



## RECOMMANDATIONS POUR L'AVANCEMENT DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS AU QUÉBEC

À l'attention des partis politiques en vue  
des élections 2022 au Québec

26 AOÛT 2022

## Préface

La demande pour la mobilité électrique continue d'augmenter au Québec comme 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 ainsi que pour les économies liées à leur utilisation. De plus, les investissements internationaux, nationaux et provinciaux dans le secteur québécois des VZÉ augmentent également rapidement, créant des emplois durables de haute qualité et bien rémunérés au Québec. Le Québec, qui a fait preuve d'avant-gardisme grâce ses politiques, programmes et règlements en électrification des transports, est très bien positionné pour poursuivre son leadership en matière de politique et de technologie liées à la mobilité électrique.

Mobilité Électrique Canada (MÉC), chef de file canadien en matière de politiques en mobilité électrique et principal porte-parole de l'industrie de la mobilité électrique au Canada, incluant les entreprises et organismes de ce secteur au Québec, présente dans ce document des recommandations à tous les principaux partis politiques de l'Assemblée Nationale visant à accélérer la croissance de l'économie québécoise grâce au développement de l'industrie VZÉ au Québec.

Daniel Breton  
Président et directeur général, Mobilité Électrique Canada

## À propos de Mobilité Électrique Canada (MÉC) - Electric Mobility Canada (EMC)

MÉC est une organisation nationale sans but lucratif, composée de membres du secteur de l'électrification des transports, qui se consacre exclusivement à l'avancement de la mobilité électrique pour lutter contre le changement climatique 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 de mobilité électrique au monde. Elle représente les organisations qui travaillent à l'électrification des transports au Canada. Ses membres sont des constructeurs de véhicules légers, moyens, lourds et hors route, des fournisseurs d'électricité, des fabricants d'infrastructures de recharge, des fournisseurs et des réseaux de recharge, des entreprises technologiques, des sociétés minières, des centres de recherche, des gestionnaires de parcs automobiles, des syndicats, des villes, des universités, des associations de concessionnaires, des ONG environnementales et des associations de propriétaires de VÉ. Les recommandations suivantes ont été élaborées avec nos membres spécialisés dans un ou plusieurs aspects du secteur.

## Table des matières

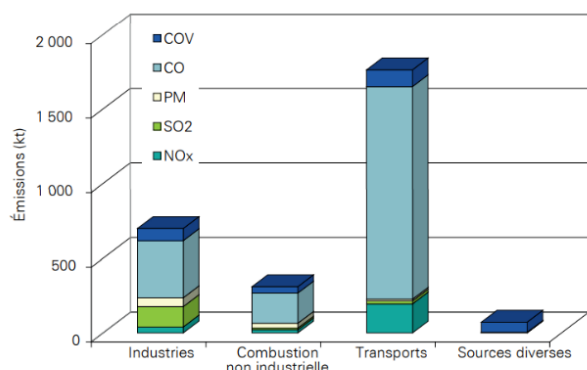
1	Introduction - Pourquoi soutenir l'électrification des transports.....	3
1.1	Santé publique.....	3
1.2	Lutte aux changements climatiques.....	4
1.3	Développement économique.....	4
2	Recommandations pour l'accélération de l'électrification des transports.....	5
2.1	Favoriser l'adoption des VZE par les consommateurs.....	5
2.2	Encourager l'électrification des parcs de véhicules moyens, lourds et maritimes.....	6
2.3	Élaborer un plan québécois de déploiement des infrastructures de recharge pour VÉ.....	7
2.4	Rédiger et déployer une stratégie intégrée d'électrification des transports.....	9
2.5	Favoriser la création d'emplois en développant l'industrie du VÉ du Québec.....	10
2.6	Diriger par l'exemple.....	11
3	Nos coordonnées.....	11

## 1 Introduction – Pourquoi soutenir l'électrification des transports

Il y a trois les raisons fondamentales pour lesquelles le Québec devrait soutenir l'électrification des transports : l'amélioration de la santé publique grâce à la réduction des émissions de polluants atmosphériques, la lutte aux changements climatiques grâce à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et le développement de l'économie québécoise grâce aux entreprises de l'électrification offrant des emplois de qualité dans un secteur d'avenir.

