

Un virage qui se veut transformateur : incidences de la nouvelle stratégie automobile du Canada de 2026 pour les constructeurs, les VE et le commerce



12 FÉVRIER 2026 9 MIN DE LECTURE

Expertises Connexes

- [Automobile](#)
- [Chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques](#)
- [Commerce international](#)
- [Énergie](#)
- [Énergie renouvelable](#)

Auteurs(trice): [Michael Fekete](#), [Jacob A. Sadikman](#), [Jesse Goldman](#), [Hugo-Pierre Gagnon](#), [Colena Der](#), [Josy-Ann Therrien](#), [Kevin Li](#)

Key Takeaways

- Le Canada remplacera la norme sur la disponibilité des véhicules électriques (NDVE) par des normes d'émissions de gaz à effet de serre, tout en visant 75 % de ventes de VE en 2035.
- Un programme pour l'abordabilité des VE sur cinq ans offrira des incitatifs à l'achat, tandis que les investissements dans les infrastructures de recharge seront appelés à doubler pour atteindre 1,5 milliard de dollars.
- Les partenariats stratégiques conclus avec la Corée du Sud et la Chine visent à renforcer la fabrication de VE au pays et à améliorer la résilience des chaînes d'approvisionnement.

La [stratégie pour l'industrie automobile](#) annoncée le 5 février 2026 est la plus récente d'une série d'initiatives destinées à accroître la résilience économique et à diversifier les partenariats commerciaux du Canada. Annoncée dans la foulée d'annonces de partenariats stratégiques avec la Corée du Sud et la Chine, elle comprend des mesures dans cinq domaines clés qui visent à renforcer le secteur et à soutenir la production et l'adoption des véhicules électriques (VE).

Investissements dans le secteur

Plusieurs mesures sont instaurées pour accélérer les investissements dans l'industrie automobile canadienne. Parmi elles figurent une allocation de 3 milliards de dollars provenant du Fonds de réponse stratégique (FRS) et jusqu'à 100 millions de dollars provenant de l'Initiative régionale de réponse tarifaire (IRRT)^[1]. Le Fonds financera principalement des projets de plus de 20 millions de dollars, tandis que l'Initiative soutiendra les petites et moyennes entreprises touchées par les droits de douane^[2]. En outre, les mesures fiscales annoncées précédemment seront utilisées pour attirer

davantage d'investissements dans le secteur. Il s'agit notamment de la réduction des taux d'imposition sur le revenu des sociétés pour les fabricants de technologies à zéro émission, le crédit d'impôt à l'investissement pour la fabrication de technologies propres, le projet de crédit d'impôt à l'investissement dans la chaîne d'approvisionnement de véhicules électriques et des incitatifs fiscaux pour l'extraction et la production de minéraux critiques^[3].

Réduction des émissions

La norme sur la disponibilité des véhicules électriques (NDVE)^[4] sera abrogée et remplacée par de nouvelles normes d'émissions de gaz à effet de serre (GES)^[5]. Le Canada souhaite ainsi offrir davantage de souplesse à l'industrie tout en réduisant l'empreinte carbone du pays.

Le régime de la NDVE a établi un marché de crédits d'émissions de GES pour les véhicules (fondé sur les émissions de l'ensemble du parc automobile par rapport à la NDVE) selon lequel un fabricant ou un importateur peut transférer ses crédits pour permettre au destinataire de respecter ses obligations de conformité. Ces transferts de crédits font partie intégrante des opérations des fabricants et des gestionnaires de parcs canadiens depuis l'introduction de la NDVE en 2010.

L'abrogation de la NDVE entraînera des conséquences importantes. Au premier chef, elle supprime l'exigence que 100 % des nouveaux véhicules légers mis en vente d'ici 2035 soient des véhicules zéro émission (de même que les pourcentages progressifs de ventes qui avaient été fixés pour les années précédentes)^[6]. On ignore toutefois pour le moment comment le nouveau système de crédits d'émissions de GES s'appliquera. En attendant d'avoir plus de détails sur la transition, une grande incertitude entoure l'application du système de crédits de GES aux crédits par année modèle selon la NDVE.

