



Recommandations pour l'avancement de l'électrification des transports au Canada

Envoi aux partis politiques fédéraux représentés à la Chambre des Communes

Par Electric Mobility Canada - Mobilité Électrique Canada

5 août 2021

À l'attention de tous les partis politiques fédéraux représentés à la Chambre des Communes.

La demande pour la mobilité électrique continue d'augmenter au Canada et dans le monde entier, alors qu'un nombre croissant de consommateurs et d'entreprises optent pour des véhicules zéro émission* (VZÉ) pour des raisons de climat et de pollution atmosphérique. Les investissements internationaux et nationaux dans le secteur canadien des VZÉ augmentent également rapidement, créant des emplois durables de haute qualité et bien rémunérés dans tout le pays. En fait, le Canada est très bien placé pour être un chef de file mondial en matière de politique et de technologie liées à la mobilité électrique.

En tant que principal porte-parole de la mobilité électrique au Canada, Mobilité Électrique Canada (MÉC) présente les recommandations suivantes à tous les principaux partis politiques fédéraux afin d'aider à accélérer la croissance de l'économie canadienne des VZÉ. Le comité d'experts en politiques de MÉC, composé de représentants de toutes les parties prenantes du secteur du transport électrifié, recommande ces politiques prioritaires pour aider à réaliser l'électrification du secteur des transports du Canada et la croissance majeure de la chaîne d'approvisionnement en VZÉ du Canada.

En tant que chef de file canadien en matière de politique de mobilité électrique, Mobilité électrique Canada est heureuse de partager ces propositions.



Daniel Breton
Président et directeur général / Mobilité Électrique Canada
daniel.breton@emc-mec.ca
<https://emc-mec.ca>

À propos de Mobilité Électrique Canada - Electric Mobility Canada

Mobilité Électrique Canada est une organisation nationale sans but lucratif, composée de membres, qui se consacre exclusivement à l'avancement de la mobilité électrique en tant qu'occasion passionnante et prometteuse de lutter contre les changements climatiques et la pollution atmosphérique tout en stimulant l'économie canadienne. La mission de MÉC est d'accélérer stratégiquement la transition vers la mobilité électrique à travers le Canada.

Fondée en 2006, MÉC est l'une des toutes premières associations consacrées à la mobilité électrique au monde. Elle représente de multiples organisations qui travaillent à l'électrification des transports au Canada. Ses membres représentent plus de 70 milliards de dollars de revenus par an et comprennent des constructeurs de véhicules, des fournisseurs d'électricité, des fabricants d'infrastructures de recharge, des fournisseurs et des réseaux de recharge, des sociétés technologiques, des sociétés minières, des gestionnaires de flottes de véhicules, des syndicats, des villes, des universités, des associations de concessionnaires, des ONG et des associations de propriétaires de véhicules électriques. Ils sont situés dans toutes les régions du Canada, de la Colombie-Britannique aux Maritimes, et sont impliqués dans les industries liées aux VZÉ, qu'il s'agisse de véhicules légers, moyens ou lourds, de véhicules hors route, de véhicules marins ou de micro-mobilité, et d'infrastructures ou de recherche.

* : Le terme *Véhicule Zéro Émission* désigne un véhicule 100% électrique, hybride rechargeable ou à hydrogène.

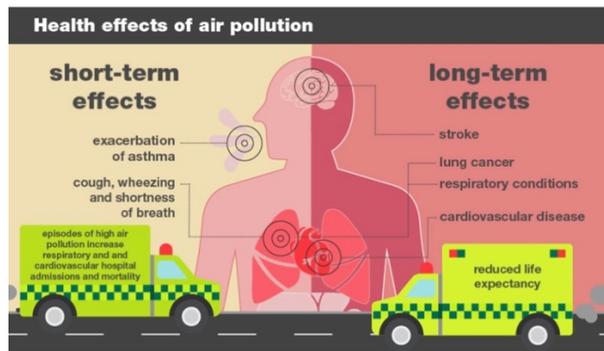
Introduction

Il y a trois raisons fondamentales pour lesquelles le Canada devrait soutenir le développement du secteur de l'électrification des transports : La pollution de l'air et la santé, les changements climatiques et l'économie.

