



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

Recommandations pré-budgétaires de MÉC
(version courte)

Par Electric Mobility Canada – Mobilité Électrique Canada

Oct 8, 2022

Politique et réglementation pour les véhicules légers zéro émission

1- Rabais fédéraux pour les voitures et camions légers électriques : Jusqu'à ce que les VE atteignent la parité de prix à l'achat, des mesures incitatives sont nécessaires pour que les consommateurs puissent choisir entre les voitures électriques et les voitures à essence.

2- Rabais pour les VE d'occasion : le gouvernement devrait offrir des rabais à l'achat pour les VE d'occasion.

3- Norme VZE : adopter des objectifs clairs pour que 20 % des ventes soient de véhicules légers soient VZE d'ici 2026, 60 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2035.

4- Normes fédérales d'émissions de GES : Le Canada doit aligner ses normes d'émission de gaz d'échappement sur les normes les plus strictes en Amérique du Nord, en plus d'établir une norme VZE.

5- Redevance-remise : Établir un système de taxation financièrement neutre pour faire payer les véhicules de tourisme polluants pour les rabais aux VZE, afin que les programmes de rabais puissent s'autofinancer. Des exemptions pourraient être envisagées pour les usages spéciaux et les familles nombreuses.

6- VHR : Supprimer progressivement le rabais fédéral pour les VHR 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- Rabais pour les personnes à faible revenu : Rabais pour les personnes et les familles canadiennes à faible et modeste revenu afin qu'elles passent aux VZE via un rabais de 2 000 \$ pour un VZE neuf ou usagé inspiré du programme d'admissibilité au revenu de la Californie.

8- Programme "Cash for clunkers " : Développer un programme axé sur les objectifs climatiques du Canada avec des fonds pour l'achat de VZE 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.

9- Taxis électriques, autopartage et incitation au covoiturage : Offrir un rabais de 2 000 \$ aux entreprises et aux particuliers qui désirent passer aux véhicules électriques et *supprimer le plafond de 10 véhicules pour les rabais de flotte*. Ce programme devrait être cumulable.

10- Soutenir l'éducation des consommateurs en matière de VE : Établir un programme visant à éduquer et à soutenir les consommateurs dans leur transition vers les véhicules électriques avec des organisations de premier plan et de confiance comme Plug'n Drive, EV Society, Plug in BC, AVÉQ, EVAAC, EAC et d'autres.

11 - Cibles d'infrastructure des véhicules légers : Établir des cibles claires conformément au rapport de RNCAN de 2022:

12- Financement des infrastructures : Fournir un financement suffisant pour que le Canada atteigne les cibles suivantes :

- 53 000 ports de recharge publics d'ici 2025 : 5 000 BRCC ET 48 000 N2

- 200 000 ports de recharge publics d'ici 2030 : 15 000 BRCC et 185 000 N2.

13- Objectifs en matière d'infrastructure pour les condos et les appartements : Fixer l'objectif de rendre un million de places de stationnement d'appartements et de copropriétés prêtes pour le VE d'ici 2030 et établir de nouveaux programmes de financement pour atteindre cet objectif.

Budget pour 100 000 chargeurs en 2023-2024.

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

15- Mettre à profit les terrains gouvernementaux sous-utilisés en facilitant la mise en place de " centres de recharge ", en particulier dans les marchés immobiliers à haute densité et à coût élevé.

16- Inclure l'installation de chargeurs de VE ou la préparation aux VE dans les programmes d'efficacité énergétique afin d'aider les Canadiens qui vivent dans des maisons plus anciennes (40 ans et plus) à s'adapter à l'infrastructure électrique requise pour la recharge des VE.

Budget pour 20 000 rénovations de maisons en 2023-2024.

17- Infrastructure pour les VML : Il n'existe aucun programme consacré à l'infrastructure de recharge des VML. Nous recommandons que le gouvernement fédéral établisse des objectifs clairs de déploiement de l'infrastructure et une enveloppe de financement totale qui soit à l'échelle de ce que la California Energy Commission a investi dans la recharge des VHM (environ 390 millions de dollars américains) par le biais de son Clean Transportation Program pour 2021-2023.

