



**Politiques prioritaires pour l'avancement de l'électrification des transports au  
Canada**

**Recommandations prébudgétaires 2022**

**Par Electric Mobility Canada - Mobilité Électrique Canada**

**Le 6 août 2021**

**Porte-étendard de la mobilité électrique au Canada, Mobilité Électrique Canada (MÉC) présente les recommandations suivantes afin de contribuer à l'électrification du secteur canadien des transports et à la croissance majeure de la chaîne d'approvisionnement en véhicules zéro émission (VZE) au pays :**

**Politiques et réglementation pour l'approvisionnement en VZE**

- 1- Élaborer une stratégie canadienne relative à la mobilité électrique pour atteindre les objectifs du Canada en matière de climat et d'électrification**

Maintenant que le Canada a dévoilé sa propre stratégie en matière d'hydrogène, le moment est venu pour lui de se doter d'une stratégie relative à la mobilité électrique pour les collectivités urbaines, suburbaines, rurales et éloignées. Le Canada a besoin d'un plan complet, cohérent et visionnaire qui inclut tous les modes de transport.

**Budget pour élaborer une stratégie relative à la mobilité électrique en 2021-2022 : 3 millions de dollars**

- 2- Soutenir le développement d'une industrie canadienne de la chaîne d'approvisionnement en VZE**

Compte tenu de la tendance mondiale à l'électrification et à la mobilité intelligente, il est impératif de préparer le secteur canadien de l'automobile à l'avenir afin qu'il demeure un chef de file pendant cette transition critique.

**Budget pour l'élaboration d'une stratégie canadienne relative à la chaîne d'approvisionnement en VZE en 2022-2023 : 2 millions de dollars**

- 3- Établir des exigences législatives claires et contraignantes (comme des lois zéro émission) pour toutes les catégories de véhicules**

- a) 100 % des véhicules légers à passagers vendus d'ici 2030 doivent être des VZE. Des objectifs et des mandats d'étape contraignants doivent être établis d'ici 2030.
- b) 100 % des véhicules moyens et lourds vendus d'ici 2040 doivent être des VZE. Des objectifs et des mandats d'étape contraignants doivent être 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.

**Budget pour les mesures réglementaires : 0 \$**

**Demande de VZE pour les véhicules légers à passagers**

- 4- Établir un système de redevance-remise financièrement neutre pour faire payer par les propriétaires de véhicules polluants les rabais visant les VZE, afin que le programme de remise s'autofinance. Pour les catégories de véhicules qui n'ont pas encore d'option VZE, des exemptions devraient être envisagées jusqu'à ce que les modèles VZE arrivent sur le marché.
- 5- Renouveler le programme Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission (iVZE) et en élargir l'admissibilité pour les particuliers, les entreprises et les parcs de véhicules : financer de nouveau le programme et en élargir l'admissibilité aux véhicules très polluants comme les camionnettes et les VUS en augmentant le seuil du prix de détail suggéré par le constructeur (PDSC) de base pour les véhicules légers admissibles, le faisant passer de 45 000 \$ (avec plafond de 54 999 \$) à 60 000 \$ (avec plafond de 69 999 \$).
- 6- Supprimer le rabais fédéral pour les véhicules hybrides rechargeables ayant moins de 50 km d'autonomie électrique *ou* rendre les rabais proportionnels à leur autonomie officielle : 2 000 \$ de 40 à 59 km, 3 000 \$ de 60 à 79 km, 4 000 \$ de 80 km ou plus.
- 7- Offrir un incitatif allant jusqu'à 2 000 \$ pour les véhicules à basse vitesse, les véhicules hors route et les micro-VZE (p. ex.,

motoneiges, nettoyeurs de glace, motomarines, tondeuses autoportées, microvoitures, microcamions, petits tracteurs, bicyclettes électriques, trottinettes électriques) afin de favoriser une meilleure qualité de l'air et de l'eau en milieu rural et en ville tout en soutenant les fabricants émergents du Canada.

