



MÉC sur le cadre réglementaire canadien applicable aux véhicules légers : Commentaires sur les modifications réglementaires proposées et recommandations concernant une future norme sur les émissions de GES

1 octobre, 2026

Objet et structure du présent mémoire

Mobilité Électrique Canada (MÉC) accueille favorablement l'occasion de formuler des commentaires sur le projet de [Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers](#), publié dans la *Gazette du Canada, Partie I*, le 15 août 2026. Le présent mémoire répond à la proposition du gouvernement du Canada d'abroger la norme sur la disponibilité des véhicules électriques (NDVE) et d'apporter les modifications connexes au cadre réglementaire canadien existant sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules légers.

Le présent document est structuré en trois parties :

- **Partie 1 :** replace les enjeux actuels dans leur contexte historique en examinant le comportement de l'industrie automobile face à la réglementation. Il est important que les élus, les fonctionnaires et le grand public comprennent que les discours alarmistes ont longtemps fait partie de la stratégie de nombreux constructeurs automobiles traditionnels lorsqu'il est question de réglementation en matière de sécurité, de santé publique et d'environnement. Depuis plus de trois quarts de siècle, ces arguments ont souvent été utilisés pour tenter d'empêcher, ou à tout le moins de ralentir, les progrès vers des véhicules plus performants, plus sûrs, plus propres et plus efficaces.
- **Partie 2 :** présente les commentaires de MÉC sur les différentes sections du document de consultation publié dans la Gazette du Canada. Les titres de section utilisés dans cette partie correspondent directement aux titres et aux champs de commentaires figurant dans la consultation du gouvernement du Canada.
- **Partie 3 :** présente les commentaires et recommandations de MÉC concernant la future norme canadienne sur les émissions de GES des véhicules légers mentionnée tout au long du document de consultation. Bien que les modifications réglementaires proposées visent principalement l'abrogation de la NDVE et le maintien du fonctionnement du cadre canadien actuel sur les émissions de GES, le document de consultation fait à plusieurs reprises référence à l'intention du gouvernement d'élaborer une nouvelle norme canadienne souveraine sur les émissions de GES. MÉC estime qu'il est important de formuler des recommandations quant à la conception de ce futur cadre afin que la transition réglementaire en cours préserve la compétitivité du Canada, favorise la certitude des investissements et maintienne les progrès vers les objectifs d'adoption des véhicules électriques annoncés par le gouvernement.

À Propos de Méc

Fondée en 2006, Mobilité Électrique Canada (Méc) est **l'association nationale représentant l'écosystème canadien de la mobilité électrique**. Sa mission est de favoriser et d'accélérer la transition vers une mobilité électrique durable grâce à la représentation des intérêts du secteur, à la collaboration entre intervenants, à l'éducation et au leadership éclairé, afin de contribuer à un avenir plus propre, plus sain et plus prospère pour tous les Canadiens.

Table des Matières

PARTIE 1 - Remettre les faits en perspective	4
1-A. Une histoire qui se répète : l'opposition des constructeurs automobiles à la réglementation des véhicules ...	4
1-B. Échec du système volontaire de 2005	7
1-C. Le système d'échange de crédits profite aussi aux constructeurs automobiles traditionnels.....	7
1-D. Historique des transferts de crédits de GES.....	9
1-E. Les gouvernements ont toujours partagé les coûts de la transformation.....	11
1-F. Ni pour ni contre, bien au contraire	12
1-G. La liberté de choix? Pas quand les constructeurs automobiles ne livrent pas de VE aux concessionnaires ...	16
PARTIE 2 – Commentaires de MÉC sur le projet de Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers (Gazette du Canada, Partie I, volume 160, numéro 33)	18
2-A. Section Commentaire général	18
2-B. Commentaire pour la section Résumé	20
2-C. Commentaire pour la section Enjeux	21
2-D. Commentaire pour la section Contexte	21
2-E. Commentaire pour la section Objectif	21
2-F. Commentaire pour la section Description.....	22
2-G. Commentaire pour la section Élaboration de la réglementation	22
2-H. Commentaire pour la section Analyse de la réglementation	24
PARTIE 3 – Modification future du règlement sur les émissions de GES.....	27
3-A. Sommaire	27
3-B. Contexte : une transition réglementaire qui doit préserver l'ambition du Canada	28
3-C. Protéger les investissements, l'emploi et la compétitivité.....	28
3-D. Principes directeurs pour la future norme	29
3-E. L'harmonisation avec les États-Unis n'est désormais ni possible ni souhaitable.....	30
3-F. La norme doit être une norme ambitieuse et vérifiable fondée sur les émissions moyennes du parc de véhicules	31
3-G. La disponibilité des véhicules est une condition essentielle à l'abordabilité et à la réduction des émissions	32
3-H. Recommandations de Mobilité Électrique Canada	33
3-I. Un moment charnière pour le leadership canadien	35
Annexe 1 - Méthodologie de modélisation de la norme sur les émissions des véhicules	37
Aperçu du modèle - Hypothèse fondée sur la procédure d'essai à cinq cycles de RNCAN.....	37
Véhicules à passagers (VP).....	39
Camions légers (CL).....	40
Parc combiné (VP et CL)	41
Annexe 2 - Visualisation de la proposition de MÉC pour une norme sur les émissions des véhicules.....	42
Annexe 3 - Comparaison des normes sur les émissions des véhicules et des procédures d'essai	43
Comparaison des valeurs d'émissions obtenues selon les procédures à deux cycles et à cinq cycles	43
Canada et l'Union européenne	43

PARTIE 1 - Remettre les faits en perspective

1-A. Une histoire qui se répète : l'opposition des constructeurs automobiles à la réglementation des véhicules

Avant que le gouvernement du Canada n'annonce son projet d'abroger la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, plusieurs constructeurs automobiles traditionnels et leurs associations sectorielles soutenaient que le Canada devrait abandonner ses exigences en matière d'électrification des véhicules au motif que les conditions du marché avaient changé. Ils invoquaient une combinaison de facteurs, notamment la suspension des incitatifs à l'achat, l'incertitude commerciale et les reculs des politiques publiques aux États-Unis, pour justifier un affaiblissement ou l'élimination des réglementations canadiennes. Le gouvernement du Québec a d'ailleurs reconnu ces changements dans son récent Résumé de l'étude d'impact réglementaire publié plus tôt cette année :

“Le contexte favorable à l'électrification des transports, qui a culminé au dernier trimestre de 2024 avec des ventes de véhicules électriques (VE) atteignant 40 % des véhicules légers vendus au Québec, a été bouleversé en 2025. Le changement d'administration du gouvernement fédéral américain a entre autres modifié la donne, notamment avec l'abolition de mesures environnementales, l'abandon du soutien aux VE et le retrait de la permission accordée à la Californie ainsi qu'à 15 États partenaires de mettre en œuvre leur norme véhicules zéro émission (VZE).”

Toutefois, l'existence de tels défis ne justifie pas automatiquement l'abandon des réglementations canadiennes. La question la plus importante pour les décideurs publics est de déterminer si ces développements constituent un changement structurel permanent ou un revers temporaire dans le cadre d'une transition qui continue de progresser à l'échelle mondiale. À cet égard, l'histoire offre une perspective importante. Plusieurs constructeurs automobiles traditionnels présentent les récents reculs des politiques publiques américaines comme une preuve que les gouvernements devraient assouplir leurs exigences en matière d'électrification. Ce qu'ils omettent généralement de reconnaître, c'est que les réglementations environnementales aux États-Unis ont progressé et reculé par cycles depuis plusieurs décennies.

Le recul actuel de la réglementation environnementale sous l'administration Trump n'a donc rien d'inédit. Des débats similaires concernant les normes d'émissions des véhicules, les exigences en matière d'économie de carburant et les obligations de vente de véhicules électriques se sont produits à maintes reprises, souvent suivis par des administrations ultérieures qui ont rétabli ou renforcé ces mêmes politiques. Ces conflits ont d'ailleurs souvent dépassé les simples activités de représentation pour se retrouver devant les tribunaux. Afin d'évaluer si les récents reculs des politiques américaines justifient une réponse similaire au Canada, il est utile d'examiner comment l'industrie automobile a réagi aux grandes initiatives réglementaires du passé.

Au début des années 2000, la Californie s'est fait poursuivre par GM pour sa réglementation sur les véhicules électriques. Dans un article du New York Times, on pouvait lire que « General Motors Corporation a intenté aujourd'hui une action en justice visant à invalider une nouvelle réglementation californienne qui obligerait les constructeurs automobiles à vendre chaque année des milliers de voitures électriques dans cet État, et ce, à partir de 2003.

L'entreprise affirme que cette règle viole les lois de l'État, qui exigent que les réglementations soient raisonnables et prudentes. General Motors, et l'industrie automobile en général, affirme que les voitures à batterie ne sont pas pratiques et que la règle n'entraînera qu'une réduction minuscule de la pollution atmosphérique, pour un coût de plusieurs centaines de millions de dollars.

Daimler-Chrysler s'est joint à GM. Ils ont rapidement été suivis par le gouvernement fédéral de Georges W. Bush en 2002. À l'époque, le chef de cabinet du président Bush, Andrew H. Card Junior, était le principal lobbyiste de General Motors, l'un des plaignants dans cette affaire. M. Card était également à la tête d'une association professionnelle de l'industrie automobile lorsque la Californie a proposé d'imposer les véhicules électriques, et il s'est publiquement opposé à une telle exigence. »

En 2004, BMW, Ford, Mazda, Mitsubishi, Porsche, Volkswagen et Toyota se joignaient à la poursuite. En 2005, le California Air Resources Board avait demandé une dérogation pour que l'État du pacifique puisse continuer à adopter ses propres règles d'émissions polluantes. Cette demande avait été rejetée par l'EPA sous l'administration de Georges W. Bush le 6 mars 2008.

Dès son arrivée au gouvernement en 2009, l'administration Obama a réexaminé la dérogation de la Californie et a annulé la décision de l'administration précédente, laissant ainsi le champ libre à la Californie. C'est ainsi que dès son élection, l'administration Obama a relancé le processus de diminution des émissions de GES du parc de véhicules légers sur les routes américaines. Or, ces nouvelles règles ont été presque complètement annulées par la première administration Trump. En effet, en 2020, l'administration Trump « a démantelé des normes d'émissions des véhicules américains adoptées sous son prédécesseur Barack Obama et exigera une augmentation annuelle de 1,5 % de l'efficacité jusqu'en 2026 – bien plus faible que les augmentations de 5 % prévues par les règles rejetées. »

Une fois Joe Biden élu, ce dernier a relancé le processus de diminution des émissions de GES avec de nouvelles normes de consommation pour le parc de véhicules légers et lourds... même si ces normes ont été assouplies entre 2023 et 2024, à la suite de pressions de constructeurs et de concessionnaires automobiles, dont 4 000 avaient signé en novembre 2023 une lettre urgeant le président Biden de ralentir le rythme.

Ainsi, les reculs règlementaires de la deuxième administration Trump, bien que très agressifs, s'inscrivent dans une logique anti-règlement et anti-environnement républicaine qui date de l'ère de Ronald Reagan, lorsqu'il fut président des États-Unis. Il est toutefois important de rappeler qu'il fut une époque où le gouverneur de la Californie Ronald Reagan avait adopté de nombreuses règles de protection de l'environnement et a approuvé la loi Mulford-Carrell sur les ressources atmosphériques (Mulford-Carrell Air Resources Act), qui a donné naissance au Conseil des ressources atmosphériques de l'État (State Air Resources Board), engageant ainsi la Californie dans une approche unifiée et à l'échelle de l'État pour s'attaquer de manière énergique au grave problème de la pollution atmosphérique dans l'État.

Le California Air Resources Board (CARB) est né de la fusion du Bureau of Air Sanitation et du California Motor Vehicle Pollution Control Board. La même année, la loi fédérale sur la qualité de l'air de 1967 (Federal Air Quality Act) a été promulguée, donnant à la Californie la possibilité de fixer ses propres règles plus strictes en matière de qualité de l'air, en raison de sa géographie et de ses conditions météorologiques particulières, ainsi que de l'augmentation de sa population et du nombre de véhicules.¹

¹ <https://www2.arb.ca.gov/about/history>

Ainsi, l'exemption californienne que l'administration Trump a travaillé à éliminer origine du même homme dont lui et tant de républicains vantent les mérites aujourd'hui.

En 2026, une fois de plus, la Californie réplique en poursuivant l'administration fédérale. En effet, le 22 juin 2026 « L'État de Californie a intenté une action en justice contre l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA), après que celle-ci eut transmis, au début du mois, au Congrès, contrôlé par les républicains, une proposition visant à abroger la réglementation californienne historique sur les émissions des véhicules. »²

De plus, 24 états poursuivent présentement l'EPA pour renoncement à sa mission de lutter contre les changements climatiques³.

Ainsi, si nous suivons ce qui s'est passé au cours des 50 dernières années aux États-Unis, on peut logiquement assumer que la prochaine administration démocrate reviendra à la charge avec des lois et règlements qui feront en sorte que les véhicules pollueront moins... et les mêmes constructeurs retardataires et réfractaires au progrès qui s'opposent depuis des décennies aux lois et règlements recommenceront leur lobbying afin de repousser l'inévitable au détriment de l'intérêt économique des consommateurs, ainsi que de leur santé et de leur environnement.

Il est donc important de souligner que l'argumentaire des constructeurs traditionnels et des concessionnaires automobiles voulant que l'élimination de la réglementation au sud de la frontière rende impossible pour le Canada de garder sa propre réglementation repose sur un énorme mensonge et de toute façon rien les ne satisfera, sauf l'abandon total de règlements canadiens en matière de protection de l'environnement et de la santé des Canadiens. Donc, il ne sert à rien de tenter de les apaiser car **ils vont toujours se plaindre**.

D'ailleurs, après avoir convaincu le gouvernement canadien de laisser tomber sa propre norme zéro émission et que celui-ci ait annoncé qu'elle serait remplacée par une norme de GES visant 75 % de ventes de véhicules électrique en 2035 et 90 % en 2040, les constructeurs automobiles traditionnels ont applaudi ce changement... pendant quelques semaines à peine.

Ces mêmes constructeurs disent maintenant qu'ils sont frustrés de voir que le Canada garde une réglementation, même affaiblie, plutôt que de faire comme il a fait dans le passé, soit de suivre docilement ce que l'administration Trump est en train de faire envers les normes de GES, de ventes de VZE et de consommation, soit les éliminer purement et simplement.

Malgré l'urgence d'agir face aux changements climatiques, certains représentants des constructeurs automobiles traditionnels font activement pression pour que le Canada abandonne sa norme sur la disponibilité des véhicules électriques ainsi que son futur règlement sur les émissions de gaz à effet de serre, et qu'il harmonise plutôt sa réglementation avec celle des États-Unis. Or, l'administration Trump est actuellement en train de démanteler ses propres règles en matière d'efficacité énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules légers.

² <https://www.reuters.com/legal/government/california-sues-us-epa-over-sending-emissions-rules-congress-potential-reversal-2026-06-22/>

³ <https://www.nytimes.com/2026/03/19/climate/epa-endangerment-states-lawsuit.html>

1-B. Échec du système volontaire de 2005

En 2005, le gouvernement fédéral⁴ a conclu une entente volontaire avec les constructeurs automobiles, qui se sont engagés à réduire volontairement les émissions de gaz à effet de serre (GES) des nouveaux véhicules vendus au Canada afin d'atteindre, d'ici 2010, des réductions annuelles de 5,3 mégatonnes.

Comme aucune obligation ne les contraignait à atteindre cette cible, **ils l'ont ratée de 95 %**.

Lorsque les gouvernements s'en remettent à des engagements volontaires plutôt qu'à des règlements exécutoires, les constructeurs automobiles ne livrent pas les résultats attendus.

