CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA



L'AVENIR DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES (VE) AU CANADA : ÉTUDE DES POLITIQUES FÉDÉRALES SUR LES VE

Rapport du Comité permanent de l'industrie et de la technologie

Ben Carr, président

NOVEMBRE 2026
45e LÉGISLATURE, 1re SESSION

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à
l'adresse suivante : www.noscommunes.ca

L’AVENIR DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES (VE) AU CANADA : ÉTUDE DES POLITIQUES FÉDÉRALES SUR LES VE

Rapport du Comité permanent de l’industrie et de la technologie

Le président
Ben Carr

NOVEMBRE 2026

45e LÉGISLATURE, 1re SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DE L'INDUSTRIE ET DE LA TECHNOLOGIE

PRÉSIDENT

Ben Carr

VICE-PRÉSIDENTS

Adam Chambers
Gabriel Ste-Marie

MEMBRES

Parm Bains
Karim Bardeesy
Doly Begum
Harb Gill
Jason Groleau
Leslyn Lewis
Michael Ma
Bienvenu-Olivier Ntumba
Dominique O'Rourke

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Sima Acan
Xavier Barsalou-Duval
Dave Epp
Amarjeet Gill
Claude Guay
Lisa Hepfner
Rhonda Kirkland
Chris Lewis
Clifford Small
Brad Vis

GREFFIÈRES DU COMITÉ

Miriam Burke
Ariane Calvert

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Marie Dumont, analyste
Dana Fan, analyste
Jesse Good, analyste
Sarah Lemelin-Bellerose, analyste

LE COMITÉ PERMANENT
DE L'INDUSTRIE ET DE LA TECHNOLOGIE

a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié les politiques du gouvernement fédéral en matière de véhicules électriques et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE 1

LISTE DES RECOMMANDATIONS 3

L'AVENIR DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES (VE) AU CANADA : ÉTUDE DES POLITIQUES FÉDÉRALES SUR LES VE 7

- Introduction 7
- Le cadre réglementaire : Abandon de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques au profit de normes en matière d'émissions de gaz à effet de serre 9
- La concurrence et les échanges commerciaux à l'échelle internationale 11
  - La concurrence dans un marché mondial de l'automobile en pleine transformation 11
  - Les véhicules électriques importés de Chine 12
- Le développement de la chaîne de valeur des véhicules électriques canadiens 14
  - Un fossé à combler dans le secteur intermédiaire 15
  - La propriété canadienne et la participation de l'industrie canadienne 15
  - Les répercussions sur l'environnement 17
- L'abordabilité, les infrastructures de recharge et le réseau électrique 17
  - L'abordabilité des véhicules et l'accès des consommateurs 18
  - L'amélioration des infrastructures de recharge et de la capacité du réseau électrique 18
- Les emplois et la capacité d'adaptation de la main-d'œuvre 20
- La sécurité, la cybersécurité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement 21
- Conclusion 22

ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS 25

ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES 27

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT 29

OPINION DISSIDENTE DU PARTI CONSERVATEUR DU CANADA 31

SOMMAIRE

Le 5 février 2026, le gouvernement du Canada a dévoilé une nouvelle stratégie automobile pour renforcer le secteur automobile, appuyer l'industrie nationale, améliorer les prix pour les consommateurs et soutenir la concurrence internationale. Cette stratégie consiste à remplacer la Norme sur la disponibilité des véhicules électriques par un cadre de réglementation des émissions de gaz à effet de serre, à lancer un programme pour des véhicules électriques (VE) abordables, à développer les infrastructures de recharge et à renforcer la chaîne d'approvisionnement automobile au moyen d'investissements dans l'industrie.

Le Comité permanent de l'industrie et de la technologie de la Chambre des communes (le Comité) a entrepris une étude des politiques fédérales sur les VE pour analyser ces mesures; il y a consacré quatre réunions, au cours desquelles il a entendu 23 témoins, et a reçu six mémoires. À la lumière des témoignages reçus, il est largement reconnu que l'électrification des véhicules comporte des opportunités et des défis économiques considérables et nécessite une action coordonnée dans les domaines de la réglementation, du commerce, de la politique industrielle, des infrastructures, du développement de la main-d'œuvre et de la sécurité.

Les témoins ont fait ressortir que le Canada dispose de nombreux atouts pour se démarquer dans l'économie mondiale des VE, y compris un secteur de la construction automobile bien établi, une abondance de minéraux critiques, des sources d'électricité propre, une capacité de production de batteries en expansion, de solides capacités de recherche et une main-d'œuvre qualifiée. Ils ont aussi souligné l'importance de la certitude quant aux politiques, du renforcement des activités de transformation et de commercialisation au pays, d'une participation accrue des fournisseurs canadiens, d'un solide réseau de bornes de recharge, de la formation de la main-d'œuvre, du recyclage des batteries et de la résilience de nos chaînes d'approvisionnement.

Le Comité a entendu des avis divergents sur le rythme et la conception de la réglementation fédérale, sur la mesure dans laquelle le Canada doit s'aligner sur les États-Unis, et sur la décision d'autoriser l'entrée au Canada d'un nombre limité de VE fabriqués en Chine. Certains témoins ont mis l'accent sur l'abordabilité et sur la diversification des échanges commerciaux, tandis que d'autres ont exprimé des préoccupations concernant les conséquences à court et à long terme subies par l'industrie manufacturière canadienne et nord-américaine, la sécurité des véhicules connectés, la gouvernance des données et le travail forcé dans les chaînes d'approvisionnement. Ces divergences ont fait ressortir la difficulté de concilier

simultanément les objectifs pour les consommateurs, l'environnement, l'industrie et la sécurité.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada renforce et applique les lois en vigueur qui interdisent l'importation de marchandises produites en tout ou en partie par le recours au travail forcé.

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada entreprenne une étude sur les risques que comportent les véhicules connectés pour la cybersécurité, la gouvernance des données, la protection de la vie privée et les infrastructures essentielles s et qu'il établisse des mesures de protection adéquates pour préserver la sécurité nationale.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada apporte en temps utile une certitude juridique et réglementaire au sujet de la transition de la Norme sur la disponibilité des véhicules électriques au cadre de réglementation des émissions de gaz à effet de serre proposé.

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada donne la priorité à une participation accrue du Canada et à la création de valeur tout au long de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques, y compris par le renforcement de la transformation au Canada des minéraux essentiels et des matériaux destinés aux batteries, le recyclage des batteries, la participation de fournisseurs canadiens, ainsi que le développement, la commercialisation et la conservation de la propriété intellectuelle canadienne.

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada prolonge le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro et en reconstitue les fonds au-delà de 2027 afin de donner la priorité au déploiement de bornes de recharge dans les collectivités mal desservies, les collectivités à faible densité et les immeubles résidentiels à logements multiples.

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada élabore une stratégie nationale de recharge afin de veiller à ce que des infrastructures de recharge soient généralement accessibles, y compris des itinéraires et des infrastructures pour les déplacements de longue distance en VE, tant à des fins personnelles que commerciales. Elle devrait également prévoir des solutions adaptées aux différents types de ports de recharge, à leur emplacement et aux adaptateurs de recharge utilisés dans les différents véhicules.

