

Ambassade de France au Canada
Service économique régional d'Ottawa

CANADA

La filière automobile face à de profonds bouleversements

Le contexte de guerre commerciale a eu des conséquences sur la filière automobile. Les tensions commerciales n'ont pour le moment pas freiné les ventes de véhicules au Canada, même si la filière industrielle est fragilisée. Prise dans ce contexte, la filière des véhicules zéro émission (VZE), qui devait servir de relais de croissance, subit un ralentissement dont les causes sont toutefois multiples. Si le Canada s'était fixé un objectif de 100 % de ventes de VZE d'ici 2035, celui-ci devrait être revu à la baisse, du fait d'une demande insuffisamment dynamique, d'un manque d'infrastructures de recharge et de l'influence des politiques américaines.

La filière automobile canadienne, concentrée à la frontière avec les Etats-Unis, est très dépendante de son intégration au marché américain

Le secteur de l'automobile constitue l'une des principales industries manufacturières au Canada, le pays figurant au 11e rang des pays producteurs de véhicules automobiles en 2024. A périmètre comparable¹, 1,32 M de véhicules ont été produits au Canada en 2024, autant qu'en France (1,36 M), loin derrière la Chine (29,5 M), les Etats-Unis (10,2 M), ou encore le Mexique (4 M – cf. Annexe 1). En 2024, 91 % des véhicules produits au Canada étaient destinés à l'exportation, le reste étant vendu sur le marché domestique (Annexe 2). En 2023, près de 88% de l'emploi de cette filière² industrielle canadienne était ontarien, représentant 144 000 emplois. Elle concentre les usines de production de cinq géants de la construction de véhicules : Toyota, Honda, Stellantis, General Motors et Ford (Annexe 3), avec une implantation de 11 usines de production dans le Sud de la province (Annexe 4), à la frontière avec les US, le PIB généré étant réparti environ pour moitié entre la production de véhicules et les équipementiers (Annexe 4 bis). L'Ontario abrite 1 600 entreprises liées à la filière automobile, dont 700 entreprises de pièces détachés, 500 fabricants d'outils et 400 entreprises liées aux véhicules connectés et autonomes. En 2023, les véhicules automobiles représentent 13% des exportations de la province, les pièces pour véhicules automobiles 5,5% (Annexe 5).

Le secteur automobile canadien s'est développé grâce à l'export, dans un cadre nord-américain profondément intégrés et avec des échanges commerciaux relativement équilibrés avec les Etats-Unis. La production de véhicules canadiens dédiée au marché intérieur ne représente qu'à peine 10% des véhicules assemblés au Canada, le reste étant exporté vers les Etats-Unis. Renforcée par l'accord commercial régional (USMCA), cette intégration est structurante : les véhicules ont constitué le deuxième secteur d'exportation canadienne en valeur, soit près de 46,5 Mds CAD dont 92% à destination des Etats-Unis selon le CVMA, en particulier sur le corridor Détroit-Windsor. Dans le sens inverse, les Etats-Unis sont le premier fournisseur du Canada, tant pour les pièces que pour les véhicules complets. Plus de la moitié des pièces et des composants³ des véhicules assemblés au Canada proviennent des Etats-Unis et les importations de véhicules en provenance des Etats-Unis sont aussi très élevées : sur les 1,7 M de véhicules neufs achetés par les Canadiens en 2023 (Annexe 6), près de 50% (en valeur) provenaient des Etats-Unis, 15% du Mexique et 9% de la production domestique (Annexe 7, 8). En 2024, les échanges (pièces et véhicules) entre les deux pays étaient peu déséquilibrés (excédent canadien de 7,3 Mds CAD pour un volume de 137,2 Mds CAD – Annexe 14).

Le relais de croissance envisagé via l'électrification tarde à se concrétiser et subit la baisse d'ambition du gouvernement sur le véhicule zéro émission

Malgré une stratégie d'électrification et des investissements industriels, la vente de véhicules électriques peine à décoller. En 2021, alors que la production automobile canadienne chutait à 1,1 M de véhicules (son plus bas niveau depuis 1967), principalement en raison d'un choc d'offre provoqué par la pénurie de semi-conducteurs, l'électrification est apparue comme un levier pour redynamiser la filière. En décembre 2022, le Canada s'est doté d'une stratégie en la matière. La même année, Stellantis, General Motors et Honda annonçaient d'importants investissements⁴. Jusqu'à fin 2024, les ventes de véhicules zéro émission (VZE) étaient en croissance (Annexe 11), soutenues par le programme fédéral iZEV, qui offrait jusqu'à 5 000 CAD de rabais et avait permis aux VZE de représenter environ 16% des

immatriculations à l'échelle nationale. Depuis la suspension de ce programme en janvier 2025, les ventes ont fortement ralenti (8,6% des nouvelles immatriculations au T2⁵). Outre la question du prix des véhicules, le développement de l'électrification souffre d'une insuffisance de bornes de recharge et de fortes disparités régionales (Annexe 12).

Les projets de production de batteries et matériaux subissent un ralentissement, mais les investissements continuent. Premier signal, la faillite de Northvolt en Suède, en mars 2025, a conduit à l'abandon du projet Northvolt Six (usine de fabrication de batteries lithium-ion), pourtant fortement soutenu par le gouvernement québécois. A Bécancour, une coentreprise entre l'américain GM et le coréen Posco, Ultium Cam (production de matériaux actifs pour batteries) a suspendu en octobre 2025 la phase 2 de son développement en raison du ralentissement sur le marché des véhicules électriques. Début décembre, Nemaska Lithium (détenu à parts égales par Investissement Québec et Rio Tinto) annonçait mettre en pause son projet de mine dans le Nord du Québec, tout en maintenant le projet d'usine de transformation à Bécancour⁶. Pour autant, la filière électrique, batteries et matériaux pour l'électrification continue de se développer. En Ontario, PowerCo, division de Volkswagen, a débuté la construction d'un gigafactory de batteries à St. Thomas en octobre 2025 (7 Mds CAD), afin de mettre en place une chaîne de valeur pour l'Amérique du Nord⁷. Fin novembre, Doug Ford s'est également réjoui de l'installation pour 3,2 Mds CAD de l'usine de graphite synthétique de Vianode⁸ (société norvégienne) à St-Thomas, plutôt qu'à Saguenay, au Québec.