1-C. Le système d'échange de crédits profite aussi aux constructeurs automobiles traditionnels

Les constructeurs automobiles traditionnels continuent de véhiculer le mythe selon lequel, si le gouvernement fédéral adopte son règlement proposé sur les émissions de GES, les parties réglementées devront verser des milliards de dollars à des entreprises comme Tesla. Or, les données historiques sur les marchés de crédits démontrent le contraire.

En Californie, la plupart des constructeurs automobiles traditionnels n'ont pas eu à acheter d'importants volumes de crédits auprès de fabricants exclusivement électriques. En fait, plusieurs constructeurs traditionnels ont généré des crédits excédentaires et les ont vendus à d'autres parties réglementées, démontrant ainsi que l'échange de crédits est un mécanisme de conformité accessible à tous les fabricants, et non un transfert unidirectionnel de richesse vers Tesla.

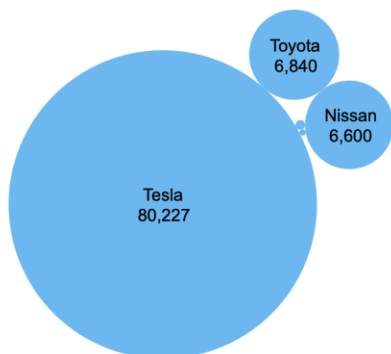
DONNÉES SUR LE MARCHÉ DES CRÉDITS 2015 :

Oui, Tesla a aidé d'autres constructeurs automobiles à atteindre leurs cibles. Toyota et Nissan aussi.⁵

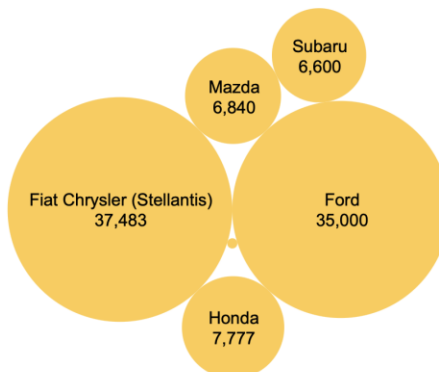
The pair of manufacturer transfer charts below depicts the same information as the graphic above, but through a different visualization. Blue circles represents the transferor, whereas the orange circles represent the transferee. Data is filterable by reporting year in the far right panel.

Manufacturer Credit Transfers

Transferred From



Transferred To



Clear Filters

Reporting Year

2015

Transfer Category

■ Transferred from
■ Transferred to

⁴ <https://www.canada.ca/fr/nouvelles/archive/2005/04/industrie-automobile-gouvernement-entendent-mesures-destinees-aborder-changements-climatiques.html>

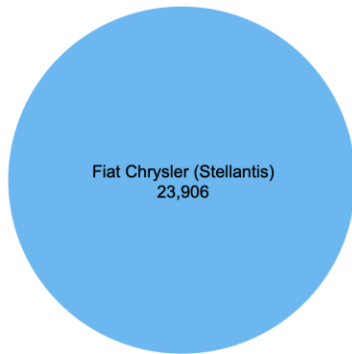
⁵ Source de ce graphique ainsi que des trois suivants : <https://www2.arb.ca.gov/applications/annual-zev-credits-disclosure-dashboard>

DONNÉES SUR LE MARCHÉ DES CRÉDITS 2018 : Fiat Chrysler (Stellantis) vend désormais des crédits à Honda

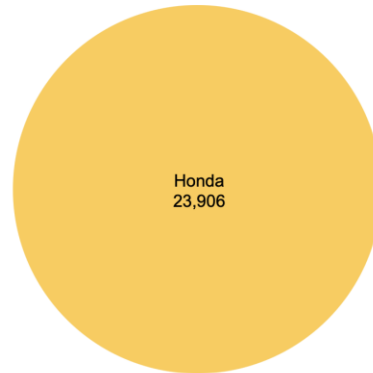
The pair of manufacturer transfer charts below depicts the same information as the graphic above, but through a different visualization. Blue circles represents the transferor, whereas the orange circles represent the transferee. Data is filterable by reporting year in the far right panel.

Manufacturer Credit Transfers

Transferred From



Transferred To



Clear Filters

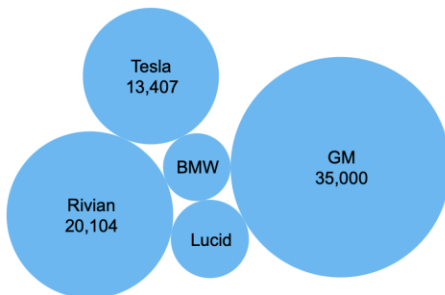
Reporting Year
2018

Transfer Category
■ Transferred from
■ Transferred to

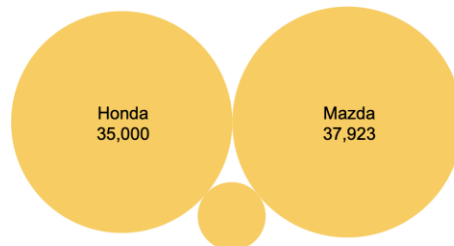
DONNÉES SUR LE MARCHÉ DES CRÉDITS 2023 : GM est désormais le plus important vendeur de crédits

Manufacturer Credit Transfers

Transferred From



Transferred To



Clear Filters

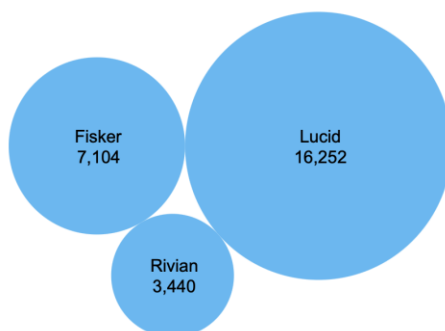
Reporting Year
2023

Transfer Category
■ Transferred from
■ Transferred to

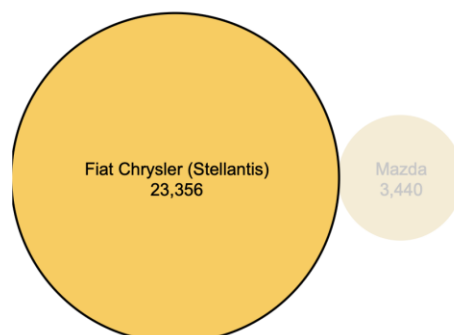
DONNÉES SUR LE MARCHÉ DES CRÉDITS 2024 : Les fabricants exclusivement électriques vendent des crédits à Fiat Chrysler (Stellantis)

Manufacturer Credit Transfers

Transferred From



Transferred To



Clear Filters

Reporting Year
2024

Transfer Category
■ Transferred from
■ Transferred to

1-D. Historique des transferts de crédits de GES

Aperçu du système de transfert de crédits

Le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* comprend un système de crédits d'émissions qui permet aux fabricants de générer des crédits lorsque le rendement de leur parc est supérieur à la norme de GES applicable. Les crédits peuvent être utilisés pour compenser des déficits et peuvent être transférés à un autre constructeur automobile. Le règlement a également créé un mécanisme de crédits pour action précoce pour les années-modèles 2008, 2009 et 2010.⁶ Les rapports historiques de conformité d'ECCC démontrent que les crédits générés pour ces années-modèles ont effectivement été transférés entre entreprises.⁷

Sous réserve de limites quant à leur durée de vie, les crédits peuvent être accumulés et utilisés pour compenser des déficits futurs. Le règlement prévoyait initialement une durée de validité de cinq années-modèles pour les crédits, mais il a par la suite été modifié afin de prolonger la période durant laquelle les crédits générés pour les années-modèles 2010 à 2016 pouvaient être utilisés, ceux-ci demeurant valides jusqu'à l'année-modèle 2021.

Depuis la mise en place du système de crédits, ECCC indique que **plus de 32 millions de crédits ont été transférés entre entreprises** afin de compenser immédiatement un déficit ou en prévision d'un éventuel déficit futur.⁸

Transferts de crédits

Le rapport 2024 d'ECCC présente les transferts cumulatifs de crédits par fabricant et par année-modèle au cours de laquelle les crédits ont été générés. Les tableaux ci-dessous résument les crédits transférés et les crédits reçus (y compris les crédits pour action précoce et les crédits achetés du receveur général). Ils donnent un aperçu de l'ampleur du système de transfert de crédits ainsi que des fabricants qui y ont participé à titre de fournisseurs ou de bénéficiaires de crédits. Les données publiques d'ECCC ne permettent pas d'identifier les contreparties précises associées à chaque transfert entre entreprises. Les figures présentent donc le total des crédits transférés ou reçus par chaque fabricant, plutôt que le volume des transactions entre deux entreprises données.

⁶ Voir : Gouvernement du Canada, [Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers](#), DORS/2010-201, articles 21 et 29.

⁷ Ibid.

⁸ Voir : Environnement et Changement climatique Canada, [Performance en matière d'émissions de gaz à effet de serre du parc de véhicules légers de l'année-modèle 2024, section 3.1.](#)

Crédits transférés (sortants) par année-modèle (Mg éq. CO₂)

Constructeur	Action précoce	2011-2020	2021	2022	2023	2024	Total
FCA	0	30 103	0	0	0	0	30 103
Honda	2 138 563	4 269 910	0	0	0	0	6 408 473
Hyundai	0	0	189 003	25 997	0	0	215 000
Lucid	0	0	0	6 381	5 721	2 898	15 000
Mazda	0	113 000	0	0	0	0	113 000
Mitsubishi	63 349	0	0	0	0	0	63 349
Nissan	822 292	402 728	0	0	0	0	1 225 020
Subaru	0	86 500	0	0	0	0	86 500
Suzuki	123 345	30 431	0	0	0	0	153 776
Tesla	2 292	5 247 606	2 987 365	3 315 527	3 928 061	2 000 000	17 480 851
Toyota	2 623 142	3 276 435	777 825	0	0	0	6 677 402
Volkswagen	0	77 000	0	0	0	0	77 000
Receveur général*	-	6 906	-	-	-	-	6 906

* Une disposition du règlement permettait à une entreprise affichant un déficit pour l'année-modèle 2011 d'obtenir des crédits directement du gouvernement du Canada moyennant un paiement au receveur général. Le tarif était fixé à 20 \$ par Mg d'éq. CO₂. Ces crédits ne pouvaient être utilisés que pour compenser un déficit de l'année-modèle 2011 et ne pouvaient être transférés à une autre entreprise.

Même si Tesla est le plus important fournisseur de crédits, plusieurs autres constructeurs automobiles ont également généré et transféré d'importants volumes de crédits. Toyota a transféré 6,68 millions de Mg d'éq. CO₂, Honda 6,41 millions et Nissan 1,23 million, en plus des crédits transférés par Hyundai, Mazda, Mitsubishi, Subaru, Suzuki, Volkswagen et FCA. Cela démontre que le système fédéral de crédits a permis à plusieurs constructeurs automobiles de générer des crédits excédentaires et de participer au marché à titre de fournisseurs de crédits.

Crédits reçus (entrants) par année-modèle (Mg éq. CO₂)

Constructeur	Action précoce	2011-2020	2021	2022	2023	2024	Total
Aston Martin	0	2 626	0	0	0	0	2 626
BMW	0	1 000 000	0	0	0	0	1 000 000
FCA	4 775 129	7 758 827	969 820	6 381	5 721	2 898	13 518 776
Ferrari	8 473	0	0	0	0	0	8 473
Ford	342 272	257 728	0	2 000 000	2 000 000	0	4 600 000
GM	0	1 419 718	417 545	1 015 527	1 928 061	2 000 000	6 780 851
JLR	143 369	130 162	0	0	0	0	273 531
Lotus	0	139	0	0	0	0	139
Maserati	3 740	30 103	0	0	0	0	33 843
Mazda	0	452 175	1 277 825	0	0	0	1 730 000
Mercedes-Benz	0	1 745 000	1 100 000	300 000	0	0	3 145 000
Porsche	0	444 141	189 003	25 997	0	0	659 141
Subaru	0	300 000	0	0	0	0	300 000
Volkswagen	500 000	0	0	0	0	0	500 000

Les données sur les crédits reçus montrent que **la plupart des constructeurs ont reçu peu ou pas de crédits transférés au cours des cinq dernières années-modèles**. Ford, GM et FCA se distinguent comme

les principaux bénéficiaires récurrents. À l'inverse, plusieurs autres constructeurs établis n'ont reçu aucun crédit transféré pendant cette période, à quelques exceptions près, notamment Mercedes et certains autres fabricants de véhicules de luxe. Cela porte à croire que l'utilisation de crédits transférés au cours des dernières années s'est concentrée parmi les constructeurs automobiles traditionnels.

Soldes actuels de crédits⁹

Constructeur	Crédits générés/(déficit) en 2024	Solde actuel
Ford	44 649	7 406 065
GM	-523 022	6 552 509
Toyota	1 799 811	5 089 690
Hyundai	1 268 982	2 483 689
FCA	-813 210	1 393 745
Mazda	-241 936	1 261 811
Tesla	2 960 203	1 121 050
Mercedes	-28 917	1 057 277
Volvo	342 431	1 006 200
Autres (combinés)	11 225	4 492 396
Total	4 820 216	31 864 432

Les soldes actuels de crédits montrent qu'une part importante des crédits encore disponibles est détenue par de grands constructeurs automobiles traditionnels. À la fin de l'année-modèle 2024, Ford détenait 7,41 millions de Mg d'éq. CO₂, suivie de GM avec 6,55 millions et de Toyota avec 5,09 millions, tandis que Hyundai en détenait 2,48 millions. Comme mentionné précédemment, Ford et GM figurent également parmi les principaux bénéficiaires de crédits générés au cours des années-modèles récentes. La combinaison de transferts récents et d'importants soldes de crédits est cohérente avec une stratégie visant à accumuler des crédits en prévision de futurs besoins de conformité. Cette flexibilité a pu réduire la nécessité pour ces constructeurs d'accélérer la transition vers des véhicules à plus faibles émissions, en leur permettant de maintenir dans leur parc des modèles plus émetteurs tout en continuant de respecter les exigences réglementaires grâce au système de crédits.

1-E. Les gouvernements ont toujours partagé les coûts de la transformation

Les gouvernements canadiens ont constamment collaboré avec les constructeurs automobiles afin de soutenir les investissements dans la fabrication de véhicules et la transition vers des technologies automobiles de pointe. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont accordé un soutien financier important à de grands projets du secteur automobile, notamment des contributions pouvant atteindre 34 millions de dollars pour la production de véhicules hybrides de Toyota en Ontario (2013)¹⁰, un appui aux investissements manufacturiers subséquents de Toyota (2018)¹¹, ainsi qu'une contribution combinée de 263 millions de dollars du gouvernement du Canada et du gouvernement de l'Ontario pour soutenir l'investissement de 1,38 milliard de dollars de Honda dans la production de véhicules hybrides à Alliston

⁹ Adapté de : Environnement et Changement climatique Canada, [Performance en matière d'émissions de gaz à effet de serre du parc de véhicules légers de l'année-modèle 2024, tableau 18](#).

¹⁰ [CBC News, Toyota gets government funding to build hybrid car in Canada, January 23, 2013](#). Federal and Ontario governments provided up to \$34 million in repayable contributions for Toyota hybrid vehicle production in Ontario.

¹¹ [Prime Minister of Canada, Canada's investment in Toyota supports thousands of jobs in Ontario, May 4, 2018](#).

(2022)¹². Ces investissements démontrent que les gouvernements ont à maintes reprises assumé une part des coûts liés à la transformation du secteur automobile, aidant les fabricants à moderniser leurs installations de production canadiennes et à adopter de nouvelles technologies de véhicules tout en préservant leur compétitivité.