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada recapitalise le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (PIVEZ) et élargisse le soutien ou les mesures incitatives destinés aux infrastructures de recharge publiques, dans les immeubles résidentiels à logements multiples, en milieu rural et pour les flottes de véhicules.

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada élabore des normes communes en matière de recharge, d'intégration au réseau électrique et d'intégration des véhicules au réseau, en assurant une coordination entre l'industrie, les services publics, les organismes de réglementation et les provinces.

Recommandation 9

Que le gouvernement du Canada protège la propriété intellectuelle dans les coentreprises, notamment au moyen d'une stratégie nationale en matière de propriété intellectuelle, et utilise l'approvisionnement public pour faire croître les marchés et soutenir l'innovation.

Recommandation 10

Que le gouvernement du Canada maintienne et approfondisse sa stratégie pour le secteur automobile, élaborée en consultation avec les principaux intervenants canadiens, afin de soutenir les producteurs nationaux, de réduire les émissions, de couvrir l'ensemble de l'écosystème des minéraux critiques, de l'extraction à la mise en œuvre, et de poursuivre les investissements nationaux prévus dans les infrastructures de recharge.

Recommandation 11

Que le gouvernement du Canada renforce l'écosystème intégré des batteries au Canada en attirant des investissements dans la fabrication de batteries et de VE, la fabrication de bornes de recharge et l'installation d'infrastructures, en soutenant la production de minéraux critiques et de matériaux pour batteries, en augmentant le contenu canadien et en élargissant la capacité de fabrication et le perfectionnement de la main-d'œuvre.

Recommandation 12

Que le gouvernement du Canada établisse une alliance nationale en matière de batteries afin de coordonner les parties prenantes de l'ensemble de la chaîne de valeur, de faire progresser l'innovation dans les domaines où le Canada possède des atouts et de veiller à ce que la propriété intellectuelle développée au Canada y demeure et y soit commercialisée, positionnant ainsi le Canada comme un chef de file mondial des technologies et de la production de batteries.

Recommandation 13

Que le gouvernement du Canada préserve et renforce la position du Canada dans la chaîne de valeur automobile nord-américaine en cherchant à éliminer les droits de douane imposés au titre de l'article 232, en obtenant le renouvellement de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique, en maintenant l'harmonisation entre le Canada et les États-Unis lorsqu'elle sert les intérêts canadiens et en veillant à ce que les producteurs canadiens demeurent intégrés aux chaînes d'approvisionnement nord-américaines, tout en diversifiant les relations commerciales et en développant des marchés à l'étranger.

Recommandation 14

Que le gouvernement du Canada finalise les normes relatives aux émissions de gaz à effet de serre des véhicules pour contribuer à dynamiser le marché intérieur, favoriser les investissements et assurer une certitude réglementaire.

Recommandation 15

Que le gouvernement du Canada établisse un cadre ciblé et conditionnel pour la participation des véhicules électriques chinois au marché canadien, en n'autorisant un accès limité que lorsqu'il contribue à renforcer la capacité canadienne, tout en s'assurant que cet accès soit temporaire, réversible et soumis à une vérification de sécurité liée aux avantages pour le Canada.

Recommandation 16

Que le gouvernement du Canada établisse des protections claires pour les investissements étrangers dans les véhicules électriques et les batteries afin d'assurer une participation canadienne significative en matière de propriété, de gouvernance, de gestion, de chaînes d'approvisionnement, de développement de technologies, de systèmes logiciels et de perfectionnement de la main-d'œuvre, tout en soutenant les intérêts économiques et de sécurité nationale du Canada.

Recommandation 17

Que le gouvernement du Canada renforce les mesures législatives, réglementaires et d'application de la loi pour prévenir le travail forcé dans les chaînes d'approvisionnement, tout en améliorant la diligence raisonnable, la traçabilité et la transparence des chaînes d'approvisionnement afin de s'assurer que les produits et les composantes qui entrent sur le marché canadien proviennent de sources éthiques, et qu'ils sont authentiques, sûrs et non compromis.

L'AVENIR DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES (VE) AU CANADA : ÉTUDE DES POLITIQUES FÉDÉRALES SUR LES VE

INTRODUCTION

L'industrie automobile canadienne est en pleine transformation : les gouvernements et les fabricants sont en train de s'adapter aux progrès technologiques, à l'évolution de la demande des consommateurs et à la concurrence internationale croissante dans le domaine de la production de véhicules zéro émission (VZE). L'électrification entraîne aussi des changements pour l'exploitation des minéraux critiques, les matériaux pour batterie, les réseaux électriques, les logiciels, le réseau des bornes de recharge et les chaînes d'approvisionnement mondiales. À l'heure où des pays rivalisent pour attirer des investissements et s'assurer l'accès à des technologies stratégiques, le Canada doit relever les défis connexes qui consistent à maintenir un secteur automobile intégré, à faciliter l'accès des consommateurs et à capter davantage de la valeur économique générée par la transition aux VZE.

Ces dernières années, le gouvernement du Canada a mis en place des mesures d'incitation à l'achat destinées aux consommateurs, a consacré des fonds aux infrastructures de recharge et a fait des investissements majeurs dans la fabrication de batteries et l'exploitation de minéraux critiques. Le 5 février 2026, le premier ministre a dévoilé une nouvelle stratégie automobile pour remplacer la Norme sur la disponibilité des véhicules électriques (NDVE) par des règlements sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), créer un programme pour des véhicules électriques (VE) abordables, étendre le réseau des bornes de recharge, soutenir l'industrie nationale et investir dans les minéraux critiques et les compétences[1]. La ministre de l'Industrie, l'honorable Mélanie Joly, a décrit la stratégie comme une mesure pour renforcer le secteur

1 Premier ministre du Canada, *Le premier ministre Carney annonce une nouvelle stratégie visant à transformer l'industrie automobile canadienne*, communiqué de presse, 5 février 2026; et Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE), *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*, document d'information, 5 février 2026.

automobile canadien, pour investir dans la croissance des leaders de l'industrie et pour veiller à ce que les travailleurs canadiens puissent construire les véhicules de l'avenir[2].

Le Comité permanent de l'Industrie et de la technologie de la Chambre des communes (le Comité) a convenu d'étudier les politiques fédérales sur les VE[3]. De mars à mai 2026, le Comité a tenu quatre réunions et entendu 23 témoins comprenant des représentants du gouvernement, des fabricants et concessionnaires de véhicules, des représentants des secteurs de la recharge et de l'électricité, des organisations pour les transports propres, des chercheurs, des entrepreneurs et des experts en sécurité. Le Comité a aussi reçu six mémoires portant sur la chaîne d'approvisionnement automobile, le droit à la réparation, les politiques industrielles, le cycle de vie des batteries, et le perfectionnement de la main-d'œuvre.