### 1.1 Santé publique

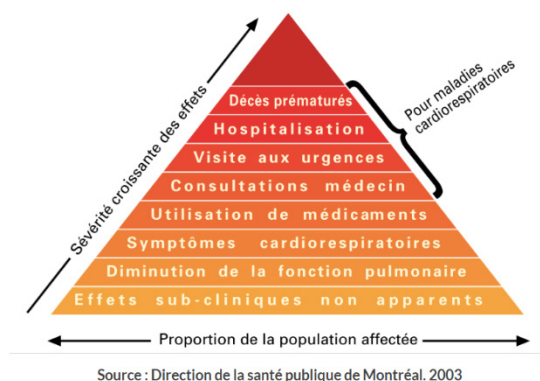
Dans un rapport sur les impacts sur la santé de la pollution atmosphérique (2021), Santé Canada estime que la pollution atmosphérique au-delà des concentrations naturelles, y compris la pollution atmosphérique provenant de sources humaines en Amérique du Nord, contribue annuellement à 15 300 décès prématurés au Canada, dont 4 000 au Québec<sup>1</sup>. Le secteur des transports est de loin la plus importante source de polluants atmosphériques, notamment du monoxyde de carbone (CO) et les oxydes d'azote (NOx) et des composés organiques volatils (COV)<sup>2</sup> comme en témoigne la figure suivante. Le coût économique de cette pollution atmosphérique est évalué à 120\$ milliards par année pour le Canada, dont une partie significative de l'impact économique est au Québec.



<- Source : Inventaire des émissions des principaux contaminants atmosphériques au Québec en 2008 et évolution depuis 1990, Développement durable, Gouvernement du Québec, Juin 2011

Figure 1.1 : Émissions atmosphériques cumulées, en kilotonnes (kt), de particules totales (PM), de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), de monoxyde de carbone (CO), d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et de composés organiques volatils (COV), selon les secteurs d'activité, au Québec, en 2008

Les effets sur la santé de la pollution de l'air sont connus depuis longtemps et toute réduction des émissions polluantes liées aux véhicules aura pour effet d'améliorer le bilan de santé public, surtout à proximité des axes routiers.



## 1.2 Lutte aux changements climatiques

Un récent rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) est sans équivoque : il faut agir maintenant pour préserver notre avenir et les mesures prises aujourd'hui façonneront l'adaptation de l'humanité et la réponse de la nature aux risques climatiques croissants.

« Le monde sera confronté à de multiples aléas climatiques inéluctables au cours des deux prochaines décennies avec un réchauffement planétaire de 1,5 °C (2,7 °F). Le dépassement, même temporaire, d'un tel niveau de réchauffement entraînera des conséquences graves supplémentaires, dont certaines seront irréversibles. Les risques pour la société augmenteront, y compris pour l'infrastructure et les établissements humains sur les côtes de basse altitude. »

« Le rapport indique clairement qu'un développement résilient face au changement climatique est déjà un défi au niveau actuel de réchauffement. Il sera plus limité si le réchauffement planétaire excède 1,5 °C (2,7 °F). Dans certaines régions, il sera impossible si le réchauffement planétaire dépasse 2 °C (3,6 °F). **Ce constat crucial souligne l'urgence d'agir en faveur du climat**, en s'attachant à l'équité et à la justice. Un financement adéquat, le transfert de technologies, la volonté politique et la concertation rendent plus efficaces l'adaptation au changement climatique et la réduction des émissions. »<sup>3</sup>

Dans son Analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission (janvier 2022), le gouvernement du Québec indique que : « dans un contexte où le Québec cherche à réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) pour atteindre la carboneutralité en 2050, une nécessité exprimée à l'échelle mondiale, et où le transport routier léger est responsable de 22,5 % des émissions totales de la province, il est impératif de cesser les émissions dans ce secteur le plus tôt possible.»

## 1.3 Développement économique

Selon un rapport publié en 2019 par Clean Energy Canada<sup>4</sup>, il y aura environ 560 000 emplois au Canada dans le secteur de l'énergie propre d'ici 2030, dont près de 50 % dans les transports propres. 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.