1-F. Ni pour ni contre, bien au contraire

En 2026 il est de bon ton pour de nombreux représentants de l'industrie automobile traditionnelle de dire qu'ils sont favorables à la transition vers les véhicules électriques car nier l'évidence ne passe plus, leur argument tient maintenant à celui de « la vitesse de la transition ».

D'où leur opposition à la réglementation sur les ventes de véhicules électriques et/ou sur les émissions de GES au Québec, à BC, au Fédéral, en Californie, aux États-Unis, en Angleterre, au Japon, en Inde, en Corée du Sud, en Europe, bref, à peu partout où c'est possible sur la planète¹³.

Et ça n'a rien d'étonnant. L'opposition de plusieurs constructeurs automobiles traditionnels à la transition vers les véhicules électriques ne date pas d'hier. En fait, depuis trois quarts de siècle, plusieurs constructeurs automobiles se sont opposés à l'adoption de plusieurs innovations technologiques dont le but était d'améliorer la sécurité et la santé des occupants ou l'environnement de manière plus générale. Dans un excellent rapport publié en 2017 intitulé ***Time for a U-Turn : Automakers' History of Intransigence and an Opportunity for Change***¹⁴, l'organisme Union of Concerned Scientists a exposé à quel point certains constructeurs ont usé de nombreuses tactiques pour ralentir et même annuler l'adoption de lois et règlements dont le but était justement d'améliorer la sécurité, la santé et l'environnement.

Selon ce rapport, « depuis les années 1950, les automobiles sont devenues beaucoup plus sûres et plus propres, et elles permettent de parcourir une plus grande distance avec un gallon d'essence, ce qui profite aux conducteurs, aux communautés et à l'environnement.

Malheureusement, ce bilan de progrès se double d'un autre schéma : l'intransigeance d'une industrie automobile qui se bat constamment pour bloquer ou affaiblir les règles relatives à la sécurité et à l'environnement, alors même que les constructeurs automobiles sont parvenus à relever tous les défis qui leur ont été lancés dans le cadre de la politique fédérale. »

En 2026, on retrouve les mêmes tactiques et messages chez plusieurs constructeurs automobiles pour s'opposer aux mesures gouvernementales américaines, européennes et canadiennes visant à diminuer les émissions polluantes et de GES en accélérant la mise en marché de véhicules plus efficaces, moins polluants, dont des véhicules électriques.

¹² [Radio-Canada International, Honda plans \\$1.38B plant upgrade in Ontario, feds and province to invest millions, March 16, 2022](#). Federal and provincial governments each contributed \$131.6 million toward Honda's manufacturing investment.

¹³ <https://influencemap.org/report/Automakers-and-Climate-Policy-Advocacy-A-Global-Analysis-27906>

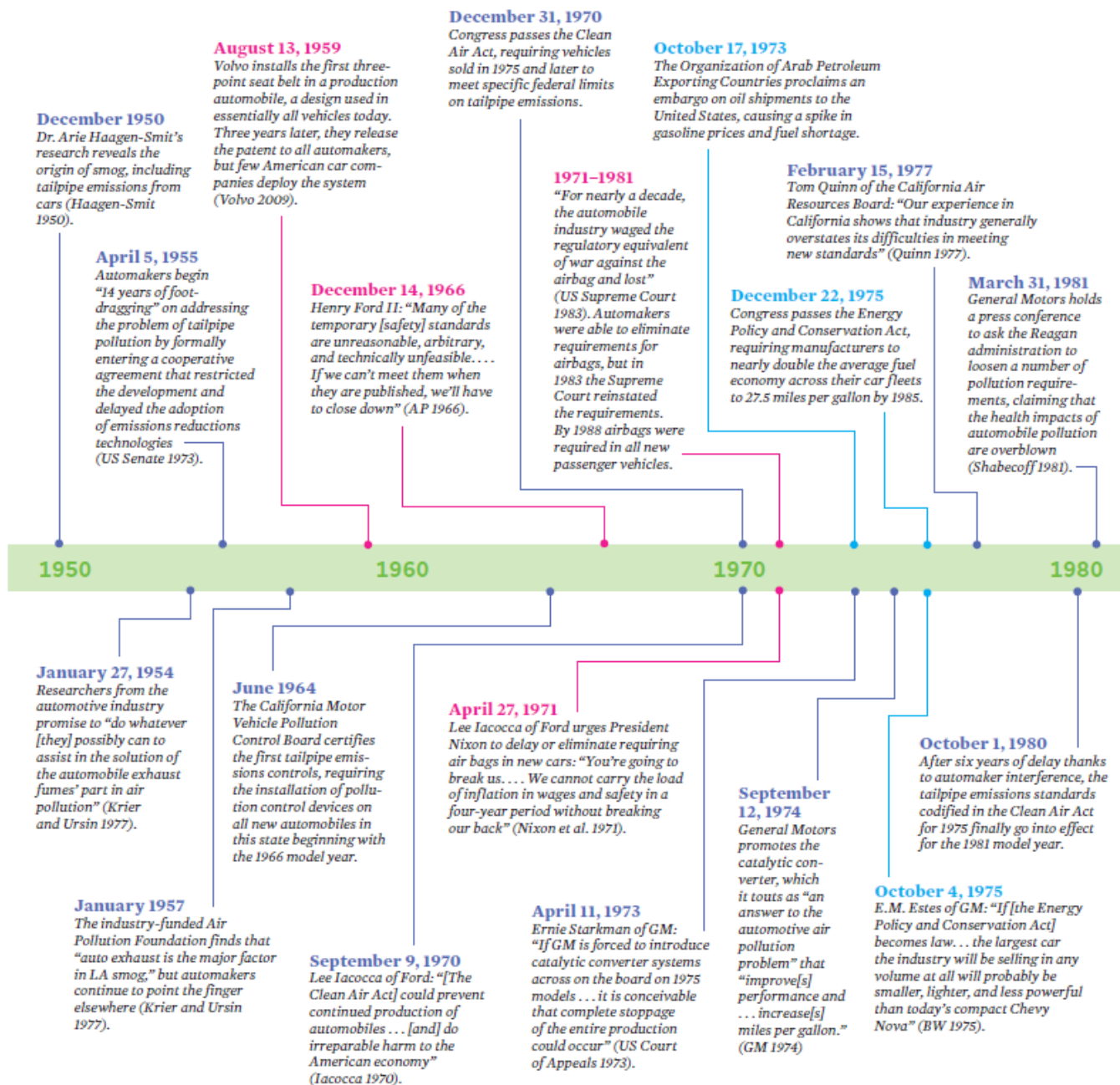
¹⁴ https://www.ucs.org/sites/default/files/attach/2017/12/cv-fuel-efficiency-intransigence-full_0.pdf

Ainsi, toujours selon ce rapport, on se retrouve encore aujourd'hui devant une répétition des messages suivants de la part des constructeurs traditionnels que ceux-ci répètent dossier après dossier **depuis 75 ans** :

- *C'est impossible* : les constructeurs automobiles exagèrent les défis techniques à relever pour respecter les nouvelles règles.
- *Cela coûtera trop cher* : ils affirment que le respect des nouvelles normes coûtera beaucoup plus cher que ce qu'estiment les agences fédérales.
- *Cela va détruire l'industrie et supprimer des emplois* : ils présentent chaque nouvelle exigence comme une apocalypse potentielle pour les constructeurs automobiles, entraînant des licenciements massifs et des fermetures d'usines.
- *Les consommateurs n'en veulent pas* : les groupes industriels suggèrent que les constructeurs automobiles doivent choisir entre produire des véhicules que les consommateurs souhaitent ou des véhicules que les nouvelles règles imposeraient.
- *La science n'est pas claire* : sur des questions telles que la pollution de l'air, le changement climatique et l'efficacité des ceintures de sécurité, les constructeurs automobiles et les groupes commerciaux attaquent la science, gonflent l'incertitude et nient ou remettent en question les faits.
- *Le marché résoudra le problème* : quel que soit le problème, les constructeurs automobiles affirment que l'application volontaire est suffisante.

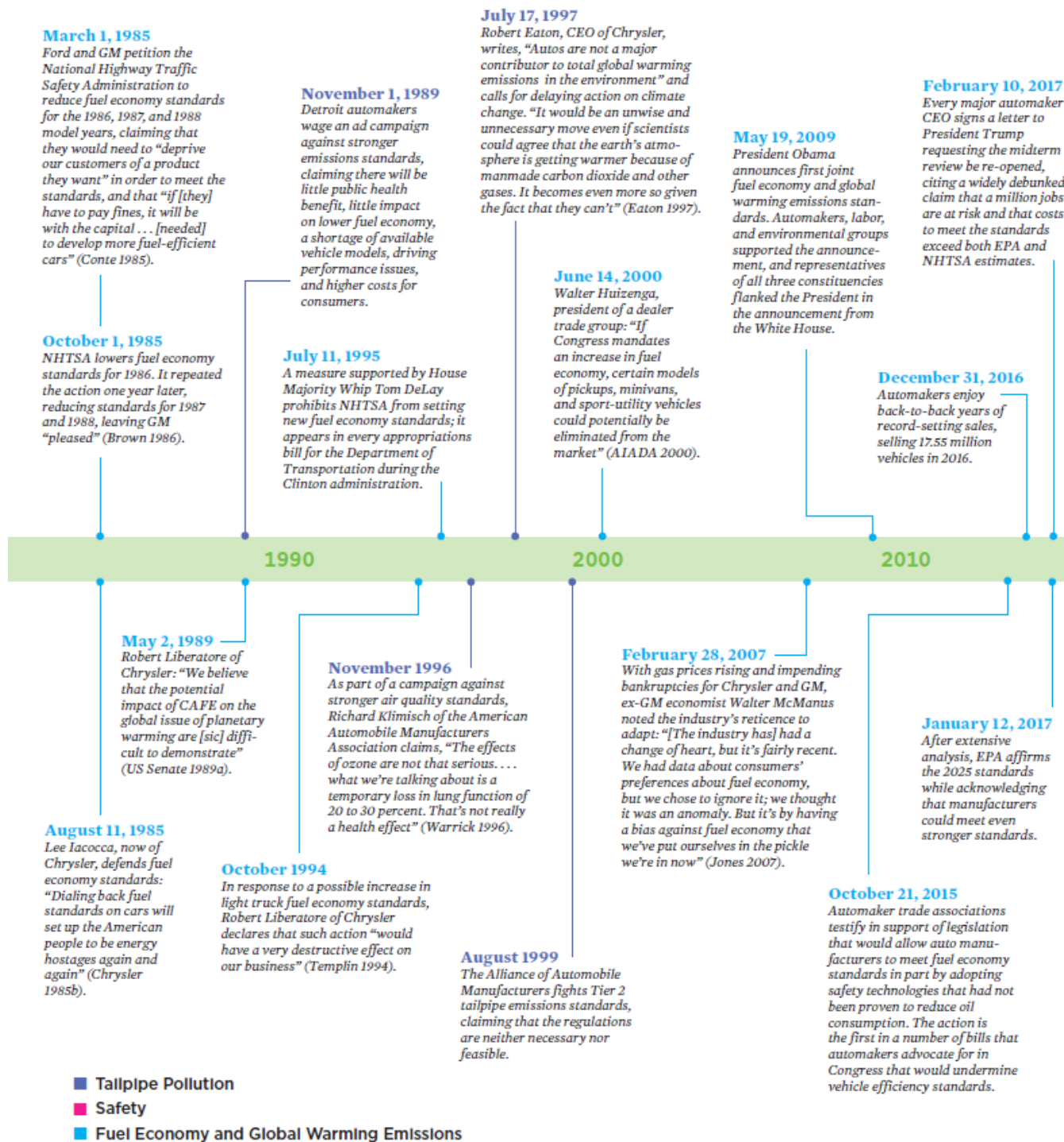
Chaque fois, ces arguments se sont révélés faux.

A History of Automaker Intransigence, 1950–2017



Over the course of almost 70 years, the American automaker industry has maintained a "can't-do attitude" on tailpipe pollution, driver and passenger safety, and fuel economy and climate change, placing profits ahead of the needs of the public.

Source: [Time for a U-Turn: Automakers' History of Intransigence and an Opportunity for Change](#), Union of Concerned Scientists



Source: [Time for a U-Turn: Automakers' History of Intransigence and an Opportunity for Change](#), Union of Concerned Scientists

1-G. La liberté de choix? Pas quand les constructeurs automobiles ne livrent pas de VE aux concessionnaires

À titre d'association nationale de l'industrie des VE, nous avons entendu tous les arguments possibles contre les véhicules électriques. La plupart, sinon la totalité, de ces arguments peuvent être réfutés avec précision (lire : vérifiés par les faits) à l'aide de données et de recherches favorables aux VE. Le raisonnement erroné suivant ne fait pas exception : l'adoption d'une norme VZE équivaut à priver les consommateurs de leur liberté de choix, c'est-à-dire de la possibilité de choisir entre un véhicule à moteur à combustion interne (VCI) et un VE.

Mais que dire lorsque les plus fervents défenseurs de la « liberté de choix » sont précisément ceux qui laissent les consommateurs, et souvent les concessionnaires eux-mêmes, sans véritable choix? Ce n'est pas la liberté de choisir. C'est de l'hypocrisie. Les constructeurs automobiles traditionnels décident quels véhicules seront produits et distribués, tandis que les concessionnaires doivent souvent vendre ce qui leur est envoyé, peu importe leur connaissance du marché local.

Ce manque de choix est déjà visible dans des concessions partout au pays. Certains constructeurs automobiles traditionnels n'expédient à leurs concessionnaires que des véhicules à moteur à combustion interne, les privant ainsi de la possibilité d'offrir les modèles électriques du fabricant. Un concessionnaire peut très bien savoir que sa collectivité est prête à adopter davantage de VE, tout en ayant très peu d'influence sur les véhicules qui lui sont alloués.

Pourquoi agissent-ils ainsi?

La réponse n'est pas que les consommateurs ont rejeté les véhicules électriques. C'est plutôt que les constructeurs automobiles établis ont tout intérêt à protéger le modèle d'affaires qu'ils connaissent déjà. Leurs usines, leurs chaînes d'approvisionnement, leurs réseaux de concessionnaires et leurs activités d'entretien ont été conçus autour des moteurs à combustion interne. Même si les coûts de fabrication des VE continuent de diminuer, transformer cet écosystème exige des investissements importants, et retarder la transition peut sembler plus facile à court terme.

Restreindre l'offre crée également une boucle de rétroaction commode. Lorsqu'une concession dispose de peu ou pas de VE à présenter, à faire essayer ou à vendre, moins de clients peuvent en acheter. Les concessionnaires financent généralement les véhicules qui se trouvent dans leur cour. Ainsi, lorsque les constructeurs leur attribuent des modèles qu'ils n'ont pas demandés, les concessionnaires subissent une pression pour écouler cet inventaire. Cette situation peut influencer les conseils donnés aux consommateurs et les orienter vers les véhicules que la concession doit vendre plutôt que vers ceux qui répondent le mieux à leurs besoins. Les constructeurs peuvent ensuite invoquer la faiblesse des ventes de VE comme preuve d'une faible demande, sans reconnaître que leurs propres décisions d'allocation ont contribué à produire ce résultat. Cette apparente absence de demande devient alors un argument pour réduire les investissements dans la recherche, l'innovation, la formation de la main-d'œuvre et les nouvelles technologies.

Il ne s'agit pas d'un marché libre répondant aux préférences des consommateurs ou à la connaissance qu'ont les concessionnaires de leur marché local. Il s'agit d'un marché façonné en amont par les véhicules que les constructeurs choisissent de rendre disponibles. Un conducteur ne peut pas choisir un véhicule qui

n'arrive jamais dans la cour d'un concessionnaire, et un concessionnaire ne peut pas vendre un modèle que le constructeur refuse de lui fournir, même lorsqu'il sait que ses clients le demandent.

