



Electric  
Mobility  
Canada

Mobilité  
électrique  
Canada

**SOUSSION AU GOUVERNEMENT DU CANADA  
COMITÉ PERMANENT DES FINANCES**

**Le 31 octobre 2011**

(disponible en anglais)

Pour plus de renseignements, communiquez avec :

Al Cormier, CAE  
Président et directeur général  
Tél: 416 970 9242

Mike Elwood\*  
Président du Conseil d'administration  
Tél: 416 953 4134

Courriel: [al.cormier@emc-mec.ca](mailto:al.cormier@emc-mec.ca) Courriel: [melwood@azuredynamics.com](mailto:melwood@azuredynamics.com)

Adresse:  
9-6975 Meadowvale Town Centre Circle, bureau 309  
Mississauga (ON) L5N 2V7

\* Présenteur au Comité au nom de Mobilité électrique Canada

## TABLE DES MATIÈRES

---

<b>RÉSUMÉ</b> .....	<b>3</b>
Contribuer à la politique verte du Canada.....	3
Quatre recommandations.....	3
<b>CONTEXTE</b> .....	<b>3</b>
1. Les avantages économiques des véhicules électriques .....	4
2. Les avantages environnementaux des véhicules électriques .....	5
3. L'effet des véhicules électriques sur le réseau de distribution d'électricité au Canada .....	6
4. Actions des provinces et des municipalités au Canada .....	7
5. Le gouvernement du Canada et le leadership dans les véhicules électriques .....	7
6. Paver la voie de l'autoroute verte au Canada .....	8
<b>RECOMMANDATIONS</b> .....	<b>8</b>
Recommandation 2 – Élargir l'infrastructure de chargement .....	9
Recommandation 3 – Encourager fortement les gérants de parcs fédéraux de véhicules à montrer l'exemple.....	9
Recommandation 4 – Commencer à construire l'autoroute verte du Canada.....	10
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>10</b>

## RÉSUMÉ

---

### **Contribuer à la politique verte du Canada**

Beaucoup de pays dans le monde se sont dotés de plans ambitieux pour encourager et accélérer la mise au point de modes de transports électriques. Ces plans englobent à la fois les véhicules et son infrastructure d'accompagnement. Beaucoup de ces pays promeuvent les véhicules électriques au titre de la technologie qui s'impose dans les toutes premières actions tendant à éliminer notre dépendance des carburants fossiles dans les transports.

Le prochain budget donne au Canada l'occasion de mettre en œuvre un programme ciblé concernant les véhicules électriques, grâce auquel le Canada entrerait dans le club des pays qui ont déjà des programmes sur ces véhicules et contribuerait ainsi à sa politique verte.

Les consommateurs au Canada peuvent déjà acquérir des véhicules hybrides par branchement (VHB) à usage personnel ou commercial. Le potentiel économique et environnemental de ces véhicules est connu. Cette présentation de Mobilité électrique Canada a pour thème les tendances vers l'électrification des transports dans le monde, ses avantages et les actions à entreprendre pour préparer le Canada aux véhicules électriques. Les véhicules électriques non seulement feront économiser beaucoup de carburant aux particuliers et aux exploitants de parcs de véhicules, mais réduiront aussi les émissions dans les transports et favoriseront l'emploi dans l'industrie automobile.

### **Quatre recommandations**

Cette soumission comprend quatre recommandations de nouveaux programmes. Elle présente un ensemble modeste d'actions que le gouvernement du Canada doit entreprendre pour assurer un lancement réussi des véhicules électriques au pays. Ce programme peut être mis en œuvre dans un délai d'un an ou deux. Le coût de ce programme que nous estimons à 16,5 millions de dollars est relativement modeste si on le compare aux investissements réalisés par d'autres pays du G8. Le programme que nous proposons se cantonne à ce qui faut réaliser pour appuyer l'achat escompté de véhicules électriques au cours des années à venir et identifie une stratégie d'actions dans le plus long terme.