En 2019, (avec un prix du baril à 60\$) le déficit de la balance commerciale du Québec a atteint 11,7 G\$, selon les données de Statistique Canada. Les importations d'hydrocarbures du Québec ont atteint 5,6 G\$ et représentaient donc l'équivalent de 48 % du déficit de la balance commerciale.<sup>5</sup> Plus rapidement le Québec se débarrassera de sa dépendance au pétrole, plus rapidement il améliorera sa balance commerciale. D'ailleurs, selon l'analyse d'impact réglementaire de la norme VZE 2025-2035, le projet de resserrement de la norme VZE entrainerait des bénéfices estimés à environ 10,4 milliards de dollars.<sup>6</sup>

## 2 Recommandations pour l'accélération de l'électrification des transports

L'équipe d'experts en politiques d'électrification des transports de Méc, composé de représentants de toutes les parties prenantes du secteur du transport électrifié, recommande les politiques prioritaires suivantes pour favoriser l'électrification rapide du secteur des transports du Québec et une participation significative du Québec dans le développement de la chaîne d'approvisionnement et l'écosystème des VÉ du Canada.

### 2.1 Favoriser l'adoption des VZE par les consommateurs

Les solutions politiques qui permettent de surmonter les obstacles à l'adoption des VÉ légers par les consommateurs se concentrent sur leur aspect abordable et leur valeur intrinsèque, l'éducation et la sensibilisation.

- **Poursuivre les incitatifs à l'achat pour les véhicules électriques neufs**  
Le programme d'incitatifs à l'achat contribue à l'accélération de la transition vers la mobilité électrique, mais il faudrait en faire davantage pour accommoder les véhicules zéro émission à longue autonomie, y compris les VUS et les camionnettes qui sont si souvent le point de mire des consommateurs du Québec. Jusqu'à ce que les VÉ atteignent la parité de prix d'achat, des incitatifs à l'achat au point de vente sont nécessaires afin de mettre les consommateurs sur un pied d'égalité entre les voitures électriques et les voitures à moteurs à combustion interne. Les incitatifs à l'achat de véhicules neufs contribuent également à accroître l'offre de VÉ d'occasion sur le marché.
- **Poursuivre et élargir les incitatifs à l'achat pour les véhicules électriques d'occasion**  
Environ 60 % des achats de voitures se font sur le marché de l'occasion. Nous recommandons donc d'élargir les incitatifs aux acheteurs de voitures électriques ainsi qu'aux voitures hybrides rechargeables d'occasion dont l'autonomie est de 50 kilomètres ou plus afin d'accroître l'adoption des VZE.
- **Offrir un incitatif à l'achat complémentaire aux individus et ménages à revenu faible et modeste**  
Les individus et familles à revenu faible ou modeste pourraient aussi bénéficier des économies de carburant et d'entretien que procurent une voiture électrique, mais ils sont moins susceptibles de pouvoir se permettre l'achat d'un tel véhicule. Le Québec devrait ainsi mettre en place un rabais supplémentaire lié au revenu pour les VÉ neufs ou d'occasion.
- **Faciliter le passage à l'électricité des compagnies de taxis, d'autopartage, de covoiturage, ou d'autres services de transport sur demande.**  
Les entreprises de taxi, d'autopartage, de covoiturage ou de transport sur demande qui achètent ou louent des voitures sont actuellement soumises à des contraintes qui font que plusieurs entreprises et chauffeurs ne peuvent profiter des rabais actuels. Le gouvernement doit faciliter la transition avec des conditions d'achat ou des garanties de prêts pour les chauffeurs et entreprises du secteur. Par ailleurs, des programmes particuliers d'installation de borne N2 et de BRCC devraient être mis sur pied avec que les infrastructures nécessaires soient déployées.

- **Adopter un système de redevance-remise fiscalement neutre sur les nouveaux véhicules les plus polluants et utiliser les revenus générés pour financer les incitatifs à l’achat de VÉ.**  
 Cette approche offrirait un choix aux consommateurs : ils peuvent acheter une voiture plus propre et bénéficier d’un incitatif pour les VÉ ou choisir une voiture plus polluante et aider d’autres personnes à passer à l’électricité. Ce système permettrait aussi d’autofinancer les rabais pour l’acquisition de VÉ, ce qui assurerait sa pérennité économique jusqu’en 2035 tout en contribuant à accélérer la diminution des émissions polluantes et de GES. Jusqu’à ce que toutes les catégories de véhicules soient disponibles en version électrique, des exemptions peuvent être proposées pour les grandes familles et les personnes qui ont besoin de plus gros véhicules pour leur travail.
  