Les témoins s'entendaient pour dire qu'un investissement à long terme doit s'appuyer sur des politiques prévisibles, que les infrastructures de recharge et la main-d'œuvre doivent croître au rythme des ventes de VE, et que le Canada devrait mieux tirer profit de l'exploitation des minéraux critiques, de la recherche et des activités de fabrication au pays. Les avis étaient cependant partagés sur la manière dont les modifications réglementaires devraient être mises en œuvre, sur la mesure dans laquelle le Canada devrait s'aligner sur les États-Unis, et sur la question de savoir si la décision d'autoriser l'entrée d'un plus grand nombre de VE de la Chine allait rendre les véhicules plus abordables et diversifier les échanges commerciaux, ou si elle allait affaiblir l'industrie canadienne et créer de nouveaux risques pour la sécurité et les droits de la personne.

Le rapport du Comité présente les principales questions et perspectives qui ont été abordées durant l'étude. On y parle d'abord de l'abandon de la NDVE au profit d'un cadre axé sur les émissions de GES, puis de la concurrence et des échanges commerciaux internationaux, y compris la manière dont il est proposé de traiter les importations de VE de Chine. Le rapport traite ensuite de la chaîne de valeur des VE au Canada, de l'abordabilité, des réseaux de recharge et d'électricité, des emplois et des compétences, et enfin des risques que les véhicules connectés font peser sur la cybersécurité et la chaîne d'approvisionnement.

2 ISDE, *La ministre Joly présente les grandes lignes de la nouvelle stratégie automobile du gouvernement du Canada*, communiqué de presse, 6 février 2026.

3 Chambre des communes, Comité permanent de l'industrie et de la technologie (INDU), *Procès-verbal*, 9 février 2026.

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE : ABANDON DE LA NORME SUR LA DISPONIBILITÉ DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES AU PROFIT DE NORMES EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

La nouvelle stratégie automobile du gouvernement abroge la NDVE et la remplace par un nouveau cadre axé sur les émissions de GES. La NDVE imposait aux constructeurs et importateurs automobiles des cibles annuelles de vente de VZE pour que ceux-ci constituent 20 % des nouveaux véhicules légers en 2026, 60 % en 2030 et 100 % en 2035[4]. Pour les années-modèles 2027 à 2032, le gouvernement du Canada mettra en place des normes plus strictes en matière d'émissions de GES qui, selon le premier ministre, « placeront le Canada en voie d'atteindre l'objectif de 75 % de ventes de VE d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040[5]. » Lors de son témoignage devant le Comité, la ministre de l'Industrie a confirmé qu'il n'y avait pas d'obligation relative aux VE. Quelques témoins de l'industrie ont affirmé que les règlements existants n'avaient pas encore officiellement été abandonnés[6]. Le 15 août 2026, le gouvernement a publié dans la *Gazette du Canada*, Partie I, un projet de règlement visant à abroger la NDVE en vertu du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*[7]. Les discussions présentées dans ce rapport ont porté sur l'échéancier, la clarté juridique et la conception du cadre qui les remplace.

Daniel Breton, président et directeur général de Mobilité électrique Canada, a salué la stratégie pour son approche coordonnée, indiquant qu'elle apportait une prévisibilité au sein des marchés en combinant la réglementation des émissions de GES à des mesures de soutien à la fabrication de VE, à l'accessibilité financière et aux infrastructures de recharge. Andrew McKinnon, directeur général par intérim d'Accélérer : L'Alliance canadienne de la chaîne d'approvisionnement des VZE, a répété qu'il faut une trajectoire

4 Environnement et Changement climatique Canada, *La norme sur la disponibilité des véhicules électriques du Canada (cibles réglementées pour les véhicules zéro émission)*.

5 Premier ministre du Canada, *Le premier ministre Carney annonce une nouvelle stratégie visant à transformer l'industrie automobile canadienne*, communiqué de presse, 5 février 2026; et ISDE, *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*, document d'information, 5 février 2026.

6 Chambre des communes, Comité permanent de l'industrie et de la technologie [INDU], *Témoignages*, réunion 28, 12 mars 2026 (Tim Reuss, président et chef de la direction, Corporation des associations de détaillants d'automobiles); INDU, *Témoignages*, réunion 28, 12 mars 2026 (Charles Bernard, économiste en chef, Corporation des associations de détaillants d'automobiles); INDU, *Témoignages*, réunion 37, 4 mai 2026 (Brian Kingston, président et directeur général, Association canadienne des constructeurs de véhicules).

7 Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers, 6 août 2026, dans Gazette du Canada, Partie I, 15 août 2026.

prévisible quant à l'adoption des VE pour orienter les décisions d'investissement dans l'ensemble de l'industrie. Rachel Doran, directrice exécutive de Clean Energy Canada, a déclaré que les nouveaux règlements en matière d'émissions de GES devront entrer en vigueur au plus tard en 2027 pour instaurer une certitude sur le marché. Travis Allan, président-directeur général du Conseil canadien de l'infrastructure de recharge, a ajouté que les programmes de financement prévus dans la stratégie pourraient stimuler les investissements privés dans les infrastructures de recharge. Raymond Leury, président du Conseil des véhicules électriques d'Ottawa, a affirmé que les règlements à venir en matière d'émissions de GES « sont essentiels pour que l'offre réponde à la demande[8] ».

D'autres témoins ont parlé de l'incertitude qui demeure tant que la NDVE reste en vigueur. Tim Reuss, président et chef de la direction de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, a demandé que la norme soit immédiatement abrogée. Brian Kingston, président et directeur général de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, a indiqué que la réglementation continue d'imposer des obligations financières et juridiques en matière de conformité. Charles Bernard, économiste en chef à la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, a aussi souligné que le fait d'annoncer un nouveau cadre sans officiellement éliminer les exigences existantes laisse le secteur dans l'incertitude par rapport à ses obligations.

Moe Kabbara, directeur général de l'Accélérateur de transition, a conseillé au Comité de réfléchir soigneusement aux normes relatives aux émissions de GES. Selon lui, des normes irréalistes pourraient reproduire les problèmes attribués à la NDVE, et des normes trop laxistes ne permettraient pas de fournir le signal nécessaire pour stimuler les investissements dans les structures de recharge et la modernisation du réseau électrique. M. Breton a soutenu qu'il ne faut pas présenter les normes sur les émissions de GES comme une réimposition de la NDVE, car elle est neutre sur le plan de la technologie et réglemente les émissions sans prescrire le recours à une technologie automobile particulière.

Le Comité a aussi entendu des témoignages sur la façon dont la réglementation fédérale s'articule avec les politiques provinciales. M. Leury a fait remarquer que les fabricants sont contraints d'expédier les VE dans les provinces qui ont fixé des objectifs de vente, soit la Colombie-Britannique et le Québec. Pour leur part, M. Reuss et M. Bernard étaient préoccupés par les obstacles que les différentes règles provinciales peuvent causer aux concessionnaires et aux consommateurs en ce qui a trait au coût et à l'accessibilité.