Ce que soutiennent les constructeurs automobiles traditionnels lorsqu'ils privent les concessionnaires de VE

Priver les concessionnaires de VE ne fait pas qu'exaspérer les consommateurs. Cela ralentit l'innovation dans l'ensemble du secteur automobile canadien. Lorsque les constructeurs retardent leurs investissements, les travailleurs et les entreprises perdent des occasions de développer les compétences, les technologies et les chaînes d'approvisionnement qui définiront la prochaine ère de la mobilité. Pendant ce temps, d'autres marchés progressent, tandis que le Canada continue de se battre pour les emplois d'hier.

Cette situation peut aussi coûter plus cher aux ménages. Le prix de vente n'est qu'une composante du coût de possession d'un véhicule; les dépenses en carburant et en entretien se poursuivent pendant des années après l'achat. En limitant l'accès aux options électriques, les constructeurs peuvent orienter les consommateurs vers des véhicules dont les coûts d'exploitation sont plus élevés et qui exposent davantage les ménages à la volatilité des prix de l'essence.

Les conséquences dépassent également le budget des ménages. La pollution provenant des tuyaux d'échappement contribue à la dégradation de la qualité de l'air, ce qui accroît les risques pour la santé et est associé à des décès prématurés. Les collectivités situées à proximité des grands axes routiers et des corridors de transport de marchandises supportent une part disproportionnée de ce fardeau. Chaque véhicule zéro émission dont l'adoption est retardée signifie davantage de pollution évitable dans nos rues.

Et, bien sûr, il y a la crise climatique. Le transport demeure une source importante d'émissions de gaz à effet de serre au Canada. Maintenir les modèles électriques à l'écart des salles de montre se traduit par des années d'émissions additionnelles pour chaque nouveau véhicule à essence vendu aujourd'hui, ce qui rend l'atteinte de nos cibles climatiques plus difficile et plus coûteuse.

La véritable liberté de choix exige une véritable disponibilité. Les exigences de vente de VE n'obligent pas les consommateurs à acheter un véhicule électrique; elles obligent plutôt les constructeurs à offrir des options électriques en nombre suffisant, dans l'ensemble des collectivités, afin que les consommateurs, et non les stratégies d'allocation des constructeurs, puissent décider ce qui répond le mieux à leurs besoins.

Les constructeurs automobiles ne peuvent invoquer de façon crédible la liberté de choix tout en retirant l'une des options offertes aux consommateurs et en refusant aux concessionnaires une influence significative sur l'inventaire qu'ils doivent financer et vendre. Si les constructeurs croient réellement que les consommateurs devraient décider, ils devraient mettre les véhicules dans la cour des concessionnaires, donner à ceux-ci les moyens de les vendre et de les entretenir, puis laisser les concessionnaires concurrencer pour attirer les clients sur la base du prix, de la qualité et de la performance, plutôt que de les pousser à écouler les véhicules qui leur sont imposés. Les Canadiens ne méritent rien de moins que la liberté de choisir parmi l'ensemble des véhicules qui sont déjà fabriqués.

PARTIE 2 – Commentaires de Méc sur le projet de Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers (Gazette du Canada, Partie I, volume 160, numéro 33)

Le présent chapitre présente les commentaires de Méc sur les sections spécifiques **RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION** publié dans la *Gazette du Canada*. Les titres utilisés ci-dessous correspondent aux rubriques de consultation et aux champs de commentaires fournis par le gouvernement dans le cadre de cette consultation.

2-A. Section Commentaire général

Mobilité Électrique Canada (Méc) représente près de 200 organisations actives à travers l'écosystème canadien du transport électrique, notamment des constructeurs de véhicules, des entreprises de recharge, des fournisseurs d'électricité, des entreprises technologiques, des établissements de recherche, des exploitants de parcs de véhicules, des municipalités, des organisations syndicales et des organismes non gouvernementaux. Le présent mémoire reflète une vaste consultation des intervenants de l'ensemble de la chaîne de valeur de la mobilité électrique et représente un consensus de l'industrie axé sur le maintien de la compétitivité du Canada dans la transition mondiale vers le transport électrique.

Méc s'oppose à l'abrogation proposée de la norme canadienne sur la disponibilité des véhicules électriques (NDVE). Méc demeure convaincue que les exigences de cette norme auraient pu être respectées sans difficulté par l'industrie. Cependant, Méc reconnaît que le Canada doit adapter son cadre réglementaire à la suite de l'abrogation des normes fédérales américaines sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules. Méc appuie également l'objectif du gouvernement visant à élaborer un cadre réglementaire canadien souverain pour les émissions de GES des véhicules légers, compte tenu du manque d'intérêt des États-Unis pour la réglementation des émissions de GES des véhicules.

La question centrale soulevée par cette proposition n'est pas de savoir si l'électrification des transports demeure l'orientation à long terme du Canada. Sur ce point, il semble exister un large consensus parmi l'industrie, les gouvernements, les investisseurs, les fournisseurs d'infrastructures et les organisations environnementales. La Stratégie automobile du gouvernement du Canada elle-même prévoit explicitement la mise en place d'une trajectoire permettant d'atteindre 75 % de ventes de véhicules électriques¹⁵ d'ici 2035 et 90 % d'ici 2040. Le dossier de consultation démontre également une reconnaissance généralisée du rôle central que continuera de jouer l'électrification des transports dans l'avenir économique et industriel du Canada.

La question la plus importante est plutôt de savoir comment le Canada gèrera la transition entre la NDVE et un nouveau cadre réglementaire canadien souverain sur les émissions de GES arrimé à l'objectif de 75 % de ventes de véhicules électriques en 2035.

Méc s'inquiète du fait que les modifications proposées éliminent un cadre existant (NDVE) avant que les intervenants n'aient une visibilité suffisante sur le cadre qui le remplacera (nouveau règlement GES). La

¹⁵ Voir **Figure 1: Définitions des types de véhicules** (page 15)

proposition apporte de la certitude quant à ce qui sera retiré, mais très peu de clarté quant à l'échéancier, à la conception ou à la mise en œuvre de la future réglementation canadienne sur les émissions de GES évoquée à plusieurs reprises dans le document de consultation.

Cette incertitude dépasse largement les constructeurs automobiles traditionnels. L'électrification des transports soutient un vaste écosystème qui comprend des fabricants de VE, des fournisseurs d'électricité, des exploitants d'infrastructures de recharge, des fabricants de batteries, des développeurs de minéraux critiques, des entreprises de logiciels, des firmes d'ingénierie, des entrepreneurs en construction, des exploitants de parcs de véhicules, des investisseurs et bien d'autres acteurs. Plus de 130 000 Canadiens occupent déjà des emplois liés à l'électrification des transports, et des investissements publics et privés considérables ont été réalisés partout au pays sur la base d'une croissance continue prévue de l'adoption des VE. Des fabricants de véhicules électriques tels que Rivian et Tesla poursuivent déjà leur croissance au Canada, portés par des signaux politiques clairs. À elles seules, ces deux entreprises emploient aujourd'hui plus de 1 800 personnes au Canada dans des domaines tels que l'ingénierie, le développement logiciels, les technologies de batteries, la fabrication, l'usinage, la recharge, les ventes et le service.

MÉC est préoccupée par le fait que la proposition accorde une importance considérable aux défis à court terme auxquels sont confrontés les constructeurs automobiles traditionnels, tout en accordant moins d'attention aux répercussions économiques plus larges que l'incertitude réglementaire entraîne pour l'ensemble de l'écosystème de la mobilité électrique. Le conflit tarifaire, l'évolution des politiques américaines et l'incertitude du marché ont touché de nombreux secteurs liés à l'électrification des transports, et non seulement les fabricants de véhicules.

MÉC s'inquiète également du fait que la justification de l'abrogation accorde une importance disproportionnée aux données sur les ventes de véhicules électriques provenant d'une période marquée par des conditions de marché exceptionnelles, notamment la suspension des incitatifs fédéraux à l'achat, des coûts d'emprunt élevés et l'incertitude commerciale. Les premiers signes de reprise observés à la suite du rétablissement des incitatifs fédéraux laissent croire qu'une instabilité temporaire du marché ne devrait pas être interprétée comme un changement permanent des préférences des consommateurs ou du potentiel à long terme du marché.

Le propre Résumé de l'étude d'impact de la réglementation du gouvernement prévoit que l'abrogation de la NDVE entraînerait une diminution de l'adoption des VE, et par conséquent de l'emploi qui y est associé, ainsi qu'une perte importante de réductions d'émissions en l'absence de mesures de remplacement équivalentes. L'analyse estime également qu'une telle abrogation se traduirait par un coût net important pour la société. MÉC estime que ces conclusions renforcent l'importance d'assurer une transition rapide et crédible vers un cadre de remplacement.

MÉC souligne en outre que les participants à la consultation de 2025 sur l'examen de la NDVE ont exprimé un large éventail de points de vue. Alors que plusieurs constructeurs automobiles traditionnels ont plaidé en faveur d'une abrogation ou d'un assouplissement des exigences, d'autres intervenants ont appuyé le maintien de la norme ou la préservation d'un niveau équivalent d'ambition réglementaire au moyen de mécanismes alternatifs. Le dossier de consultation démontre ainsi un appui généralisé à l'électrification des transports, mais non un consensus en faveur de l'abrogation de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

Pour ces raisons, Méc recommande au gouvernement :

- de suspendre l'abrogation de la NDVE jusqu'à l'adoption d'une norme définitive à long terme sur les émissions de GES;
- de communiquer clairement l'échéancier de développement et de mise en œuvre de la future réglementation sur les émissions de GES applicable aux véhicules légers;
- de s'engager fermement à resserrer les normes dès l'année-modèle 2027, plutôt qu'à partir de l'année-modèle 2028, afin de ne pas s'écarter de la trajectoire nécessaire pour atteindre 75 % de ventes de véhicules électriques d'ici 2035;
- d'adopter une norme atteignant au minimum **50 g CO₂/km** d'ici 2035 afin de réaliser l'objectif de 75 % de ventes de véhicules électriques;
- de veiller à ce que la future réglementation envoie un signal fort et durable favorisant les investissements, la disponibilité des véhicules, le déploiement des infrastructures et la poursuite de l'électrification du secteur canadien des transports;
- d'évaluer les futures décisions stratégiques non seulement en fonction de leurs effets sur les constructeurs automobiles traditionnels, mais également en fonction de leurs répercussions sur l'ensemble de l'écosystème de la mobilité électrique et sur les investissements déjà réalisés au Canada.

Méc demeure déçue par l'abrogation proposée de la NDVE. Néanmoins, si le gouvernement décide de procéder à cette abrogation avant d'avoir établi sa propre norme sur les émissions de GES, le Canada devra agir rapidement afin de mettre en place un cadre de remplacement qui assure une augmentation annuelle de l'offre de VE, réduise au minimum les nouveaux fardeaux administratifs, offre une plus grande prévisibilité à l'industrie, soutienne les investissements, maintienne la compétitivité du pays et poursuive l'avancement de l'électrification des transports.

En définitive, le succès de cette transition réglementaire dépendra moins de l'abrogation elle-même que de la robustesse, de la clarté et de la rapidité de mise en œuvre du cadre qui lui succédera, tout en tenant compte de l'absence d'un cadre réglementaire américain pendant cette période de transition.

2-B. Commentaire pour la section Résumé

Le gouvernement abroge la NDVE avant d'avoir défini le cadre qui la remplacera.

Mobilité Électrique Canada (Méc) s'oppose à l'abrogation proposée de la norme canadienne sur la disponibilité des véhicules électriques (NDVE). Bien que Méc appuie l'élaboration d'un cadre réglementaire canadien souverain sur les émissions de gaz à effet de serre et reconnaisse la nécessité de s'adapter à l'évolution des conditions du marché, les modifications proposées élimineraient un cadre réglementaire existant avant que son remplaçant ne soit défini.

La proposition offre aux intervenants une certitude quant à ce qui sera supprimé, mais aucune visibilité quant au cadre réglementaire qui le remplacera ni quant à la manière dont il permettra d'atteindre l'objectif de 75 % de ventes de véhicules électriques d'ici 2035. Méc recommande donc que le gouvernement accélère l'élaboration et la publication du cadre réglementaire de remplacement et fournisse un échéancier clair pour sa consultation, sa publication et sa mise en œuvre.

2-C. Commentaire pour la section Enjeux

L'énoncé du problème du gouvernement repose trop fortement sur un ralentissement temporaire des ventes de véhicules électriques.

MÉC reconnaît que le secteur automobile traditionnel canadien a connu d'importantes perturbations au cours des dernières années. Toutefois, MÉC estime que la section *Enjeux* du Résumé de l'étude d'impact de la réglementation accorde une importance excessive aux conditions du marché des VE observées durant une période temporaire marquée par la suspension des incitatifs fédéraux, la hausse des taux d'intérêt et une importante incertitude commerciale. L'industrie a démontré partout dans le monde qu'elle est en mesure d'atteindre les cibles réglementaires en matière d'émissions et de VE lorsque celles-ci sont établies par les gouvernements. Le Canada ne ferait pas exception.

L'analyse s'appuie largement sur le ralentissement de la croissance des ventes de VE observé en 2025. Or, le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation lui-même indique que les ventes de VE ont commencé à se redresser au début de 2026 à la suite du lancement du Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques, leur part de marché ayant augmenté par rapport aux niveaux observés en 2025.

Les décisions réglementaires majeures devraient s'appuyer sur les tendances à long terme du marché plutôt que sur une courte période d'instabilité. MÉC encourage donc le gouvernement à accorder davantage de poids aux tendances structurelles à long terme qu'à une période temporaire de perturbation du marché lorsqu'il évalue la nécessité de modifier la réglementation. Le gouvernement doit également établir des normes fondées sur la science permettant d'obtenir les réductions d'émissions requises afin de respecter ses engagements en matière de santé publique et de lutte contre les changements climatiques à l'échelle mondiale.

2-D. Commentaire pour la section Contexte

Des éléments de contexte importants sont absents et l'abrogation n'était pas la seule option stratégique possible.

MÉC reconnaît que le contexte stratégique a considérablement évolué depuis l'adoption de la NDVE en 2023. Toutefois, la section *Contexte* met fortement l'accent sur les défis auxquels sont confrontés les constructeurs automobiles traditionnels, tout en accordant une attention limitée aux répercussions sur l'ensemble de l'écosystème de l'électrification des transports.

MÉC estime donc que la section *Contexte* sous-estime à la fois l'étendue des intervenants touchés par cette décision et l'éventail des options stratégiques qui étaient à la disposition du gouvernement.

2-E. Commentaire pour la section Objectif

De la certitude pour qui?

MÉC convient que la prévisibilité réglementaire constitue un objectif de politique publique important. Toutefois, la section *Objectif* met exclusivement l'accent sur la prévisibilité et la flexibilité pour les constructeurs automobiles traditionnels, tout en ignorant les intérêts de la base de membres vaste et

diversifiée de MÉC, dont plusieurs ne disposent ni des ressources financières, ni des liquidités, ni de la capacité d'obtenir les importants programmes de subventions, de prêts et d'allègement tarifaire dont semblent continuer de bénéficier les constructeurs automobiles traditionnels.

En réalité, l'abrogation de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques sans qu'un règlement de remplacement soit en place aurait l'effet inverse de celui recherché. Elle laisserait l'ensemble des parties prenantes, y compris l'industrie, les investisseurs et les consommateurs, dans une situation encore plus incertaine.

