

Envoi par courriel

Ottawa, le 1^e décembre 2019

Le très honorable Justin Trudeau
Premier ministre du Canada
80 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0A2
PM@pm.gc.ca

Copies envoyées à:

L'honorable William Morneau, Ministre des
finances bill.morneau@canada.ca

L'honorable Marc Garneau, Ministre des
transports mintc@tc.gc.ca

L'honorable Seamus T.H. O'Regan, Ministre
des ressources naturelles [NRCan.Minister-
Ministre.RNCan@Canada.ca](mailto:NRCan.Minister-Ministre.RNCan@Canada.ca)

L'honorable Navdeep Singh Bains, Ministre
de l'innovation, des sciences et de
l'industrie [ised.minister-
ministre.isde@canada.ca](mailto:ised.minister-ministre.isde@canada.ca)

L'honorable Jonathan Wilkinson, Ministre de
l'environnement et du changement climatique
ec.ministre-minister.ec@canada.ca

L'honorable Mona Fortier,
Ministre de la prospérité de la classe moyenne
et ministre associée des Finances
Mona.fortier@parl.gc.ca

**Objet : L'électrification des transports – une solution importante pour les enjeux du 43^e
gouvernement du Canada**

Monsieur le Premier ministre,

Je vous écris au nom de nos membres qui incluent des entreprises se spécialisant dans la fabrication, la vente et l'entretien de véhicules électriques à batterie (VEB) et de véhicules hybrides électriques rechargeables (VHER) à travers le Canada, ainsi que des fournisseurs d'équipements de recharge de véhicules électriques, des fournisseurs d'électricité et des organismes de recherche.

Permettez-moi de vous adresser mes plus sincères félicitations pour votre récente réélection et notre proposition à continuer de vous offrir notre assistance ainsi qu'aux Ministres et représentants gouvernementaux afin de développer des programmes publics concrets dans le but d'accélérer l'électrification de tous les modes de transport au Canada. Notre mission vise à accélérer stratégiquement la transition vers la mobilité électrique partout au Canada. Nous sommes en faveur de l'adoption de politique d'ensemble intégré visant l'expansion de la demande et de l'offre de véhicules électriques légers, moyens et lourds, ainsi que de véhicules électriques tout-terrain.

Nous suivons de près l'évolution de l'adoption de véhicules électriques dans les autres pays du G20 et avons remarqué plusieurs opportunités pouvant être applicables au Canada pour tous les modes de transport. Celles-ci supporteraient la réduction de gaz à effet de serre et la création d'emplois à travers le Canada.

Nos membres sont reconnaissants envers le gouvernement du Canada pour l'adoption d'incitatifs financiers pour les acheteurs de VÉ et les infrastructures de recharge tels qu'annoncés dans le budget du 19 mars 2019. Par conséquent, dès la fin du troisième trimestre 2019, les ventes de VEB et VHER ont été en hausse de 25% par rapport aux ventes de l'année précédente, ce qui représente un niveau de vente comparable à 3,5% des ventes de véhicules de particuliers toutes catégories confondues au niveau national. Nous remarquons que les ventes se sont concentrées dans les provinces de la Colombie-Britannique (10%) et du Québec (7%) pour les véhicules légers. Ces deux provinces sont les seules à offrir des incitatifs financiers à l'achat de VÉ. Les experts prédisent que le prix de vente des VÉ sera comparable au prix des véhicules à essence d'ici les 10 prochaines années. C'est pourquoi, les incitatifs financiers représentent des outils de transition importants pour accroître la demande ainsi que la vente des VÉ au courant des prochaines années.

Toutefois, les véhicules de particuliers représentent uniquement une partie des véhicules routiers, et les autres modes de transport contribuent aussi de manière significative à l'émission de gaz à effet de serre. Nos membres sont concernés par ces autres modes de transport et contribuent actuellement à l'électrification des camions commerciaux, autobus urbains et scolaires ainsi que les équipements visant les industries nautique et minière.