- **Mettre en place un programme de rabais à l’achat de véhicules hors-route électriques**  
 De plus en plus de véhicules hors-routes électriques arrivent sur le marché, dont une partie non négligeable sont fabriqués au Québec. Ainsi, des motoneiges, motomarines, bateaux, véhicules hors-route côte à côte, souffleuses, et autres qui contribuent non seulement à diminuer les émissions de GES, mais aident aussi à diminuer de manière significative les émissions polluantes, la pollution sonore et la pollution de l’eau. Il est logique d’encourager la transition de ces modes de transport vers l’électrique, que ceux-ci soient utilisés à des fins utilitaires ou pour le plaisir. Ce soutien du gouvernement du Québec ferait en sorte à la fois de montrer son leadership ET de lancer le signal qu’il croit aux entreprises québécoises innovantes comme Taïga, BRP, et d’autres qui investissent temps, argent, imagination et énergie à développer ces créneaux d’une économie durable. Il faudra également élargir le programme de rabais à l’achat de bornes pour les acheteurs de ces véhicules.
  
- **Poursuivre le soutien à l’éducation des consommateurs ET des travailleurs en matière de VÉ**  
 Les automobilistes du Québec veulent passer à l’électricité mais ont encore des questions sans réponse ou ne savent pas par où commencer. Travaillez avec des organisations de terrain comme l’AVÉQ et d’autres pour établir une série d’actions visant à éduquer et à aider les consommateurs à faire la transition vers les véhicules électriques. De plus, des programmes de formation aux travailleurs de l’industrie automobile sont nécessaires afin de les familiariser au monde des véhicules électriques. S’il existe présentement des programmes pour les mécaniciens, des programmes pour le personnel de vente demeurent à développer.

## 2.2 Encourager l’électrification des parcs de véhicules moyens, lourds et maritimes

Des idées et solutions pour surmonter les obstacles dans le segment des parcs de véhicules mi-lourds et lourds pour passagers ou marchandise ainsi que les véhicules hors route, notamment en ce qui concerne l’accessibilité financière, la transition des parcs de transport public électrique et d’autobus scolaires, et les mesures que le gouvernement peut prendre dans les installations sous réglementation provinciale.

- **Rendre les autobus et camions électriques plus abordables**  
 Des crédits d’impôt et des rabais sont nécessaires pour réduire le coût initial des autobus et des camions électriques. En outre, il faudrait faire davantage pour compenser les coûts des mises à niveau électriques associées aux infrastructures de recharge spécifiques dont ces types de véhicules ont besoin.

- **Collaborer avec les différentes juridictions pour accélérer l'adoption des autobus scolaires et de transport en commun électriques**  
Continuer à fournir un financement prévisible et à long terme aux municipalités, aux organismes de transport en commun et aux exploitants d'autobus scolaires qui prévoient convertir l'ensemble de leur parc en véhicules électriques. Le financement devrait aider à couvrir le coût des autobus électriques eux-mêmes, de leurs infrastructures de recharge et de toute mise à niveau du réseau nécessaire pour les soutenir.
- **Lancer un chantier d'électrification des traversiers du Québec.**  
En juin 2022, la Norvège comptait 825 traversiers dont 47% étaient électriques. Le Québec ayant une flotte de traversiers vieillissante, polluante et de moins en moins fiable, le gouvernement pourrait lancer un vaste chantier maritime innovant qui contribuerait à la fois à faire du Québec un leader nord-américain en matière de bateaux électriques, à créer des emplois durables de qualité et à diminuer de manière significative les émissions polluantes et les GES en plus de diminuer la pollution de l'eau de sa flotte.
- **Électrifier les parcs de véhicules du gouvernement et de ses sociétés**  
Remplacer progressivement les véhicules à carburant fossile des parcs de véhicules du gouvernement et de ses sociétés d'état tout en s'assurant que les infrastructures de recharge/ravitaillement soient aussi déployées de manière systématique, ce qui n'est pas le cas présentement.
- **Réutilisation et recyclage.**  
Nous recommandons que le gouvernement du Québec en vienne à adopter un programme de réutilisation et de recyclage des composantes de véhicules électriques, dont les batteries, qui soit adapté aux meilleures normes internationales d'économie circulaire.
- **Mettre en place un programme supportant l'acquisition VZE convertis**  
Puisqu'il faudra un certain temps avant que les entreprises puissent avoir accès à des VZÉ neufs 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 sans entraves de la SAAQ.