1. Investir dans la mise au point d'amendements nécessaires aux codes et normes
2. Investir dans une infrastructure de chargement pour véhicules électriques
3. Inciter fortement les parcs fédéraux de véhicules à donner l'exemple
4. Commencer à construire l'autoroute verte du Canada

Nous faisons aussi état de l'**Autoroute verte du Canada** – un concept par lequel les Canadiens parcoureraient les quatre coins du pays avec des véhicules mus par une énergie alternative et expliquons comment les VHB feraient de ce concept une réalité.

## CONTEXTE

---

La plupart des pays du G8 ont adopté la traction électrique au titre de la technologie qui s'impose dans les toutes premières actions tendant à éliminer notre dépendance des carburants fossiles. Beaucoup d'autres pays industrialisés ont adopté des politiques et des programmes d'accompagnement similaires à l'intention d'acheteurs individuels ou d'exploitants de parcs de véhicules de véhicules électriques par branchement à leurs niveaux national ou régional.

Ces programmes comprennent aussi des projets de démonstration, des plans d'appui pour les industries et pour l'élargissement des infrastructures électriques de chargement des VHB. C'est en Asie, en Europe et en Amérique du Nord (É.-U.) que l'on trouve les pays à la pointe de cet effort. Même si d'autres technologies intéressant les transports ne sont pas entièrement écartées, les investissements sont avant tout orientés vers les véhicules électriques.

Les fabricants automobiles (OEM) répondent en proposant une variété de véhicules hybrides par branchement (VHB) ou de véhicules tout électriques (VÉ). Toutefois, ils ont indiqué qu'ils feraient porter leurs efforts de commercialisation vers les pays les plus aptes à accueillir les VHB grâce à l'installation préalable d'une infrastructure de chargement et d'incitatifs financiers pour les premiers acheteurs.

Plus que tout autre pays, le Canada est idéalement placé pour tirer parti de l'électrification des transports. Il revendique une large gamme de compétences dans tous les domaines touchant à l'électrification des transports, qu'il s'agisse du développement des batteries, de l'intégration des systèmes des véhicules électriques, de systèmes de gestion des batteries et de gestion de l'électricité. Compte tenu également de notre production d'électricité à partir de sources renouvelables, le Canada est aussi très bien placé pour alimenter les HYB à partir d'électrons verts et réduire ainsi considérablement les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Compte tenu de ce que notre industrie automobile est intégrée à l'échelle nord-américaine, une commercialisation rapide et efficace des VHB suppose que le Canada accorde ses efforts promotionnels et techniques des VHB avec ceux de son partenaire privilégié en termes de marché automobile, c'est-à-dire les États-Unis. Les fabricants automobiles ainsi que leurs fournisseurs de pièces et de batteries au Canada ont généralement déjà franchi l'étape de la recherche et du développement (RD) et s'attaquent aux premières phases de commercialisation. Ceci représente une évolution capitale dans l'adoption de cette nouvelle technologie dans la mesure où l'appui des organismes fondamentaux est maintenant indispensable pour passer à la production en masse.

Le Canada ne fait pas partie aujourd'hui des pays qui investissent dans l'adoption des véhicules électriques. Bien que le Canada encourage la RD et propose d'autres aides à l'industrie, il n'a pas mis en place au niveau national un programme destiné aux véhicules électriques.

## **1. Les avantages économiques des véhicules électriques**

L'industrie automobile, y compris les fournisseurs de premier et de second niveau dont beaucoup se trouvent au Canada, se préparent rapidement à la fabrication des VHB. Cette industrie investit généreusement dans les véhicules électriques : ainsi, il faut compter 500 millions de dollars pour préparer la production en masse d'un véhicule électrique. Par exemple, la Chevy Volt lancée cette année fait appel pour sa construction à des composantes fournies par plus de 20 fabricants situés en Ontario. En outre, une partie de son design et de son ingénierie a été faite au Canada.

Un autre exemple : la camionnette Ford-Azure Transit Connect qui est sur le marché aujourd'hui. La plus grande partie de son ingénierie fut réalisée à Vancouver.