8 Transports Canada, *Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques*.

LA CONCURRENCE ET LES ÉCHANGES COMMERCIAUX À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE

La concurrence dans un marché mondial de l'automobile en pleine transformation

L'industrie automobile canadienne évolue au sein d'un secteur nord-américain fortement intégré et d'un marché mondial de plus en plus concurrentiel. Des témoins ont indiqué que des gouvernements du monde entier ont recours à la politique industrielle, aux investissements publics, aux mesures commerciales et aux dépenses d'infrastructure pour attirer les constructeurs automobiles, les fabricants de batteries et les entreprises de traitement des minéraux critiques. Leurs témoignages ont mis en évidence un enjeu fondamental : la question de savoir comment le Canada peut préserver son accès au marché américain tout en réduisant les vulnérabilités de sa chaîne d'approvisionnement et en recherchant de nouveaux débouchés à l'étranger.

> **« Nous ne sommes pas le 51e État. Nous sommes un pays distinct avec ses propres règles et règlements. »**
>
> Daniel Breton,
> Président et directeur général, Mobilité électrique Canada

Des témoins ont émis des commentaires sur la position du Canada par rapport à son principal marché. M. Kingston a déclaré qu'« [a]vec plus de 90 % de la production canadienne destinée aux États-Unis, il n'y a pas d'industrie sans accès au marché américain et sans intégration nord-américaine ». Il a aussi mentionné les coûts liés aux droits de douane et le recul de la production nationale comme des facteurs qui ralentissent l'investissement. M. Reuss a affirmé qu'il est peu probable que les constructeurs automobiles produisent des véhicules destinés exclusivement au marché canadien, et il a souligné que le Canada pourrait se causer du tort dans les années à venir s'il ne maintenait pas un alignement avec les États-Unis. À l'inverse, M. Breton a affirmé que le Canada ne devrait pas laisser les reculs réglementaires aux États-Unis dicter ses propres politiques. De même, Mme Doran et M. Allan ont soutenu que le Canada livre une concurrence sur le marché mondial des VE et devrait maintenir un cap clair au niveau national, même lorsque les États-Unis modifient leurs politiques.

Julian Karaguesian, conférencier invité au Département d'économie de l'Université McGill, a replacé ce débat dans un contexte industriel plus large. Il a observé que la production de véhicules au Canada était passée de trois millions de véhicules par année

au début du siècle à environ 1,2 million 25 ans plus tard. Par contre, il a ajouté que les VE offraient au Canada l'occasion de s'intégrer dans des chaînes d'approvisionnement mondiales, et non plus uniquement régionales, notamment grâce à ses minéraux critiques, à sa production d'électricité à grande échelle et à son industrie émergente de batteries pour VE.

La ministre Joly a elle aussi mis l'accent sur la diversification; elle a affirmé au Comité que le Canada ne devrait pas devenir entièrement dépendant des États-Unis. Elle a mentionné qu'elle travaillait avec l'Union européenne pour harmoniser les politiques industrielles et faire croître les marchés d'exportation. M^{me} Doran a également recommandé l'adoption d'une vision plus large du marché, soulignant que les ventes de VE et les investissements dans ce secteur continuent de progresser en Europe et en Asie. De même, dans son mémoire, Propulsion Québec a signalé son soutien aux politiques qui visent à la fois le maintien de la production nationale et un accès élargi aux technologies et aux marchés internationaux.

Les véhicules électriques importés de Chine

Le Comité a entendu des avis très divergents sur la décision du gouvernement d'autoriser l'entrée au Canada d'un maximum de 49 000 VE fabriqués en Chine[9]. La ministre de l'Industrie a décrit cette mesure comme un petit contingent (équivalant à 2,6 % du marché canadien et comparable au volume de VE importés de Chine en 2023) qui s'inscrit dans une entente commerciale plus générale conclue dans le but de rétablir l'accès au marché chinois pour le canola canadien et les produits de la mer de la région de l'Atlantique. La Ministre a souligné l'intention du gouvernement d'imposer des conditions à toute coentreprise créée avec des sociétés chinoises, dont le respect des normes du travail et la protection des chaînes d'approvisionnement canadiennes.

Des témoins ont exprimé des inquiétudes au sujet des conséquences de cette entente pour l'industrie et pour l'économie. Margaret McCuaig-Johnston, professionnelle en résidence à l'Université d'Ottawa, a expliqué que, dans des pays comme le Brésil et la Hongrie, les voitures chinoises sont assemblées à partir de trousses importées de Chine dans des usines fortement robotisées qui ne s'approvisionnent pas auprès de fournisseurs locaux, et qui soutiennent donc un plus petit nombre d'emplois locaux. Elle a aussi noté que les voitures chinoises vendues en Europe étaient proposées à des prix

9 Premier ministre du Canada, *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*, communiqué de presse, 16 janvier 2026; et ISDE, *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*, document de travail, 5 février 2026.

inférieurs de 10 à 15 % à ceux de leurs concurrents locaux et a remis en question la décision du gouvernement du Canada d'encourager les importations de produits à prix réduit. Michael Kovrig, fondateur du Global Network for Strategic Effects, a expliqué qu'une dépendance accrue aux entreprises et aux chaînes d'approvisionnement soutenues par l'État chinois pourrait saper la capacité industrielle du Canada, exposer davantage le pays à des pressions économiques, et restreindre l'autonomie du gouvernement fédéral en matière d'élaboration de politiques. À son avis, il faudrait évaluer les décisions touchant des technologies stratégiques comme les batteries ou les VE en fonction de la mesure dans laquelle ces décisions renforcent la capacité de production du Canada et réduisent sa vulnérabilité à long terme, plutôt que de se fonder simplement sur les effets à court terme qu'elles produisent sur les prix.

Des représentants des constructeurs et des concessionnaires d'automobiles doutaient que les mesures de sauvegarde proposées soient suffisantes pour bien protéger l'industrie canadienne. Nicole Vlanich, directrice générale de la Canadian Association of Moldmakers, a fait remarquer qu'un accès aussi important au marché peut se traduire par une influence sur les décisions en matière d'approvisionnement, le moment des investissements et la participation à la chaîne d'approvisionnement. Elle a informé le Comité que les décisions relatives à l'outillage et les décisions techniques sont prises avant le début de la production des véhicules, et que, « [l]orsque des véhicules sont construits à l'extérieur de l'Amérique du Nord, tout le travail connexe d'outillage, d'ingénierie et la chaîne d'approvisionnement se situent également à l'extérieur de l'Amérique du Nord ». D'après ses estimations et celles de M. Kingston, la limite de 49 000 véhicules représenterait environ le tiers des ventes de VE prévues au Canada en 2026. M. Kingston a averti le Comité que l'entente pourrait nuire au secteur de l'automobile et présenter un risque pour la chaîne d'approvisionnement automobile nord-américaine. Il a émis des doutes quant à la volonté des fabricants chinois d'accepter les exigences liées aux chaînes d'approvisionnement canadiennes et à la main-d'œuvre syndiquée, et a averti que la Chine pourrait imposer des restrictions aux exportations canadiennes pour améliorer son accès au marché automobile canadien.