Les nouvelles normes d'émissions de GES pour véhicules légers qui remplaceront la NDVE seront introduites pour les années modèles 2027 à 2032, et le gouvernement les examinera tous les cinq ans pour s'assurer qu'elles restent alignées sur les objectifs du Canada en matière de lutte contre les changements climatiques. Le but est d'atteindre un taux d'adoption des VE de 75 % d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040^[7].

Il reste à voir si, à la lumière des importants changements apportés au cadre réglementaire fédéral, le Québec maintiendra ses cibles de ventes récemment annoncées, de 90 % de véhicules zéro émission d'ici 2035.

Abordabilité des VE et infrastructures

Incitatifs à l'achat de VE

La stratégie pour le secteur automobile réintroduit des incitatifs à l'achat de VE au moyen d'un programme pour l'abordabilité des VE sur cinq ans destiné à accroître la demande sur le marché intérieur. Ce programme de 2,3 milliards de dollars offrira des incitatifs aux consommateurs et aux entreprises pour l'achat ou la location de véhicules admissibles, soit jusqu'à 5 000 dollars pour des VE à batterie, et jusqu'à 2 500 dollars pour des véhicules hybrides rechargeables. Les incitatifs diminueront d'année en année pour s'établir à 2 000 dollars pour les VE et à 1 000 dollars pour les véhicules hybrides rechargeables en 2030^[8].

Les véhicules admissibles sont ceux dont la valeur finale de transaction ne dépasse pas 50 000 \$ et qui sont importés de pays avec lesquels le Canada a conclu un accord de libre-échange. Le plafond de la valeur de transaction ne s'appliquera pas aux VE fabriqués au

Canada.

Alors que les incitatifs fédéraux sont de retour, la Colombie-Britannique abolit son programme de remise pour se concentrer sur l'expansion des infrastructures de recharge^[9].

La province offrait une remise maximale de 4 000 dollars à l'achat d'un VE^[10]. Le Québec maintient l'élimination progressive de son programme avec la subvention qui baisse à 2000 dollars en 2026, puis la suppression de toute aide financière à partir de 2027.

Investissements dans les infrastructures

Le Canada développera également ses infrastructures de recharge en renforçant l'Initiative d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en hydrogène (IRRH) de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC). Il est proposé de porter à 1,5 milliard de dollars (soit environ le double de l'enveloppe actuelle, selon la CIB) le budget réservé à l'initiative de financement de l'IRRH.

Pour être pris en considération dans le cadre de l'IRRH, les projets doivent répondre aux critères suivants :

- concerner des infrastructures publiques de recharge rapide ou de ravitaillement en hydrogène situées au Canada
- être réalisés par le secteur privé
- être générateurs de revenus et d'intérêt public
- consister en un déploiement à grande échelle avec des coûts totaux admissibles d'au moins 20 millions de dollars

Le financement public représentera un maximum de 50 % à 80 % des coûts admissibles du projet, selon le calendrier et l'emplacement du projet^[11].

Régime commercial

Comme nous le notions précédemment, le Canada a conclu des partenariats stratégiques avec la Corée du Sud et la Chine afin de renforcer les capacités de fabrication de VE au pays, d'améliorer la résilience des chaînes d'approvisionnement et de proposer des VE plus abordables aux consommateurs canadiens.

Dans le cadre du partenariat avec la Corée du Sud, le Canada entend collaborer avec des entreprises sud-coréennes pour susciter des possibilités de construction de VE au pays^[12]. Le Canada cherchera aussi à attirer de nouveaux investissements sud-coréens dans les domaines de la production de batteries et le traitement des minéraux critiques^[13].

En ce qui concerne le partenariat avec la Chine, le Canada a annoncé que 49 000 VE chinois pourront être importés annuellement, initialement, au taux de douane de la nation la plus favorisée de 6,1 % au lieu du taux de 100 % précédemment imposé^[14]. Le gouvernement s'attend également à ce que l'accord stimule considérablement les nouveaux investissements chinois dans des coentreprises du secteur automobile au Canada d'ici trois ans^[15].