Budget pour l'infrastructure de recharge du VHDM en 2023-2024 : en ligne avec la California Energy Commission.

18- MEC soutient le gouvernement fédéral dans sa volonté de développer des objectifs d'adoption de véhicules à émission zéro soutenus par une réglementation, comme mentionné dans le Plan de réduction des émissions du Canada : "Lancer une stratégie intégrée pour réduire les émissions des véhicules moyens et lourds (VML) dans le but d'atteindre 35 % des ventes totales de VML sous forme de VZE d'ici 2030.

Politique et réglementation relatives aux véhicules hors route et au transport maritime

Un nombre croissant d'entreprises proposent une diversité de véhicules tout-terrain, allant de la motoneige électrique à la motomarine électrique en passant par le côté à côté électrique, qui sont utilisés pour le travail ou le plaisir et qui peuvent contribuer à réduire considérablement les émissions de GES, sans parler de la pollution de l'air et de l'eau. De plus, certains des leaders de l'industrie électrique hors route et marine sont basés ici au Canada, ce qui signifie que soutenir la transition vers l'émission zéro aidera à créer des emplois durables bien rémunérés dans le pays.

C'est pourquoi nous recommandons :

19- Un rabais fédéral pour l'achat d'une motoneige, d'une motomarine ou d'un véhicule récréatif électrique, en accord avec le rabais de 2 500 \$ accordé au Yukon pour les motoneiges électriques.

20- Un mandat ZEV pour les véhicules hors route en ligne avec les juridictions les plus ambitieuses en Amérique du Nord, que ce soit au niveau fédéral ou étatique.

21- Une exemption de la taxe de luxe pour les bateaux à émissions nulles, car ils coûtent plus cher que les bateaux à essence ou au diesel et leur achat devrait être soutenu, plutôt que découragé.



22- Les traversiers électriques : En Norvège en 2022, sur les 825 ferries de leur pays, 47% étaient déjà électriques. Le plus grand ferry électrique peut accueillir 600 passagers et 200 voitures ou 24 camions. Nous recommandons que le gouvernement fédéral lance un programme pour soutenir l'électrification des ferries afin de réduire les émissions de GES, la pollution de l'air et de l'eau ET de créer une industrie maritime canadienne à zéro émission pour devenir un leader nord-américain.

Selon un rapport sur l'emploi dans le secteur de l'énergie en 2022 de l'Agence internationale de l'énergie, "l'emploi dans le secteur de l'énergie est appelé à évoluer rapidement à mesure que les pays et les entreprises accélèrent leurs efforts pour décarboniser et respecter leurs engagements en matière d'émissions nettes nulles... Les énergies propres emploient plus de 50 % de l'ensemble des travailleurs du secteur de l'énergie, en raison de la croissance substantielle des nouveaux projets mis en ligne. Une croissance considérable de l'emploi dans le secteur de l'énergie se profile à l'horizon, principalement en raison des nouveaux investissements dans la décarbonisation.

L'industrie canadienne des batteries : une occasion unique en son genre

Selon le rapport 2022 de Clean Energy Canada et du Trillium Network "The economic engine for Canada, auquel MEC a participé, d'ici 2030, la chaîne d'approvisionnement en batteries pour VE du Canada pourrait soutenir près de 250 000 emplois directs et indirects et ajouter 48,2 milliards de dollars à son économie. Si l'on tient compte des emplois induits (par exemple, les employés d'un restaurant fréquenté par des travailleurs de la chaîne d'approvisionnement), un total de près de 323 000 emplois pourraient être créés au Canada et 59 milliards de dollars ajoutés à l'économie canadienne.