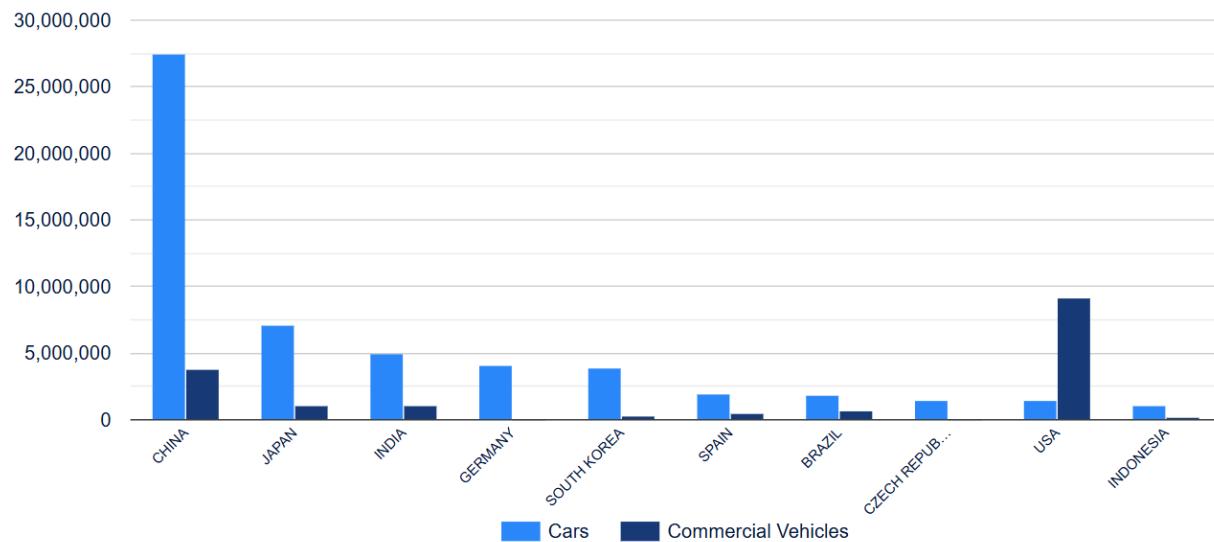
La cible du gouvernement fédéral d'un parc de véhicules neufs 100% propres d'ici 2035 paraît compromise dans un contexte de réduction des programmes incitatifs à l'achat. Les libéraux de Justin Trudeau avaient établi des objectifs provisoires : les VZE devaient représenter au moins 20 % des ventes d'ici 2026 et 60 % d'ici 2030. Cependant, face aux difficultés économiques de la filière automobile, le gouvernement Carney a annoncé début septembre une suspension des objectifs pour 2026, et les objectifs fédéraux pour 2035 devraient être assouplis. Certaines provinces ont aussi révisé leurs politiques⁹.

La filière automobile canadienne est fortement affectée par les tensions commerciales avec les Etats-Unis, mais la filière américaine serait aussi touchée en cas d'aggravation de la crise

Les droits de douane de 25%, en vigueur depuis le 3 avril 2025, sur les composants non américains¹⁰ des véhicules exportés du Canada vers les Etats-Unis ont remis en question les stratégies de production au Canada des constructeurs automobile. Stellantis a ainsi décidé de déplacer la production de sa Jeep Compass vers les Etats-Unis. L'usine Stellantis à Brampton, fermée depuis près de deux ans pour modernisation, devait produire le SUV Compass à sa réouverture garantissant ainsi 3000 emplois. Dans la foulée, GM annonçait réduire sa production à Oshawa et dans ses installations d'Ingersoll. Les constructeurs japonais (Honda, Toyota) sont moins concernés car leurs véhicules fabriqués au Canada sont principalement vendus sur le marché domestique. Ottawa a menacé de recouvrer les subventions et a insisté sur le maintien des emplois¹¹. Stellantis a finalement convenu avec les gouvernements fédéral et ontarien de maintenir sa présence canadienne, y compris à Brampton. Par ailleurs, Stellantis est partenaire de LG Energy Solutions dans l'usine de batteries NextStar à Windsor (coût 5 Mds CAD)¹².

Pour autant, les constructeurs semblent surtout privilégier l'attentisme, notamment au regard des tentatives du gouvernement Carney d'aboutir à un accord avec Washington. S'agissant du marché intérieur, la consommation reste dynamique (541 566 immatriculations de véhicules neufs au T2 2025, un pic depuis la pandémie). D'après la Banque Scotia, le dynamisme des ventes serait lié à un sursaut de la demande, s'expliquant par des achats anticipés pour devancer un éventuel impact des droits de douane sur le prix final des véhicules (Annexe 13). S'agissant des échanges commerciaux, importations comme exportations canadiennes de véhicules et pièces vers les Etats-Unis accusent une baisse de l'ordre de 10 à 15% en 2025 (cf. Annexe 15 et 16 – estimations SER), reflet du durcissement des conditions tarifaires américaines. Toutefois, le solde commercial demeure stable par rapport à 2024, légèrement en faveur du Canada. En cas de dégradation, compte tenu du niveau élevé des importations de véhicules et de pièces en provenance des Etats-Unis (65 Mds CAD), certains constructeurs, notamment les marques asiatiques, pourraient parier sur une substitution partielle du parc importé par une hausse de leur production locale pour le marché local.