- 8- Inciter les Canadiens à revenu faible ou modeste à adopter les VZE en offrant une remise spéciale pour un VZE neuf ou usagé inspirée du programme californien d'admissibilité en fonction du revenu.
- 9- Offrir un incitatif de type « Primes vertes à la casse »/ « Adieu bazou - version verte » : Nous croyons qu'un tel programme 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 VZE neufs ou usagés, de laissez-passer de transport en commun ou d'outils de transport actif (p. ex, des vélos ou des vélos électriques). Ce programme devrait être cumulable avec d'autres programmes incitatifs.
- 10- Encourager les conversions en VZE : offrir un rabais de 5 000 \$ à l'achat de tout véhicule léger à passagers converti en VZE à partir d'un véhicule à essence ou d'un véhicule diesel.
- 11- Offrir une exemption de TPS/TVH pour les VZE légers neufs et usagés afin de favoriser un accès équitable aux avantages de la conduite électrique.
- 12- Fournir une garantie fédérale de quatre ans sur les contrats de financement de prêt pour l'achat de VZE par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada afin que tous les Canadiens aient accès au financement des VZE puisque leur prix d'achat initial est plus élevé que celui des véhicules à essence comparables.

**Budget pour les mesures incitatives pour les véhicules légers à passagers (soutenues par un système de redevance-remise financièrement neutre) : 0 \$**

### **Mesures relatives à l'infrastructure de recharge**

Nous recommandons d'élargir les objectifs du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (PIVEZ) et de l'Initiative pour le déploiement d'infrastructures pour les véhicules électriques et les carburants de remplacement et de fixer des objectifs spécifiques pour chaque cas d'utilisation couvert par ces programmes pour le prochain exercice (2022- 2023) et les cinq prochaines années :

- 13- Mettre davantage l'accent sur les besoins d'investissement dans l'infrastructure de recharge en :
  - a) Fixant et finançant des objectifs plus élevés sur un an et sur cinq ans pour le déploiement d'un nombre suffisant de stations de recharge pour atteindre les objectifs de vente de VZE du Canada.
  - b) Se donnant comme objectif de rendre un million de places de stationnement existantes d'immeubles à appartements et à logements en copropriété prêtes pour les VZE d'ici 2030 et en établissant de nouveaux programmes de financement à cette fin.
  - c) Concentrant les investissements consacrés à la recharge : (i) dans les centres-villes des milieux urbains, où des millions de Canadiens ne peuvent pas recharger leurs VZE à la maison, (ii) dans les localités rurales, éloignées et nordiques, où le déploiement de la recharge peut être moins développé.
  - d) Accordant la priorité aux investissements dans la recharge en bordure d'autoroute afin de combler les lacunes de l'infrastructure de recharge du Canada le long des corridors de voyage longue distance, et à l'augmentation de la densité de la recharge dans les zones à fort trafic où la demande de recharge augmente le plus rapidement.

<b>Cas d'utilisation de l'infrastructure de VZE</b>	<b>Exercice 2022-2023</b>
	<b>1 500</b>
<b>Stations de recharge rapide publiques (PIVEZ et Initiative pour le déploiement d'infrastructures pour les véhicules électriques et les carburants de</b>	

remplacement) au-delà des engagements antérieurs	
Infrastructure de recharge pour véhicules légers (publique, lieu de travail, multifamiliale)	10 000

**Budget pour 2022-2023 : 300 millions de dollars**

- 14- Incorporer les exigences relatives aux VZE dans le Code national du bâtiment et le Code national de l'énergie pour les bâtiments et/ou soutenir les règlements de zonage municipaux relatifs aux VZE.

**Budget pour 2022-2023 : 0 \$**

- 15- 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.

**Budget pour 2022-2023 : 50 millions de dollars**

- 16- Accélérer les délais pour que Mesures Canada permette la facturation basée sur l'énergie pour les services de recharge.