C'est pourquoi nous recommandons que le Canada :

23- Développe une stratégie intégrée de mobilité électrique pour atteindre les objectifs du Canada en matière de climat et d'électrification, en coordination avec les Premières Nations, les Inuits et les Métis du Canada : Nous recommandons le lancement d'une stratégie pancanadienne sur les VE qui comprend un plan d'action sur les VE pour accélérer l'adoption des VE. Promulguer une loi exigeant que le gouvernement fédéral (1) établisse une stratégie pour les VE, et (2) maintienne et mette régulièrement à jour un plan d'action pour les VE jusqu'en 2035. Des mesures de responsabilisation, telles que des audits périodiques, devraient être établies. Étant donné que les projets d'électrification des transports pourraient avoir un impact sur les Premières nations, les Inuits et les Métis, nous recommandons fortement une collaboration dès que possible afin que cette collaboration soit fructueuse pour toutes les parties impliquées d'un point de vue environnemental, social et économique. En tant que voix nationale de la mobilité électrique au pays, MEC peut jouer un rôle central dans le développement de cette stratégie grâce à un fonds spécifiquement dédié à son développement, sa rédaction et son déploiement en collaboration avec tous les ministères fédéraux impliqués.

Budget pour développer une stratégie intégrée de mobilité électrique en 2023-2024 : 20 millions de dollars

24- Soutienne et attirer les entreprises et les investissements liés aux VE au Canada : l'attraction d'un plus grand nombre d'investissements peut accélérer la fabrication de VE et les industries connexes au Canada, y compris l'assemblage, les pièces, les machines, l'équipement de charge et l'extraction/le traitement des matériaux de la batterie avec une "Stratégie canadienne de développement économique et d'attraction des investissements pour les VE."

25- Concentre les investissements en R&D sur la technologie stratégique des VE : Le Canada 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.

26- Travaille avec les provinces pour accélérer la formation des techniciens d'entretien des VE : Les VE sont des machines beaucoup moins compliquées que les véhicules à essence. Travailler avec les provinces pour réorganiser le programme de formation des mécaniciens de véhicules aidera à donner la priorité aux VE en accélérant la formation des mécaniciens de VE et en leur offrant davantage de possibilités d'apprentissage.

27- Soutienne les programmes de formation et de transition pour aider les travailleurs à faire la transition vers une économie décarbonée : La constitution d'une main-d'œuvre possédant les bonnes compétences - dans les domaines de l'ingénierie et de la recherche, de l'électricité et de la mécanique, de l'installation d'infrastructures de recharge, de la vente, de l'entretien et de la gestion de parcs automobiles - sera essentielle au succès de la transition du Canada vers une économie sans carbone.

28 Économie circulaire des batteries de VE : En collaboration avec les intervenants de l'industrie, l'adoption et la mise en œuvre d'un cadre fondé sur les normes internationales les plus élevées en matière d'économie circulaire permettront d'optimiser le cycle de vie des batteries de VE et de veiller à ce qu'elles soient gérées efficacement à la fin de leur vie utile.

29- Crée un bureau du Conseil privé pour la mobilité électrique : Il coordonnera les responsabilités en matière de VE dans tous les ministères et conseillera le Premier ministre sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs d'électrification du gouvernement.

30- Fasse de l'éducation du gouvernement et des parlementaires en matière de VE 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.

31- Convoque les intervenants du secteur de l'électricité pour élaborer des solutions de VE pour l'avenir du réseau électrique du Canada : MEC a un groupe de travail sur les fournisseurs d'électricité qui travaille à l'élaboration de solutions canadiennes pour l'avenir du déploiement des VE, mais le gouvernement fédéral doit jouer un rôle de premier plan dans cette transition. C'est pourquoi nous recommandons l'établissement d'un guide pancanadien pour les régulateurs de l'électricité afin d'accélérer le déploiement de l'infrastructure de recharge.

32- S'assure que les parcs de véhicules et les bâtiments fédéraux sont 100 % électriques et prêts pour les VE d'ici 2030 : Le gouvernement peut donner l'exemple et augmenter davantage la demande et les investissements en VE au pays en utilisant son propre pouvoir d'achat. Dès maintenant, chaque véhicule acheté par le gouvernement devrait être électrique, à moins qu'une option électrique n'existe pas encore pour répondre à un besoin spécifique.

Plan détaillé des recommandations pré-budgétaires 2023 de Méc disponible ici :

<https://emc-mec.ca/wp-content/uploads/Final-Oct-8-2022-Electric-Mobility-Canada-2023-pre-budget-Recommendations.pdf>