Pollution atmosphérique et santé

Selon le rapport 2021 publié par Santé Canada¹ intitulé *Répercussions de la pollution atmosphérique sur la santé au Canada : Estimations des résultats en matière de morbidité et de mortalité prématurée*, Santé Canada estime que :

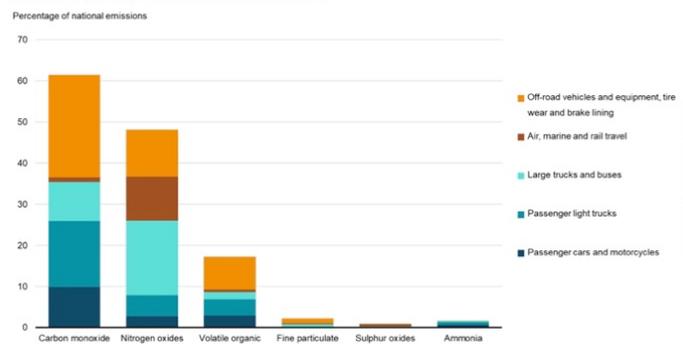
- 15 300 décès par an peuvent être attribués à la pollution atmosphérique au Canada, soit 8 fois le nombre de décès dus aux accidents de la route.
- 120 milliards de dollars par an représentent le coût économique annuel total des résultats sanitaires associés à la pollution atmosphérique.



Selon un rapport d'Environnement Canada de 2020², une part importante de cette pollution atmosphérique provient des transports. En 2019, ce secteur représentait :

- 37 % des émissions de monoxyde de carbone (CO) du Canada
- 37 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx) au Canada
- 30 % des émissions de carbone noir du Canada

Figure 24. Contribution of transportation, off-road vehicles and mobile equipment to total air pollutant emissions by transportation mode, Canada, 2019

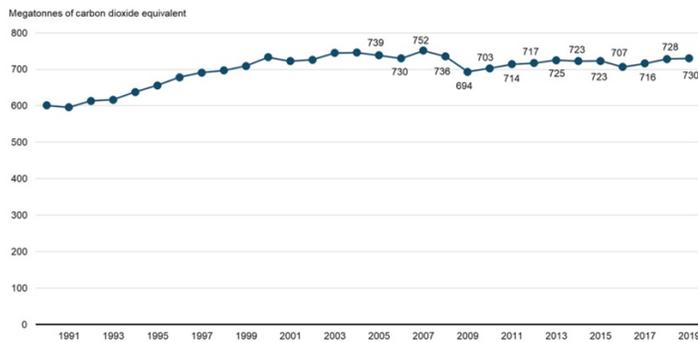


Les voitures particulières et les camions légers sont une source importante de polluants, surtout dans les centres urbains. En 2019, les voitures particulières, les camions légers et les motocyclettes représentaient 26 % des émissions de CO, 8 % des NOx et 7 % des COV du Canada.

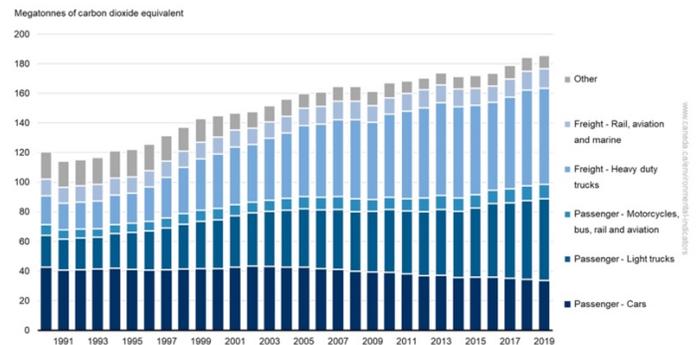
Changements climatiques

Depuis avril 2021, le Canada a un nouvel objectif plus ambitieux de réduction des émissions de GES pour 2030 : -40% à -45% par rapport au niveau de 2005. Selon un rapport d'Environnement Canada de 2021³, au cours des 14 années entre 2005 et 2019, les émissions de GES au Canada ont diminué de seulement 1 %. Par conséquent, le Canada doit réduire ses émissions de GES de 39 % à 44 % supplémentaires au cours des neuf années restantes jusqu'en 2030. Entre 2005 et 2019, les émissions de GES des véhicules légers de passagers ont augmenté de 8 %.