**Budget pour 2022-2023 : 0 \$**

- 17- Inclure l'installation d'un chargeur de VZE ou la préparation aux VZE dans les programmes d'efficacité énergétique afin d'aider les Canadiens qui vivent dans de vieilles maisons à s'adapter aux besoins en électricité des VZE.

**Budget pour 2022-2023 : 30 millions de dollars**

**Mesures relatives à la demande de véhicules moyens et lourds**

- 18- Inciter les consommateurs et les parcs automobiles à acquérir des VZE dans les catégories des véhicules moyens et lourds (p.ex., autobus urbains, autobus scolaires et camions commerciaux) afin de respecter ou de dépasser les exigences en matière de ventes obligatoires de véhicules grâce à des programmes d'échange ou de mise à la ferraille de véhicules à combustible fossile en échange d'un VZE (idéalement un véhicule qui peut bénéficier aussi d'autres incitatifs financiers) et de remises (qui ont un processus d'approbation préalable clair).

**a) Autobus urbains électriques**

- Subventionner 85 % de la différence de prix entre un autobus urbain électrique et un autobus urbain à combustible fossile *au lieu de prêts* pour accélérer la transition vers les autobus urbains électriques.
- Subventionner 50 % du coût de la nouvelle infrastructure de transport en commun électrique qui doit être installée pour les autobus électriques.
- Rendre le programme proposé cumulable avec d'autres programmes fédéraux et provinciaux.
- Offrir un soutien financier pendant trois à cinq ans pour les coûts d'exploitation des réseaux de transport en commun afin de compenser la baisse importante de revenus due à la COVID-19 puisque le fonds d'urgence actuel prendra fin bientôt.

***Pour le Québec et l'Ontario, soutenir l'exigence provinciale de 25 % de contenu canadien pour les autobus urbains. MÉC comprend que ces mesures de soutien permettraient à ses membres qui fabriquent des autobus de :***

- Maintenir ou augmenter le nombre d'emplois de haute technologie (R-D, ingénierie, etc.) au Canada
- Faire en sorte que 5 % des fonds soient réinvestis dans les activités et les infrastructures canadiennes

**b) Autobus scolaires électriques :**

- Subventionner 85 % de la différence de prix entre un autobus scolaire électrique et un autobus scolaire à combustible fossile *au lieu de prêts*.
- Subventionner 50 % de l'infrastructure des autobus scolaires électriques.
- Faire en sorte qu'un tel programme incitatif soit cumulable avec d'autres programmes fédéraux et provinciaux pour favoriser des déplacements plus propres pour les étudiants et soutenir l'industrie canadienne de la fabrication d'autobus scolaires.

**MÉC comprend que ces mesures de soutien permettraient à ses membres qui fabriquent des autobus de :**

- Maintenir et accroître le nombre d'emplois de haute technologie (R-D, ingénierie, etc.) au Canada
- Faire en sorte que 5 % du contrat soit réinvesti dans les activités et les infrastructures canadiennes
- Faire en sorte que 5 % du contrat soit investi dans la R-D canadienne
- Garantir un appui non financier des équipementiers pour les programmes de démonstration

**c) Autres véhicules moyens et lourds**

Couvrir 85 % de la différence de prix entre un VZE moyen ou lourd neuf, usagé ou converti destiné à un usage commercial et un véhicule équivalent à combustible fossile (p. ex., camions semi-remorques, excavatrices, niveleuses, chargeuses sur roues, bulldozers, rétrocaveuses, dumpers, camions de déchets et de recyclage)

**Budget pour 2022-2023 : 1,5 milliard de dollars**

- 19- Établir un programme quinquennal de rabais, financé par le gouvernement fédéral et d'une durée limitée, pour le raccordement aux services publics afin de soutenir le déploiement d'installations de recharge de VZE à grande échelle, en particulier dans les segments des véhicules moyens et lourds.

**Budget pour 2022-2023 : 50 millions de dollars**

- 20- 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 miniers durables, particulièrement en ce qui concerne les métaux et les minéraux nécessaires à la chaîne d'approvisionnement en VZE au Canada et ailleurs.