De plus, Toyota a récemment annoncé qu'elle fabriquerait le véhicule électrique RAV4 en Ontario, une décision appuyée par le Canada et l'Ontario. Il s'agit d'un gain économique appréciable pour le Canada qui peut se répéter. Une étude produite par le Aspen Institute calcule que 250 emplois seraient créés par tranche de 10 000 véhicules électriques produits.

Nous avons au Canada environ 200 sociétés qui fabriquent des composantes et des systèmes nécessaires au transport électrique. Elles comprennent des fabricants de batteries, de bornes

de chargement, de systèmes de gestion de l'électricité, etc. Ces entités produisent ces services et produits pour les marchés intérieur et international. De plus, leur contribution au recrutement et à la formation de personnel hautement qualifié (PHQ) est appréciable. Ces sociétés sont surtout situées en Colombie-Britannique, au Manitoba, en Ontario et au Québec. La plus grande partie de leur chiffre d'affaires est à l'exportation.

Les acheteurs de véhicules électriques peuvent s'attendre à payer davantage pour leur véhicule jusqu'à ce que la technologie des VHB devienne plus mûre et que les volumes de production de ces véhicules approchent ceux mus par un moteur à combustion. Aujourd'hui, le supplément à acquitter se chiffre entre 20 % et 60 % du prix d'un véhicule équivalent mais équipé d'un moteur à combustion. L'industrie est consciente de ce que la différence de prix est importante, mais reconnaît aussi que ces écarts de prix sont monnaie courante lorsque de nouvelles technologies sont introduites. La section 5 traite des programmes d'accompagnement en vigueur dans les principales provinces canadiennes.

Nonobstant ce qui précède, les propriétaires de VHB économisent sur les frais de fonctionnement de ces véhicules si on considère les frais totaux pendant leur durée de vie. Compte tenu de ce que le coût de l'électricité pour les VHB peut être aussi modique qu'un sous par kilomètre parcouru par rapport à sept sous le kilomètre pour un véhicule à essence, les économies réalisées pendant la durée de vie d'un véhicule électrique sont potentiellement très importantes. Si on suppose des frais d'essence de 1 500 \$ par an pour un véhicule de tourisme à moteur, un propriétaire de VHB pourrait économiser environ 1 000 \$ an sans y ajouter des frais d'entretien réduits parce que ces véhicules comportent moins de composantes et que les freins durent plus longtemps en raison du freinage par récupération propre à ces véhicules. Des données empiriques dans ce domaine confirment déjà les économies appréciables réalisées dans les frais d'entretien.

On peut donc conclure que les frais de fonctionnement d'un VHB seront pendant la durée de vie de ce véhicule inférieurs à ceux d'un véhicule comparable équipé d'un moteur à combustion. Bien entendu, les économies réalisées s'accroîtront au fur et à mesure du renchérissement du prix du pétrole.

Enfin, les perspectives de réduction de l'importation de pétrole à des fins de transport sont manifestes. Même si le Canada produit du pétrole, il n'en importe pas moins un volume important, en particulier à des fins de consommation dans les régions situées à l'est de l'Ontario. On pourrait avec le temps réduire les milliards de dollars canadiens que l'on dépense pour importer ce pétrole et libérer les montants ainsi économisés pour financer d'autres priorités au pays.

## **2. Les avantages environnementaux des véhicules électriques**

Environ 20 millions de véhicules de tourisme et de camions légers, pratiquement tous alimentés par des carburants fossiles pour leur fonctionnement, circulent sur nos routes au Canada. On vend environ 1,5 million de ces véhicules par an.

Environ 75 % des kilomètres parcourus au Canada le sont par des véhicules légers. Ceux-ci contribuent aux émissions de gaz à effet de serre (GES) à hauteur d'environ 18 %. Les transports contribuent au total à 25 % de ces émissions.

Les véhicules hybrides existent depuis environ 10 ans. Bien conduits, ils peuvent faire économiser à leurs propriétaires jusqu'à 50 % des frais d'essence. Les véhicules hybrides par branchement font passer ces économies à 80 % et les véhicules tout électrique à 100 %.