L'électrification des transports crée des emplois dans plusieurs secteurs de l'économie canadienne. En utilisant les données actuelles, quoique limitées, de Statistiques Canada afin de mesurer les emplois liés aux VÉ, et en les combinant avec la cible actuelle du Canada relative à l'atteinte de 30% de VÉ d'ici 2030, nous estimons une retombée économique de 15,8 milliards à l'économie canadienne et la création de 155 000 emplois. Ces données sous-estiment les impacts réels de l'électrification des transports, et nous croyons que l'adoption d'un système plus performant visant à identifier la création d'emplois liée aux VÉ combiné à des cibles plus audacieuses accroîtrait de manière substantielle la précision de ces données.

Nous profitons donc de l'opportunité pour vous soumettre une liste d'actions que nous croyons réalistes d'adopter et sur lesquelles le gouvernement devrait se pencher aussitôt que possible.

A	Mesures politiques
A.1	Élaborer un échéancier et des cibles précises pour l'électrification de tous les modes de transport en vue de contribuer aux objectifs climatiques nationaux, incluant les véhicules tout-terrain, et qui considèrent le cycle de remplacement des véhicules, les technologies disponibles en matière de VÉ ainsi que le potentiel environnemental et les bénéfices industriels.
A.2	Identifier la combinaison optimale de politiques, programmes, réglementations et plans budgétaires nécessaires dans le but d'attirer les investissements publics et privés nécessaires afin d'atteindre l'échéancier et les cibles identifiés au point A.1.
A.3	Mettre en place un mandat fédéral d'approvisionnement ciblant les véhicules à émission zéro qui s'aligne avec les objectifs de ventes de VÉ fixés par le Canada. ¹
B	Mesures fiscales
B.1	Doubler de 5 000\$ à 10 000\$ l'incitatif fédéral annoncé dans le budget du 19 mars 2019 pour l'achat de véhicules électriques légers, avec une augmentation du montant maximal qui passerait de 45 000\$ à 55 000\$ afin d'accroître la performance du programme auprès des particuliers et de s'assurer que les Canadiens puissent profiter de cette mesure importante. Il est d'autant plus important de s'assurer que le financement alloué soit suffisant, continu et qu'il corresponde à la demande anticipée des acheteurs à long terme puisque les coupures et reprises de financement provoquent des distorsions dans le marché, peuvent miner la croissance positive des VÉ et peuvent causer de la confusion auprès des acheteurs et des concessionnaires.
B.2	Fournir des incitatifs financiers d'un montant de 2 000\$ pour l'achat d'un véhicule électrique à batterie usagé.
B.3	Accroître le financement des programmes de Ressources naturelles Canada visant l'expansion du réseau public de recharge rapide en courant continu, l'infrastructure publique et privée de recharge partagée pour les VÉ, en prenant en considération que l'expansion d'un réseau étendu, intégré et fiable de bornes de recharge rapides en courant continu le long des autoroutes et des artères principales remédiera à l'un des principaux obstacles à l'adoption à grande échelle des VÉ par les consommateurs.

¹ Les membres de MÉC qui œuvrent comme FEO ont d'autres points de vue.

B.4	Investir 50 millions pour la mise en place d'une campagne nationale publique d'éducation et d'information portant sur l'électrification des transports. Ce programme pourrait être jumelé avec les programmes provinciaux, nouveaux ou existants, en lien avec les VÉ.
B.4	Exempter les véhicules électriques (VÉ) et les bornes de recharge des véhicules électriques de la taxe sur les produits et services (TPS). Le gouvernement devrait encourager toutes les provinces à au moins égaler cet incitatif fiscal pour chaque véhicule. Le budget associé à cette recommandation a été estimé à 50 millions de dollars pour 2019.
B.5	Permettre un amortissement d'un an pour les coûts d'acquisition reliés à l'équipement de recharge pour véhicules électriques par le secteur privé.
B.6	Diminuer l'avantage imposable associé à la conduite d'un VÉ en réduisant les frais totaux d'utilisation selon les règles fiscales en vigueur, afin de les abaisser à un niveau similaire (ou plus bas que) celui d'un véhicule conventionnel.
B.7	Prioriser les entreprises qui produisent des technologies propres dans le cadre des multiples programmes fédéraux visant à supporter l'industrie canadienne.
B.8	Revoir les critères d'approvisionnement du gouvernement fédéral afin de prioriser et d'augmenter les cibles concernant l'achat de VÉ et d'autres technologies propres. (c.-à-d. à l'achat de véhicules) y compris pour le parc de véhicules public.
B.9	Accorder un incitatif financier de 150 000\$ par autobus pour les autobus urbains à émission zéro pendant 5 ans, et ce en complément des programmes fédéraux déjà existants. Dans le cas du secteur privé, prévoir un amortissement d'un an pour les coûts d'achat. De plus, adopter une politique visant à éliminer tout soutien financier pour les autobus utilisant des combustibles fossiles dans un délai de 5 ans.
B.10	Accorder un incitatif financier pour les camions électriques à partir de 100 000\$ décroissant à 70 000\$ pour les trois premières années afin de supporter l'intégration graduelle des camions électriques affichant une autonomie minimale de 100 km. Dans le cas du secteur privé, prévoir un amortissement d'un an pour les coûts d'achat.
B.11	Fournir des incitatifs financiers pour les autobus scolaires électriques aux exploitants d'autobus scolaires privés et aux commissions scolaires à partir de 150 000\$ décroissant à 75 000\$ par véhicule sur trois ans. Dans le cas du secteur privé, prévoir un amortissement d'un an pour les coûts d'achat.