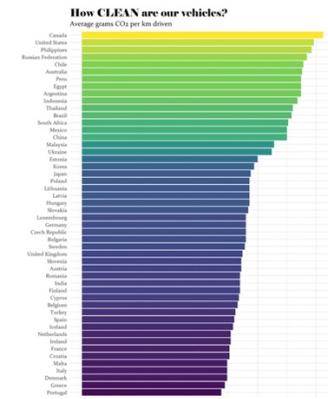
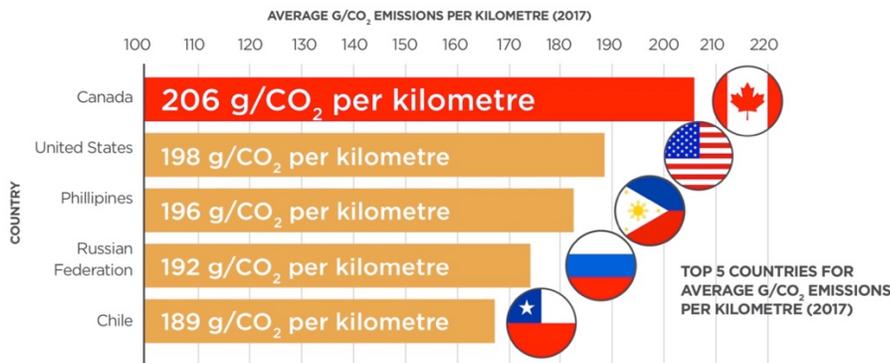
Greenhouse gas emissions, Canada, 1990 to 2019



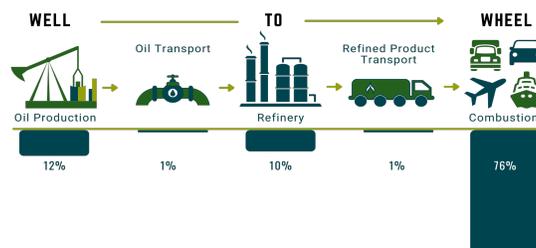
Transport sector greenhouse gas emissions, Canada, 1990 to 2019



Selon le rapport de 2019 de l'Agence internationale de l'énergie⁴, le parc de véhicules légers de passagers du Canada est le premier au monde pour les émissions de GES par kilomètre parcouru. Ils sont également les plus grands et les deuxièmes plus lourds au monde.

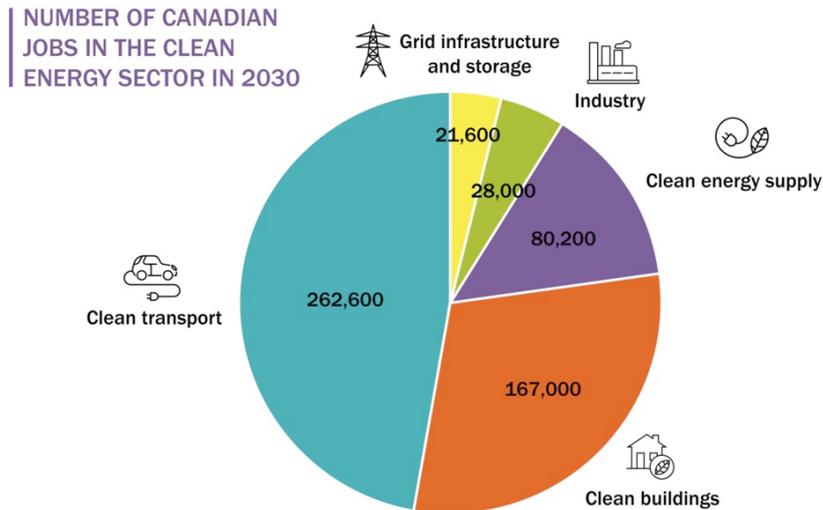


25 % des émissions de gaz à effet de serre du Canada proviennent du secteur des transports. Mais si l'on tient compte des émissions en amont pour produire le carburant nécessaire à la propulsion des différents types de véhicules, il faut ajouter au moins 24 % aux émissions de GES du secteur des transports. Cela signifie que les émissions totales de GES provenant des transports (émissions d'échappement + émissions en amont) représentent au moins 31 % des émissions totales de GES du Canada, ce qui fait des transports la source #1 d'émissions de GES au Canada.