**Budget pour 2022-2023 : 50 millions de dollars**

- 21- Précommander ou acheter en gros des autobus urbains, des autobus scolaires et des véhicules de transport de déchets électriques lourds pour les organismes du secteur public.

**Budget pour 2022-2023 : 50 millions de dollars**

**Intensifier la fabrication de VZE et accroître les emplois verts  
au Canada**

- 22- Augmenter les économies d'échelle dans la chaîne d'approvisionnement en VZE afin d'accélérer la réduction des prix des batteries et des technologies liées aux VZE en misant sur la R-D, le Fonds stratégique pour l'innovation, l'exploration des ressources et d'autres fonds de développement économique.

**Budget pour 2022-2023 : 1,5 milliard de dollars**

- 23- Augmenter le financement des mesures de sensibilisation aux VZE ciblant les citoyens, les entreprises, les propriétaires de parcs automobiles, les concessionnaires, les élus et les gouvernements canadiens afin de mieux faire connaître la réalité et les avantages des VZE et l'infrastructure connexe.

**Budget pour 2022-2023 : 8 millions de dollars**

- 24- Financer des programmes de sensibilisation, de formation et de perfectionnement en matière de VZE afin d'aider, aujourd'hui

et par la suite, les travailleurs et les entreprises du secteur de la mobilité électrique à effectuer la transition de la manière la plus efficace et la plus harmonieuse possible.

**Budget pour 2022-2023 : 10 millions de dollars**

- 25- Augmenter considérablement l'**électrification des flottes du gouvernement et des sociétés d'État** en se dotant d'objectifs contraignants clairs, en misant sur la sensibilisation et la formation et en proposant un outil de soutien financier adéquat pour les achats et l'infrastructure de recharge associée. Nous encourageons le gouvernement fédéral, ses organismes 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 quasi nulles ou nulles et sur l'infrastructure et les services associés.

**Budget pour 2022-2023 : 40 millions de dollars**

**26- Soutenir le secteur des transports électrifiés en investissant dans la mission de Mobilité Électrique Canada**

En collaboration avec le gouvernement fédéral, MÉC élaborera une stratégie canadienne novatrice en matière de mobilité électrique et contribuera à développer une industrie dynamique de la chaîne d'approvisionnement en VZE, allant de l'exploitation minière à la mobilité et de la Colombie-Britannique aux Maritimes, en passant par le Nord canadien.

**Budget pour 2022-2023 : 2 millions de dollars**

## Il existe trois raisons principales de soutenir la

### mobilité électrique :

#### 1- Pollution atmosphérique et santé

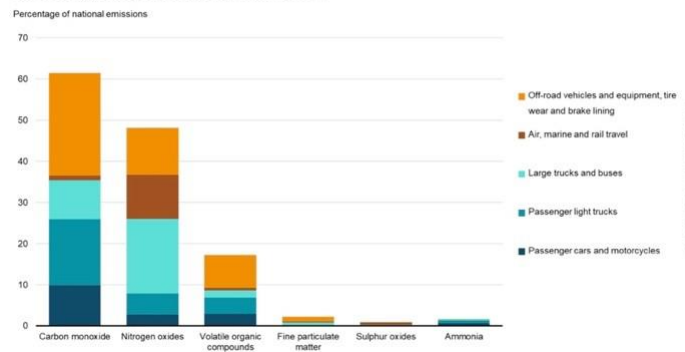
a) Selon un rapport de Santé Canada de 2021<sup>1</sup> :

- 15 300 décès par an peuvent être attribués à la pollution atmosphérique au Canada;
- 120 milliards de dollars, c'est le coût économique annuel total des problèmes de santé associés à la pollution atmosphérique.

b) Selon un rapport d'Environnement Canada datant de 2020<sup>2</sup>, les transports ont représenté :