### 2.3 Élaborer un plan québécois de déploiement des infrastructures de recharge pour VÉ

La transition vers la mobilité électrique exige une nouvelle façon de penser les infrastructures de l'avenir : la recharge des véhicules électriques. Nous proposons des solutions pour surmonter les défis de la recharge dans les immeubles multi-logements, dans les régions éloignées, en bordure d'autoroute et sur les terres publiques.

- **Fixer des objectifs pour les installations de recharge des VÉ, pour tous les types de véhicules**  
Fixer des objectifs ambitieux pour l'installation de bornes de recharge de VÉ alignés sur les recommandations du rapport de ICCT<sup>7</sup> dans des endroits clés tels que les immeubles d'habitation, les lieux de travail, les centres-villes, le long des autoroutes et des couloirs de déplacement



éloignés, ainsi que dans les dépôts de véhicules. Au besoin, élargir les programmes de financement actuels pour atteindre ces objectifs. Assurer l'accès à la recharge pour tous les québécois en fixant des objectifs spécifiques aux communautés nordiques, rurales et autochtones.

- **Faire en sorte que les condos et appartements soient prêts pour les VÉ d'ici cinq ans**  
Près de 38 % des logements privés occupés au Québec sont de type appartement ou copropriété<sup>8</sup>. Le manque d'accès à la recharge des VÉ dans ces immeubles constitue un obstacle majeur à l'adoption. Le gouvernement devrait prendre des mesures immédiates pour soutenir la mise à niveau des stationnements dans ces immeubles pour les rendre prêts pour les VÉ. L'adoption d'amendements législatifs ou réglementaires est nécessaire également pour s'assurer que les propriétaires de logements ou syndicats de copropriétés ne puissent plus refuser aux occupants (locataires ou copropriétaires) la possibilité de faire installer une borne de recharge dans leur stationnement.
- **Ajouter des exigences de recharge pour VÉ aux codes de construction**  
Établir des dispositions dans les codes du bâtiment et de l'électricité pour que toutes les nouvelles places de stationnement résidentielles soient « prêtes pour les VÉ » et que 20 à 40 % des nouvelles places de stationnement non résidentielles comprennent l'infrastructure électrique de base nécessaire à la recharge des VÉ. Prévoir également l'évolution de la part des espaces « prêts pour les recharge » pour répondre aux besoins à plus long terme. Les villes devraient également être encouragées à jouer un rôle de premier plan en élaborant leurs propres exigences afin que les espaces de stationnement soient « prêts à recharger ».
- **Mettre à profit les terrains gouvernementaux sous-utilisés : créer des lieux publics de recharge.**  
Pour faciliter l'accès à la recharge dans les zones urbaines pour ceux qui n'ont pas d'accès fiable à la recharge à domicile, créez des centres de recharge sur des terrains publics sous-utilisés, en particulier dans les zones urbaines à forte densité. Les centres de recharge doivent être grands, ouverts à tous les opérateurs de recharge sans exclusivité, et accessibles au public sans avoir à payer de frais de stationnement pendant la recharge.
- **Offrir un rabais de connexion pour couvrir les coûts prélevés par les services publics lors de la construction de stations de recharge à grande échelle**  
Le transport de marchandises et de grands volumes de véhicules de promenade électriques nécessitera la mise à niveau des services électriques pour répondre aux besoins en énergie des infrastructures de recharge à grande échelle. Ces installations sont aujourd'hui coûteuses. Les gouvernements fédéral et provincial, les fournisseurs d'électricité, les organismes de réglementation et les exploitants de bornes de recharge doivent travailler ensemble pour mieux répartir ces coûts. À court terme, le Québec peut soutenir les investissements dans la recharge en offrant des remises limitées dans le temps.
- **Inclure l'installation de bornes de recharge dans les programmes d'amélioration de l'efficacité énergétique des maisons**  
Les vieilles maisons québécoises ont souvent encore des panneaux électriques désuets, ce qui rend difficile et parfois impossible l'installation d'une borne de recharge pour VÉ. Les VÉ étant trois fois plus efficaces sur le plan énergétique que les voitures à essence et contribuant à réduire les émissions de GES, les programmes existants d'amélioration de l'efficacité énergétique des maisons

devraient soutenir l'installation de panneaux électriques plus récents et plus efficaces et des infrastructures de recharge des VÉ.