ANNEXE 1 : Classement des pays producteurs de véhicules dans le monde



PROCARS

OICA

OICA correspondents survey
WORLD MOTOR VEHICLE PRODUCTION BY COUNTRY REGION AND TYPE

UNITS	YTD 2019	YTD 2021	YTD 2022	YTD 2023	YTD 2024	VARIATION 2024/2019	VARIATION 2024/2021	VARIATION 2024/2022	VARIATION 2024/2023
CARS	Q1-Q4	Q1-Q4	Q1-Q4	Q1-Q4	Q1-Q4	-21%	7%	8%	-4%
EUROPE	18 694 703	13 815 048	13 726 351	15 447 975	14 782 877	-21%	7%	8%	-4%
EUROPEAN UNION 27 countries + UK	15 835 919	11 338 938	12 021 138	13 409 453	12 539 731	-21%	11%	4%	-7%
EUROPEAN UNION 15 countries + UK	11 678 070	8 089 637	8 546 733	9 581 181	8 819 699	-25%	19%	3%	-8%
AUSTRIA	158 400	124 700	107 525	102 291	71 785	-55%	-42%	-33%	-30%
BELGIUM	247 025	224 180	243 290	285 150	201 561	-18%	-10%	-17%	-20%
FINLAND	114 785	85 934	73 044	30 191	22 384	-81%	-74%	-59%	-26%
FRANCE	1 662 963	918 825	1 010 460	1 026 693	910 243	-45%	-15%	-10%	-11%
GERMANY	4 663 746	3 096 165	3 480 357	4 109 371	4 069 222	-13%	31%	17%	-1%
ITALY	542 472	443 819	473 194	541 953	309 758	-43%	-30%	-25%	-43%
NETHERLANDS, FIGURES ONCE A YEAR ONLY	176 113	107 021	101 670	123 379	7 403	-96%	-93%	-92%	-94%
PORTUGAL	262 142	229 221	256 016	243 205	260 930	-8%	14%	2%	7%
SPAIN	2 248 291	1 682 174	1 787 197	1 907 072	1 919 244	-15%	15%	7%	1%
SWEDEN, FIGURES ONCE A YEAR ONLY	279 000	258 023	238 925	276 750	268 487	-4%	4%	12%	-3%
UNITED KINGDOM	1 303 125	859 575	775 014	905 117	779 584	-40%	-9%	1%	-14%
EUROPEAN UNION New Members	4 157 849	3 329 366	3 474 485	3 888 272	3 729 121	-11%	12%	7%	-4%
CZECH REPUBLIC	1 427 583	1 195 223	1 217 787	1 387 816	1 452 881	2%	32%	19%	4%
HUNGARY	498 158	416 725	441 729	507 225	437 045	-12%	5%	-1%	-14%
POLAND	434 700	260 800	255 100	299 300	216 200	-50%	-17%	-15%	-28%
ROMANIA	490 412	420 755	509 465	513 050	560 102	14%	33%	10%	9%
SLOVAKIA	1 107 932	1 030 000	982 194	1 080 000	993 000	-10%	-4%	1%	-8%
SLOVENIA	199 114	95 793	68 130	60 881	60 903	-89%	-30%	-11%	0%
OTHER EUROPE	2 858 784	2 476 110	1 705 213	2 038 522	2 223 146	-22%	-10%	30%	9%
SERBIA	34 988	21 108	4 388	0	0	-100%	-100%	-100%	0%
OIS (excluding Belarus & Ukraine)	1 841 187	1 672 166	889 966	1 085 856	1 318 433	-28%	-21%	48%	21%
RUSSIA	1 523 603	1 352 740	449 274	526 439	753 754	-51%	-44%	68%	43%
AZERBAIJAN	2 380	2 070	2 040	3 869	5 990	154%	189%	193%	55%
BELARUS	20 420	29 891	N/A	N/A	N/A	-	-	-	-
KAZAKHSTAN	44 077	80 671	103 340	134 054	133 970	204%	66%	30%	0%
UKRAINE	6 254	7 342	1 490	1 963	N/A	-	-	-	-
UZBEKISTAN	271 113	236 668	305 298	421 463	424 903	57%	80%	27%	1%
TURKEY	982 642	782 838	810 889	952 667	904 813	-4%	16%	12%	-4%
AMERICA	7 004 767	4 491 915	4 784 773	5 142 976	4 758 103	-32%	6%	-1%	-8%
NAFTA	4 389 893	2 559 194	2 650 980	3 021 424	2 597 685	-41%	2%	-2%	-14%
CANADA	461 370	288 232	289 371	376 588	217 344	-53%	-25%	-25%	-42%
MEXICO	1 396 812	708 242	658 001	903 753	947 726	-32%	34%	44%	5%
USA	2 511 711	1 582 717	1 703 008	1 741 083	1 432 615	-3%	-8%	-16%	-18%
SOUTH AMERICA	2 634 874	1 932 721	2 133 793	2 121 552	2 160 418	-18%	12%	1%	2%