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

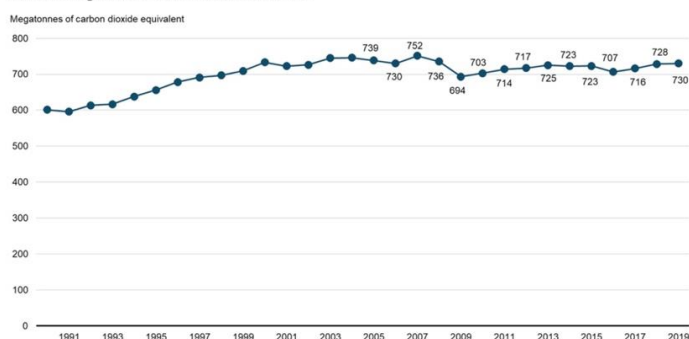
Figure 24. Contribution of transportation, off-road vehicles and mobile equipment to total air pollutant emissions by transportation mode, Canada, 2019



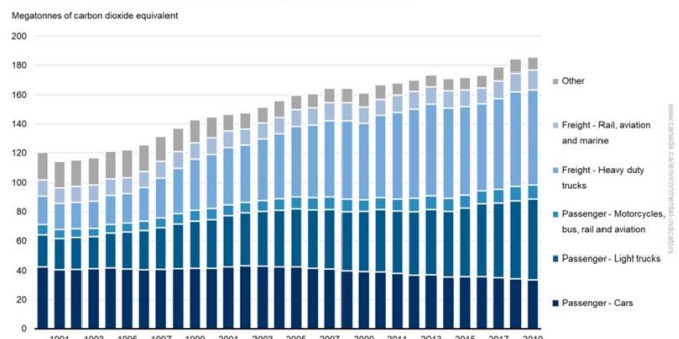
#### 2- Les changements climatiques

Depuis avril 2021, le Canada a un nouvel objectif plus ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour 2030 : de 40 à 45 % par rapport au niveau de 2005. Selon un rapport d'Environnement Canada de 2021<sup>3</sup>, 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.

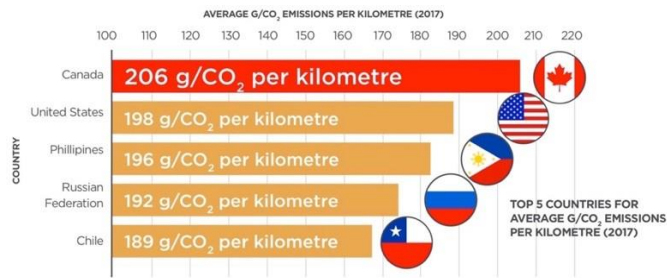
Greenhouse gas emissions, Canada, 1990 to 2019



Transport sector greenhouse gas emissions, Canada, 1990 to 2019

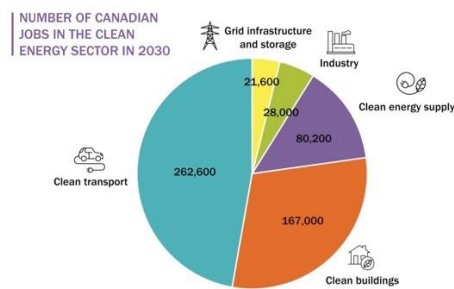


Selon un rapport de 2019 de l'Agence internationale de l'énergie<sup>4</sup>, le parc de véhicules légers à passagers du Canada est le premier au monde pour les émissions de GES par kilomètre parcouru. Les véhicules canadiens arrivent également, dans le monde, au premier rang quant à la grosseur et au deuxième rang quant au poids.



### 3- L'économie

Selon un rapport de 2019 de Clean Energy Canada<sup>5</sup>, il y aura environ 560 000 emplois dans le secteur des énergies propres d'ici 2030, dont près de 50 % dans les transports propres.



Selon un rapport publié en 2020 par Mobilité Électrique Canada<sup>6</sup>, 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 chiffre d'affaires d'ici 2030 dans le secteur des VZE.

### 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](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>