Les fournisseurs d'électricité, les fournisseurs d'infrastructures de recharge, les fabricants de VE, les entreprises spécialisées dans l'automatisation des usines de fabrication de VE, les entreprises du secteur des batteries, les sociétés technologiques et de logiciels pour VE, les promoteurs de projets liés aux minéraux critiques ainsi que les investisseurs prennent tous des décisions à long terme en fonction des perspectives d'électrification des transports. L'objectif proposé ne reconnaît pas l'incertitude créée pour ces acteurs pendant la transition entre les différents cadres réglementaires. Il devrait explicitement reconnaître l'importance de réduire l'incertitude non seulement pour les acteurs traditionnels de l'industrie automobile, mais également pour l'ensemble de l'écosystème de la mobilité électrique tout au long de cette transition réglementaire.

2-F. Commentaire pour la section Description

Les modifications administratives et l'abrogation de la NDVE sont deux enjeux stratégiques distincts.

MÉC n'a aucune préoccupation à l'égard des modifications administratives proposées pour assurer le maintien du fonctionnement de la réglementation canadienne sur les émissions de gaz à effet de serre à la suite de l'abrogation des normes fédérales américaines sur les émissions de GES des véhicules. Toutefois, MÉC estime que ces modifications devraient prévoir un resserrement modeste de la norme dès l'année-modèle 2027 plutôt que de maintenir le statu quo. À défaut, les réductions requises au cours des années subséquentes risqueront de paraître plus contraignantes sur la trajectoire devant mener à l'objectif de 2035.

Cependant, la section *Description* regroupe ces modifications techniques avec l'abrogation proposée de la NDVE. Bien que les modifications administratives soient de nature technique, l'abrogation de la NDVE constitue une décision stratégique distincte.

2-G. Commentaire pour la section Élaboration de la réglementation

La consultation sur l'examen de la NDVE à la fin de 2025 a révélé un large appui à l'électrification des transports, mais non un consensus en faveur de l'abrogation de la NDVE.

MÉC salue l'importante mobilisation des intervenants menée par Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) dans le cadre de l'examen de la NDVE en 2025 et reconnaît les efforts consacrés à la tenue de rencontres bilatérales, de tables rondes avec les parties prenantes et à l'analyse des mémoires soumis.

Toutefois, MÉC estime que la section *Élaboration de la réglementation* accorde un poids disproportionné aux préoccupations soulevées par les constructeurs automobiles traditionnels et leurs associations

représentatives, tout en accordant comparativement peu d'attention aux intervenants qui appuyaient le maintien de la NDVE ou la préservation d'un niveau d'ambition réglementaire équivalent.

Le dossier de consultation démontre que les points de vue étaient loin d'être unanimes. Alors que plusieurs constructeurs automobiles traditionnels préconisaient l'abrogation de la NDVE, son report ou un assouplissement important de ses exigences, d'autres intervenants, notamment des fabricants de VE, des exploitants d'infrastructures de recharge, des fournisseurs d'électricité, des organisations environnementales, et d'autres acteurs de l'écosystème de la mobilité électrique, appuyaient le maintien de la NDVE ou d'un cadre réglementaire robuste afin de garantir que le Canada demeure un marché prioritaire pour les véhicules électriques.

MÉC constate que le récit présenté dans la section *Élaboration de la réglementation* surestime largement le degré d'appui des intervenants à l'abrogation de la NDVE et ne reflète pas adéquatement les points de vue de la vaste et diversifiée base de membres de MÉC. Les résultats mêmes de la consultation indiquent un éventail d'opinions beaucoup plus large

MÉC estime également que l'évaluation des options stratégiques mérite davantage d'explications. La section *Élaboration de la réglementation* présente quatre options :

- maintenir le statu quo;
- abroger la NDVE;
- reporter l'entrée en vigueur de la NDVE ou en réduire les exigences;
- abroger la NDVE et instaurer des normes renforcées sur les émissions de GES.

Toutefois, l'analyse ne semble pas évaluer pleinement les approches de transition qui auraient pu réduire les perturbations du marché tout en préservant la continuité réglementaire. Par exemple, le gouvernement avait déjà annoncé le retrait des obligations de conformité applicables à l'année-modèle 2026. Une trajectoire modifiée pour la NDVE, combinée aux modifications administratives nécessaires au maintien du cadre canadien relatif aux émissions de GES, aurait pu fournir davantage de temps pour élaborer la future réglementation sans devoir abroger entièrement le cadre existant.

MÉC ne suggère pas que le gouvernement était tenu d'adopter une telle approche. Toutefois, compte tenu de l'importance du changement stratégique proposé, les intervenants bénéficieraient d'une explication plus claire des raisons pour lesquelles les options de transition ont été écartées et de celles qui ont finalement motivé le choix d'une abrogation complète.

Enfin, MÉC encourage ECCC à maintenir une mobilisation active des intervenants pendant l'élaboration de la future réglementation canadienne sur les émissions de GES. La transition entre la NDVE et une nouvelle approche réglementaire entraînera des répercussions qui dépassent largement les seuls constructeurs automobiles traditionnels. La participation significative des fournisseurs d'électricité, des fabricants de VE, des exploitants d'infrastructures de recharge, des entreprises technologiques, des fabricants de batteries, des développeurs de minéraux critiques, des organisations syndicales et des autres acteurs de l'écosystème sera essentielle afin de garantir que le futur cadre réglementaire reflète les réalités de l'ensemble du secteur de l'électrification des transports.

2-H. Commentaire pour la section Analyse de la réglementation

L'analyse de la réglementation sous-estime les conséquences économiques d'un ralentissement de l'électrification des véhicules et d'un affaiblissement du marché canadien des VE.

MÉC reconnaît l'importance du travail réalisé par ECCC afin de quantifier les impacts associés à l'abrogation de la NDVE. Toutefois, MÉC estime que l'analyse de la réglementation met fortement l'accent sur les coûts d'acquisition des véhicules qui seraient évités, tout en sous-estimant plusieurs conséquences économiques importantes associées à un ralentissement de l'électrification des transports.

L'analyse du gouvernement conclut que l'abrogation permettrait d'éviter environ 57,6 milliards de dollars en coûts liés à l'achat de véhicules et de bornes de recharge résidentielles, mais qu'elle entraînerait également la perte d'environ 53,8 milliards de dollars en économies de carburant ainsi que la perte de réductions d'émissions de gaz à effet de serre évaluées à 94,2 milliards de dollars. L'analyse estime donc un coût net pour la société d'environ 90 milliards de dollars. Cette conclusion mérite une attention beaucoup plus importante dans la justification globale des modifications proposées. De plus, l'ensemble de l'industrie automobile finira par effectuer sa transition vers l'électrique. Les coûts associés aux infrastructures de recharge ne sont donc pas évités, mais simplement reportés à des années ultérieures où ils pourraient être plus élevés en raison de l'inflation.

MÉC note également que l'analyse considère les investissements résidentiels en recharge qui seraient évités comme un avantage associé à l'abrogation. Or, même si les ménages évitent ces dépenses initiales, ces équipements permettent de générer des économies de carburant à long terme, de réduire les coûts d'exploitation et de soutenir l'électrification globale du système de transport canadien. Les achats de bornes qui ne seraient pas effectués ne devraient donc pas être considérés uniquement comme un avantage sans tenir compte de la valeur à long terme de ces investissements.

MÉC souligne également qu'ECCC a réalisé des analyses de sensibilité concernant les prix des carburants liquides et a constaté que le scénario d'abrogation continuait de générer un coût net important pour la société même lorsque les prix des carburants variaient considérablement. Cette observation suggère que la conclusion économique générale ne dépend pas d'une prévision particulière des prix du carburant et renforce le constat selon lequel l'abrogation comporte des coûts économiques substantiels. Une adoption plus lente des véhicules électriques exposerait également davantage de ménages canadiens à la volatilité future des prix de l'essence et du diesel, réduisant ainsi l'un des principaux avantages de résilience économique associés à l'électrification des transports.

MÉC est préoccupée par le fait que plusieurs impacts liés à l'électrification des transports semblent être traités uniquement de façon qualitative, voire complètement exclus de l'analyse quantitative. L'analyse reconnaît que les propriétaires de véhicules électriques perdraient les économies d'entretien découlant d'un plus faible nombre de pièces mobiles et de besoins réduits en entretien, mais ces avantages ne sont pas monétisés dans l'analyse coûts-avantages. ECCC a confirmé que les coûts d'entretien des véhicules avaient été exclus de l'analyse quantitative malgré la référence à des estimations du Département de l'énergie des États-Unis indiquant des économies d'environ 320 \$ par année pour un véhicule parcourant 16 000 km annuellement. Il s'agit pourtant d'un avantage direct en matière d'abordabilité pour les ménages canadiens qui n'apparaît pas dans les résultats quantifiés.

De même, l'analyse reconnaît que les émissions de polluants atmosphériques augmenteraient dans le scénario d'abrogation, mais elle ne quantifie ni ne monétise : (1) les impacts correspondants sur la santé publique; (2) les coûts associés à la recherche de réductions d'émissions équivalentes dans d'autres secteurs afin de respecter la contribution déterminée au niveau national du Canada enregistrée auprès de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques dans le cadre de l'Accord de Paris; ni (3) les coûts liés à l'adaptation ou aux dommages aux infrastructures résultant d'une croissance des émissions non maîtrisée. Bien qu'une telle omission puisse être attendue dans une analyse produite par un ministère du développement économique, elle est particulièrement décevante dans une analyse réalisée par un ministère de l'Environnement, d'autant plus lorsqu'il porte explicitement la mention « Changement climatique » dans son nom.

L'analyse accorde également une importance considérable aux coûts et aux avantages touchant directement les acheteurs de véhicules et un sous-ensemble des fabricants réglementés, tout en examinant beaucoup plus sommairement les impacts sur l'ensemble de l'écosystème de la mobilité électrique. Elle semble présumer qu'il est impossible de se conformer à faible coût aux exigences ou que la production de VE entraîne nécessairement une réduction des marges bénéficiaires des constructeurs automobiles, ce qui est inexact.

Le secteur canadien de l'électrification des transports comprend des exploitants d'infrastructures de recharge, des fournisseurs d'électricité, des fabricants de VE, des entreprises de batteries, des sociétés technologiques, des développeurs de minéraux critiques, des firmes d'ingénierie, des entrepreneurs en construction et de nombreuses autres entreprises qui prennent des décisions d'investissement à long terme en fonction de la croissance anticipée de l'électrification des véhicules. Bien que l'analyse fasse référence aux répercussions possibles sur l'emploi dans le secteur automobile et sur le PIB, elle examine peu les effets qu'un ralentissement de l'adoption des VE pourrait avoir sur les décisions d'investissement, le développement de projets, la croissance de l'emploi et la création d'entreprises dans l'ensemble de la chaîne de valeur de l'électrification.

MÉC est particulièrement préoccupée par le fait que l'analyse met l'accent sur les coûts évités liés à l'adoption des VE tout en accordant moins d'attention aux occasions économiques associées au maintien d'un marché intérieur robuste pour les véhicules électriques. Les signaux réglementaires influencent les décisions relatives au déploiement des infrastructures de recharge, à la planification des réseaux électriques, aux investissements des fournisseurs d'électricité, aux batteries, aux minéraux critiques, aux pièces et chaînes d'approvisionnement, au développement de logiciels ainsi qu'à la fabrication connexe. Une trajectoire d'électrification affaiblie pourrait donc entraîner des conséquences économiques plus vastes que celles actuellement prises en compte dans l'analyse.

MÉC encourage donc le gouvernement à réaliser des analyses additionnelles portant sur :

- les économies d'entretien associées à la possession d'un VE, exprimées en valeur monétaire, qu'ECCC reconnaît qualitativement mais exclut de son analyse quantitative;
- les impacts sur la santé associés à l'augmentation des émissions de polluants atmosphériques;
- le coût associé à l'obtention, dans d'autres secteurs, des réductions de GES perdues afin de respecter la contribution déterminée au niveau national du Canada dans le cadre de la CCNUCC;
- les coûts liés aux impacts des changements climatiques et aux mesures d'adaptation additionnelles découlant de l'incapacité à atteindre les cibles de réduction des émissions de GES fondées sur la science;
- les impacts sur le déploiement des infrastructures de recharge et sur la planification des réseaux électriques;

- les impacts sur l'emploi et les investissements dans l'ensemble de l'écosystème de la mobilité électrique;
- les données de marché actualisées sur le prix des VE comparativement à des modèles de véhicules à essence équivalents;
- les possibilités économiques associées au maintien d'un marché intérieur robuste pour les véhicules électriques.

MÉC demande que l'analyse d'impact accompagnant la publication dans la *Gazette du Canada, Partie II* tienne compte de l'ensemble des éléments ci-dessus, et que cette analyse coûts-avantages contribue à éclairer la décision finale du gouvernement concernant la NDVE.

PARTIE 3 – Modification future du règlement sur les émissions de GES

Ce chapitre présente les commentaires et recommandations de MÉC concernant la **future norme canadienne sur les émissions de GES des véhicules légers**, mentionnée tout au long du document de consultation. Bien que les modifications réglementaires proposées visent principalement l'abrogation de la NDVE et le maintien du fonctionnement du cadre canadien actuel relatif aux émissions de GES, le document de consultation fait à plusieurs reprises référence à l'intention du gouvernement d'élaborer une nouvelle norme canadienne souveraine sur les émissions de GES. MÉC estime qu'il est important de formuler des recommandations concernant la conception de ce futur cadre afin que la transition réglementaire actuelle préserve la compétitivité du Canada, favorise la prévisibilité des investissements et maintienne les progrès vers les objectifs d'adoption des véhicules électriques annoncés par le gouvernement.

3-A. Sommaire

Puisque le Canada ne peut plus s'harmoniser avec les normes fédérales américaines sur les émissions de GES, lesquelles n'existent désormais plus, MÉC exhorte le gouvernement du Canada à adopter dès que possible une nouvelle **norme de rendement fondée sur les émissions moyennes du parc de véhicules** pour les émissions de GES, dont la rigueur augmenterait à compter de l'année-modèle 2027.

MÉC a accueilli favorablement l'engagement personnel du premier ministre, selon lequel « le nouveau gouvernement du Canada mettra en place des normes plus strictes sur les émissions de gaz à effet de serre qui placeront le Canada sur une trajectoire lui permettant d'atteindre un objectif de 75 % de ventes de VE d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040, tout en réduisant notre empreinte carbone et en consolidant le leadership mondial du Canada en matière d'énergie propre »¹⁶. Cet engagement envoie un signal fort selon lequel le premier ministre est personnellement investi dans l'atteinte de cet objectif et en assume la responsabilité.

Pour respecter cet engagement, une norme prévoyant des émissions moyennes maximales de **50 g CO₂/km d'ici 2035**, mesurées au moyen d'une procédure d'essais **à cinq cycles** de Ressources naturelles Canada ou d'une méthode d'essai internationale équivalente présentant un niveau de rigueur comparable, devra être mise en place¹⁷. MÉC propose également l'établissement de normes annuelles progressives permettant d'atteindre cette cible en 2035 et de placer le Canada sur une trajectoire compatible avec les objectifs fixés pour 2040 par le premier ministre.

La norme devra être ambitieuse, prévisible et suffisamment rigoureuse pour garantir aux consommateurs canadiens un accès aux véhicules zéro émission, tout en soutenant les investissements et l'emploi au sein de l'écosystème canadien de la mobilité électrique.

¹⁶ Communiqué du Bureau du premier ministre du 5 février 2026, [Le premier ministre Carney annonce une nouvelle stratégie visant à transformer l'industrie automobile canadienne](#) : « Le nouveau gouvernement du Canada [...] mettra en place des normes plus strictes en matière d'émissions de gaz à effet de serre qui placeront le Canada en voie d'atteindre l'objectif de 75 % de ventes de VE d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040, réduisant ainsi notre empreinte carbone et assurant le leadership mondial du Canada dans le domaine des énergies propres. »

¹⁷ Une véritable norme canadienne devrait utiliser une **unité métrique** (g/km) et s'appuyer sur une méthodologie d'essai canadienne, comme le test d'émissions à cinq cycles établi par Ressources naturelles Canada, plutôt que de continuer à dépendre d'une norme américaine abrogée et fondée sur des références réglementaires désormais périmées.