L'économie

Selon le rapport publié en 2019 par Clean Energy Canada⁵, il y aura environ 560 000 emplois dans le secteur de l'énergie propre d'ici 2030, dont près de 50 % dans les transports propres.



Selon un rapport publié en 2020 par Mobilité Électrique Canada⁶, si le Canada adopte une solide stratégie de mobilité électrique inspirée de celles de la Californie, de la Colombie-Britannique ou du Québec, nous pouvons prévoir au moins 200 milliards de dollars de revenus de ventes d'ici 2030 dans le secteur des VE.

Ces emplois seront créés dans les secteurs de l'exploitation minière, de la recherche et du développement, de l'assemblage, des ventes, du marketing, de l'ingénierie, de la chimie, de la construction, de l'administration, de l'environnement, de la production et de la distribution d'électricité et ils seront situés de la Colombie-Britannique au Canada atlantique.



Accélérer le développement de l'électrification des transports permettra de sauver des milliers de vies et des milliards de dollars tout en créant des centaines de milliers d'emplois durables de qualité et bien rémunérés dans tout le pays.

Recommandations de Mobilité Électrique Canada

Politique et réglementation pour l'approvisionnement de VZÉ

- 1- D'abord et avant tout, nous recommandons que le gouvernement du Canada élabore et mette en œuvre une stratégie canadienne complète en matière de VZÉ qui comprend tous les aspects de l'écosystème, de l'exploitation minière à la mobilité, afin de faire du Canada un chef de file de la mobilité électrique. En fait, une organisation émergente - *Accélérer, La chaîne Canadienne d'approvisionnement de VZÉ* - est en train de naître de MÉC pour soutenir le développement du secteur industriel canadien des VZÉ. Le développement de la stratégie du Canada devrait se faire en collaboration avec ses alliés américains, comme convenu dans la *Feuille de route pour un partenariat renouvelé entre les États-Unis et le Canada*.

Cette stratégie devrait être élaborée avec la coordination de tous les ministères du gouvernement par le biais d'une supervision exécutive en établissant un Bureau du Conseil privé pour l'électrification des transports relevant du Premier ministre afin d'atteindre les objectifs du Canada en matière de climat et d'électrification.

- 2- Établir des exigences claires, contraignantes et légiférées (comme les lois Zéro Émission) pour toutes les catégories de véhicules afin de favoriser l'augmentation du choix des consommateurs, de réduire les délais de livraison, de stimuler l'innovation continue et de soutenir les économies d'échelle :
 - a) 100 % des véhicules légers pour passagers vendus d'ici 2030 doivent être des VZÉ; des objectifs et mandats d'étapes contraignants doivent être établis d'ici 2030.
 - b) 100 % des véhicules moyens et lourds vendus d'ici 2040 seront des véhicules VZÉ; des objectifs et mandats d'étapes contraignants seront établis d'ici 2040.
 - c) Pour les véhicules hors route, s'aligner sur la réglementation et les normes d'émission les plus strictes en Amérique du Nord.