D'autres témoins ont vu l'accord préliminaire conclu entre les deux pays comme une mesure de diversification. M. Karaguesian a affirmé que le renforcement des relations commerciales avec la Chine et d'autres pays nous permettrait de réduire notre dépendance aux États-Unis. M. Kabbara s'est exprimé pour l'exposition limitée aux VE chinois et a indiqué que l'entrée de la Chine dans le marché nord-américain devenait inévitable et que le Canada devrait s'organiser pour en tirer profit. De même, dans son mémoire, Accélérer a décrit l'autorisation d'un nombre limité de VE chinois comme « une approche mesurée », en prenant toutefois soin de recommander que tout accord futur sur des coentreprises prévoie des mesures de protection de la propriété

intellectuelle (PI) canadienne, des exigences relatives à l'approvisionnement en matériaux canadiens et des dispositions visant le transfert de technologie vers les entreprises canadiennes.

Benjamin Taylor, président-directeur général de Beachman Motor Company Ltd., a discuté des relations plus complexes que les petits fabricants canadiens peuvent entretenir avec la Chine. Il a expliqué que son entreprise conçoit ses pièces au Canada, puis les fait fabriquer en Chine pour ensuite assembler ses motocyclettes électriques ici et les exporter, car même des pièces relativement simples peuvent coûter beaucoup plus cher à fabriquer au Canada. Il a également parlé d'un projet qui consiste à créer un VE de propriété canadienne et produit en Ontario, qui utiliserait des composants chinois pour les intrants qui ne peuvent pas être produits au Canada à un prix concurrentiel.

Le Comité s'est aussi penché sur la question de savoir si les importations risquaient de faire entrer au Canada des véhicules et des composantes fabriqués dans des conditions de travail forcé. M[me] McCuaig-Johnston a mentionné des éléments de preuve établissant un lien entre l'aluminium utilisé dans les chaînes d'approvisionnement automobiles chinoises, notamment dans les véhicules fabriqués en Chine par des constructeurs occidentaux comme Tesla, Toyota, Volkswagen ou General Motor, et le travail forcé des Ouïghours au Xinjiang. Elle a précisé qu'il est illégal d'importer au Canada des produits issus en tout ou en partie du travail forcé, mais a exprimé des préoccupations concernant la réduction des capacités fédérales d'application de la loi ainsi que par l'absence de références explicites au travail forcé dans les directives récentes concernant les importations de VE chinois. Elle a fait valoir que le Canada devrait redoubler d'efforts pour empêcher des marchandises issues du travail forcé d'entrer sur son territoire. La ministre de l'Industrie a soutenu que le « Canada n'acceptera jamais le travail forcé, quelle qu'en soit la forme ».

LE DÉVELOPPEMENT DE LA CHAÎNE DE VALEUR DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES CANADIENS

La chaîne de valeur des VE au Canada couvre l'extraction et le traitement des minéraux critiques, ainsi que les matériaux pour batteries, les éléments de batterie, l'assemblage des véhicules, l'outillage, les logiciels, la PI, l'entretien et le recyclage. Bien que le Canada ait attiré des investissements importants pour plusieurs maillons de cette chaîne, des témoins ont mis en évidence des lacunes susceptibles de limiter les retombées économiques pour le pays.

Un fossé à combler dans le secteur intermédiaire

Dans sa déclaration préliminaire au Comité, la ministre de l'Industrie a mis en avant des exemples découlant de la stratégie automobile (comme l'usine de batteries NextStar à Windsor, en Ontario, et l'investissement du gouvernement fédéral dans le projet de raffinerie de sulfate de cobalt destiné aux batteries d'Electra Battery Materials Corporation dans le nord de l'Ontario) comme preuves d'une base industrielle en pleine expansion. Selon M. McKinnon, le Canada reste toutefois peu performant au niveau intermédiaire de la chaîne d'approvisionnement, car il n'a pas la capacité nécessaire aux activités de traitement ou de production de matériaux pour batterie. Il a souligné que, si rien n'est fait, le Canada continuera à exporter des matières premières et à laisser la transformation à forte valeur ajoutée se faire ailleurs.

M. Kabbara a décrit l'intérêt qu'il existe à faire un traitement en amont; il a observé qu'on peut décupler la valeur du lithium présent dans le spodumène en le transformant en hydroxyde de lithium, et que la valeur augmente encore lorsqu'on transforme cet hydroxyde en matériau de cathode. Il a recommandé que le cadre de remises prévu dans la stratégie automobile reconnaisse la fabrication de batteries et le traitement des matériaux comme des investissements admissibles, afin d'encourager le développement en amont et d'étendre les retombées économiques de la transition vers les VE au-delà de l'assemblage des véhicules au Canada. M. McKinnon a remarqué que la production mondiale de plusieurs matériaux utilisés dans les batteries électriques et les moteurs des véhicules est fortement concentrée en Chine, et a affirmé qu'il y a là une occasion pour le Canada de développer d'autres sources d'approvisionnement en matériaux pour les batteries. Il a donné l'exemple de l'entreprise Nano One Materials à Candiac, au Québec, comme l'une des seules entreprises au monde qui produit des matériaux de cathode au phosphate de fer lithié en dehors de la Chine.

La propriété canadienne et la participation de l'industrie canadienne

Des témoins ont mis en avant le fait que la valeur économique de la transition vers les VE dépend aussi de l'identité des détenteurs des technologies de base et du niveau de participation des fournisseurs canadiens à la production. James Hinton, un avocat spécialisé en PI, a affirmé qu'une part croissante de la valeur des VE provient des brevets, des logiciels et des données, et que le Canada ne détient qu'une faible part de la PI mondiale liée aux VE et à l'exploitation minière. Il a aussi mentionné que des travaux de recherche sur les batteries qui avaient été financés par des fonds publics avaient ensuite été commercialisés par des entreprises étrangères. M. Hinton a recommandé la création d'un fonds national pour les brevets et l'imposition des

conditions au financement public de la recherche pour aider les entreprises canadiennes à conserver et à commercialiser la PI qui en résulte.

D'autres témoins se sont concentrées sur le lien entre les investissements étrangers et les capacités canadiennes. M. McKinnon a proposé que les futurs accords en matière d'investissement obligent les investisseurs à collaborer avec les producteurs canadiens de minéraux critiques et de matériaux pour batterie et fassent progressivement augmenter les niveaux de contenu d'origine canadienne. Accélérer a elle aussi demandé la mise en place de mesures de protection relatives à l'approvisionnement en matériaux canadiens, au transfert de technologie et à la PI, de même que l'élaboration d'une stratégie nationale pour aider les producteurs canadiens de matériaux à commercialiser les technologies qui ont une importance stratégique.

> **« L'efficacité de la stratégie que nous adopterons sur les véhicules électriques ne se mesurera pas seulement en fonction du nombre de véhicules sur la route, mais aussi en fonction de la participation de l'industrie canadienne à leur fabrication. »**
>
> Nicole Vlanich,
> Directrice générale, Canadian Association of Moldmakers

Les témoignages provenant du secteur de l'outillage ont révélé que les profits liés à la production automobile sont répartis avant même le début de l'assemblage. M^{me} Vlanich a expliqué que la fabrication de moules constitue un élément fondamental du secteur manufacturier canadien, et qu'on estime que de 70 à 80 % des activités de ce secteur servent à soutenir la production automobile. Elle a déploré que de nombreuses petites et moyennes entreprises aient investi dans des outillages et des travaux d'ingénierie destinés à des programmes de VE qui ont fini par être reportés ou annulés. Elle a expliqué que la hausse du nombre d'entreprises en concurrence pour un nombre décroissant de programmes exerce une pression sur les prix et les marges bénéficiaires, ce qui peut limiter les décisions d'investissement à long terme, surtout dans une industrie où les marges sont généralement de 5 à 10 %.

