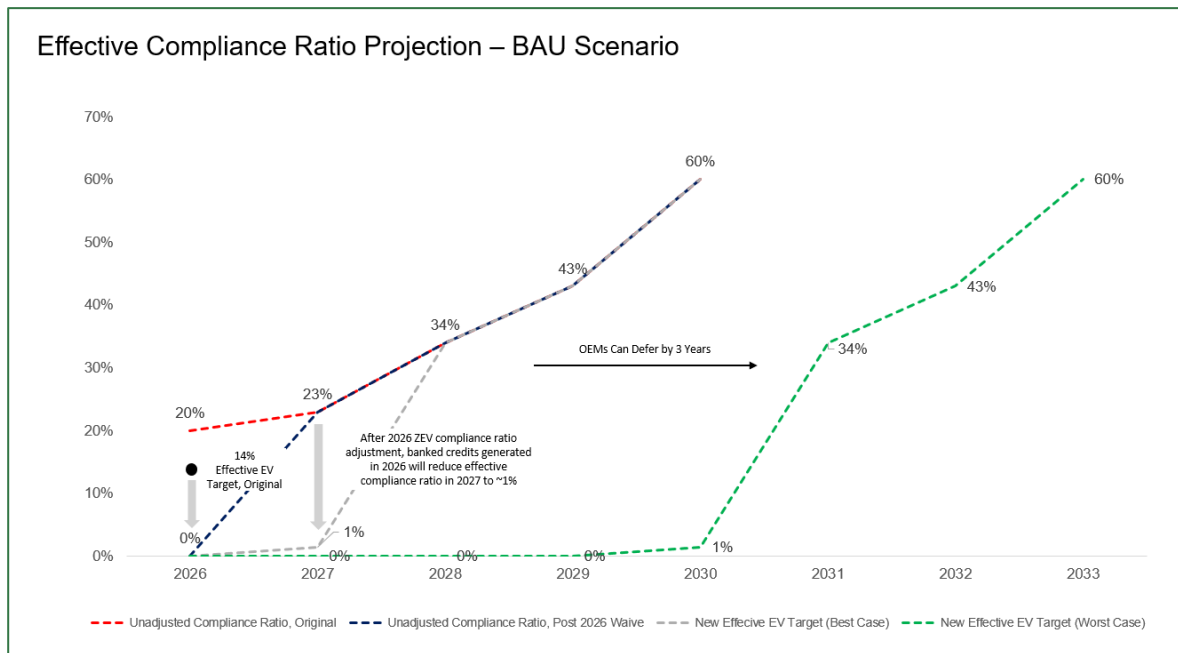
C'est VRAI. Si l'on tient compte des flexibilités de conformité déjà intégrées dans les normes EVAS, les objectifs effectifs que les constructeurs automobiles doivent atteindre sont sensiblement plus bas et réalisables dans le cadre de cycles de marché normaux.

Avant la fin des remises sur les VE et l'annonce d'un report de la NDVE, le Canada a atteint une part des ventes de VE de **18,7 % au quatrième trimestre 2024** et a augmenté de **50 % d'une année sur l'autre entre 2020 et 2024**.

Les affirmations selon lesquelles les objectifs de la NDVE sont irréalisables reposent sur une mauvaise compréhension de la manière dont le règlement fonctionne dans la pratique. La NDVE **n'exige pas** des constructeurs automobiles qu'ils atteignent le taux de conformité global au cours de l'année modèle où il est indiqué. Le règlement a été explicitement conçu avec de multiples flexibilités de conformité qui se chevauchent et qui réduisent les obligations effectives à court terme.



Par exemple, la modélisation soumise par EMC montre qu'une fois que **les crédits de conformité anticipée** des années modèles 2024 et 2025 sont appliqués, et avant de tenir compte du report, l'**objectif effectif pour l'ensemble de l'industrie pour l'année modèle 2026 est d'environ 14 %**, et non de 20 %. Ceci est antérieur à l'engagement du Premier ministre de fixer le taux de conformité pour 2026 à **0 %**, ce qui permettrait à toutes les ventes de VE en 2026 de générer des crédits sans déclencher d'obligation.