Mesures relatives à la demande de VE pour les passagers

- 3- Établir un système de redevance-remise fiscalement neutre pour faire payer les véhicules de tourisme polluants pour les véhicules propres afin que le programme de remise puisse s'autofinancer. Les Canadiens qui ne peuvent actuellement pas acheter un véhicule propre et qui ont besoin d'un véhicule plus grand pour leur travail ou leur famille nombreuse pourraient obtenir une exemption jusqu'à ce que des VZÉ plus grands arrivent sur le marché.
- 4- Renouveler et élargir l'admissibilité au programme d'incitation à l'achat de VZÉ pour les particuliers, les entreprises et les parcs de véhicules, en finançant à nouveau l'incitation iVZE et en élargissant l'admissibilité aux segments de véhicules très polluants et très demandés, comme les camionnettes et les VUS.
- 5- Inciter les Canadiens à revenu faible ou modeste à passer à la mobilité électrique en offrant un rabais spécial pour les VZÉ neufs ou usagés inspiré du programme californien d'admissibilité au revenu.
- 6- Offrir un incitatif de type "Mise au rancart vert" : Un programme de reprise des véhicules à énergie fossile retirés du marché peut être un outil de stimulation utile pour relancer l'achat de véhicules par les consommateurs. Nous croyons que tout programme de ce genre doit être axé sur les objectifs climatiques à long terme du Canada, ce qui signifie que les fonds ne devraient être disponibles que pour l'achat de VZÉ neufs ou usagés, de laissez-passer de transport en commun ou d'outils de transport actif (p. ex., vélos ou vélos électriques). Ce programme devrait être cumulable avec d'autres programmes incitatifs.
- 7- Conversions de VZÉ : Puisqu'il faudra un certain temps avant que les Canadiens puissent avoir accès aux nouveaux VZÉ dans toutes les catégories, nous recommandons, pour des raisons de disponibilité ainsi que pour des raisons environnementales et économiques, que le gouvernement offre des rabais à l'achat de tout véhicule léger, moyen et lourd converti d'un véhicule à essence ou diesel à un véhicule électrique.
- 8- Mettre en place une exemption de TPS/TVH pour les VZÉ neufs et usagés afin de favoriser un accès équitable aux avantages de la conduite électrique.

- 9- Fournir une garantie fédérale de quatre ans sur les contrats de financement pour les prêts de VZÉ par l'intermédiaire de la Banque canadienne d'infrastructure afin de s'assurer que tous les Canadiens ont accès au financement des VE puisque leur prix d'achat initial est plus élevé que celui des véhicules à essence comparables ;

Mesures relatives à l'infrastructure de recharge

- 10- Mettre davantage l'accent sur les besoins d'investissement dans l'infrastructure de recharge en :
- Fixant un objectif visant à rendre un million de places de stationnement existantes pour les appartements et les copropriétés prêtes pour les VZÉ d'ici 2030 et en établissant de nouveaux programmes de financement pour atteindre cet objectif.
 - Concentrer les investissements dédiés à la recharge : (i) dans les centres-villes des villes où des millions de Canadiens ne peuvent pas recharger leur véhicule ZEV à la maison, (ii) dans les communautés rurales, éloignées et nordiques où le déploiement de la recharge peut être moins développé.
 - Concentrer les investissements dans la recharge en bordure d'autoroute pour (i) combler les lacunes des infrastructures de recharge du Canada le long des corridors de voyage à longue distance et (ii) augmenter la densité de la recharge dans les zones à fort trafic où la demande de recharge augmente le plus rapidement.
- 11- Incorporer des exigences relatives aux VZÉ dans le Code modèle national du bâtiment et le Code de l'énergie pour les bâtiments et/ou appuyer les règlements de zonage relatifs aux VZÉ.
- 12- Mettre à profit les terrains gouvernementaux sous-utilisés en facilitant la mise en place de " centres de recharge " multifournisseurs, en particulier dans les marchés immobiliers à haute densité et à coût élevé.
- 13- Accélérer les délais pour que Mesures Canada permette une facturation basée sur l'énergie pour les services de recharge. Ce faisant, l'organisme devrait trouver un moyen de tenir compte des investissements privés et gouvernementaux de plus de 100 millions de dollars dans la recharge publique déjà effectués au Canada à ce jour.
- 14- Inclure l'installation d'un chargeur de VZÉ ou la préparation aux VZÉ dans les programmes d'efficacité énergétique afin d'aider les Canadiens qui vivent dans de plus vieilles maisons à s'adapter aux besoins en électricité des VZÉ.