Moins de 25 % de l'électricité produite au Canada provient de carburants fossiles. Cette proportion diminue au fur et à mesure que la part des sources d'énergie renouvelables continue

d'augmenter. En moyenne, 60 % de l'électricité produite au Canada provient de source hydroélectrique. Selon l'Association canadienne de l'hydroélectricité, on peut même produire beaucoup plus d'électricité de cette origine.

Dans quatre provinces — Terre-Neuve, Québec, le Manitoba et la Colombie-Britannique — la proportion d'électricité produite à partir de sources non fossiles représente plus de 95 %. Le Canada est ici mieux loti que les États-Unis puisque notre voisin du sud produit 70 % de son électricité à partir de carburants fossiles tout en favorisant les véhicules électriques principalement pour des raisons de sécurité énergétique. Passer à la traction électrique avec pour résultat une diminution des émissions de GES est une tâche bien plus facile à réaliser dans notre pays.

L'intensité carbone aujourd'hui d'une petite voiture moyenne au Canada équipée d'un moteur à combustion dépasse 190 grammes de  $\text{CO}_2$  par kilomètre. Une voiture de gabarit similaire mais mue par un moteur électrique ne rejettera pratiquement aucune émission dans des provinces telles que la Colombie Britannique, le Manitoba, le Québec et Terre-Neuve. Même dans des provinces où l'électricité est produite principalement à partir de carburants fossiles, les émissions seront réduites de plus de 30 %. Cette réduction est largement attribuée à l'hyper efficacité des moteurs électriques. Nous reconnaissons que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion ont au cours des 40 dernières années considérablement réduit leurs émissions qui engendrent le smog.

Les transports sont essentiels à l'économie du Canada et au mode de vie des Canadiens. La technologie pour réduire les émissions des véhicules mus par un moteur à combustion est sur le point d'atteindre ses limites aujourd'hui à moins qu'on ne commence à aller à contre-courant de ce que veulent les clients, c'est-à-dire réduire le poids et la puissance des véhicules. Convertir les véhicules utilitaires légers en véhicules électriques abaisserait de manière mesurable les émissions de GES attribuables aux transports.

Résumons-nous : on ne produit pratiquement pas d'émissions en produisant l'électricité nécessaire aux véhicules électriques et les véhicules électriques ne rejettent pratiquement aucune émission quand elles roulent.

### **3. L'effet des véhicules électriques sur le réseau de distribution d'électricité au Canada**

Si un VHB consomme 3 000 kWh<sup>1</sup> pour parcourir 15 000 km par an (200 Wh/km<sup>2</sup> pour un véhicule de taille moyenne), les 500 000 véhicules tout électrique qui, selon la Feuille de route technologique des véhicules électriques, circuleront sur nos routes d'ici 2018 consommeront 1,5 TWh<sup>3</sup> d'électricité en plus, ce qui revient à 0,2% de l'électricité qui, selon nos projections, sera disponible cette année-là. Les véhicules électriques ne devraient donc pas poser des problèmes au réseau de distribution d'électricité.

Le chargement nocturne des batteries d'un VHB ne nécessiterait pas de nouvelles capacités de production d'électricité et absorberait d'excès de production que l'on constate dans certaines centrales électriques. Même s'il est vrai qu'un essaim local de VHB pourrait provoquer des tensions dans la distribution locale d'électricité, il existe des solutions qui sont par ailleurs couramment utilisées. L'existence d'un réseau électrique intelligent couplé à l'utilisation de bornes de chargement intelligentes devrait soulager des problèmes d'approvisionnement, mais

---

<sup>1</sup> Kilowattheure.

<sup>2</sup> Wattheure par kilomètre.

<sup>3</sup> Terrawatt hours

nous reconnaissons que des remplacements ou des modernisations de systèmes pourraient être nécessaires.