OICA correspondents survey

WORLD MOTOR VEHICLE PRODUCTION BY COUNTRY/REGION AND TYPE

UNITS	YTD 2019	YTD 2021	YTD 2022	YTD 2023	YTD 2024	VARIATION 2024/2019	VARIATION 2024/2021	VARIATION 2024/2022	VARIATION 2024/2023
LIGHT COMMERCIAL VEHICLES	Q1-Q4	Q1-Q4	Q1-Q4	Q1-Q4	Q1-Q4				
EUROPE	2 240 567	1 969 468	1 948 917	2 227 936	2 083 618	-7%	6%	7%	-7%
EUROPEAN UNION 27 countries + UK	1 669 818	1 392 591	1 381 664	1 668 227	1 647 457	-7%	11%	12%	-7%
EUROPEAN UNION 15 countries + UK (excluding Germany for comparable data)	1 462 016	1 219 174	1 157 984	1 369 769	1 215 414	-17%	0%	5%	-11%
AUSTRIA	0	0	0	0	0	-	-	-	-
BELGIUM	0	0	0	0	0	-	-	-	-
FINLAND	Confidential	Confidential	Confidential	Confidential	Confidential	-	-	-	-
FRANCE	509 552	433 401	372 707	478 386	447 458	-12%	3%	20%	-7%
GERMANY	283 567	212 527	197 463	Confidential	Confidential	-	-	-	-
ITALY	312 377	290 021	268 430	232 088	182 658	-42%	-37%	-32%	-21%
NETHERLANDS	Confidential	Confidential	Confidential	Confidential	Confidential	-	-	-	-
PORTUGAL	58 141	56 372	60 649	69 116	68 685	18%	22%	13%	-1%
SPAIN	524 504	383 736	375 988	482 395	408 264	-22%	6%	9%	-15%
SWEDEN	Confidential	Confidential	Confidential	Confidential	Confidential	-	-	-	-
UNITED KINGDOM	57 442	55 644	80 210	97 784	108 349	89%	95%	35%	11%
EUROPEAN UNION New Members	207 802	173 417	223 680	308 458	332 043	60%	92%	48%	8%
CZECH REPUBLIC	0	0	0	0	0	-	-	-	-
HUNGARY	Confidential	Confidential	Confidential	Confidential	Confidential	-	-	-	-
POLAND, all CVs	207 802	173 417	223 680	308 458	332 043	60%	92%	48%	8%
ROMANIA	0	0	0	0	0	-	-	-	-
SLOVAKIA	0	0	0	0	0	-	-	-	-
SLOVENIA	0	0	0	0	0	-	-	-	-
OTHER EUROPE	570 749	576 869	567 253	559 709	536 161	-6%	-7%	-6%	-4%
SERBIA	126	145	140	186	196	56%	35%	40%	5%
CIS (only Russia)	122 749	129 776	83 605	111 567	125 908	3%	-3%	51%	13%
RUSSIA	122 749	129 776	83 605	111 567	125 908	3%	-3%	51%	13%
AZERBAIJAN	0	0	0	0	0	-	-	-	-
BELARUS	0	0	0	0	0	-	-	-	-
KAZAKHSTAN, see HCV	0	0	0	0	0	-	-	-	-
UKRAINE	136	43	N/A	N/A	N/A	-	-	-	-
UZBEKISTAN	0	0	0	0	0	-	-	-	-
TURKEY	447 874	446 948	483 508	447 956	410 057	-8%	-8%	-15%	-9%
AMERICA	12 444 040	11 055 411	12 243 615	13 330 717	13 699 689	10%	24%	12%	3%
NAFTA	11 882 266	10 442 053	11 613 060	12 603 149	12 949 164	9%	24%	12%	3%
CANADA, including minibuses	1 431 904	814 263	933 091	1 159 641	1 103 076	-23%	36%	18%	-5%
MEXICO	2 414 256	2 320 239	2 659 345	2 875 398	3 041 675	26%	31%	15%	6%
USA, including minibuses	8 036 106	7 307 551	8 029 624	8 568 110	8 804 413	10%	21%	10%	3%
SOUTH AMERICA	561 774	613 358	630 555	727 568	750 525	34%	22%	19%	3%
ARGENTINA	206 423	250 647	279 388	305 942	264 951	28%	6%	-5%	-13%
BRAZIL	355 351	362 711	351 167	421 626	485 574	37%	34%	38%	15%
COLOMBIA	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0%	0%	0%	0%

Production Statistics - International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

ANNEXE 2 : Part exportée et part de la production consommée localement dans la production totale en 2024

Année	Production totale (unités)	Part exportée (%)	Production consommée localement (%)
2024	1 294 000	91	9

Source : Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA)

ANNEXE 3 : Modèles fabriqués par les principaux producteurs de véhicules au Canada (2023)



Note :

* indique la production de véhicules thermiques et hybrides

** Indique la production de véhicules électriques à batterie

Source : Site du gouvernement du Canada ([L'industrie canadienne de l'automobile](#)), en date de 2021.

ANNEXE 3 bis : Type de véhicules légers fabriqués au Canada (décembre 2023)

Véhicules légers fabriqués au Canada (en date de décembre 2023)		
Entreprise	Emplacement	Produits principaux
Stellantis Canada	Brampton, Ontario	Chrysler 300, Dodge Charger, Dodge Challenger
	Windsor, Ontario	Chrysler Pacifica, Chrysler Pacifica hybride rechargeable, Chrysler Voyager
Ford du Canada Limitée.	Oakville, Ontario	Ford Edge, Lincoln Nautilus
Compagnie General Motors du Canada	Ingersoll, Ontario	Brightdrop ZEVO 400, ZEVO 600
	Oshawa, Ontario	Chevrolet Silverado
Honda Canada Inc.	Alliston, Ontario	Honda Civic, Honda CR-V
Toyota Canada	Cambridge, Ontario	Lexus RX350, RX450h hybride, RAV4 hybride, Lexus NX, Toyota RAV4 hybrid
	Woodstock, Ontario	Toyota RAV4