M. Taylor a présenté le point de vue d'une entreprise canadienne en démarrage. Il a expliqué que l'entreprise Beachman Motor Company, dont l'histoire a commencé par deux fondateurs qui travaillaient dans une cour arrière, a maintenant des locaux de 8 000 pieds carrés à Toronto où elle construit des motocyclettes électriques qu'elle

exporte. Il a demandé un assouplissement des conditions d'accès au marché et un soutien accru aux nouveaux constructeurs de VE et aux constructeurs spécialisés, en soulignant que ces entreprises peuvent se développer durant les périodes de virage technologique.

Les répercussions sur l'environnement

Sophia Roy, doctorante et chargée de cours en génie chimique à l'Université de Montréal, a souligné l'importance de tenir compte des émissions de GES générées par la fabrication de batteries. Dans son mémoire, elle a présenté un modèle de chaîne d'approvisionnement en batteries au Canada articulé autour du pôle de production de batteries de Bécancour, au Québec, et a signalé que la production de nickel à Long Harbour, à Terre-Neuve-et-Labrador, « affiche l'empreinte carbone la plus faible au monde ». Elle a recommandé que l'on établisse des seuils d'émissions de GES fondés sur le cycle de vie pour la fabrication de batteries, et que ces limites s'appuient sur l'approche adoptée par la Commission européenne dans le cadre de son règlement sur les batteries, ainsi que la teneur en matériaux recyclés exigée pour favoriser la diminution des émissions relatives à la production de batteries.

Des témoins ont exprimé des préoccupations au sujet du recyclage des batteries et de la responsabilité des déchets. M^{me} Roy souhaitait que l'on fasse une utilisation accrue des matériaux recyclés et des technologies novatrices pour réduire encore davantage les répercussions de la production de batteries sur l'environnement. M. Breton a prévenu que la fermeture d'entreprises canadiennes de recyclage ou leur acquisition par des sociétés étrangères entraînait l'expédition de batteries de VE usagées vers les États-Unis, risquant ainsi de faire sortir du Canada jusqu'à un milliard de dollars de minéraux critiques récupérables au cours des prochaines années. M^{me} Vlanich a ajouté que « [l]e Canada n'a pas encore de cadre complet et harmonisé de gestion de la fin de vie utile des batteries et des véhicules électriques ». Elle souhaitait savoir de quelle manière la responsabilité des véhicules importés serait attribuée et si les frais de recyclage et d'élimination pourraient finir par être à la charge des municipalités, des contribuables ou de l'industrie canadienne.

L'ABORDABILITÉ, LES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE ET LE RÉSEAU ÉLECTRIQUE

Des témoins ont souligné que l'adoption des VE dépend d'une combinaison de facteurs : le prix des véhicules, la disponibilité des modèles, les frais d'utilisation et l'accès à un système de recharge fiable. Même s'il peut s'avérer moins cher d'alimenter et

d'entretenir les VE, leur prix d'achat plus élevé et les lacunes dans les infrastructures de recharge continuent à influencer les décisions des consommateurs. Cela porte à croire qu'une amélioration dans un domaine risque de ne pas être efficace s'il n'y a pas d'amélioration correspondante dans les autres domaines.

L'abordabilité des véhicules et l'accès des consommateurs

Des témoins ont souligné l'importance de faire en sorte que les avantages d'adopter les VE soient largement accessibles. Ilana Weitzman, vice-présidente des initiatives stratégiques pour les transports propres à Electric Autonomy Canada, a fait ressortir les économies que les frais d'utilisation des VE permettent de réaliser. Selon ses estimations, ces économies pourraient se monter à environ 250 $ par mois pour un conducteur moyen, et pourraient être encore plus importantes pour les chauffeurs-livreurs et les chauffeurs à la demande. Dans son mémoire, Propulsion Québec estimait que le coût total de possession d'un véhicule utilitaire sport électrique pourrait être inférieur de près de 20 % à celui d'un modèle équivalent à essence.

M. Leury a affirmé que le Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques stimulerait la demande et améliorerait l'accessibilité. M. Kingston a également soutenu cette mesure d'incitation à l'achat, en précisant que la demande de VE avait diminué lorsque le gouvernement fédéral avait cessé d'offrir la remise précédente. M. Breton approuvait la diminution progressive des rabais à l'achat comme moyen d'assurer une certaine prévisibilité aux concessionnaires, aux constructeurs et aux consommateurs. M^{me} Weitzman a proposé que le gouvernement établisse un taux spécial pour les avantages imposables liés aux voitures de fonction électriques, en faisant valoir que les véhicules arrivant en fin de contrat de location après plusieurs années d'utilisation pourraient contribuer à développer le marché des VE d'occasion et offrir des choix plus abordables aux consommateurs.

L'amélioration des infrastructures de recharge et de la capacité du réseau électrique

La fiabilité du réseau de recharge est un sujet qui est revenu tout au long de l'étude du Comité. La ministre Joly a déclaré que le gouvernement avait annoncé une enveloppe de près de 85 millions de dollars pour 122 projets visant à installer plus de 8 000 bornes de recharge et des mesures d'une valeur totale de 1,5 milliard de dollars dans le cadre du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (PIVEZ). M. Allan a mis l'accent sur la question de l'équité et a signalé que le soutien public en faveur de l'adoption des VE pourrait s'effriter si les avantages financiers de cette transition étaient

perçus comme profitant surtout aux habitants les mieux nantis des grandes villes et de leurs environs. Selon lui, il faudrait que les infrastructures de recharge soient tout aussi accessibles aux Canadiennes et Canadiens à faible revenu et dans les régions rurales, afin qu'un plus grand nombre de personnes puisse en profiter.

M. Kingston a affirmé qu'il y a environ 39 000 bornes de recharge publiques au Canada, par rapport à un besoin qui devrait atteindre environ 450 000 bornes en 2035. M. Allan a expliqué que l'installation d'une borne de recharge ultrarapide peut coûter environ 125 000 $, tandis qu'un site de recharge à plusieurs bornes peut coûter plus de 500 000 $, ce qui fait des prévisions sur l'utilisation et l'adoption des VE un facteur important à prendre en considération pour les investisseurs privés. Il a fait valoir qu'une plus grande certitude réglementaire pourrait contribuer à attirer des investissements privés dans les infrastructures de recharge et a demandé que le financement du PIVEZ soit reconduit au-delà de 2027, en particulier pour les régions mal desservies. M. Kabbara a également fait une distinction entre les régions à forte demande où les infrastructures peuvent être rentables et les régions à faible demande où le service public est comparable au service Internet à large bande.

