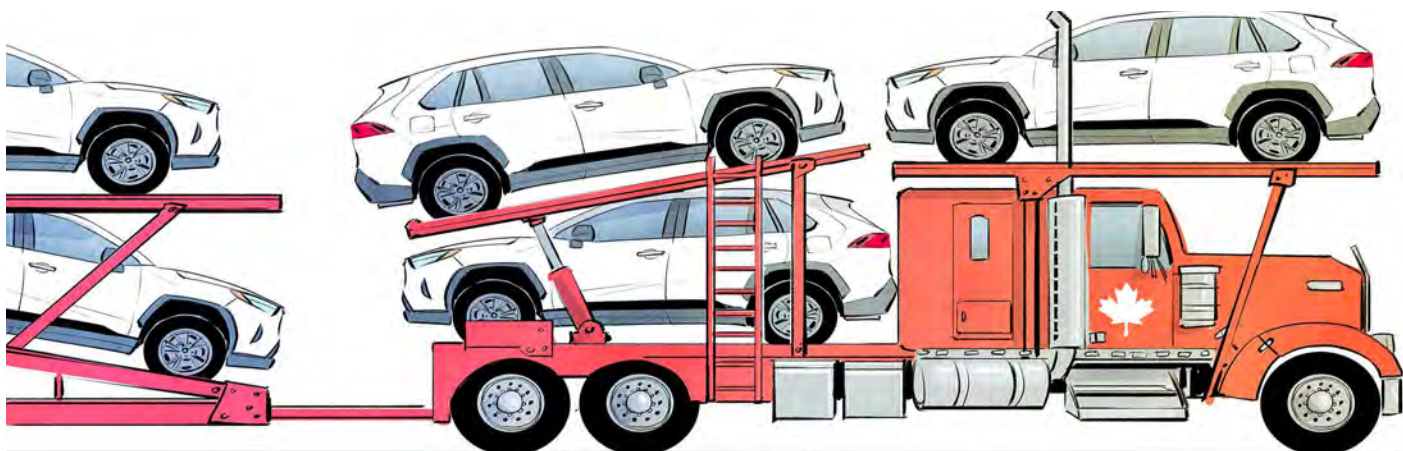




NATION

# L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DU CANADA

—PASSER À LA VITESSE ÉCOLOGIQUE POURRAIT RENFORCER CE SECTEUR CLÉ



Une annonce a retenu toute l'attention de l'industrie automobile canadienne. Au début du mois de février, le gouvernement fédéral a déclaré qu'il resserrerait les normes d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules neufs produits entre 2027 et 2032. Ottawa a également confirmé un objectif à long terme. D'ici 2035, il souhaite qu'environ les trois quarts des véhicules neufs vendus au Canada soient électriques, ce chiffre devant idéalement passer à 90 pour cent d'ici 2040.

## NDVE CONTRE PAVE

La nouvelle politique a abrogé d'anciennes règles, qui portaient le nom de « norme sur la disponibilité des véhicules électriques (NDVE) ». La NDVE imposait aux concessionnaires de respecter des **quotas** de vente stricts à compter de 2026 pour les véhicules zéro émission (VZE), tels que les voitures électriques ou celles qui fonctionnent aux piles à hydrogène.

Désormais, le Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques (PAVE) remplacera la NDVE. Il établit des réglementations plus strictes en matière d'émissions. Il permet cependant aux entreprises automobiles

d'utiliser une combinaison de technologies (véhicules électriques (VÉ), hybrides ou autres systèmes propres), tandis que les normes d'émissions se durcissent au fil du temps.

## LA QUESTION DU COÛT

Poursuivre sur la **lancée** actuelle explique en partie ce changement. Au cours de la dernière décennie, le nombre de VZE sur les routes canadiennes a augmenté rapidement. Rien qu'en 2024, les Canadiens ont acheté plus de 264 000 VZE. Cela constitue environ 14 pour cent des véhicules neufs vendus.

Mais à la mi-2025? Moins de 10 pour cent. Ce ralentissement s'explique en partie par le coût des VÉ. Ceux-ci sont moins chers à l'usage que les voitures à essence. Leur prix initial plus élevé semble cependant faire peur aux acheteurs. Le PAVE offre donc des **incitatifs**. Pour les véhicules fabriqués à l'étranger de moins de 50 000 dollars, les **remises** vont de 5 000 dollars pour les VÉ à 2 500 dollars pour les hybrides rechargeables. Le plafond ne s'applique pas aux voitures entièrement construites ici.