Contrairement aux trains et aux trolleybus qui sont connectés au réseau en permanence, les VHB sont les premiers objets mobiles qui se chargent électriquement à être alimentés par les compagnies distributrices d'électricité. Ces véhicules ne sont qu'occasionnellement branchés et pas toujours depuis le même endroit. L'interface entre le véhicule et le réseau doit être gérée de manière sûre quand le propriétaire du véhicule le branche sur le réseau ou l'en débranche, ce qui suppose un nouveau niveau de collaboration entre les fabricants et sociétés distributrices d'électricité. Cette nouvelle collaboration existe déjà à un niveau sans précédent avec certaines sociétés de distribution d'électricité et partenaires de l'industrie au Canada par le biais de mise au point conjointe de nouvelles normes de codes électriques ainsi que par le déploiement de VHB de démonstration dans des grandes villes du pays telles que Vancouver, Calgary, Winnipeg, Toronto, Montréal et Saint-Jérôme. De plus, la technologie a évolué : il est aujourd'hui possible de programmer le chargement des VHB à partir du réseau aux heures creuses.

#### **4. Actions des provinces et des municipalités au Canada**

Le Manitoba, l'Ontario et le Québec sont à la pointe des efforts entrepris par les provinces pour encourager l'adoption des VÉ au Canada. Si les modalités des actions varient par province, leur appui des véhicules électriques comprennent des incitatifs financiers pour les acheteurs de véhicules électriques et pour l'installation de bornes de chargement, des projets de démonstration, une aide aux industries pour mettre au point de nouveaux véhicules et des composantes pour ces véhicules. L'Ontario subventionne jusqu'à concurrence de 8 500 \$ l'achat de VHB et le Québec jusqu'à 8 000 \$. Le Manitoba n'a pas d'incitatif financier pour l'instant, mais une réflexion sur la question est en cours. En attendant, le Manitoba prête son concours financier à l'industrie pour financer la recherche en technologies et la mise au point de véhicules. La Colombie-Britannique, l'Alberta, l'Île-du-Prince-Édouard et la Saskatchewan proposent des réductions limitées d'ordre fiscal à l'achat de véhicules hybrides. L'Ontario a récemment annoncé un programme de 80 millions de \$ pour l'installation d'une infrastructure de chargement de véhicules électriques.

De grandes municipalités au Canada manifestent leur appui aux VHB en les intégrant dans leurs parcs automobiles pour réduire leurs frais de carburant et de maintenance. Les municipalités font aussi appel aux fabricants automobiles et à leurs sociétés de distribution d'électricité pour mener des campagnes de démonstration de VÉ chez elles. D'autres municipalités sont en train de planifier des campagnes de démonstration de VHB et de bornes de chargement.

#### **5. Le gouvernement du Canada et le leadership dans les véhicules électriques**

Le gouvernement du Canada a déjà fait preuve de leadership dans le domaine des véhicules électriques en s'associant avec MÈC et ses adhérents des milieux industriels pour produire la Feuille de route technologique des véhicules électriques au Canada. Vous trouverez ce document à <http://www.emc-mec.ca/eng/advocacy.php>.

Maintenant que nous avons la Feuille de route, le budget 2012 représente une occasion unique pour annoncer un nouveau programme qui fera avancer notre stratégie.

L'appui du gouvernement du Canada dans les véhicules électriques favorisera un surcroît de croissance dans l'industrie et une meilleure pénétration des marchés avec, à la clé, des avantages économiques et environnementaux. S'abstenir détournerait probablement les fabricants automobiles vers d'autres pays qui se sont dotés de programmes pour appuyer et encourager cette technologie verte des transports.

Comparée à des programmes mis en place dans d'autres pays du G8, notre recommandation d'un plan de deux ans tendant à encourager un début d'adoption des véhicules électriques au Canada est un investissement modeste qui s'accorde avec les objectifs affichés par le gouvernement fédéral de réduction des émissions de GES. Agir sur la base des recommandations de cette soumission signifierait sans ambiguïté aux Canadiens, à l'industrie des véhicules électriques, aux acheteurs futurs de véhicules électriques et à la communauté internationale que le Canada entend exploiter ses électrons verts et appuyer les efforts entrepris dans le développement des véhicules électriques pour réduire les émissions de GES dans les transports et stimuler la croissance de son industrie des véhicules électriques.

## **6. Paver la voie de l'autoroute verte au Canada**

L'**autoroute verte du Canada** est le fruit d'une vision de Mobilité électrique Canada qui suscite rapidement l'attention accrue de beaucoup de parties prenantes au pays.