Mesures relatives à la demande de véhicules moyens, lourds et hors route

- 15- Inciter les consommateurs et les parcs automobiles à acquérir des VZÉ dans les catégories mi-lourds et lourds (autobus, autobus scolaires et camions commerciaux) et des véhicules hors route afin d'atteindre ou de dépasser les exigences légales en matière de ventes de véhicules. Cette mesure soutiendra la fabrication de VZÉ au Canada, l'industrie des infrastructures de recharge et les concessionnaires de véhicules, entre autres, et servira de catalyseur pour de nouvelles sources de capitaux privés afin de soutenir l'accélération des VZÉ au Canada. Le Canada doit soutenir financièrement la transition vers les VZÉ avec des programmes significatifs jusqu'à ce que la parité des prix des VZÉ avec les véhicules à moteur à combustion interne soit atteinte. Les incitatifs utiles à l'achat de VZÉ pourraient inclure un programme de reprise des véhicules à carburant fossile en échange d'un VZÉ, cumulable avec d'autres incitatifs financiers, ainsi qu'une pré-approbation des incitatifs ou une facilité pour préfinancer ces subventions.
- 16- Établir un programme quinquennal de rabais pour le raccordement aux services publics, financé par le gouvernement fédéral et d'une durée limitée, afin de soutenir le déploiement d'installations de recharge de VZÉ à grande échelle, en particulier dans les segments des véhicules moyens et lourds.
- 17- Se faire le champion de l'avantage minier du Canada en soutenant l'électrification des sites miniers partout au pays et en favorisant le développement et l'exploitation minière durable, particulièrement en ce qui concerne les métaux et les minéraux nécessaires à la chaîne d'approvisionnement des VZÉ au Canada.

- 18- Précommander ou acheter en gros des autobus de transit, des autobus scolaires et des véhicules de transport de déchets électriques lourds pour les agences du secteur public.

Accélérer la fabrication de VZÉ et les emplois verts au Canada

- 19- Accroître les économies d'échelle dans la chaîne d'approvisionnement des VZÉ afin d'accélérer la réduction du prix des batteries et des technologies liées aux VZÉ en misant sur la R&D, le Fonds d'innovation stratégique, l'exploration des ressources et d'autres fonds de développement économique.
- 20- Accroître le financement de l'éducation sur les VZÉ à l'intention des citoyens canadiens, des entreprises, des propriétaires de flottes de véhicules, des concessionnaires, des élus et des gouvernements afin de les sensibiliser à la réalité et aux avantages des VZÉ et de leurs infrastructures.
- 21- Financer des programmes d'éducation, de formation et de reformation sur les VZÉ afin d'aider les travailleurs et les entreprises présents et futurs du secteur de la mobilité électrique à effectuer la transition de la manière la plus efficace et harmonieuse possible.
- 22- Augmenter de manière significative l'électrification des flottes du gouvernement et des sociétés d'État avec des objectifs contraignants clairs, l'éducation et la formation et un véhicule de soutien financier adéquat pour les achats et l'infrastructure de recharge associée. Nous encourageons le gouvernement fédéral, ses agences et les autres paliers de gouvernement à mettre à jour leur approche d'approvisionnement pangouvernementale afin de se concentrer sur l'achat de véhicules publics à émissions presque nulles ou nulles et sur les infrastructures et services connexes.
- 23- Utiliser le pouvoir du gouvernement fédéral pour faciliter l'élaboration d'une stratégie pancanadienne harmonisée d'économie circulaire, en consultation avec les conducteurs, les propriétaires et les fabricants de véhicules électriques. Favoriser l'élaboration de cadres réglementaires pour la gestion des batteries des VZÉ qui tiennent compte des caractéristiques uniques de ces dernières, comme leur taille, leur poids et leur valeur, et qui encouragent les innovations en matière de durée de vie des batteries, la réutilisation des batteries à d'autres fins et la création d'emplois dans le secteur du recyclage au Canada.

Références :

- 1 : <https://www.canada.ca/content/dam/hc-sc/documents/services/publications/healthy-living/2021-health-effects-indoor-air-pollution/hia-report-fra.pdf>
- 2 : <https://www.canada.ca/content/dam/eccc/documents/pdf/cesindicators/air-pollutant-emissions/2021/air-pollutant-emissions-fr.pdf>
- 3 : <https://www.canada.ca/content/dam/eccc/documents/pdf/cesindicators/ghg-emissions/2021/emissions-gaz-effet-serre-fr.pdf>
- 4 : <https://www.iea.org/reports/fuel-economy-in-major-car-markets>
- 5 : https://cleanenergycanada.org/wp-content/uploads/2019/10/Report_TER2019_CleanJobsFuture_20191002_FINAL-FOR-WEB.pdf
- 6 : <https://emc-mec.ca/wp-content/uploads/MEC-Argumentaire-pour-l-industrie-Canadienne-des-VE-et-une-Loi-Zero-Emission-6-dec-2020.pdf>