3-B. Contexte : une transition réglementaire qui doit préserver l'ambition du Canada

À la suite de l'abandon soudain de la NDVE annoncé en 2025, un important vide est apparu dans la planification canadienne des réductions d'émissions de GES. Pour y répondre, du moins en partie, le premier ministre a également indiqué qu'une norme sur les émissions de GES technologiquement neutre serait mise en place afin d'atteindre un objectif de 75 % de ventes de VE. La réalité aujourd'hui, toutefois, est qu'aucune norme canadienne sur les émissions de GES juridiquement contraignante n'existe actuellement. De plus, les constructeurs automobiles qui s'appuyaient sur les procédures américaines d'essai et de certification de l'EPA pour démontrer leur conformité aux normes canadiennes ne sont désormais plus en mesure de le faire, même si le Canada considère que son propre cadre réglementaire demeure en vigueur. Cette situation doit être corrigée rapidement si l'engagement du premier ministre doit être respecté, sans parler des retards additionnels qu'elle entraîne dans la réalisation des bénéfices climatiques, économiques et de santé publique dont le Canada a besoin, ni des engagements du pays en vertu de l'Accord de Paris et de sa contribution déterminée au niveau national enregistrée auprès de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques.

En février 2026, le gouvernement fédéral a annoncé une nouvelle Stratégie automobile visant à protéger les emplois, à renforcer la capacité industrielle du Canada et à positionner le pays comme un chef de file dans la fabrication des véhicules de prochaine génération. Cette stratégie reconnaît explicitement que l'avenir de l'industrie automobile est électrique, connecté et intégré aux chaînes d'approvisionnement émergentes liées aux batteries, aux minéraux critiques, aux technologies numériques et aux infrastructures d'énergie propre.

Dans ce contexte, la décision de remplacer la NDVE par une nouvelle norme sur les émissions de GES applicable aux véhicules légers doit être interprétée comme un changement d'instrument réglementaire et non comme un affaiblissement de l'objectif stratégique. Le gouvernement a déjà indiqué que l'objectif de ventes de véhicules électriques serait diminué de 100 % à 75 % d'ici 2035. Tout recul supplémentaire compromettrait la crédibilité de la Stratégie automobile, réduirait la prévisibilité réglementaire et enverrait un mauvais signal aux investisseurs, aux exploitants d'infrastructures de recharge, aux fabricants de batteries, aux investisseurs du secteur minier, aux producteurs d'énergie propre et aux consommateurs.

3-C. Protéger les investissements, l'emploi et la compétitivité

Au-delà des considérations climatiques, tout affaiblissement supplémentaire de l'ambition réglementaire compromettrait également le développement de l'écosystème canadien de la mobilité électrique. En plus de contribuer aux objectifs canadiens de réduction des émissions de GES, la transition vers les véhicules à faibles émissions et à zéro émission soutient une vaste chaîne de valeur qui comprend les véhicules et leurs composantes, les infrastructures de recharge, les batteries, les minéraux critiques ainsi que la production et la distribution d'électricité. Cet écosystème des VE emploie déjà environ 130 000 Canadiens. Selon une étude d'EY publiée en 2025, entre 360 000 et 600 000 emplois pourraient être liés à l'électrification des transports d'ici 2035.¹⁸ Plusieurs de ces emplois sont également, par nature, locaux. Les emplois liés à la distribution d'électricité, au déploiement des infrastructures de recharge, aux travaux d'électricité, à l'installation d'équipements, à l'entretien et aux services connexes doivent être réalisés sur place et ne peuvent être délocalisés. Par conséquent, une croissance soutenue de l'électrification des transports favorise la création d'emplois durables ancrés dans les collectivités canadiennes.

¹⁸ [Réaction de Mobilité Électrique Canada à l'annonce du gouvernement fédéral envers la Norme sur la disponibilité des véhicules électriques](#)

L'électrification des véhicules a le potentiel d'attirer des dizaines de milliards de dollars en investissements privés au cours des 10 à 20 prochaines années. Chaque jour, d'importantes décisions d'investissement et d'embauche sont prises par les fournisseurs d'électricité, les réseaux de recharge, les fabricants de batteries, les propriétaires immobiliers et les concessionnaires partout au pays. Toutes ces décisions reposent sur l'hypothèse d'une adoption soutenue et croissante des VE au cours des prochaines décennies. Le risque d'investissements non rentabilisés est élevé, ce qui explique l'importance de signaux stratégiques forts et durables.

Selon nos membres, l'incertitude réglementaire actuelle entourant l'électrification des véhicules crée déjà un climat peu propice aux investissements. Des projets sont annulés, la création de nouvelles entreprises ralentit et des investisseurs se retirent du secteur. Le levier le plus important dont dispose le gouvernement fédéral pour rétablir la confiance des investisseurs est l'adoption d'une norme sur les émissions de GES qui inscrive dans la réglementation l'ambition énoncée dans la Stratégie automobile du gouvernement.

3-D. Principes directeurs pour la future norme

- 1) **Assurer la disponibilité des véhicules zéro émission au Canada.** Atteindre l'objectif de 75 % de ventes de VE annoncé par le premier ministre grâce à une norme robuste sur les émissions de GES, neutre sur le plan technologique, qui accélère l'approvisionnement du marché canadien en véhicules électriques au moyen d'exigences de conformité rigoureuses et progressivement plus strictes d'une année à l'autre.
- 2) **Reconnaître que les véhicules hybrides ne sont pas des VE.** Les véhicules hybrides non rechargeables dépendent entièrement des carburants liquides et ne peuvent pas être alimentés à partir du réseau électrique. Leur consommation de carburant sur l'ensemble de leur cycle de vie et leurs émissions de CO₂ à l'échappement demeurent donc intrinsèquement liées aux combustibles fossiles, peu importe les gains d'efficacité obtenus. Les véhicules hybrides conventionnels ne contribuent en rien à accélérer les investissements dans les infrastructures de recharge, les réseaux électriques et les autres segments émergents de l'économie canadienne créateurs d'emplois. Voir la **Figure 1: Définitions des types de** _ci-dessous.
- 3) **Favoriser l'abordabilité des VE.** À mesure que la demande de VE augmente au Canada, toute limitation de leur offre exercera une pression à la hausse sur les prix des VE neufs comme usagés. Une norme rigoureuse sur les émissions de GES permettant d'atteindre l'objectif de 75 % de ventes de VE contribuerait directement à améliorer l'abordabilité des VE en veillant à ce que les constructeurs automobiles offrent aux Canadiens un volume de véhicules suffisant pour modérer les prix.
- 4) **Maintenir l'ambition climatique et respecter les engagements internationaux du Canada.** La norme devrait contribuer à réduire les émissions du secteur des transports conformément à la contribution déterminée au niveau national du Canada actuellement enregistrée auprès de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques dans le cadre de l'Accord de Paris.
- 5) **Préserver la souveraineté réglementaire du Canada.** L'intégration commerciale nord-américaine ne justifie pas l'abandon de l'autonomie réglementaire du Canada, particulièrement lorsque les choix stratégiques des États-Unis vont à l'encontre des objectifs canadiens. Si les États-Unis choisissent de ne plus réglementer les émissions, le Canada ne dispose plus d'aucune norme avec laquelle s'harmoniser et doit par conséquent établir ses propres normes.

- 6) **Stimuler les investissements et la création d'emplois au Canada.** Une norme sur les émissions de GES suffisamment robuste soutient également la Stratégie automobile du Canada ainsi que les investissements liés à l'électrification.
- 7) **Rationaliser et simplifier la norme.** Conserver les éléments qui ont bien fonctionné dans les précédentes réglementations canadiennes sur les émissions de GES, tout en éliminant les mécanismes devenus désuets ou dont l'efficacité n'est pas démontrée, tels que les crédits hors cycle et les multiplicateurs. La future réglementation devrait également être simplifiée afin de réduire sa complexité administrative.

Figure 1: Définitions des types de véhicules¹⁹

Véhicules zéro émission (VZE)	Véhicule électrique à pile combustible Marché limité pour le transport routier	Véhicules électriques (VE)
	Véhicules électriques à batterie (VEB)	
Véhicules avec moteur à combustion (MCI)	Véhicules hybrides rechargeables (VHR)	
	Véhicules non-branchables Incluant hybrides conventionnels	

3-E. L'harmonisation avec les États-Unis n'est désormais ni possible ni souhaitable

L'histoire de l'industrie automobile démontre que les demandes de flexibilité réglementaire ne sont pas nouvelles. Depuis des décennies, les constructeurs automobiles s'opposent régulièrement à de nouvelles exigences environnementales, qu'il s'agisse des normes de consommation de carburant, des normes relatives aux émissions de polluants atmosphériques ou des exigences de réduction des émissions de GES. Dans bien des cas, l'industrie a préconisé des approches volontaires ou demandé des reports de mise en œuvre, soutenant que les exigences étaient irréalistes ou risquaient de nuire à la compétitivité du secteur.

Or, l'expérience démontre que ces normes ont été respectées et, dans certains cas, dépassées. Elles ont stimulé l'innovation technologique et amélioré la performance environnementale des véhicules sans entraver le développement de l'industrie automobile. En fait, elles ont contribué à soutenir d'importantes annonces d'investissement dans le secteur automobile canadien au cours des dernières années. Les demandes actuelles visant à affaiblir davantage les exigences canadiennes devraient donc être évaluées à la lumière de ce contexte historique. Le gouvernement ne devrait pas présumer que les arguments avancés aujourd'hui sont fondamentalement différents de ceux qui ont accompagné la plupart des grandes avancées réglementaires du secteur automobile au cours des cinquante dernières années.

¹⁹ Le terme « véhicule électrifié » ne correspond à aucune classification technique. Il s'agit d'un terme marketing qui regroupe les véhicules hybrides conventionnels (classés comme véhicules MCI) avec les VHR et les VEB (classés comme véhicules électriques).

En matière commerciale, l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM) encadre les échanges commerciaux et les règles d'origine, mais il n'empêche pas le Canada d'adopter des exigences environnementales adaptées à son propre marché. À une époque où l'administration américaine se retire progressivement de la réglementation climatique, le Canada doit utiliser les leviers économiques et réglementaires à sa disposition afin de protéger les emplois et de demeurer concurrentiel dans les chaînes de valeur mondiales des véhicules électriques, tout en utilisant les politiques environnementales pour protéger la santé humaine et l'environnement contre les polluants. En vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE), le ministre peut établir des règlements visant les émissions de GES et d'autres polluants afin de protéger l'environnement et la santé humaine, en s'appuyant sur la science et le principe de précaution. La LCPE n'autorise toutefois pas le ministre à adopter une réglementation visant des objectifs commerciaux ou économiques. De la même manière, la LCPE n'autorise pas le gouvernement à conclure des accords commerciaux qui limiteraient le pouvoir du ministre de réglementer ces polluants.

Certains constructeurs automobiles soutiennent que le Canada, qui représente une part relativement limitée du marché nord-américain, ne dispose pas d'un poids suffisant pour influencer les décisions des fabricants. Cet argument néglige toutefois trois réalités importantes :

- Les constructeurs automobiles continuent d'investir massivement dans les véhicules électriques afin de satisfaire aux exigences de nombreux marchés internationaux. Si les États-Unis ralentissent leur transition, les volumes de véhicules électriques destinés à ce marché ne disparaîtront pas simplement. Une partie de cette offre pourra être réorientée vers des marchés qui maintiennent des politiques ambitieuses, notamment le Canada. Une norme robuste peut donc contribuer à attirer une plus grande diversité de véhicules et de fabricants sur le marché canadien.
- Les ventes canadiennes de véhicules automobiles neufs ont dépassé 1,98 million d'unités en 2025²⁰. Pendant la même période, les ventes de véhicules automobiles neufs en Californie ont atteint 1,81 million d'unités²¹. Bien que le PIB du Canada soit environ deux fois inférieur à celui de la Californie, notre marché automobile est environ 8 % plus important. Les constructeurs automobiles traditionnels invoquent souvent la taille globale de l'économie canadienne pour s'opposer à l'adoption de normes automobiles propres au Canada, soutenant que la taille du marché est insuffisante pour influencer la conception des produits. Cet argument est erroné. La taille du marché canadien est significative et peut influencer les décisions de production des fabricants, tout comme la Californie le fait depuis des décennies.
- À la lumière des discussions en cours concernant un rapprochement accru entre le Canada et l'Union européenne, il est logique que le Canada rapproche davantage sa réglementation sur les émissions de GES des véhicules légers, ainsi que sa réglementation sur la sécurité des véhicules, de celles de l'Union européenne.

3-F. La norme doit être une norme ambitieuse et vérifiable fondée sur les émissions moyennes du parc de véhicules

À l'heure actuelle, le Canada applique deux normes distinctes, soit une pour les automobiles à passagers et une autre pour les camions légers. La future norme sur les émissions devrait plutôt être fondée sur une **approche de rendement basée sur les émissions moyennes du parc de véhicules**. Contrairement à une norme appliquée séparément à chaque catégorie de véhicule, une norme fondée sur le parc permet aux

²⁰ Statistiques Canada (2026), [Tableau 20-10-0085-01 : Ventes de véhicules automobiles neufs, mensuelles](#).

²¹ California New Car Dealers (2026). [California Auto Outlook](#).

constructeurs de respecter une cible moyenne d'émissions applicable à l'ensemble des automobiles à passagers et des camions légers vendus au Canada. Cette approche offre une flexibilité commerciale tout en maintenant une obligation claire d'atteindre des résultats.

- **La cible devrait devenir plus rigoureuse chaque année.** Une trajectoire de conformité annuelle est nécessaire pour éviter les perturbations du marché et soutenir une transition ordonnée vers les véhicules zéro émission.
- **La norme devrait reconnaître pleinement la contribution des véhicules électriques.** Le système de crédits devrait favoriser les technologies qui permettent les réductions d'émissions les plus importantes et soutenir l'électrification accélérée du parc de véhicules canadien.
- **Les véhicules hybrides rechargeables devraient être assujettis à des exigences rigoureuses.** Ils peuvent contribuer à la transition, mais uniquement si leur autonomie électrique, leurs émissions réelles et leurs habitudes d'utilisation concrètes procurent des bénéfices climatiques mesurables.

3-G. La disponibilité des véhicules est une condition essentielle à l'abordabilité et à la réduction des émissions

Le principal risque associé à une norme sur les émissions de GES insuffisamment rigoureuse serait une diminution de l'offre de véhicules zéro émission sur le marché canadien. Les consommateurs ne peuvent pas acheter des véhicules qui ne leur sont pas offerts.

L'expérience des dernières années a démontré que les constructeurs automobiles répartissent leurs véhicules en fonction des signaux réglementaires et commerciaux reçus des différents marchés. Les véhicules à faibles émissions et à zéro émission sont généralement dirigés vers les administrations où leur vente contribue au respect d'exigences réglementaires ou permet d'éviter des pénalités de conformité. À l'inverse, dans les marchés où les exigences sont faibles ou inexistantes, les constructeurs ont moins d'incitatifs à consacrer leurs stocks limités aux consommateurs locaux. Une norme robuste demeure donc le moyen le plus efficace d'assurer un approvisionnement adéquat du marché canadien en véhicules.