Par ailleurs, des témoins ont mis en évidence des obstacles qui nuisent à la mise en place de bornes de recharge dans les immeubles résidentiels à logements multiples (IRLM). Cherith Sinasac, directrice des affaires gouvernementales à Électro-Fédération Canada, a déclaré que les infrastructures de VE peuvent coûter de trois à quatre fois moins cher à installer durant la construction d'un immeuble que durant les rénovations subséquentes. Elle a recommandé l'adoption d'une stratégie nationale, soutenue par des mesures incitatives ciblées, pour permettre la mise à niveau des IRLM et exiger que les nouveaux IRLM soient dotés de bornes de recharge. De même, M^{me} Weitzman voyait d'un bon œil les mesures de soutien qui permettent la réalisation d'audits énergétiques et l'installation de bornes de recharge dans les immeubles en copropriété et les immeubles d'appartements au moyen du PIVEZ. M. Leury a expliqué que l'installation des premières bornes dans un IRLM nécessite un investissement initial important pour que l'infrastructure puisse un jour servir toutes les places de stationnement de l'immeuble, et il a indiqué qu'il serait utile que le gouvernement mette en place de nouveaux programmes pour éliminer cet obstacle.

Le Comité a appris que l'adoption croissante des VE nécessite une planification du réseau électrique. M. Kabbara a expliqué que des prévisions plus précises concernant l'adoption des VE seraient utiles aux services publics et aux fournisseurs de bornes de recharge pour déterminer à quel endroit et à quel moment investir dans leurs infrastructures. Jeff Turner, directeur de la mobilité à Dunsky Energy and Climate Advisors, a proposé que la recharge des VE soit décalée vers des périodes où la

demande en électricité est moins forte pour que les services publics puissent faire un meilleur usage de la capacité du réseau. Il a aussi mentionné de nouvelles utilisations des VE, notamment un projet pilote de recharge bidirectionnelle mené par Nova Scotia Power et une démonstration par British Columbia Hydro durant laquelle un autobus électrique a réinjecté de l'électricité dans le réseau. De même, M^me^ Sinasac a invité le gouvernement à envisager les VE comme un actif de batteries distribuées capable, à terme, de réinjecter de l'électricité dans les foyers, d'alimenter les équipements essentiels en cas de panne de courant et de réduire la dépendance au réseau pendant les périodes d'utilisation coûteuses. Elle a observé que le Canada ne dispose pas d'un forum national qui permettrait de coordonner les démarches des services publics, de l'industrie, des organismes de réglementation et des provinces pour établir des normes d'intégration véhicule-réseau.

LES EMPLOIS ET LA CAPACITÉ D'ADAPTATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE

Le développement de la mobilité électrique transforme les besoins du secteur automobile canadien en matière de compétences et d'effectifs. M. Leury a reconnu que le progrès technologique est une source d'incertitude pour les travailleurs dont l'emploi pourrait être menacé, et il a souligné que ces répercussions ne doivent pas être négligées.

La ministre Joly a déclaré que l'industrie automobile canadienne soutient plus de 125 000 emplois directs et contribue au produit intérieur brut à hauteur de près de 17 milliards de dollars par an. Elle a parlé des investissements dans la fabrication et le traitement des batteries qui créent des emplois, en reconnaissant toutefois l'incertitude qui pèse sur les travailleurs touchés par la baisse de production dans des installations comme l'usine CAMI d'Ingersoll, en Ontario. M. McKinnon a ajouté que l'expansion de la chaîne d'approvisionnement des VE pourrait se traduire par la création d'emplois dans les secteurs des mines, de la production de matériaux, de la fabrication et de la recherche partout au pays. Dans son mémoire, Accélérer disait aussi prévoir une croissance de l'emploi au-delà des régions traditionnellement liées à l'industrie automobile. Le Comité a également appris que les petits organismes sectoriels pourraient contribuer directement au développement de la main-d'œuvre. La Canadian Association of Moldmakers a présenté un mémoire dans lequel elle décrit TechBridge, une initiative portée par l'industrie qui a servi à former plus de 200 personnes en Ontario à travailler dans le secteur industriel.

M. Bernard a cependant manifesté de l'inquiétude à propos des pénuries de travailleurs actuelles et a indiqué que, rien qu'en Ontario, il manque plus de 3 000 mécaniciens. Il a

salué le Programme des travailleurs étrangers temporaires et a appelé au traitement accéléré des travailleurs qui se trouvent déjà au Canada.

LA SÉCURITÉ, LA CYBERSÉCURITÉ ET LA RÉSILIENCE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Des témoins ont affirmé que, à mesure que les véhicules deviennent plus connectés et pilotés par des logiciels, les politiques relatives aux VE devront aborder les questions de la cybersécurité, de la gouvernance des données et de l'intégrité de la chaîne d'approvisionnement. La ministre de l'Industrie a indiqué au Comité que le ministre des Transports travaille à l'élaboration d'un cadre réglementaire pour protéger les données générées par les véhicules. Elle a également donné l'assurance que la sécurité des logiciels ferait partie de la stratégie du gouvernement à l'égard des futures coentreprises dans le secteur automobile. Des témoins ont réclamé des mesures de protection plus précises concernant les logiciels automobiles, l'accès aux données et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement.

David Shipley, directeur général de Beauceron Security, a décrit les voitures modernes comme « des ordinateurs sur roues connectés à Internet » et a demandé que l'on intègre la cybersécurité à la conception des véhicules. Étant donné qu'un défaut généralisé pourrait simultanément toucher de nombreux véhicules, il a recommandé que l'on installe dans chaque véhicule vendu au Canada un dispositif « comme un coupe-circuit ou un interrupteur clairement identifié permettant au propriétaire de désactiver la connexion Internet du véhicule ».

Neil Bisson, directeur du Global Intelligence Knowledge Network, a averti que les VE chinois pourraient créer des voies d'accès à des données sensibles et des infrastructures essentielles en raison de leur capacité à recueillir et transmettre des informations et à se connecter aux réseaux de communication, de transport et d'électricité. Il a ajouté que ce risque pourrait être aggravé par l'obligation des entreprises chinoises de coopérer avec les services de renseignement de la Chine. M^{me} McCuaig-Johnston a soulevé des préoccupations spécifiques à propos du logiciel Baidu, qui est utilisé dans les véhicules chinois, et de sa capacité à transmettre les données des caméras, des microphones et des GPS et à être mis à jour à distance depuis la Chine. Elle a recommandé que ce logiciel soit retiré des véhicules importés et remplacé par le BlackBerry QNX, et qu'on interdise l'accès des véhicules chinois aux lieux sécurisés et aux sites sensibles du gouvernement. M. Kovrig a soulevé un point connexe, soutenant qu'il faudrait évaluer les risques pour la sécurité avant d'élargir l'accès au marché en tenant compte des obligations légales imposées aux fournisseurs dans leur pays d'origine.

Sebastian Fischmeister, un professeur du Département de génie informatique et de génie électrique de l'Université de Waterloo spécialisé dans la sécurité des systèmes cyberphysiques, a attiré l'attention sur les attaques touchant la chaîne d'approvisionnement qui peuvent insérer des vulnérabilités dans des composantes avant que celles-ci ne soient livrées et déployées. Il a expliqué que des circuits insérés malicieusement dans des systèmes de gestion des batteries ou des systèmes de recharge compromis pourraient faciliter une exploitation à grande échelle. M. Fischmeister a recommandé un « modèle de chaîne d'approvisionnement de confiance zéro, dans lequel on ne fait implicitement confiance à aucun composant, peu importe son origine », et dans lequel toutes les pièces « sont vérifiées, mesurées et évaluées de manière continue », comme c'est le cas dans les domaines de l'aérospatiale et de la défense.