C	Mesures Réglementaires
C.1	Mettre en œuvre la norme sur les combustibles propres y compris une réglementation des prix fortement en faveur des combustibles propres (y compris l'électricité) utilisés à des fins de transport (en notant que cela aura également des avantages majeurs pour les secteurs de l'agriculture, l'électricité et des technologies propres au Canada). Parallèlement à la réglementation, développer des mesures supportant le niveau d'investissement nécessaire afin d'atteindre la neutralité carbone.
C.2	Le règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers devrait faire l'objet d'une révision à mi-parcours. Nous recommandons de maintenir l'indicateur de VÉ réglementaire (2020MY) pour les années restantes du règlement (2021MY à 2025MY). Cette mesure inciterait les fabricants d'équipement d'origine à accroître la disponibilité des VÉ sur le marché canadien au cours de cette période.
C.3	Modifier le Code national du bâtiment afin de supporter la réduction des coûts d'installation de bornes de recharge pour VÉ pour les immeubles commerciaux et résidentiels à logements multiples. La référence du Code international de conservation de l'énergie à ce sujet est largement utilisée dans d'autres juridictions.
C.4	Continuer d'appuyer l'élaboration d'exigences canadiennes en matière de métrologie qui permettraient aux sites hôtes d'offrir une facturation basée sur la consommation d'énergie pour la recharge de VÉ, y compris l'élaboration de mesures provisoires pour appuyer cette fonctionnalité pour les stations de recharge existantes.
D	Autres mesures
D.1	Nous recommandons à votre gouvernement d'améliorer son processus de collecte de données afin de mieux quantifier le nombre et le type de VÉ vendu et d'identifier la location des points d'achats/ventes. L'impact des VÉ sur le réseau électrique doit également être quantifié tout comme l'impact de l'industrie des technologies propres sur l'économie canadienne.

Le Canada possède l'un des réseaux électriques les plus propres de la planète, puisque plus de 80% de l'électricité canadienne générée ne produit pas de gaz à effet de serre. Accroître l'utilisation des VÉ pour les citoyens et les entreprises canadiennes peut être une solution essentielle afin de rencontrer les objectifs visant la réduction des gaz à effet de serre, et plus particulièrement dans le secteur des transports. Les VÉ contribuent aussi à l'amélioration de la qualité de l'air particulièrement dans les communautés aux prises avec des niveaux élevés de trafic urbain.

Je vous remercie pour votre attention et demeure à votre disposition afin de fournir toutes informations additionnelles.

Veillez agréer, Monsieur le Premier ministre, l'expression de ma haute considération.



Al Cormier, CAE
Mobilité Électrique Canada
Tél: 416 970 9242
Email: alcormier2@sympatico.ca
De la part de: Dan Guatto, Chair

Copies à:
Marie-Claude Petit, Transport Canada marie-claude.petit@tc.gc.ca
Megan Nichols, Transport Canada megan.nichols@tc.gc.ca
Paula Vieira, Ressources naturelles Canada paula.vieira@canada.ca