Les fluctuations récentes des livraisons de véhicules électriques au Canada illustrent clairement cette réalité. Malgré une demande soutenue, plusieurs modèles populaires ont connu des délais de livraison prolongés et des contraintes d'inventaire. Ces situations démontrent que l'adoption des véhicules électriques dépend non seulement de l'intérêt des consommateurs, mais également de la capacité du Canada à demeurer un marché prioritaire pour les constructeurs automobiles.

Aussi récemment que durant la semaine du 27 septembre 2026, MÉC a appris que GM expédiait à des concessionnaires québécois des véhicules à essence relativement peu populaires au lieu de VE, malgré la forte demande pour ces derniers dans de nombreuses concessions (représentant entre 25 % et 55 % des ventes, selon le concessionnaire). Il s'agit d'un signal clair que, lorsque les constructeurs automobiles ne sont pas tenus d'atteindre des objectifs de vente de VE, ils ne fournissent pas nécessairement les véhicules que souhaitent les consommateurs et les concessionnaires. GM indique à ses concessionnaires de ne pas s'inquiéter du fait qu'ils ne reçoivent pas les véhicules recherchés par leurs clients, puisqu'elle prévoit lancer des programmes d'incitatifs pour les aider à vendre les véhicules qui leur ont été attribués.

Les concessionnaires, dont la mission première est de vendre des véhicules, ont donc peu de marge de manœuvre. Ils doivent se conformer aux directives du constructeur en vendant des véhicules à essence qui se sont parfois révélés peu attrayants pour leur clientèle par le passé, ***même si cela signifie tenter de convaincre des clients d'abandonner leur projet de passer à un véhicule électrique.***

Lorsque l'offre de véhicules électriques devient insuffisante, les répercussions se font sentir dans l'ensemble de la chaîne de distribution. Les concessionnaires demeurent assujettis aux objectifs de vente fixés par les fabricants et ne peuvent pas répondre à la demande des consommateurs à partir des véhicules disponibles dans leur inventaire. Dans un contexte où l'approvisionnement en véhicules électriques est limité, ils sont souvent contraints de concentrer leurs efforts sur la vente de véhicules à essence ou de véhicules hybrides conventionnels afin d'atteindre leurs objectifs commerciaux. Une offre insuffisante de véhicules zéro émission peut ainsi ralentir l'électrification du parc de véhicules même lorsque l'intérêt des consommateurs demeure élevé.

Pour cette raison, la future norme devrait comprendre des exigences et des indicateurs liés à la disponibilité réelle des véhicules à faibles émissions et à zéro émission au Canada. Une norme qui mesure uniquement des émissions moyennes théoriques, sans garantir un accès réel à des véhicules propres, risque de reproduire les problèmes de disponibilité observés au cours des dernières années et de ralentir l'adoption par les ménages et les entreprises.

3-H. Recommandations de Mobilité Électrique Canada

MÉC recommande au gouvernement du Canada d'intégrer les éléments suivants dans la future norme canadienne sur les émissions des véhicules légers :

- 1) **Établir une cible alignée sur l'engagement du premier ministre.** Fixer une cible d'émissions de CO₂ d'au plus **50 g/km en 2035** afin d'atteindre 75 % de ventes de **VEB** et de **VHR** d'ici 2035, tout en reconnaissant que les véhicules hybrides conventionnels ne sont pas des VE.
- 2) **Établir une trajectoire ambitieuse de réduction annuelle des émissions jusqu'en 2035.** La réglementation devrait prévoir des normes annuelles d'émissions moyennes du parc de véhicules alignées sur l'objectif minimal de 75 % de ventes de véhicules électriques d'ici 2035, selon une trajectoire de réduction crédible et réaliste des émissions.

MÉC recommande au gouvernement du Canada de publier un projet de règlement dès que possible et de mettre en œuvre des obligations annuelles de conformité à compter de l'année-modèle 2027. Afin de maintenir la progression vers l'objectif gouvernemental de 75 % de ventes de véhicules électriques en 2035, la future norme devrait prévoir une diminution annuelle prévisible des émissions moyennes de GES autorisées pour le parc de véhicules, jusqu'à atteindre une valeur maximale de **50 g CO₂/km** en 2035. Cette approche offre une prévisibilité réglementaire, favorise les décisions d'investissement dans l'ensemble de l'écosystème de la mobilité électrique et assure une transition harmonieuse entre la NDVE abrogée et une nouvelle norme canadienne souveraine sur les émissions de GES.

Cibles annuelles proposées pour les émissions moyennes du parc de véhicules basées sur le cadre de modélisation présenté à [l'annexe 1](#) :

Année-Modèle	Émissions moyennes du parc combine (g CO ₂ /km)
	Base d'essai RNCAN à cinq cycles
2026	153
2027	141
2028	128
2029	116
2030	105
2031	93
2032	82
2033	71
2034	60
2035	50

- 3) **Conserver une approche fondée sur les émissions moyennes du parc, tout en maintenant une obligation claire d'atteindre des résultats.** Les constructeurs automobiles devraient pouvoir gérer leur portefeuille de véhicules à condition que les émissions moyennes des véhicules qu'ils vendent au Canada suivent une trajectoire compatible avec les objectifs climatiques du pays.
- 4) **Limiter les mécanismes de flexibilité et les dispositions de report.** La norme ne devrait prévoir ni multiplicateurs de crédits ni crédits hors cycle. Si le cumul de crédits est autorisé, les cibles annuelles exprimées en g/km devraient être resserrées en conséquence afin de garantir que les crédits accumulés ne réduisent pas la rigueur globale de la norme ni l'atteinte de l'objectif annoncé par le premier ministre de 75 % de ventes de VE en 2035.
- 5) **Maintenir l'autonomie réglementaire du Canada.** Bien que le Canada ait historiquement harmonisé ses normes réglementaires avec celles des États-Unis, les deux pays suivent désormais des trajectoires réglementaires distinctes. Le Canada devrait avoir confiance en sa capacité d'établir ses propres normes, indépendamment des États-Unis, afin d'atteindre son engagement de 75 % de ventes de véhicules zéro émission d'ici 2035. Le Canada devrait demeurer ouvert à l'harmonisation lorsque celle-ci permet d'accroître le niveau d'ambition, tout en rejetant tout alignement automatique qui entraînerait un recul réglementaire.
- 6) **Utiliser les procédures canadiennes d'essais à cinq cycles pour démontrer la conformité à la norme.** À la suite de l'abrogation des procédures d'essai de l'EPA américaine, le Canada devra s'appuyer sur la procédure d'essai à cinq cycles de Ressources naturelles Canada pour calculer la conformité à la nouvelle norme.²² Afin de réduire le fardeau administratif des constructeurs automobiles, nous proposons également un mécanisme de certification alternatif permettant au Canada d'accepter les résultats d'émissions provenant d'autres administrations lorsque leurs méthodologies d'essai sont équivalentes ou plus rigoureuses que celle de RNCAN.²³

²² Ressources Naturelles Canada – [Essais sur la consommation de carburant](#)

²³ Il est judicieux d'adopter la procédure d'essai à cinq cycles établie par Ressources naturelles Canada. Toutefois, cette procédure ne reflète pas adéquatement les émissions réelles de GES des VHR. De nombreux propriétaires de VHR ne rechargent pas régulièrement leur véhicule.

3-1. Un moment charnière pour le leadership canadien

L'élaboration d'une nouvelle norme canadienne sur les émissions de GES des véhicules légers survient à un moment charnière, tant pour le Canada que pour les politiques climatiques mondiales.

Le premier ministre Mark Carney a souligné à plusieurs reprises l'importance de la compétitivité économique, de l'attraction des investissements et de la croissance industrielle. MÉC convient que ces objectifs doivent demeurer au cœur de l'approche réglementaire du Canada. En effet, l'un des arguments les plus convaincants en faveur d'une norme robuste sur les émissions des véhicules est qu'elle procure la certitude à long terme nécessaire pour soutenir les investissements, l'innovation, le déploiement des infrastructures et l'emploi dans l'ensemble de l'écosystème canadien de la mobilité électrique. La Stratégie automobile du Canada reconnaît elle-même cette réalité en s'engageant à adopter des normes plus rigoureuses sur les émissions de GES des véhicules afin de placer le Canada sur une trajectoire permettant d'atteindre 75 % de ventes de VE d'ici 2035 et 90 % d'ici 2040.

Dans le même temps, les objectifs économiques n'ont pas à se réaliser au détriment de l'ambition environnementale. Avant son entrée en politique, le premier ministre Carney figurait parmi les voix internationales les plus influentes appelant les gouvernements et les institutions financières à prendre au sérieux les risques climatiques et à agir de façon décisive avant que les coûts futurs ne deviennent plus importants. MÉC estime que cette vision demeure aujourd'hui plus pertinente que jamais.

Le défi auquel font face les décideurs publics a évolué. La question n'est plus de savoir si les changements climatiques sont une réalité, mais plutôt de déterminer comment les gouvernements réagissent dans un monde où leurs impacts sont de plus en plus visibles et coûteux. Dans son récent rapport²⁴, *Limiting Overshoot: Navigating Exceedance of 1.5°C and Pathways Towards Return*, le Programme des Nations Unies pour l'environnement souligne que le dépassement de l'objectif de 1,5 °C de l'Accord de Paris est désormais largement considéré comme inévitable selon les trajectoires politiques actuelles. Le rapport conclut néanmoins que les décisions prises aujourd'hui demeurent cruciales, puisque des niveaux maximaux de réchauffement plus faibles et des périodes de dépassement plus courtes réduisent considérablement les risques pour les personnes, les économies, les infrastructures et les écosystèmes. Le message central du rapport n'est pas celui de la résignation, mais bien celui de l'urgence d'agir.

Le rapport du PNUE identifie également deux priorités immédiates pour les gouvernements du monde entier. Premièrement, la mise en œuvre de **politiques et de mesures immédiates** visant à réduire et à éviter les émissions de gaz à effet de serre et à ralentir le rythme du réchauffement. Deuxièmement, la poursuite d'une **décarbonation profonde et soutenue** menant à la carboneutralité, afin de limiter le niveau maximal du réchauffement et d'éviter un scénario de dépassement plus dangereux. Le PNUE indique clairement que l'ampleur et la durée du dépassement dépendront ultimement des décisions prises aujourd'hui et non de celles reportées aux générations futures.

Le secteur des transports se trouve au cœur de ce défi au Canada. Les transports constituent la deuxième plus importante source d'émissions de gaz à effet de serre du pays et représentaient environ 22 % des émissions nationales en 2024. Les émissions provenant de ce secteur ont augmenté d'environ 29 % depuis

MÉC encourage donc RNCan à réviser la procédure à cinq cycles afin qu'elle reflète mieux les émissions réelles des VHR. Cette révision n'a toutefois pas à être complétée avant l'adoption de la nouvelle norme canadienne sur les émissions de GES.

²⁴ [United Nations Environment Program, September 2026 : Limiting Overshoot – Navigating exceedance of 1.5C and pathways towards return](#)

1990, une grande partie de cette croissance étant attribuable aux camions légers à passagers et au transport de marchandises.

Contrairement à certains secteurs où les voies de décarbonation demeurent incertaines, plusieurs des technologies nécessaires pour réduire considérablement les émissions du transport existent déjà. Les véhicules électriques, les infrastructures de recharge, les technologies de recharge intelligente, l'intégration des énergies renouvelables et les chaînes d'approvisionnement connexes ne sont plus des solutions théoriques. Elles sont déjà commercialisées et déployées à grande échelle au Canada et ailleurs dans le monde. De plus, le Canada bénéficie de l'un des réseaux électriques les plus propres au monde, ce qui lui offre une occasion unique de remplacer une partie importante de la demande énergétique en transport actuellement satisfaite par des produits pétroliers importés par de l'électricité produite au pays.

Pour cette raison, MÉC estime qu'une norme canadienne robuste sur les émissions de GES devrait être perçue non seulement comme une politique environnementale, mais également comme un outil concret de mise en œuvre des deux priorités d'action identifiées par le PNUE. Il s'agit d'une mesure immédiate capable de réduire les émissions tout en soutenant la trajectoire de décarbonation à plus long terme nécessaire pour atteindre la carboneutralité et limiter le niveau maximal du réchauffement. Une norme rigoureuse, combinée à des programmes complémentaires de soutien, peut accélérer l'adoption de technologies déjà disponibles tout en procurant la certitude de marché nécessaire pour attirer les investissements et développer l'économie canadienne de la mobilité électrique.

MÉC estime que le Canada dispose maintenant d'une occasion de démontrer que la compétitivité économique et l'ambition climatique peuvent se renforcer mutuellement. Avec un gouvernement majoritaire en place, une industrie canadienne de la mobilité électrique en croissance et un engagement clair à établir un cadre canadien souverain pour les émissions de GES des véhicules, le gouvernement possède la certitude politique et la capacité législative nécessaires pour agir avec détermination. La future norme sur les émissions des véhicules ne devrait donc pas être considérée simplement comme un remplacement de la NDVE, mais comme l'une des politiques économiques et environnementales structurantes qui façonneront la compétitivité du Canada, son climat d'investissement et sa trajectoire d'émissions au cours de la prochaine décennie.

Annexe 1 - Méthodologie de modélisation de la norme sur les émissions des véhicules

Aperçu du modèle - Hypothèse fondée sur la procédure d'essai à cinq cycles de RNCAN

Cette analyse estime les émissions moyennes de CO₂ du parc canadien de véhicules légers jusqu'en 2035 en fonction des ventes projetées de véhicules et de la répartition prévue des groupes motopropulseurs. Le modèle est construit autour de la trajectoire nécessaire pour atteindre l'objectif gouvernemental de 75 % de ventes de VE d'ici 2035, tout en tenant compte des réalités du marché automobile canadien.

Nous utilisons les projections de ventes par version de véhicule (*trim*) produites par IHS et les combinons aux valeurs d'émissions de CO₂ tirées du **Guide de consommation de carburant** de Ressources naturelles Canada, lequel utilise la **procédure d'essai à cinq cycles**²⁵. Cette procédure combine les résultats de conduite urbaine et routière selon une pondération de 55 % ville et 45 % route et ajoute des conditions d'essai qui ne sont pas incluses dans la procédure à deux cycles, notamment la conduite à plus haute vitesse, les accélérations et freinages plus agressifs, le fonctionnement par temps froid et l'utilisation de la climatisation. Elle fournit ainsi une base plus représentative pour comparer la consommation de carburant dans un éventail plus large de conditions de conduite, même si les résultats demeurent des mesures normalisées obtenues en laboratoire plutôt qu'une représentation exacte du rendement réel sur route. Alors qu'ECCC s'appuie sur les résultats FTP/HFET (procédure à deux cycles) déclarés dans le cadre du processus réglementaire de conformité²⁶, notre modèle utilise les cotes de consommation à cinq cycles publiées par RNCAN et les combine aux projections de ventes par version de véhicule. Les deux approches produisent des résultats numériques différents pour les raisons expliquées à l'annexe 3.

Pour chaque version de véhicule, la valeur de CO₂ est pondérée selon son volume de ventes projeté. Les résultats sont ensuite agrégés par groupe motopropulseur et par catégorie de véhicule afin de calculer les émissions moyennes pondérées de CO₂ pour les véhicules à passagers (VP) et les camions légers (CL). Le modèle réalise cette estimation séparément pour quatre types de motorisation (VEB, VHR, hybrides à combustion interne et véhicules conventionnels à combustion interne) au sein de chacune des catégories VP et CL, avant de combiner les deux catégories afin d'obtenir un résultat pour l'ensemble du parc.