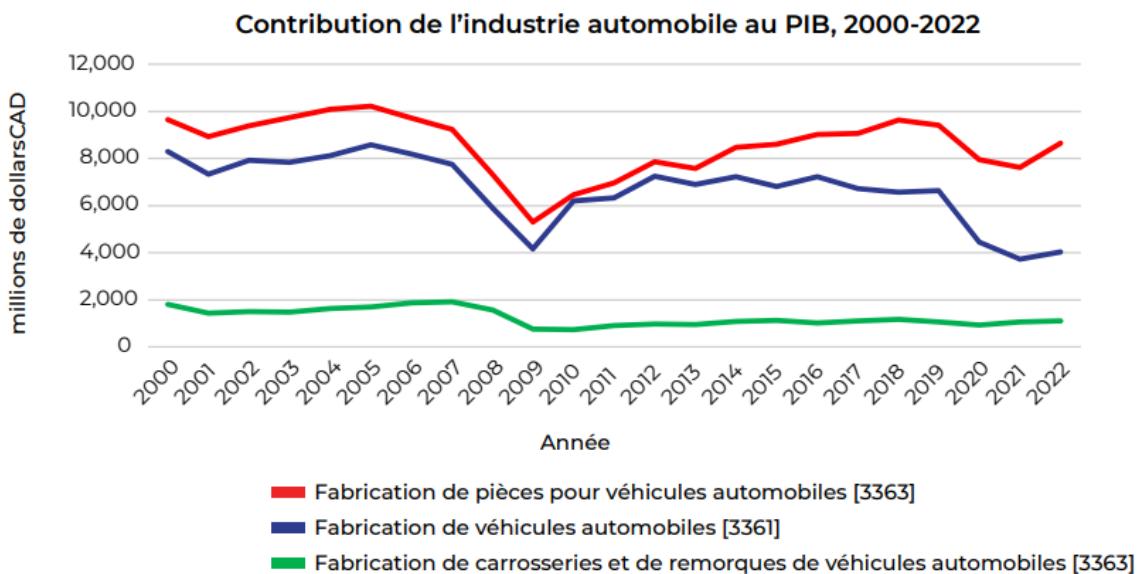
Source : Site du gouvernement du Canada ([L'industrie canadienne de l'automobile](#)).

ANNEXE 4 : Localisation des sites industriels automobiles en Ontario

Usines d'assemblage automobile



ANNEXE 4 bis : Contribution de l'industrie automobile au PIB canadien (2000-2022)



Source : Stat Can

ANNEXE 5 : Principaux biens d'exportation de l'Ontario

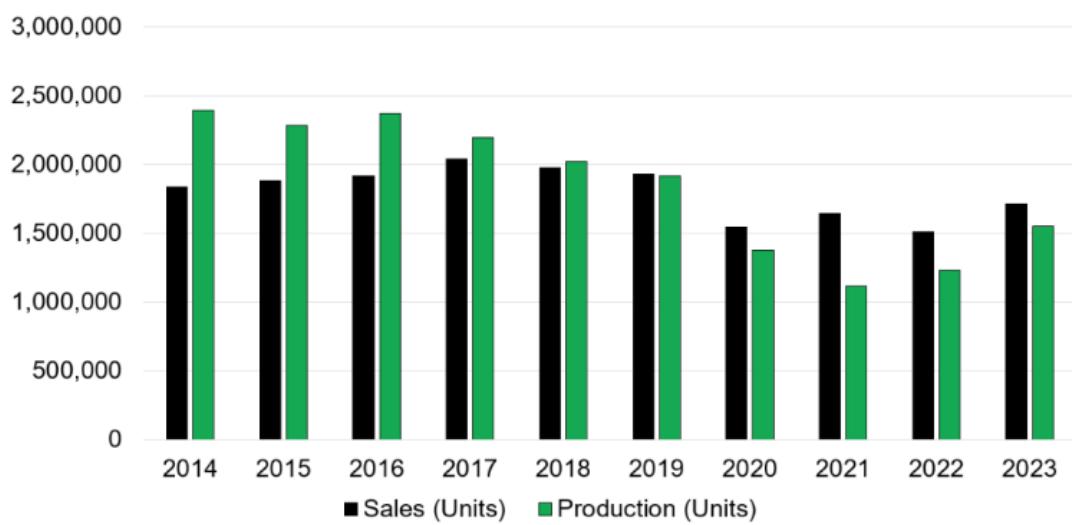
Angle provincial : Ontario

Cinq principaux biens d'exportation de l'Ontario	(milliards \$ CAN)	% du total
1. Véhicules automobiles	36.0	13.2
2. Or	17.6	6.5
3. Pièces pour véhicules automobiles	15.1	5.5
4. Médicaments	8.6	3.1
5. Pain et produits de pâtisserie	5.1	1.9
Autres	148.2	54.2
Total	\$273.4	100

Source: Statistique Canada, 2023

ANNEXE 6 : Production et ventes de véhicules au Canada en unités (2014-2023)

Canadian Motor Vehicle Production and Sales, 2014-2023



Sources: OICA, Statistics Canada Table 20-10-0024-02

ANNEXE 7 : Provenance des importations de véhicules au Canada en valeur (2014 vs 2023)

Inflation-Adjusted Canadian Motor Vehicle Imports, 2014 vs. 2023

	2014	2023
United States	\$36.2B	\$44.5B
Mexico	\$8.3B	\$13.6B
Rest of World	\$12.7B	\$24.0B
Total	\$57.3B	\$82.1B

Source: Author's Calculations, ISED Trade Data Online

- 50% des véhicules vendus au Canada en 2023 ont été importés des Etats-Unis (en valeur).
- Les véhicules fabriqués au Mexique représentaient 15 % des véhicules neufs vendus au Canada en 2023 (en valeur).
- Les véhicules fabriqués au Canada représentaient environ 9 % des ventes en valeur au Canada en 2023. La proportion d'unités canadiennes était proche de 12 %. Environ les trois quarts des véhicules fabriqués au Canada et vendus au Canada étaient des modèles comptant parmi les plus abordables de leur segment, tels que la Toyota RAV4, la Honda CR-V et la Honda Civic.
- Après les Etats-Unis et le Mexique, le Canada est la troisième plus grande source de véhicules vendus au Canada. Le Japon (7 %), la Corée du Sud (6 %) et l'Allemagne (5 %) constituent respectivement la quatrième, cinquième et sixième plus grande source.