Au-delà de ces partenariats, le Canada lancera des consultations publiques sur la manière dont son cadre de remise des droits de douane pour le secteur automobile pourrait récompenser l'augmentation des niveaux de production au Canada. Un système de crédits d'importation négociables pourrait être instauré. Les entreprises disposant d'un surplus de

crédits pourraient monétiser leurs investissements dans la production canadienne en les vendant à celles qui souhaitent importer des véhicules au Canada^[16].

Parallèlement, les contre-mesures visant les véhicules importés des États-Unis seront maintenues pour protéger le secteur canadien^[17].

Protéger les entreprises et les travailleurs canadiens

Pour atténuer les pressions existantes, le gouvernement fédéral élargira l'accès au programme de partage du travail pour prévenir les mises à pied et favoriser la rétention de personnel dans le secteur automobile. Des assouplissements à l'assurance-emploi pour les travailleurs de longue date et de nouvelles aides à la requalification seront également mis en place, des mesures dont pourraient bénéficier jusqu'à 66 000 travailleurs partout au pays. Enfin, un groupe de travail sur l'automobile sera créé pour faciliter une action coordonnée entre les gouvernements fédéral et ontarien et assurer la croissance et la prospérité du secteur^[18].

La suite des choses

La nouvelle stratégie automobile vise à repositionner le secteur de la construction automobile du Canada en offrant de la souplesse en matière de conformité tout en continuant de soutenir l'adoption des véhicules électriques, leur fabrication et le développement des infrastructures connexes.

Nous nous attendons à ce que d'autres annonces soient faites au printemps, au moment où le ministre du Commerce international mènera une mission commerciale en Corée du Sud, et à ce que les mesures de remise des droits de douane visant certains produits chinois en acier et en aluminium soient élargies en accord avec le partenariat stratégique Canada-Chine annoncé récemment.

[1] [Le premier ministre Carney annonce une nouvelle stratégie visant à transformer l'industrie automobile canadienne](#), 5 février 2026 (annonce du premier ministre).

[2] [Foire aux questions – Fonds de réponse stratégique](#), Innovation, Sciences et Développement économique Canada; [L'Initiative régionale de réponse tarifaire](#), gouvernement du Canada.

[3] [Le premier ministre Carney dévoile la nouvelle stratégie automobile du Canada afin de protéger les emplois et de positionner notre pays comme chef de file mondial de la fabrication de véhicules de prochaine génération](#), Innovation, Sciences et Développement économique Canada, 5 février 2026 (document d'information).

[4] Actuellement établie par le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* (DORS/2010-201), promulgué en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*.

[5] [Document d'information](#).

[6] [Les gouvernements du Canada et du Québec ajustent leurs cibles en matière de vente de véhicules électriques : principaux changements et points à considérer](#), Osler, Hoskin &

Harcourt S.E.N.C.R.L./s.r.l., 14 octobre 2025.

[7] [Document d'information.](#)

[8] [Document d'information.](#)

[9] [B.C. ends electric vehicle rebates despite federal renewal](#), *Business in Vancouver*, 5 février 2026.

[10] [B.C. ends electric vehicle rebates despite federal renewal](#), *Business in Vancouver*, 5 février 2026.

[11] [Initiative d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en hydrogène](#), Banque de l'infrastructure du Canada (BIC).

[12] [Le Canada et la République de Corée consolident leurs liens dans des secteurs industriels clés](#), Innovation, Sciences et Développement économique Canada, 29 janvier 2026.

[13] [Le Canada et la République de Corée consolident leurs liens dans des secteurs industriels clés](#), Innovation, Sciences et Développement économique Canada, 29 janvier 2026.

[14] [Note d'information – Accord de principe préliminaire visant à régler des enjeux économiques et commerciaux entre le Canada et la République populaire de Chine](#), gouvernement du Canada.

[15] [Le premier ministre Carney jette les bases d'un nouveau partenariat stratégique avec la République populaire de Chine, axé sur l'énergie, l'agroalimentaire et le commerce](#), Premier ministre du Canada, 16 janvier 2026.

[16] [Document d'information.](#)

[17] [Annonce du premier ministre.](#)

[18] [Document d'information.](#)