L'énergie qui alimente les transports modernes passe de ce qui était surtout un carburant d'origine fossile (essence et diesel) à une variété de sources d'énergie alternative. Ces énergies alternatives comprennent l'électricité, les piles à combustible, un mélange à l'éthanol, l'agro-diesel, le gaz naturel produit à partir de sources renouvelables et d'autres carburants produits à partir de sources renouvelables grâce auxquels le Canada pourra réduire ses émissions.

Paver la voie de l'autoroute verte au Canada est une vision par laquelle chaque collectivité au pays est reliée aux autres collectivités par un réseau de « stations d'énergie alternative » qui alimenterait les véhicules d'aujourd'hui et de demain. Ces « stations d'énergie alternative » proposeraient les produits pétroliers disponibles aujourd'hui mais aussi, avec le temps :

- L'électricité et l'infrastructure d'accompagnement qui permettrait le chargement des véhicules électriques (VÉ). Cette électricité pourrait provenir de sources d'énergies alternatives telles que l'énergie solaire, géothermale, hydroélectrique, marémotrice et éolienne.
- Nous pouvons aussi considérer le mélange d'éthanol, l'agro-diesel, le gaz naturel et d'autres carburants propres et renouvelables comme des alternatives pour mouvoir les voitures et les camions.

Le concept **Autoroute verte du Canada** engloberait toutes les provinces et les territoires ainsi que les sociétés distributrices d'électricité et les villes à travers le pays pour permettre aux Canadiens de rouler aux quatre coins du Canada tout en alimentant leurs véhicules avec de l'énergie alternative. Ce concept incitera aussi les Canadiens à réévaluer l'importance de trouver et d'utiliser des sources alternatives d'énergie. Ce concept évoluera avec le temps. Il débutera localement, puis deviendra un concept régional avant de devenir national.

## **RECOMMANDATIONS**

---

Mobilité électrique Canada recommande l'adoption d'un nouveau programme modeste pour continuer dans le sillage du travail déjà entrepris pour préparer le Canada à l'arrivée des véhicules électriques. Ce programme stimulerait l'industrie des VÉ au Canada et posera la première pierre de l'Autoroute verte du Canada. Nous pouvons achever ce programme en adoptant les recommandations suivantes qui seraient mises en œuvre dans un délai d'un ou de deux ans. Nous estimons à 16,5 millions de dollars l'investissement total que supposerait l'adoption de ces recommandations.



## **Recommandation 1 : Investir dans la mise au point d'amendements nécessaires aux codes et normes**

Un investissement de 2 millions de dollars pour terminer le travail que réalisent l'Association canadienne de normalisation et les membres de l'industrie pour définir des codes et des normes harmonisées entre les services fédéraux, les provinces et les États-Unis. Ce travail a débuté mais nous avons besoin de moyens supplémentaires pour le terminer. Bien que cette entreprise soit celle qui nécessite le financement le plus modeste, elle est la plus urgente.

Faute de codes et normes adéquats, il pourrait être impossible de vendre des véhicules électriques au Canada et l'installation de l'infrastructure de chargement pourrait être retardée.

De plus, le Conseil national de la recherche devrait amender le Code national du bâtiment pour rendre obligatoire dans les nouvelles maisons et sur 20 % des aires de stationnement l'installation d'un dispositif électrique pouvant accueillir des bornes de chargement. Estimation des coûts des travaux restant à faire par l'Association canadienne de normalisation : 2 millions de dollars.

## **Recommandation 2 – Élargir l'infrastructure de chargement**

Des investissements dans des infrastructures sont nécessaires pour préparer le Canada à l'arrivée des VHB. Ces investissements comprennent des subventions pour les propriétaires de maisons, pour les entreprises et municipalités souhaitant faire installer des bornes de chargement pour faire des chargements nocturnes et des stations de chargement rapide dans des lieux commerciaux et publics des grandes villes.