ANNEXE 8 : Véhicules neufs immatriculés au Canada : part nationale et importée (2023)

Année	Nombre de véhicules neufs immatriculés (unités)	Part de véhicules produits au Canada (%)	Part des importations (%)
2023	1 714 356	12	88

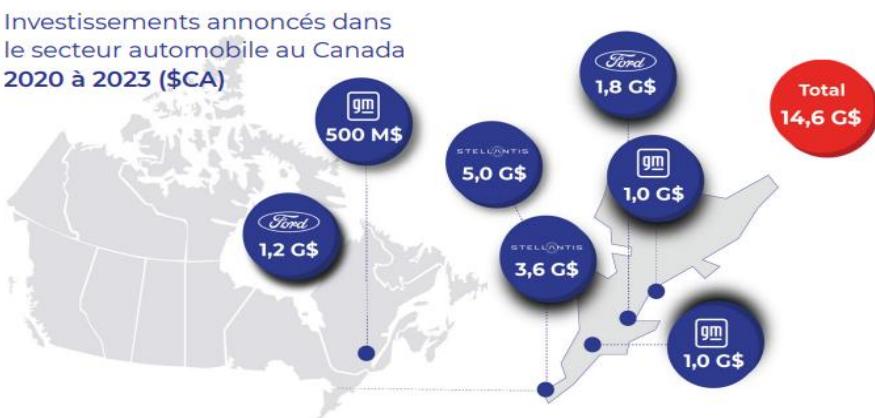
ANNEXE 9 : Production, consommation et exportations du marché automobile canadien, comprenant véhicules et pièces détachées (millions dollars USD)

Table: Canada Automotive Market Data (US\$ Millions)

	2020	2021	2022	2023 (Estimate)
Total Local Production	55,230	54,892	64,565	74,598
Total Exports	44,435	43,476	48,615	56,732
Total Imports	54,009	66,590	76,380	87,708
Imports from the US	34,579	41,837	48,365	54,169
Total Market Size	64,804	78,006	92,330	105,574

Source : Statistics Canada reports, Bank of Canada annual average

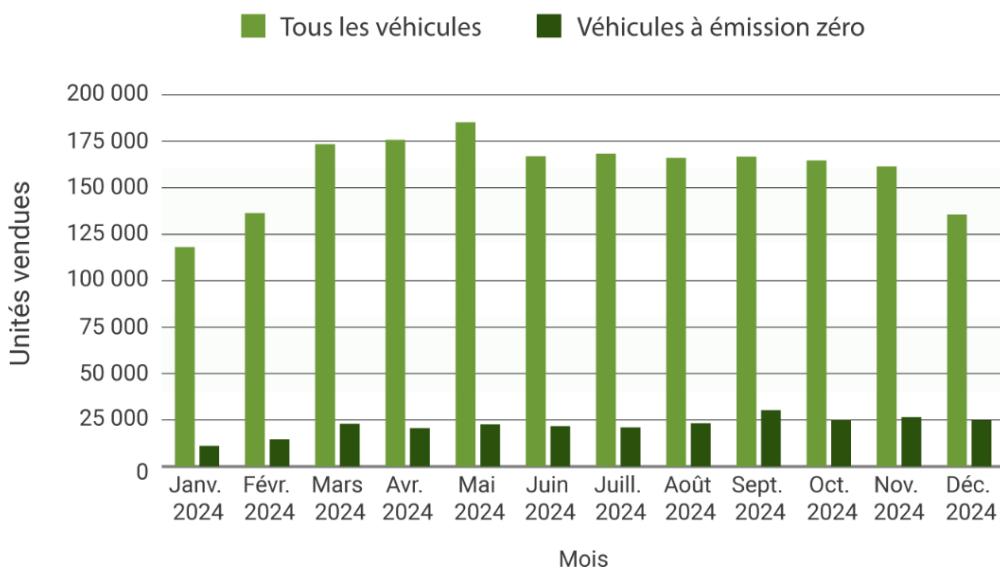
ANNEXE 10 : Investissements annoncés par les principaux constructeurs automobiles (2020-2023)



Source : ACCV, Nouvelles sur l'industrie automobile (mai 2024)

ANNEXE 11 : Vente de véhicules automobiles neufs selon le statut de VZE en 2024

Graphique 1 : Ventes de véhicules automobiles neufs selon le statut de véhicule à émission zéro



Source : Stat Can

ANNEXE 12 : Localisation des bornes de recharge publiques et leur répartition inégale du réseau à travers le Canada

- Si la Colombie-Britannique et le Québec **comptent plus de 11,8 % de véhicules électriques parmi leurs ventes de voitures neuves**, l'Ontario, l'Alberta et les provinces de l'Atlantique n'en sont pas au même niveau, notamment en matière d'infrastructures de recharge.
- **Le Canada compte environ 33 767 points de recharge publics répartis sur 12 955 stations en mars 2025**, une augmentation de 24,2 % par rapport à l'année précédente. Une progression encourageante, mais très en deçà des besoins, car avec ses 39 millions d'habitants et son territoire immense de près de 10 millions de km², le Canada souffre d'une couverture géographique dispersée, rendant les trajets longue distance plus difficiles pour les utilisateurs de véhicules électriques.
- **À titre de comparaison, la France dispose de plus de 163 000 points pour 67 millions d'habitants, répartis sur 551 000 km².**
- Selon une étude du cabinet Dunskey Energy and Climate publiée en 2024, le Canada aurait besoin de 100 520 bornes de recharge pour atteindre ses objectifs.