GRAPHIQUE : Objectifs de conformité effectifs de La NDVE après les flexibilités intégrées

Les crédits de mise en conformité anticipée, les opérations bancaires et le report de trois ans réduisent considérablement les obligations à court terme,

démontrant que les objectifs existants sont réalisables lorsque le règlement est appliqué tel qu'il a été conçu.

Source : Mobilité électrique Canada : [Mobilité électrique Canada, EVAS Review Submission](#) (Nov 2025)

En outre, la NDVE permet à **chaque constructeur automobile** de reporter sa mise en conformité jusqu'à **trois ans sans pénalité**. Cela signifie qu'un constructeur n'est pas soumis à une obligation contraignante avant l'**année modèle 2030**, après prise en compte de l'année supplémentaire déjà accordée. Par conséquent, les fluctuations à court terme des ventes ne se traduisent pas par une non-conformité immédiate ou des coûts punitifs.

L'analyse d'EMC montre que la croissance des ventes de VE au Canada est cyclique et très sensible au calendrier des incitations, aux taux d'intérêt et au calendrier des stocks. Les ralentissements temporaires, tels que ceux observés à la suite de pauses dans les incitations à l'achat, n'invalident pas une réglementation conçue avec des moyennes pluriannuelles, des banques de crédit et des reports explicitement pour absorber de tels cycles.

Lorsqu'elle est évaluée sur la base des **exigences de conformité effectives**, plutôt que sur la base des pourcentages globaux pris isolément, la trajectoire actuelle de La NDVE est réalisable sans amendements d'urgence, à condition que les flexibilités intégrées dans le règlement soient respectées et clairement communiquées.



Les constructeurs automobiles n'ont aucune obligation de conformité en 2026 en raison d'une flexibilité de conformité de trois ans (Mobilité électrique Canada).

C'est VRAI. La NDVE prévoit délibérément une fenêtre de conformité pluriannuelle afin d'éviter les chocs financiers brutaux. Le report est une voie de mise en conformité autorisée, et non une non-conformité, et n'entraîne pas de pénalités automatiques ni de coûts de trésorerie immédiats.

De par sa conception, le règlement permet aux constructeurs automobiles de reporter jusqu'à trois ans d'obligations non remplies, précisément pour éviter des chocs financiers ou commerciaux soudains. Traiter cette flexibilité comme une exigence stricte ne reflète pas le fonctionnement du système. Le report de la mise en conformité n'est pas une défaillance réglementaire, mais une caractéristique autorisée du cadre. L'objectif est de donner aux entreprises le temps d'ajuster leur production, leurs stratégies de vente et leurs décisions d'investissement. Par conséquent, les affirmations selon lesquelles les constructeurs automobiles sont confrontés à des pénalités financières immédiates apparaissant aujourd'hui dans les bilans reposent sur l'hypothèse erronée que le règlement fonctionne comme un quota annuel rigide plutôt que comme un cadre de mise en conformité progressive et pluriannuelle.

Dans le cadre de la loi canadienne sur la protection de l'environnement, l'application n'est pas automatique et les poursuites pour non-conformité sont rares, longues et précédées de multiples possibilités d'action corrective, y compris l'achat de crédits et le report de la mise en conformité dans le cadre de la fenêtre glissante de trois ans. Le report de la mise en conformité est donc considéré comme un mécanisme de temporisation réglementaire, et non comme une violation.

Alors que l'ACCV suggère que la mise en conformité différée crée des obligations financières immédiates en vertu des normes comptables internationales, l'analyse de l'EMC montre que cet impact est principalement une question de divulgation, et non une charge pour le compte de résultat. Les obligations différées peuvent apparaître comme des passifs éventuels ou des informations sur les risques, mais elles ne constituent pas des pénalités en espèces et n'affectent pas les bénéfices déclarés, à moins qu'un constructeur automobile ne choisisse d'acheter des crédits ou de payer des pénalités au lieu de livrer des véhicules.

Présenter le report autorisé comme une preuve que la NDVE est inapplicable ne reflète pas la manière dont le règlement a été conçu. La fenêtre de conformité de trois ans existe précisément pour permettre aux constructeurs automobiles de lisser le déploiement sur les cycles du marché. Cette flexibilité est une garantie essentielle de la politique, et non une justification de l'abrogation.