Nous nous félicitons de l'annonce récente de Ressources naturelles Canada pour financer des travaux de recherche et de développement en infrastructures pour véhicules électriques par le biais de l'initiative écoÉnergie. Si ce programme contribuera à approfondir la recherche dans des infrastructures pour véhicules électriques par le truchement de travaux de RD ciblés, les technologies de chargement existent déjà dans le commerce. Nous encourageons donc fortement le gouvernement à élargir sa politique de subventions aux particuliers et gérants de parcs automobiles.

Une borne de chargement moyenne peut coûter jusqu'à 2 000 \$ et une station de chargement rapide jusqu'à 100 000 \$. Nous recommandons à ce stade une subvention à l'achat de bornes moyennes de chargement (qu'on appelle dans notre industrie stations de chargement de niveau II). Une subvention de 50 % à l'achat de 10 000 bornes moyennes de chargement coûterait 10 millions de \$. De plus, l'installation à des endroits stratégiques à travers le Canada de 50 stations à chargement rapide coûterait 5 millions de \$ ou 2,5 millions de \$ si leur achat est subventionné à concurrence de 50 %. L'installation de bornes de chargement dans les résidences devrait aussi faire partie du prochain renouvellement du programme écoÉnergie rénovation - Maisons. Estimation des coûts : 12,5 millions de \$.

## **Recommandation 3 – Encourager fortement les gérants de parcs fédéraux de véhicules à montrer l'exemple**

MÉC pense que le gouvernement canadien devrait montrer l'exemple à suivre en acquérant des véhicules électriques pour son parc automobile. Les procédures d'achat de véhicule ont parmi leurs critères la contribution des véhicules dont l'achat est projeté à la durabilité, dont ses émissions et leurs effets sur la santé. Une approche raisonnable consisterait de s'inspirer des pratiques d'achat d'autres pays qui exigent l'achat de nouveaux véhicules hybrides, hybrides par branchement ou tout-électrique à moins qu'il ne soit démontré qu'aucun de ces véhicules n'existe pour les usages qu'on veut en faire. Estimation des coûts : marginal, si ce n'est le coût

temporairement plus élevé de ces véhicules à l'achat.

#### **Recommandation 4 – Commencer à construire l'autoroute verte du Canada**

Comme nous l'avons dit à la section 6, préparer la mise en place d'une infrastructure grâce à laquelle les Canadiens pourraient alimenter leurs véhicules avec une énergie alternative pour rouler aux quatre coins du Canada encouragerait ceux qui souhaitent conduire à l'extérieur de leurs régions sans se ravitailler en carburant fossile. Il s'agit d'un concept inscrit dans le long terme qui doit être raffiné en termes de définition et de clarté pour envoyer le message voulu aux Canadiens. MÉC recommande par conséquent que 2 millions de \$ soient dirigés vers une étude qui aurait pour objectif de définir le concept d'autoroute verte, les technologies admissibles, les critères pour les stations de ravitaillement en énergie, les partenaires requis et un mécanisme de financement pour lancer le processus. *Estimation des coûts : 2 millions de dollars.*

## **CONCLUSION**

---

Nous sommes convaincus qu'une fois ces modestes investissements réalisés, le Canada sera prêt à rejoindre le club des pays qui se préparent à l'adoption des véhicules électriques. À la lumière du programme que nous détaillons dans ce rapport, le Canada pourra effectuer les investissements nécessaires dans quelques domaines ciblés que nous résumons ci-dessous et ainsi préparer le pays aux véhicules électriques.

1. Investir dans la mise au point d'amendements nécessaires aux codes et normes
2. Investir dans une infrastructure de chargement pour véhicules électriques
3. Inciter fortement les parcs fédéraux de véhicules à donner l'exemple
4. Commencer à construire l'autoroute verte du Canada

Au nom de Mobilité électrique Canada et de ses adhérents, nous remercions le Comité permanent des finances pour nous avoir autorisé à déposer notre soumission dans le cadre de votre préparation du budget 2012.

#### **Pour plus de renseignements :**

Al Cormier, CAE  
Président et directeur général  
Mobilité électrique Canada  
Tél : 416 970 9242 Courriel :: [al.cormier@emc-mec.ca](mailto:al.cormier@emc-mec.ca)