D'après l'Association des industries de l'automobile du Canada, un accès fiable aux données de réparation des véhicules est aussi un élément qui contribue à la cybersécurité. Dans son mémoire, l'Association a soutenu qu'un système auquel seul le fabricant a accès peut rendre les failles de sécurité plus difficiles à détecter. Elle a recommandé l'imposition d'une exigence « selon laquelle les données de diagnostic, l'accès aux logiciels et les renseignements sur la réparation doivent être mis à la disposition des réparateurs indépendants selon des conditions normalisées et vérifiables », en faisant valoir qu'un tel accès pourrait renforcer la transparence et permettre un contrôle par des tiers.

CONCLUSION

L'étude du Comité démontre que la transition vers les VZE est un enjeu qui touche à la fois les consommateurs, l'environnement, l'industrie et la sécurité. Le Canada dispose d'atouts majeurs, notamment des ressources abondantes en minéraux critiques, une électricité propre, un secteur automobile bien établi, des fournisseurs expérimentés et des instituts de recherche de premier plan. Les témoignages entendus ont cependant révélé que ces atouts ne se traduiront pas automatiquement par une industrie nationale compétitive ni par des retombées largement partagées par les consommateurs.

Les témoins ont exprimé des avis divergents sur le cadre réglementaire à privilégier, la politique commerciale internationale et les conséquences d'une augmentation des importations de VE chinois. Leurs témoignages ont fait ressortir des considérations concurrentes, y compris l'abordabilité et la diversification, la certitude sur le plan des politiques et la liberté de choix des consommateurs, l'intégration continentale et la résilience nationale, ainsi que l'accès aux technologies et la protection des travailleurs, des données et des industries stratégiques. Néanmoins, des priorités communes se sont dégagées, comme la certitude réglementaire, le renforcement des activités de

transformation et de commercialisation au pays, une planification fiable du réseau de recharge et du réseau électrique, la capacité d'adaptation de la main-d'œuvre, le recyclage des batteries, et le renforcement de la cybersécurité et de la protection de la chaîne d'approvisionnement.

ANNEXE A :
LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la page Web du Comité sur cette étude.

Organismes et individus	Date	Réunion
Beauceron Security	2026/03/12	28
David Shipley, directeur général et co-fondateur		
Clean Energy Canada	2026/03/12	28
Rachel Doran, directrice exécutive		
Conseil canadien de l'infrastructure de recharge	2026/03/12	28
Travis Allan, président-directeur général		
Conseil des véhicules électriques d'Ottawa	2026/03/12	28
Raymond Leury, président		
Corporation des associations de détaillants d'automobiles	2026/03/12	28
Charles Bernard, économiste en chef		
Tim Reuss, président et chef de la direction		
Mobilité électrique Canada	2026/03/12	28
Daniel Breton, président et directeur général		
À titre personnel	2026/03/26	30
Julian Karaguesian, conférencier invité, Département d'économie, Université McGill		
Margaret McCuaig-Johnston, professionelle en résidence, Université d'Ottawa		
Beachman Motor Company Ltd.	2026/03/26	30
Benjamin Taylor, président-directeur général		
Canadian Association of Moldmakers	2026/03/26	30
Nicole Vlanich, directrice générale		

Organismes et individus	Date	Réunion
À titre personnel	2026/04/16	32
James Hinton, avocat spécialisé en propriété intellectuelle		
Sebastian Fischmeister, professeur		
Accélérer: L'Alliance Canadienne de chaîne d'approvisionnement de VZÉ	2026/04/16	32
Andrew McKinnon, directeur général par intérim		
Electric Autonomy Canada	2026/04/16	32
Ilana Weitzman, vice-présidente, Strategic Initiatives, Clean Transportation		
Global Intelligence Knowledge Network	2026/04/16	32
Neil Bisson, directeur		
L'Accélérateur de transition	2026/04/16	32
Moe Kabbara, directeur général		
Association canadienne des constructeurs de véhicules	2026/05/04	37
Brian Kingston, président et directeur général		
Dunsky Energy + Climate	2026/05/04	37
Jeff Turner, directeur, Mobilité		
Électro-Fédération Canada	2026/05/04	37
Cherith Sinasac, directrice, Affaires gouvernementales		
Global Network for Strategic Effects	2026/05/04	37
Michael Kovrig, fondateur		
Ministère de l'Industrie	2026/05/04	37
L’hon. Mélanie Joly, C.P., députée, ministre de l’industrie		
Charles Vincent, sous-ministre adjoint principal, Secteur de l'industrie		

ANNEXE B :
LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la page Web du Comité sur cette étude.

Accelerate Canada ZEV Supply Chain Alliance

Association des industries de l'automobile du Canada

Canadian Association of Moldmakers

Propulsion Québec

Roy, Sophia

The Transition Accelorator

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions nos 28, 30, 32, 37, 46, 48 et 51) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
Ben Carr

Opinion dissidente PCC (véhicules électriques)

Notre position

Les députés conservateurs membres du Comité remercient les témoins qui ont fourni des renseignements fort utiles lors de leur comparution devant le Comité ainsi que les personnes et organisations qui ont soumis des documents d'information. Ils remercient le greffier du Comité, les analystes et les autres membres du personnel de soutien pour tout le travail qu'ils ont accompli.

Les conservateurs sont conscients que le marché automobile évolue et que le secteur automobile canadien est aux prises avec des difficultés en raison des tarifs douaniers injustifiés que lui a imposés l'administration étatsunienne.

Contenu

Par conséquent, le Parti conservateur du Canada :

- *croit que les consommateurs devraient pouvoir conduire le véhicule de leur choix, qu'il s'agisse d'un véhicule doté d'un moteur à combustion interne, d'un véhicule électrique ou d'un véhicule hybride;*
- *croit qu'il ne devrait pas y avoir de subventions pour la construction de véhicules électriques, leur vente ou leur infrastructure;*
- *croit que le gouvernement ne devrait prendre aucune mesure supplémentaire qui risque de faire augmenter le prix des véhicules neufs ou d'occasion au Canada;*
- *comprend que les véhicules électriques fabriqués en Chine représentent une menace pour la sécurité et la sûreté au Canada;*
- *rappelle que la Chine utilise les investissements dans les véhicules électriques comme une arme, subventionne injustement son secteur des véhicules électriques et s'adonne à des pratiques de travail nuisibles, y compris au sein de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques;*
- *souligne que les États-Unis détiennent un excédent commercial de plusieurs milliards de dollars avec le Canada dans le secteur automobile;*
- *reconnaît que les États-Unis sont et demeureront la principale destination des exportations canadiennes de véhicules assemblés;*
- *met en garde contre l'harmonisation des normes canadiennes relatives aux émissions avec celles de l'Europe, compte tenu de l'intégration de la chaîne d'approvisionnement*

du secteur automobile nord-américain et des exigences de sécurité différentes entre les deux continents.