Les catégories VP et CL utilisées dans cette analyse suivent la classification technique employée par ECCC et par les anciennes règles de l'EPA relatives aux émissions des véhicules. Elles diffèrent des classifications utilisées par Statistique Canada et d'autres sources, qui classent principalement les véhicules selon leur carrosserie. Selon cette classification réglementaire, certains VUS et multisegments peuvent être considérés comme des véhicules à passagers en fonction de caractéristiques techniques comme le groupe motopropulseur ou la garde au sol²⁷. Deux configurations par ailleurs similaires d'un même modèle de véhicule peuvent ainsi appartenir à des catégories réglementaires différentes. Le modèle utilise une superficie moyenne d'empreinte au sol (*footprint*) de 46 pieds carrés pour les VP et de 51 pieds carrés pour les CL.

²⁵ Voir : <https://ressources-naturelles.canada.ca/sites/admin/files/documents/2026-02/Guide-de-consommation-de-carburant-2026.pdf>

²⁶ Voir : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/registre-environnemental-loi-canadienne-protection/publications/rendement-emissions-gaz-effet-serre-annee-modele-2024.html>

²⁷ Voir : <https://www.epa.gov/system/files/documents/2026-02/420r26001.pdf> (page 114)

Limite de la modélisation

Le modèle suppose qu'aucun crédit d'émissions provenant de périodes réglementaires antérieures n'est reporté et ne tient pas compte de l'accumulation de crédits, de l'échange de crédits, des crédits hors cycle ni des autres mécanismes de flexibilité en matière de conformité. Une cible réglementaire nominale plus rigoureuse pourrait donc être nécessaire afin d'atteindre notre résultat visé de **50 g CO₂/km** pour les émissions moyennes du parc de véhicules en 2035.

Les tableaux qui suivent présentent les émissions de CO₂ et la répartition des groupes motopropulseurs qui en résultent pour chaque segment ainsi que pour l'ensemble du parc de véhicules de 2022 à 2035.

Véhicules à passagers (VP)

Pour les véhicules à passagers (VP), le modèle applique une approche de pondération fondée sur les ventes de chaque version de véhicule (*trim*) pour les VEB, les VHR, les véhicules à combustion interne hybrides (non-branchables) et les véhicules à combustion interne (VCI). Les valeurs de CO₂ obtenues pour chaque type de motorisation sont ensuite combinées en fonction de la répartition projetée des ventes pour chaque année afin de calculer les émissions moyennes pondérées de CO₂ pour ce segment.

ANNÉE	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
CO₂ (g/km)														
VEB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VHR	76	65	60	63	52	47	43	39	35	32	29	27	24	22
VCI-Hybride	129	134	133	128	127	126	125	123	122	121	120	119	117	116
VCI	199	203	200	201	199	197	195	193	191	189	187	185	183	181
Répartition des types de motorisation (% des ventes de VP)														
VEB	15 %	19 %	20 %	11 %	20 %	24 %	29 %	33 %	38 %	42 %	47 %	51 %	56 %	60 %
VHR	3 %	4 %	6 %	7 %	7 %	8 %	9 %	10 %	11 %	12 %	12 %	13 %	14 %	15 %
VCI-Hybride	5 %	6 %	7 %	13 %	13 %	13 %	13 %	13 %	13 %	13 %	13 %	13 %	13 %	13 %
VCI	77 %	71 %	66 %	69 %	60 %	54 %	49 %	44 %	38 %	33 %	28 %	23 %	17 %	12 %
Émissions moyennes pondérées de CO₂ des VP (g/km)														
Toutes les motorisations des VP	162	155	145	160	140	127	116	105	92	82	71	62	50	40

Camions légers (CL)

Les résultats pour les camions légers (CL) sont calculés à l'aide de la même approche de pondération des ventes par version de véhicule (*trim*) et des émissions de CO₂ que celle utilisée pour les VP. L'intensité moyenne plus élevée des émissions de CO₂ de ce segment, combinée à sa part plus importante du parc de véhicules, fait de sa répartition par type de motorisation un déterminant important des émissions globales du parc.

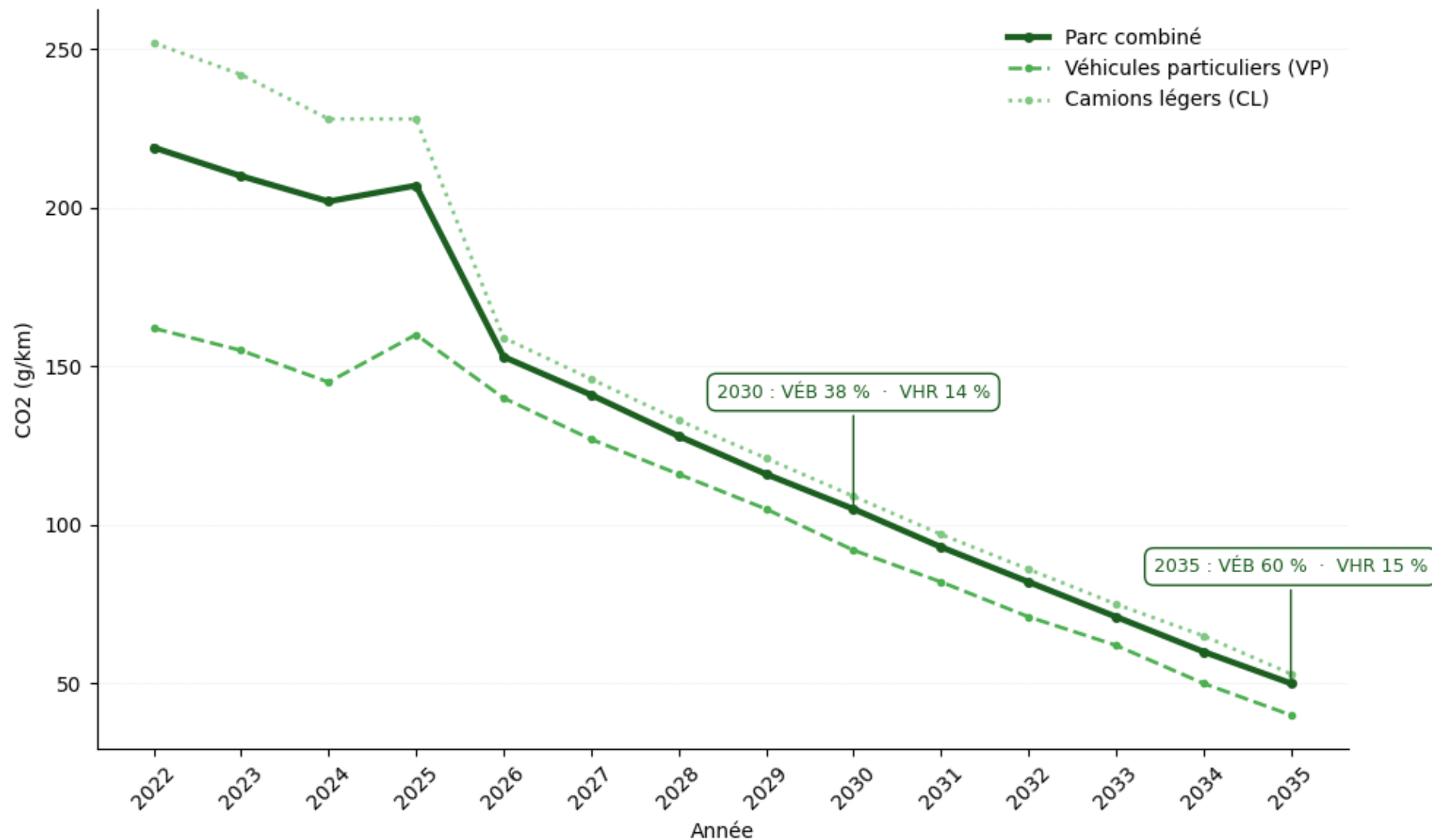
ANNÉE	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
CO₂ (g/km)														
VEB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VHR	97	78	78	77	59	52	46	41	36	32	28	25	22	19
VCI-Hybride	170	163	167	170	168	167	165	163	162	160	158	157	155	154
VCI	261	259	256	251	249	246	244	242	239	237	234	232	230	227
Répartition des types de motorisation (% des ventes de CL)														
VEB	1 %	3 %	6 %	4 %	20 %	24 %	29 %	33 %	38 %	42 %	47 %	51 %	56 %	60 %
VHR	1 %	2 %	2 %	2 %	16 %	16 %	16 %	16 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %
VCI-Hybride	5 %	9 %	10 %	12 %	12 %	12 %	11 %	11 %	11 %	10 %	10 %	10 %	10 %	9 %
VCI	93 %	87 %	82 %	82 %	52 %	48 %	44 %	40 %	36 %	32 %	28 %	24 %	20 %	16 %
Émissions moyennes pondérées de CO₂ des CL (g/km)														
Toutes les motorisations des CL	252	242	228	228	159	146	133	121	109	97	86	75	65	53

Parc combiné (VP et CL)

Le résultat pour le parc combiné est calculé en pondérant les moyennes des VP et des CL selon leur part respective des ventes totales de véhicules pour chaque année. Par exemple, en 2035, les VP devraient représenter 23 % des ventes, tandis que les CL devraient en représenter 77 %. L'application de ces proportions à leurs émissions moyennes respectives de CO₂ produit une valeur moyenne de **50 g CO₂/km** pour l'ensemble du parc.

ANNÉE	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
CO₂ (g/km)														
VEB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VHR	84	71	67	68	58	51	45	41	36	32	28	25	22	20
VCI-Hybride	155	155	158	156	155	154	152	150	150	148	147	146	144	143
VCI	241	242	240	237	232	230	229	227	226	224	222	221	220	219
Répartition des types de motorisation (% des ventes du parc combiné)														
VEB	6 %	9 %	11 %	6 %	20 %	24 %	29 %	33 %	38 %	42 %	47 %	51 %	56 %	60 %
VHR	2 %	3 %	3 %	4 %	13 %	14 %	14 %	14 %	14 %	14 %	14 %	15 %	15 %	15 %
VCI-Hybride	5 %	8 %	9 %	12 %	12 %	12 %	12 %	12 %	12 %	11 %	11 %	11 %	11 %	10 %
VCI	87 %	81 %	77 %	78 %	54 %	50 %	45 %	41 %	37 %	32 %	28 %	24 %	19 %	15 %
Composition du parc (% des ventes totales)														
Part des VP dans les ventes totales	36 %	35 %	33 %	31 %	31 %	30 %	29 %	28 %	27 %	26 %	25 %	24 %	24 %	23 %
Part des CL dans les ventes totales	64 %	65 %	67 %	69 %	69 %	70 %	71 %	72 %	73 %	74 %	75 %	76 %	76 %	77 %
Émissions moyennes pondérées de CO₂ du parc combiné (g/km)														
Toutes les motorisations	219	210	202	207	153	141	128	116	105	93	82	71	60	50

Annexe 2 - Visualisation de la proposition de MÉC pour une norme sur les émissions des véhicules



Annexe 3 - Comparaison des normes sur les émissions des véhicules et des procédures d'essai

Comparaison des valeurs d'émissions obtenues selon les procédures à deux cycles et à cinq cycles

Comme expliqué à l'[Annexe 1](#), les valeurs de CO₂ utilisées dans le modèle de MÉC sont fondées sur les côtes de consommation de carburant de RNCAN établies selon la procédure d'essai à cinq cycles. La comparaison de notre cible de **50 g CO₂/km en 2035** avec les analyses présentées par l'Institut Pembina et l'ICCT nécessite de tenir compte de la base réglementaire à deux cycles utilisée dans ces analyses. Dans leurs travaux respectifs, l'Institut Pembina et l'ICCT se sont appuyés sur le cadre réglementaire actuellement utilisé par ECCC, exprimé selon la méthode à deux cycles et historiquement aligné sur l'approche réglementaire américaine.²⁸

Le tableau ci-dessous établit une comparaison tenant compte des différences entre les procédures d'essai.

Organisation / Source	Valeur à 2-cycles (g/mile) *	Équivalent à 5-cycles (g/mile) *	Valeur à 5-cycles (g/km) *
Pembina (scénario VEB et VHR)	62 g/mile	88 g/mile	55 g/km
ICCT	59 g/mile	84 g/mile	52 g/km
Modélisation MÉC	-	-	50 g/km
Pembina (scénario VEB seulement)	40 g/mile	57 g/mile	35 g/km

* Facteurs de conversion :

Facteur de conversion de 2-cycles à 5-cycles : 1.429 - d'après l'exemple de la Prius, dont la consommation est de 80 mi/gal selon la mesure non ajustée, comparativement à 56 mi/gal selon l'étiquette de consommation fondée sur le cycle d'essai à 5 phases (source: [Table C.1. Fuel Economy Metrics for the Model Year 2024 Toyota Prius](#)).

Facteur de conversion de g/mile à g/km : 0.621371

Canada et l'Union européenne

L'Union européenne utilise la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers (WLTP)²⁹ pour l'homologation des véhicules et l'application des normes de CO₂ depuis qu'elle a remplacé le New European Driving Cycle (NEDC). La procédure WLTP a été conçue pour être plus représentative des conditions réelles de conduite que le NEDC, grâce à des conditions d'essai plus variées et plus exigeantes. Toutefois, à l'instar de la procédure d'essai à cinq cycles de RNCAN, elle demeure un essai normalisé réalisé en laboratoire.

²⁸ Voir: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2024-04-18/pdf/2024-06214.pdf>

²⁹ Voir: <https://www.wltpfacts.eu/what-is-wltp-how-will-it-work/>

La Commission européenne surveille l'écart entre les valeurs d'homologation obtenues selon la procédure WLTP et les performances réelles observées sur route à l'aide de données de consommation de carburant recueillies directement auprès de véhicules en circulation. Selon les plus récentes données publiées, couvrant les données recueillies en 2022, les émissions réelles de CO₂ des véhicules à essence et des véhicules diesel étaient respectivement supérieures d'environ 21,1 % et 17,1 % aux valeurs officielles WLTP. Cet écart est nettement plus élevé pour les VHR. Pour les VHR immatriculés en 2021, les émissions réelles de CO₂ étaient en moyenne 3,5 fois supérieures aux valeurs mesurées en laboratoire. L'écart relatif était encore plus important pour les VHR immatriculés en 2022, malgré des batteries de plus grande capacité et une autonomie électrique accrue. La Commission attribue cette différence au fait que les VHR sont rechargés et utilisés en mode électrique moins fréquemment que ce qui est présumé dans les essais d'homologation.³⁰

La procédure WLTP et la procédure d'essai à cinq cycles de RNCAN diffèrent quant à leur méthodologie d'essai, leurs conditions d'exploitation ainsi qu'au traitement des catégories de véhicules et des types de motorisation. Une comparaison directe est donc moins évidente. Le tableau ci-dessous est fourni à titre indicatif seulement afin d'offrir un point de référence général.

ANNÉE	Proposition de Méc pour le Canada (g/km)			Cibles d'émissions de l'Union européenne (g/km) ³¹	
	Véhicules à passagers	Camions légers	Parc combiné	Voitures	Fourgonnettes
2026	140	159	153	93,6	153,9
2027	127	146	141	93,6	153,9
2028	116	133	128	93,6	153,9
2029	105	121	116	93,6	153,9
2030	92	109	105	49,5	90,6
2031	82	97	93	49,5	90,6
2032	71	86	82	49,5	90,6
2033	62	75	71	49,5	90,6
2034	50	65	60	49,5	90,6
2035	40	53	50	0	0

L'Union européenne applique actuellement une cible contraignante de réduction de 100 % des émissions d'ici 2035 (0 g/km). Une proposition distincte de la Commission européenne, qui n'a pas encore été adoptée, prévoit plutôt une cible de réduction de 90 % des émissions au tuyaux d'échappement d'ici 2035 par rapport aux niveaux de 2021.

³⁰ Voir : https://climate.ec.europa.eu/news-other-reads/news/publication-real-world-co2-emissions-and-fuel-consumption-cars-and-vans-collected-2022-2024-07-26_en

³¹ Voir : https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en#target-levels