ANNEXE 13 : Perspectives des ventes mondiales d'automobiles (millions d'unités)

Tableau 1— Perspectives des ventes mondiales d'automobiles (Millions d'unités)

	2010-19	2021	2022	2023	2024	2025p	2026p	Août 2025, en % sur un mois, en DD	Août 2025, en % sur un an, en DND	DDA 2025, en % sur un an, en DND
Total	71.1	66.7	67.3	75.3	78.0	79.7	80.4	-0.9	6.1	6.1
Amérique du Nord	18.7	17.6	16.4	18.5	19.2	19.6	19.3	-1.0	2.7	4.2
Canada	1.82	1.66	1.52	1.68	1.82	1.89	1.84	-5.3	2.3	7.1
États-Unis	15.7	14.9	13.8	15.5	15.9	16.2	15.9	-0.4	3.2	4.2
Mexique	1.22	1.01	1.09	1.36	1.49	1.52	1.54	-18	-2.7	-0.1
Europe de l'Ouest	13.0	10.5	10.0	11.4	11.4	11.6	11.8	-5.8	3.4	-0.1
Allemagne	3.2	2.6	2.7	2.8	2.8	2.9	3.0	-8.3	5.0	-1.7
Royaume-Uni	2.3	1.6	1.6	1.9	2.0	2.0	2.0	0.8	-2.0	2.1
Europe de l'Est	3.3	2.8	1.9	2.8	3.4	3.3	3.3	-0.9	-4.0	-7.0
Russie	2.1	1.5	0.6	1.1	1.6	1.5	1.5	-5.4	-19.3	-22.2
Asie	31.9	32.7	35.9	39.4	40.5	41.5	42.3	0.8	9.7	9.6
Chine	19.7	21.5	23.6	26.0	27.6	28.2	28.8	3.5	16.5	13.6
Inde	3.3	3.6	4.4	4.7	4.9	5.1	5.1	-6.4	-5.4	0.4
Japon	5.1	4.4	4.2	4.8	4.4	4.6	4.7	-6.8	-8.3	6.2
Amérique du Sud	4.3	3.1	3.2	3.2	3.5	3.7	3.8	-4.0	3.6	12.5
Brésil	2.91	1.98	1.96	2.18	2.49	2.55	2.59	-4.1	-3.9	3.2
Chili	0.34	0.42	0.43	0.31	0.30	0.31	0.31	-6.7	-3.1	2.1
Colombie	0.26	0.24	0.25	0.18	0.20	0.20	0.20	-11.3	27.5	26.9
Pérou	0.16	0.16	0.16	0.16	0.15	0.16	0.16	-0.4	26.7	20.2

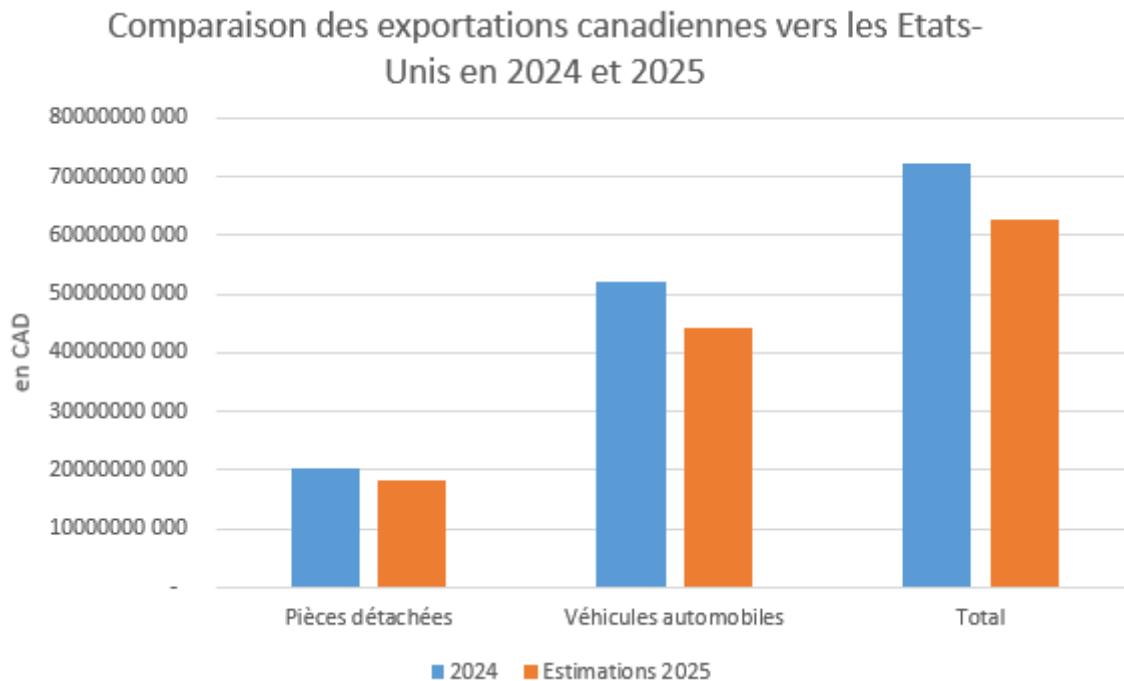
Sources : Études économiques de la Banque Scotia, Omdia et Bloomberg.

ANNEXE 14 : Exportations et importations canadiennes de produits de l'industrie automobile (2024)