## LE SAVIEZ-VOUS?

Plus de 1,7 million de personnes travaillent dans le secteur automobile nord-américain. Quelques 16 millions de véhicules sont produits chaque année : environ 11 millions aux É.-U., 4 millions au Mexique et 1,5 million ici. Ceux-ci rapportent plus de 500 milliards de dollars en ventes annuelles.

Toyota est le plus grand constructeur automobile du Canada, suivi par Honda, Ford, General Motors, Volkswagen et Stellantis.

De cette manière, le PAVE espère rendre le Canada plus écologique. Mais ce n'est qu'une partie du tableau. Plus de 125 000 travailleurs construisent des véhicules au Canada. Et si l'on ajoute les fournisseurs de pièces, les concessionnaires, le transport, la construction et les services, l'industrie soutient environ 550 000 emplois. Il est donc également important de rendre ce grand secteur économique fort et robuste.

## DÉFINITIONS

**INCITATIF** : une chose qui pousse une personne à agir d'une certaine manière

**LANCÉE** : force ou puissance acquise grâce à une série d'événements

**QUOTA** : part proportionnelle ou pourcentage

**REMISE** : remboursement partiel accordé à une personne qui a payé un montant trop élevé pour des taxes, un loyer ou des services publics

## MOTEUR DE L'ÉCONOMIE

L'industrie automobile canadienne a déjà été la deuxième plus importante au monde. Elle a vu le jour en 1904 en Ontario, où des travailleurs construisaient des véhicules Ford. Des usines dans les villes de Windsor et d'Oshawa ont rapidement offert des emplois bien rémunérés.

Au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, cependant, le secteur a connu un déclin. Des tarifs douaniers sur les pièces rendaient les voitures canadiennes plus chères que les voitures américaines. Et en raison de la petite population du Canada, y vendre des voitures était moins rentable.

## UNE ÈRE D'ACCORDS COMMERCIAUX

Tout cela a changé avec le Pacte de l'automobile de 1965 entre le Canada et les É.-U. Cet accord a permis la libre circulation des pièces d'un côté à l'autre de la frontière, tout en s'assurant que la production restait ici.

Le pacte a profité aux deux pays. Il a rendu les constructeurs automobiles américains plus efficaces, il a fait baisser le coût de la main-d'œuvre, parmi d'autres coûts, il a fait augmenter la production et a renforcé les chaînes d'approvisionnement. De plus, il a donné aux entreprises américaines un accès sûr au marché canadien. Cela les a aidées à concurrencer les modèles japonais et européens.

L'Ontario est devenu une région importante pour la construction automobile. La production a bondi, tandis que l'emploi a considérablement augmenté.

Le Pacte de l'automobile a pris fin en 2001 parce que l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) de 1994 avait supprimé la plupart des tarifs douaniers restants. Les véhicules pouvaient circuler en franchise de droits, à condition qu'une grande partie de leurs pièces

proviennent d'Amérique du Nord. Mais les constructeurs automobiles ont également étendu leur production à des régions moins coûteuses du Mexique. Cela a mis de la pression sur les usines canadiennes.

## NOUVELLES INCERTITUDES

En 2017, Donald Trump, un républicain, est devenu président des É.-U. Il a renégocié l'ALENA et l'a rebaptisé Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM). Dans le cadre de l'ACEUM, les véhicules devaient avoir une quantité de composants nord-américains encore plus élevée. L'ACEUM fixait également des normes salariales pour protéger les travailleurs canadiens et américains des coûts faibles de la main-d'œuvre mexicaine.

Puis, il y a eu le chaos de la pandémie de COVID de 2020 à 2023. La pénurie de pièces et la fermeture des frontières ont ralenti la production dans plusieurs usines automobiles. Le travail a repris lentement mais la crise a révélé à quel point l'industrie automobile canadienne était devenue dépendante des chaînes d'approvisionnement transfrontalières.

## PRESSION SUR LE CANADA

Le ralentissement du marché des VÉ a eu un autre impact depuis lors. En 2025, des ventes faibles ont poussé General Motors à fermer son usine d'Ingersoll après l'avoir rééquipée pour les VÉ. La baisse de la demande a également incité Honda à reporter un investissement de 15 milliards de dollars dans une usine à Alliston.