La NDVE rend les véhicules plus abordables (Mobilité électrique Canada)

C'est VRAI : le VEA améliore l'accessibilité au fil du temps en augmentant l'offre de véhicules, en réduisant les prix de rareté et en élargissant l'accès au marché des VE d'occasion. Les allégations de réduction du choix et d'impacts disproportionnés ne tiennent pas compte de la façon dont l'offre réglementée fonctionne sur les marchés réels et de la façon dont la politique a été conçue.

Il est faux que l'ACCV qualifie La NDVE de politique qui fait monter les prix et limite le choix. En fait, sans le SVEV, le choix de véhicules abordables (à essence ou électriques) s'est réduit depuis des années. Le SVEV est explicitement



conçu comme une réglementation de l'offre. Son principal effet économique est de normaliser les niveaux de stocks, d'accroître la concurrence entre les constructeurs et de réduire les primes de rareté qui font grimper les prix des véhicules.

Le SVEV ne réduit pas le choix des consommateurs. Il garantit que les Canadiens ont accès aux modèles de VE déjà développés et vendus dans le monde entier, mais pas encore au Canada. En l'absence d'une règle d'approvisionnement contraignante, les constructeurs automobiles donnent systématiquement la priorité aux juridictions réglementées, laissant les autres régions mal desservies avec des temps d'attente plus longs, moins de modèles et de versions, et des véhicules moins abordables. La NDVE élargit le choix du monde réel en garantissant que les véhicules sont livrés là où les Canadiens vivent, plutôt que de limiter le choix à la disponibilité sur papier.

Les allégations selon lesquelles la NDVE oblige les constructeurs automobiles à répercuter sur les prix les coûts élevés de mise en conformité reposent sur une présentation erronée du système de crédit. Le chiffre de 20 000 dollars souvent cité n'est pas un prix de marché pour les crédits. Il s'agit d'une valeur comptable réglementaire liée à une voie d'infrastructure optionnelle que l'EMC a recommandé de supprimer. Les coûts de mise en conformité réels sont déterminés par le coût marginal de production et de livraison des véhicules, qui est nettement inférieur et diminue à mesure que les volumes augmentent.

Les inquiétudes concernant l'impact sur les Canadiens à faible revenu, ruraux et nordiques ne tiennent pas compte de la structure des coûts à long terme de la possession d'un VE. [Les VE offrent des coûts de carburant et d'entretien nettement inférieurs](#), des économies qui profitent surtout aux ménages confrontés à des dépenses de transport élevées. En augmentant l'offre et en accélérant le marché des VE d'occasion, le SVEV améliore l'accès à des options moins coûteuses au fil du temps plutôt que d'enfermer les ménages dans des coûts d'exploitation permanents plus élevés pour les véhicules à combustion. L'affaiblissement du SVEV retarderait la formation d'un marché de l'occasion et prolongerait l'augmentation des coûts de carburant et d'entretien - des résultats qui affectent de manière disproportionnée les ménages à faibles revenus et à kilométrage élevé.

Alors que la disponibilité de la recharge varie selon les régions, l'affaiblissement de la NDVE ralentirait, au lieu de l'accélérer, le déploiement de l'infrastructure en réduisant les volumes de véhicules et en compromettant la prévisibilité des investissements. L'analyse d'EMC montre que la NDVE soutient la planification coordonnée des services publics et des réseaux de recharge en fournissant une trajectoire d'adoption prévisible. La dilution de la norme exacerberait les inégalités régionales au lieu de les résoudre.

La NDVE est l'outil le plus efficace et le plus neutre d'un point de vue fiscal dont disposent les gouvernements pour rendre les véhicules plus abordables. Il fonctionne en augmentant l'offre, en rétablissant des prix compétitifs et en accélérant la disponibilité de véhicules d'occasion abordables. Présenter la NDVE comme une mesure d'augmentation des prix ou de limitation des choix donne une image erronée de sa conception et de ses effets économiques dans le monde réel.