## 2.4 Rédiger et déployer une stratégie intégrée d'électrification des transports

L'atteinte des résultats nécessitera une coordination et une stratégie, notamment pour surmonter les difficultés liées à la disponibilité et à l'approvisionnement des véhicules. Nous devons également veiller à ce qu'aucun québécois ne soit laissé pour compte, qu'il vive dans des communautés rurales ou autochtones.

- **Lancer immédiatement une stratégie québécoise pour les VÉ**  
Adopter une loi exigeant que le gouvernement du Québec établisse une stratégie pour les VÉ ainsi qu'un plan d'action mis à jour aux 3 ans jusqu'en 2035. La législation devrait exiger du gouvernement qu'il mette en œuvre des mesures suffisantes pour atteindre 100 % de ventes de véhicules de promenade au plus tard en 2035 et 100 % de ventes d'autobus, de camions et de véhicules hors-route électriques d'ici 2040 au plus tard. Des mesures de responsabilisation, comme des audits, devraient être établies. La stratégie et le plan initiaux devraient adopter les actions contenues dans ce document.
- **Renforcer la norme VZÉ du Québec pour les véhicules de promenade de façon à accélérer la courbe d'adoption et à assurer l'atteinte de la cible de 100% des ventes au plus en 2035**  
Une norme VZÉ beaucoup plus contraignante plus rapidement poussera les constructeurs automobiles à introduire plus de marques et de modèles de VÉ, ce qui augmentera le choix des consommateurs, et réduira les longs temps d'attente pour les VÉ. Une plus grande certitude de marché offrira une meilleure valeur pour les programmes d'infrastructure, attirera la production industrielle et stimulera l'innovation afin de répondre à la demande nationale croissante de VÉ et d'atteindre les objectifs de ventes de VÉ.
- **Adopter une norme VZÉ pour les camions et les autobus exigeant la vente de 100 % des véhicules électriques au plus tard en 2040**  
Fixer un objectif de 100 % de ventes de camions et d'autobus électriques au plus tard en 2040, avec des étapes intermédiaires en cours de route. Augmenter l'ambition à mesure que la technologie et les produits offerts s'améliorent. Aligner les exigences du Québec sur les objectifs les plus ambitieux d'Amérique du Nord.
- **Élaborer un plan pour aider les communautés rurales, nordiques, inuites et des Premières nations à passer à l'électricité**  
De nombreuses communautés rurales, nordiques et autochtones du Québec n'ont pas encore eu les mêmes chances de profiter des avantages de la transition vers les VÉ en raison, entre autres, d'un manque d'options de recharge et de disponibilité des véhicules. Il est essentiel de s'attaquer à ces obstacles pour donner à tous les québécois la possibilité de conduire des véhicules électriques.

- **Offrir un « programme vert de mise à la casse » pour tous les types de véhicules**  
Permettre à tous les véhicules polluants – des voitures aux bus en passant par les motoneiges – d’être mis à la casse et recyclés dans le cadre du programme. Le gouvernement pourrait offrir diverses options de transport propre, telles que des laissez-passer pour les transports en commun, des rabais pour les vélos (électriques ou non), des bons pour les services d’auto partage et covoiturage en voiture électrique, etc. pour les personnes qui ne cherchent pas à acheter un nouveau véhicule.

## 2.5 Favoriser la création d’emplois en développant l’industrie du VÉ du Québec

Une stratégie québécoise de développement économique et d’attraction des investissements dans les VÉ, des efforts ciblés en matière de R&D contribueront à assurer une transition prospère vers une économie de la mobilité électrique au Québec.