De plus, depuis le retour au pouvoir de Donald Trump en 2025, celui-ci a menacé d'imposer des tarifs douaniers sur les automobiles et l'acier canadiens, parmi d'autres produits. En raison des tarifs douaniers, les compagnies hésitent à investir ou à embaucher des travailleurs parce que les pièces automobiles traversent la frontière de

nombreuses fois avant l'assemblage final, faisant ainsi augmenter les prix.

Les fabricants recherchent également les meilleurs incitatifs avant d'investir. Stellantis, par exemple, a suspendu une partie de ses projets de production en Ontario. Il a transféré certaines activités aux É.-U., en partie à cause des tarifs douaniers. Quelque 3 000 emplois existants et 2 500 emplois futurs sont en jeu.

## L'AVENIR DES VÉ AU CANADA

En réaction à cette pression, le Canada espère attirer plus d'investissements dans des usines et dans les batteries pour « se diversifier, innover et être compétitif » dans le domaine des VÉ.

Le premier ministre Mark Carney vient donc d'annoncer que la Chine pourrait vendre ici près de 50 000 VÉ pour donner accès aux acheteurs à des VÉ moins chers. Idéalement, ceci encouragera également des investissements étrangers. Le Canada est également en pourparlers avec l'Inde, le Mexique, Singapour et d'autres pays.

La restructuration de l'industrie dépend cependant de l'accès au chargement. Le Québec et la C.-B. enregistrent des ventes élevées de VÉ, en partie grâce à de bons réseaux électriques. Ailleurs, les longues distances, le coût de l'électricité et le nombre limité de bornes de recharge en milieu rural rendent les VÉ moins pratiques. Les gouvernements ont contribué à la construction d'environ 35 000 stations de recharge à travers le Canada. Quelque 8 000 autres sont prévues. Mais des écarts posent encore problème.

Conclusion? La nouvelle approche du Canada en matière de VÉ comporte de nombreuses variables. Le PAVE sera-t-il utile? Restez à l'écoute. ★



NATION

# L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DU CANADA

—PASSER À LA VITESSE ÉCOLOGIQUE POURRAIT RENFORCER CE SECTEUR CLÉ

## QUESTIONS DE COMPRÉHENSION

1. Quelle est l'importance de la construction automobile pour l'économie nord-américaine?

---

2. Combien de personnes travaillent dans la construction automobile en Amérique du Nord?

---

3. Combien de véhicules sont produits chaque année en Amérique du Nord?

---

4. Combien de personnes construisent des automobiles au Canada? Combien de personnes travaillent dans l'ensemble de l'industrie automobile canadienne?

---

---

5. Que signifie l'acronyme **ALENA**? En quoi ce traité bénéficie-t-il aux fabricants automobiles?

---

---

6. Quand l'**ALENA** a-t-il pris fin? Quel nouvel accord a remplacé l'**ALENA**?

---

---

7. Décris ce qui est arrivé au secteur de la construction automobile nord-américain pendant la pandémie.

---

---

8. Quelle politique importante sur les émissions des véhicules le gouvernement fédéral a-t-il annoncée au début du mois de février?

---

9. Comment s'appelle ce nouveau programme?

---

10. Comment fonctionnera ce programme? Explique ta réponse.

---

---



NATION

# L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DU CANADA

—PASSER À LA VITESSE ÉCOLOGIQUE POURRAIT RENFORCER CE SECTEUR CLÉ

## QUESTIONS POUR ALLER PLUS LOIN

1. Le reportage indique que le gouvernement canadien souhaite que près de 75 pour cent des véhicules neufs vendus au Canada soient électriques d'ici 2035, et 90 pour cent d'ici 2040. Selon toi, quels seront les défis à relever pour passer à un tel nombre de véhicules électriques au Canada? Donne des raisons pour appuyer ta réponse.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

2. Le Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques (PAVE) promet d'offrir des rabais aux acheteurs qui acquièrent des VÉ ou des hybrides rechargeables. À ton avis, ces rabais suffiront-ils à convaincre les consommateurs canadiens d'acheter un véhicule plus écologique? Donne des raisons pour appuyer ta réponse.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

3. Les dirigeants du Canada, des États-Unis et du Mexique doivent se réunir en 2026 pour revoir les termes de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM). Comment la stratégie du Canada qui vise à encourager davantage d'investissements étrangers provenant de la Chine, de l'Inde, du Mexique et d'autres pays pourrait-elle influencer ces négociations? Donne des raisons pour appuyer ta réponse.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---