Les constructeurs automobiles veulent que le Canada suive la réglementation de Trump "comme si nous étions simplement le 51e État" (Mobilité électrique Canada)



Le Canada a ses propres réglementations en matière de GES, qui sont alignées sur celles des États-Unis, mais le SVE est la seule politique qui protège le Canada du recul réglementaire des États-Unis en garantissant l'approvisionnement en VE, quelles que soient les décisions politiques américaines. Les normes relatives aux gaz à effet de serre n'offrent pas à elles seules cette protection.

L'argument de l'ACCV confond deux questions distinctes : Le Canada dispose-t-il de ses propres réglementations en matière de gaz à effet de serre ? Ces réglementations suffisent-elles à elles seules à protéger le Canada de la volatilité de la réglementation américaine ? Le Canada dispose effectivement de normes de performance en matière de gaz à effet de serre codifiées de manière indépendante pour les voitures particulières et les camionnettes. Toutefois, ces normes ont été conçues pour s'aligner sur les réglementations américaines et ne garantissent pas l'électrification des véhicules ou l'approvisionnement en l'absence d'une norme de vente robuste pour les véhicules à émissions zéro.

Comme l'indique le [Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers](#) et des camions légers ([DORS/2010-201](#)), "Le présent règlement a pour objet de réduire les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers en établissant des normes d'émission et des procédures d'essai qui sont harmonisées avec les exigences fédérales des États-Unis..."

Le règlement canadien sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers fait explicitement référence aux cadres réglementaires américains. Par conséquent, l'affaiblissement prolongé ou l'abrogation des normes américaines relatives aux véhicules introduit une réelle incertitude quant à la trajectoire du Canada en matière d'émissions de gaz à effet de serre. C'est pourquoi le CGE a toujours affirmé que La NDVE est le mécanisme le plus sûr et le plus durable pour garantir que le Canada continue à progresser vers ses objectifs en matière d'émissions et de ventes, indépendamment des changements de politique aux États-Unis.

La suggestion de l'ACCV selon laquelle la concurrence en matière d'efficacité énergétique permettra à elle seule de réduire les émissions ne tient pas compte de la réalité documentée par les données du Canada. Malgré des années de normes de GES neutres sur le plan technologique et d'améliorations de l'efficacité par véhicule, les émissions absolues du parc de véhicules légers du Canada ont à peine diminué au cours de la dernière décennie. Les améliorations du rendement énergétique, bien qu'importantes, ne remplacent pas les politiques qui garantissent que les véhicules à zéro émission remplacent effectivement les véhicules à combustion dans le parc automobile.

Plutôt que de suivre la réglementation américaine et ses reculs significatifs sur les ventes de VE, les émissions de GES et la consommation de carburant (comme si le Canada n'était qu'un "51e État"), le VEA permet au Canada d'affirmer son contrôle sur son propre marché automobile en s'assurant que les VE sont livrés sur le territoire national même si les normes américaines sont affaiblies. Sans La NDVE, les constructeurs automobiles sont davantage incités à donner la priorité aux marchés dotés de règles d'approvisionnement contraignantes, laissant le Canada exposé aux cycles politiques et aux réaffectations de l'offre aux États-Unis.

En septembre 2025, EMC a demandé à Abacus Data de mener une enquête auprès de 1 500 Canadiens. Nous leur avons demandé s'ils pensaient que le Canada devrait :

- a) Maintenir sa propre réglementation sur les véhicules
- OU
- b) Suivre l'exemple des États-Unis en éliminant nos réglementations sur les véhicules.



Les résultats parlent d'eux-mêmes...

73 % des Canadiens souhaitent que le Canada conserve ses propres réglementations en matière de véhicules.



Knowing that the Trump administration has decided to eliminate U.S. regulations aimed at making cars more fuel-efficient and cleaner, do you think Canada should:

As Trump eliminates regulations to make cars cleaner and more fuel-efficient, Canadians overwhelmingly support maintaining Canada's own standards to protect the environment and efficiency.

Maintain its own regulations to keep cars cleaner and more efficient



73%

Follow the U.S. and eliminate its own regulations



27%

Les normes canadiennes en matière de gaz à effet de serre et La NDVE ont des objectifs différents mais complémentaires. La NDVE garantit que l'électrification complète se produise réellement. Le fait de considérer la NDVE comme un alignement sur les États-Unis renverse la réalité. C'est la politique qui permet au Canada d'aller de l'avant de manière indépendante lorsque la réglementation américaine devient imprévisible.