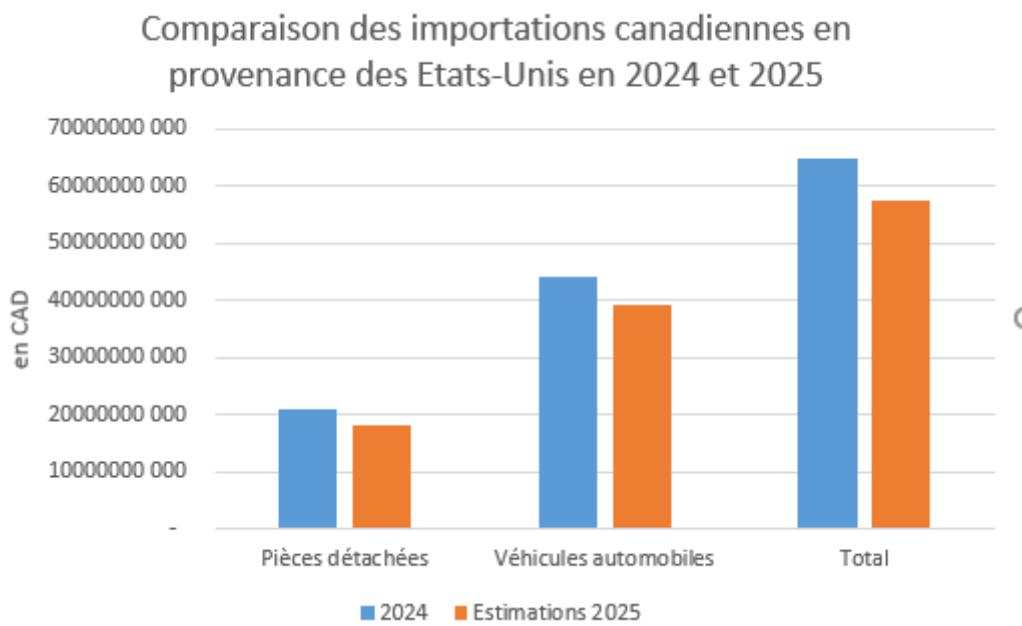
Origine	Canada
Destination	États-Unis
Période	Année(s) spécifique(s) : 2024
Unités	Valeur en dollars canadiens
Exportations et importations de produits de l'industrie automobile (source : Statistique Canada, 2025) - en CAD	2024
Produits (échanges Canada/États-Unis)	Exportations canadiennes
I. Pièces détachées	
SH 401110 - Pneumatiques neufs, en caoutchouc, des types pour voitures de tourisme	1 152 574 304
SH 401120 - Pneumatiques neufs, en caoutchouc, des types utilisés pour autobus ou camions	1 372 927 156
SH 401140 - Pneumatiques neufs, en caoutchouc, des types utilisés pour motocycles	701 406
SH 850710 - Accumulateurs électriques au plomb, des types utilisés pour le démarrage	26 311 368
SH 850760 - Accumulateurs électriques au lithium-ion,incl séparateurs,même rectangle/carré	1 405 970 109
SH 8708 - Parties et accessoires des véhicules automobiles des n°s 87.01 à 87.05	16 195 845 021
SH 940120 - Sièges des types utilisés pour véhicules automobiles	34 247 254
II. Véhicules automobiles et bus lourd (8702, 8703) et camions lourds et petits véhicules de transport légers (8704)	
SH 8702 - Véhicules automobiles pour le transport en commun des personnes	1 401 021 135
SH 8703 - Voitures de tourisme,au véhicules auto conçus pr transport de pers, a/q no 87.02	40 186 068 414
SH 8704 - Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	10 486 624 796
Sous-total Etats Unis	72 262 290 963
Autres pays	5 279 661 782
Total (Tous les Pays)	77 541 952 745
	117 369 615 969

Source : Données sur le commerce en direct (site consulté le 12 décembre 2025)

ANNEXE 15 : Évolution des exportations automobiles canadiennes vers les États-Unis (2024-2025)



ANNEXE 16 : Évolution des importations automobiles canadiennes en provenance des États-Unis (2024-2025)



NOTES DE FIN

¹ Les Etats-Unis catégorisent certains véhicules (SUV) comme véhicules commerciaux légers (VCL), ce qui conduit à une production importante de VCL et une faible production de voitures particulières. La comparaison entre pays nécessite d'ajouter ces deux catégories (voir [Production Statistics - International Organization of Motor Vehicle Manufacturers](#)).

² La filière industrielle comprenant les industries de fabrication des véhicules automobiles, des carrosseries, des remorques et des pièces automobiles (équipementiers).

³ Les pièces et composants de véhicules automobiles peuvent traverser jusqu'à huit fois les frontières entre le Canada, les États-Unis et le Mexique avant un assemblage final du véhicule.

⁴ [Et que ça roule : le gouvernement du Canada agit afin d'accroître l'offre de véhicules électriques pour les Canadiens - Canada.ca](#)

⁵ En juin, les immatriculations de VZE étaient en recul de 35,2% sur un an, à 14 000 véhicules, alors que l'ensemble du marché automobile canadien enregistrait une hausse de 6 %.

⁶ Le gouvernement du Québec a investi 150 M CAD dans l'usine de production Nemaska Lithium, située à Bécancour, portant le total à près d'1 Md CAD d'aides publiques. [Filière batterie | Nemaska Lithium met son projet de mine sur pause | Le Devoir ; Développement de la filière batterie - Une autre étape importante dans le développement de Nemaska Lithium Gouvernement du Québec](#)

⁷ Volkswagen indique que ce site sera le troisième et plus grand projet de PowerCo à l'échelle mondiale, avec l'objectif de couvrir le marché nord-américain. Le démarrage de la production est prévu en 2027, l'usine créera 3000 emplois directs.

[L'Ontario célèbre une étape importante dans la construction de PowerCo à St. Thomas | Salle de presse de l'Ontario](#)

⁸ [L'Ontario accueille un investissement de 3,2 milliards de dollars réalisé par Vianode à St. Thomas | Salle de presse de l'Ontario](#)

⁹ Le programme incitatif du Québec pour l'achat de VZE (Roulez vert) a été rétabli le 1er avril 2025, mais il offre des incitatifs financiers moins élevés qu'en 2024. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a quant à lui annoncé en novembre 2025 la fin des subventions à l'achat de VZE, et l'abandon de l'objectif de 100 % de ventes de véhicules électriques d'ici 2035. Une nouvelle législation devrait être introduite au printemps 2026.

¹⁰ Les composants américains respectant le CUSMA /ACEUM sont libres de droits.

¹¹ [Le Canada prend des mesures décisives pour protéger l'industrie automobile et ses travailleurs - Canada.ca](#)

¹² [Usine de batteries NextStar : les détails des accords avec Ottawa révélés | Radio-Canada](#)