- **Soutenir et attirer les entreprises et les investissements liés aux VÉ au Québec**  
S’efforcer d’attirer davantage d’investissements pour accélérer la fabrication des VÉ et les industries connexes au Québec, y compris l’assemblage, les pièces, la machinerie, l’équipement de recharge et l’extraction/le traitement des matériaux des batteries, au moyen d’une « Stratégie québécoise de développement économique et d’attraction des investissements pour les VÉ ». La création de ces industries permettra de créer de bons emplois durables et de rehausser le profil des VÉ afin de favoriser leur adoption au Québec.
- **Concentrer les investissements en R&D sur la technologie stratégique des VÉ**  
Le Québec devrait concentrer ses efforts sur l’accélération des technologies, de la recherche, du développement et de la fabrication associés à la réduction des coûts des batteries des véhicules et donc des coûts des véhicules par unité d’autonomie. La réalisation d’économies d’échelle dans la production de véhicules, de batteries et d’infrastructures de recharge contribuera également à réduire les coûts pour les consommateurs et les parcs de véhicules.
- **Accélérer la formation des techniciens d’entretien spécialisés dans les VÉ**  
Certains aspects mécaniques des VÉ sont moins compliqués que les véhicules à essence et d’autres sont très différents et exigent de nouvelles compétences. Réorganisez le programme de formation des mécaniciens de véhicules afin de donner la priorité aux VÉ en accélérant la formation des mécaniciens de VÉ et en leur offrant davantage de possibilités d’apprentissage.
- **Soutenir les programmes de requalification et aider les travailleurs à faire la transition vers les industries des VÉ**  
Le succès de la transition du Québec vers la mobilité électrique passe une main-d’œuvre possédant les bonnes compétences, qu’il s’agisse de l’ingénierie et de la recherche, de l’électricité et de la mécanique, de l’installation de l’infrastructure de recharge, de l’entretien et de la gestion du parc automobile. Explorez les possibilités pour le gouvernement d’aider les employeurs, qu’il s’agisse de l’industrie traditionnelle ou de l’industrie des VÉ, à former de nouveaux employés qui n’ont jamais travaillé dans l’industrie des VÉ.

## 2.6 Diriger par l'exemple

Le gouvernement peut donner l'exemple et utiliser ses propres installations, sa capacité de rassemblement et ses processus internes pour aider à accélérer la transition vers la mobilité électrique.

- **Faire de la sensibilisation et de l'éducation sur les VÉ du gouvernement et des parlementaires une priorité**

Si les consommateurs et les décideurs ne comprennent pas tous les avantages, les besoins et les économies associés aux véhicules électriques, la transition vers un avenir électrique prendra plus de temps que nécessaire. Le gouvernement devrait faire de l'éducation une priorité, en travaillant avec des organisations de terrain telles que l'AVÉQ et d'autres pour établir des possibilités d'apprentissage par l'expérience pour les élus et les fonctionnaires.

- **S'assurer que les parcs de véhicules sont 100 % électriques et que les bâtiments provinciaux soient prêts à la recharge de VÉ**

Le gouvernement peut montrer l'exemple et augmenter la demande et les investissements en VÉ au niveau provincial en utilisant son propre pouvoir d'achat. Dès maintenant, tous les véhicules achetés par le gouvernement devraient être électriques, à moins qu'une option électrique n'existe pas pour répondre à un besoin spécifique. Le Québec devrait également commencer immédiatement à électrifier ses stationnements afin d'offrir des options de recharge à ses parcs automobile et à ses employés. Fixez un objectif ferme d'au moins 10 % de tous les espaces de stationnement possédés et occupés qui seront électrifiés au plus tard en 2025.

## 3 Nos coordonnées

Daniel Breton, PDG  
[daniel.breton@emc-mec.ca](mailto:daniel.breton@emc-mec.ca)  
514 883-9247

Louise Lévesque, directrice des politiques  
[Louise.levesque@emc-mec.ca](mailto:Louise.levesque@emc-mec.ca)  
418 264-5575

Site web : [emc-mec.ca](http://emc-mec.ca)

---

<sup>1</sup> <https://www.canada.ca/content/dam/hc-sc/documents/services/publications/healthy-living/2021-health-effects-indoor-air-pollution/hia-report-fra.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.environnement.gouv.qc.ca/air/inventaire/rapport2008.pdf>

<sup>3</sup> <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/resources/press/press-release-french/>

<sup>4</sup> [https://cleanenergycanada.org/wp-content/uploads/2019/10/Report\\_TER2019\\_CleanJobsFuture\\_20191002\\_FINAL-FOR-WEB.pdf](https://cleanenergycanada.org/wp-content/uploads/2019/10/Report_TER2019_CleanJobsFuture_20191002_FINAL-FOR-WEB.pdf)

<sup>5</sup> <https://mern.gouv.qc.ca/energie/statistiques-energetiques/importations-exportations-petrole-brut/>

<sup>6</sup> <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/vze/air-norme-vze-2025-2035.pdf>

<sup>7</sup> <https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/02/Quebec-working-paper-12-letter-FR-revisedmar22.pdf>