La NDVE est nécessaire pour attirer des investissements privés à grande échelle dans l'infrastructure de recharge des véhicules électriques (Conseil canadien de l'infrastructure de recharge).

C'est VRAI. Le SVCE favorise l'investissement dans la recharge en offrant une certitude politique et une trajectoire prévisible d'adoption des véhicules. Les affirmations selon lesquelles le SVCE n'a pas réussi à développer l'infrastructure de recharge reposent sur des comparaisons statiques et ne tiennent pas compte des tendances de croissance observées avant l'incertitude politique.

L'argument de l'ACCV part du principe que l'infrastructure de recharge doit immédiatement correspondre aux objectifs à long terme en matière de véhicules et considère l'incertitude politique récente comme la preuve d'une défaillance structurelle. Cela ne tient pas compte des taux de croissance documentés et du rôle essentiel de la certitude politique dans le déploiement des capitaux privés.

Les données du [Conseil canadien de l'infrastructure de recharge](#) (CCIC) le démontrent :

- Le nombre de bornes publiques de recharge rapide a doublé au cours des trois dernières années. Contrairement à la perception selon laquelle le déploiement de l'infrastructure des VE est à la traîne, le nombre de ports publics



de recharge rapide a augmenté de 25 à 30 % chaque année depuis 2020 et a plus que doublé depuis le début de l'année 2023.

- Même dans un scénario d'adoption élevée, avant la pause et l'incertitude entourant La NDVE, la recharge rapide publique au Canada était sur la bonne voie pour atteindre les objectifs fixés par la norme de disponibilité des VE, mais l'investissement nécessaire dépend de la certitude politique et de la croissance des ventes de VE.
- En se basant sur le taux de croissance des années précédentes, le Canada était en voie d'atteindre les 22 000 à 23 300 ports de recharge rapide publics prévus selon l'analyse de RNCAN et de Dunskey de février 2024 sur la recharge publique à l'adresse . Cette analyse, présentée dans le tableau 2, montre que le Canada est en voie d'atteindre les objectifs fixés par la norme de disponibilité des VE. Cette analyse, présentée dans le tableau 2, suppose un taux de croissance moyen d'environ 25 % par an (inférieur à celui des cinq dernières années).
- Le nombre exact de stations de recharge de niveau 2 nécessaires (le nombre plus élevé discuté par l'ACCV) fait l'objet d'un débat important, mais peu de membres de l'industrie croient que la prévalence des stations de recharge publiques de niveau 2 est un facteur important dans l'attitude des consommateurs à l'égard de l'adoption des VE.

Table 1: Growth of public fast-charging ports in Canada

Year	Total public fast-charging ports (end of year)	New ports added during year
2020	2,068	630 (+44%)
2021	2,826	758 (+37%)
2022	3,698	872 (+31%)
2023	4,932	1,234 (+33%)
2024	6,364	1,432 (+29%)
2025 (through Sept)	7,598	1,234 (+19% through Sept)

Source: Natural Resources Canada, Electric Station and Alternative Fueling Stations Locator; CCIC analysis

Number of Active DC Fast Charging Ports in Canada

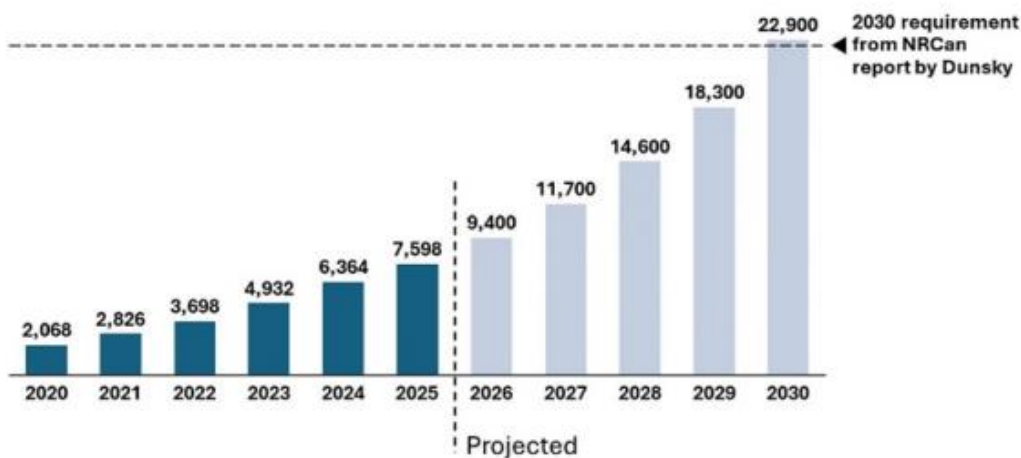




Table 2: Projected public fast-charging ports at current rate of growth

Year	Projected public fast ports	New ports required
2025 (current)	7,500	-
2026	9,400	1,900
2027	11,700	2,300
2028	14,600	2,900
2029	18,300	3,700
2030	22,900	4,600

Source: Canadian Charging Infrastructure Council modelling

Clarifier ce que fait - et ne fait pas - La NDVE

La NDVE n'impose pas directement le déploiement de la recharge et n'a pas été conçu pour cela. Sa fonction est de fournir un signal de demande prévisible qui permet aux fournisseurs de charge et aux services publics de planifier avec plus de confiance les investissements à forte intensité de capital. L'affaiblissement ou le report de La NDVE compromet ce signal et accroît le risque pour les investisseurs, en particulier pour les infrastructures de recharge rapide qui dépendent de l'utilisation au fil du temps.

L'EMC a toujours fait remarquer que les lacunes en matière de recharge dans les zones rurales et éloignées sont mieux comblées par des programmes publics ciblés et des mesures complémentaires, et non par l'affaiblissement de la norme d'approvisionnement en véhicules. Réduire l'ambition de La NDVE ralentirait l'adoption des véhicules en général et diluerait davantage l'analyse de rentabilité des investissements privés, y compris dans les régions mal desservies. Le passage du SAVE à la seule réglementation des émissions de gaz à effet de serre ajouterait à l'incertitude du modèle économique de la recharge des VE.

Les données citées par le CCIC ne montrent pas que la NDVE (qui n'était même pas en vigueur avant 2026 et ne l'est toujours pas à ce jour) n'a pas permis d'investir dans la recharge. Elles montrent que le déploiement de la recharge se développait rapidement jusqu'à ce que l'incertitude politique intervienne. La NDVE reste un signal de marché nécessaire pour la planification des infrastructures à long terme, tandis que des outils complémentaires sont nécessaires pour traiter la question de l'équité régionale.

CONCLUSION

Mobilité électrique Canada soutient un débat rigoureux et fondé sur des données probantes concernant l'avenir du secteur automobile canadien. Ce qui nuit à ce débat, c'est la caractérisation erronée et répétée du fonctionnement des règlements existants et de leurs répercussions dans le monde réel.

Comme le montre cette réponse, les affirmations présentées par l'ACCV reposent sur des données sélectives, des hypothèses trompeuses ou une mauvaise compréhension des flexibilités intégrées à la norme de disponibilité des véhicules électriques. Lorsqu'elles sont évaluées par rapport au texte de la réglementation et aux données accessibles au public, ces affirmations ne tiennent pas la route.



La norme EVAS est une réglementation pragmatique et flexible du côté de l'offre, conçue pour garantir aux Canadiens l'accès à des véhicules qui sont déjà produits dans le monde entier, tout en favorisant l'accessibilité financière, les réductions d'émissions et la certitude des investissements. L'affaiblissement ou l'abrogation de la norme ne résoudrait pas les problèmes cités par l'ACCV. Au contraire, cela retarderait la normalisation du marché, augmenterait l'incertitude politique et exposerait davantage le Canada à des chocs externes et à un recul de la réglementation.

La transition du Canada vers des transports sans émissions est déjà en cours. Un débat politique crédible devrait se concentrer sur la manière de mettre en œuvre la NDVE de manière efficace et transparente, et non sur la perpétuation de mythes qui détournent l'attention de l'objectif et de la conception de la NDVE.