



Priorités en matière de politiques d'électrification des transports

Recommandations pré-budgétaires pour 2024

Par Mobilité électrique Canada - Electric Mobility Canada

4 août, 2023

IMPORTANT – Accédez à la version complète de ce document ici :

<https://emc-mec.ca/wp-content/uploads/2023/08/4-aout-2023-MEC-recommandations-pre-budgetaires-2024-COMPLET.pdf>

Véhicules légers

1.1 Rabais pour VZE

Le programme de rabais pour VZE devrait être basé sur le prix relatif à l'autonomie électrique. Si une version donnée d'une voiture, d'un véhicule multisegment ou d'un véhicule utilitaire sport électrique coûte moins de 145 \$ (PDSF) par kilomètre d'autonomie, elle devrait être éligible. Si une version d'une camionnette électrique coûte moins de 180 dollars par kilomètre d'autonomie, elle devrait également être éligible. Tous les VZE de moins de 45 000 dollars devraient rester éligibles, quel que soit leur rapport prix-autonomie. Les véhicules hybrides rechargeables devraient également pouvoir bénéficier de remises s'ils offrent au moins 80 km d'autonomie électrique. Les véhicules électriques dont le prix est supérieur à 100 000 dollars devraient être exemptés de la taxe fédérale de luxe.

1.2 Redevance-remise

Un système de redevance-remise dans lequel l'achat des véhicules neufs les plus polluants serait soumis à des redevances de pollueur-payeur permettrait de financer les remises accordées aux véhicules électriques. Jusqu'à ce que toutes les catégories de véhicules soient disponibles en version électrique, des exemptions peuvent être proposées pour les familles nombreuses et les personnes qui ont besoin de véhicules plus gros pour leur travail.

1.3 Ménages et individus à revenus faibles et modestes

Le Canada devrait mettre en place un programme d'incitatifs en fonction du revenu afin de rendre les VZE plus accessibles aux consommateurs à revenu faible ou modeste, en s'inspirant des programmes de la Californie et de la Colombie-Britannique.

1.4 Plafond de l'iVZE pour les parcs automobiles

Le plafond de l'iVZE pour les parcs de véhicules à forte utilisation, comme les taxis, les entreprises d'autopartage et de covoiturage, devrait être supprimé, car ces véhicules doivent être électrifiés en priorité.

1.5 Éducation aux VE et formation de la force de vente

Nous recommandons de travailler avec des organisations de confiance pour les VE afin d'éduquer les consommateurs par le biais de programmes de sensibilisation aux VE et de soutenir la force de vente de l'industrie par le biais de programmes de formation afin de faciliter les ventes de VE.

1.6 Un programme de mise à la casse écologique

Tous les véhicules polluants - des voitures aux camions en passant par les autobus et les véhicules tout-terrain - pourraient être mis à la casse et recyclés dans le cadre d'un programme de mise à la casse écologique afin d'accélérer la transition vers la mobilité propre grâce à des remises dédiées aux VE ou à des laissez-passer pour les transports en commun, des bons pour les vélos, des services d'autopartage électriques et de covoiturage électriques pour les Canadiens qui ne cherchent pas à acheter un nouveau véhicule.

Véhicules moyens, lourds et hors route

2.1 Autobus électriques abordables pour les transports en commun

Nous recommandons le maintien d'un financement prévisible et à long terme pour les municipalités et les agences de transport en commun afin de les aider à convertir l'ensemble de leur parc d'autobus à l'électricité.

2.2 Adoption d'autobus scolaires électriques

Nous recommandons un financement prévisible et à long terme pour les opérateurs d'autobus scolaires afin qu'ils convertissent l'ensemble de leur flotte à l'électricité par le biais d'une version plus efficace du programme FPTCZE afin de rendre le financement plus facilement disponible. Les incitatifs devraient être cumulables avec d'autres programmes fédéraux et provinciaux. Il doit inclure les véhicules dont l'assemblage final est réalisé au Canada et qui sont vendus et entretenus par des entreprises canadiennes.

2.3 Intégration des camions électriques dans les flottes commerciales

Nous recommandons d'accélérer les analyses de rentabilité des parcs de véhicules moyens et lourds équipés de dispositifs zéro émission en prévoyant des fonds pour la planification de la transition et l'achat de camions électriques.

2.4. Électrifier les flottes dans les ports, les aéroports et les installations fédérales

Nous recommandons d'éliminer progressivement les véhicules à combustibles fossiles dans les installations fédérales, telles que les ports maritimes, les gares intermodales, les parcs et les aéroports, par une combinaison de péages sur les véhicules polluants, d'obligations pour les opérateurs sous-traitants et de restrictions d'accès pour les camions polluants.

2.5. Véhicules électriques hors route

Nous recommandons :

- Un rabais fédéral de 2500 \$ pour l'achat d'une motoneige électrique, d'une motomarine, d'un VTT ou de tout autre véhicule tout-terrain personnel utilisé pour le travail ou les loisirs.
- Une norme VZE pour les petits véhicules tout-terrain en accord avec les juridictions les plus ambitieuses d'Amérique du Nord.
- Une exonération de la taxe de luxe pour les bateaux zéro émission de plus de \$250,000

2.6. Électrification des services de traversiers

Le gouvernement fédéral devrait collaborer avec les agences régionales ou provinciales de traversiers pour soutenir financièrement l'électrification des services de traversiers à travers le Canada, *tout en aidant à créer une industrie maritime canadienne zéro émission.*

Infrastructure de recharge des véhicules électriques

3.1 Objectifs en matière d'infrastructure de recharge de VÉ

Fixer des objectifs alignés sur les derniers rapports de RNCan sur les besoins en infrastructures publiques et résidentielles dans des zones clés telles que les immeubles d'habitation, les lieux de travail, les centres-villes, les autoroutes et les couloirs de déplacement en régions éloignées, et les dépôts de véhicules, ainsi que des objectifs spécifiques pour les communautés nordiques, rurales et indigènes.

3.2 Un million de condominiums et d'appartements prêts pour les VÉ en quatre ans

Près de 30 % des Canadiens vivent dans des appartements ou des copropriétés. Nous recommandons d'allouer un milliard de dollars sur quatre ans pour rendre un million de places de stationnement de copropriétés et d'appartements accessibles aux VÉ.

3.3 Exigences en matière de recharge des VÉ dans les codes nationaux du bâtiment

On doit établir des dispositions dans la prochaine révision des codes modèles nationaux 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 parking non résidentielles comprennent l'infrastructure électrique de base nécessaire au chargement des VÉ.

3.4 Utilisation de terrains publics sous-utilisés

Nous recommandons d'établir des centres de recharge sur des terrains publics sous-utilisés, en particulier dans les zones urbaines à forte densité, ouverts à tous les opérateurs de recharge sans exclusivité, et accessibles au public.

3.5 Remise de connexion pour couvrir les coûts des services publics

Le transport de marchandises et d'un grand nombre de véhicules de tourisme nécessite une mise à niveau des services électriques pour répondre aux besoins en énergie d'une infrastructure de recharge à grande échelle. Nous recommandons de soutenir les investissements dans la recharge en accordant des remises limitées dans le temps pour les investissements dans la recharge à grande échelle.

3.6 Installation de chargeurs de VÉ dans le cadre de programmes d'amélioration de l'efficacité énergétique des habitations

La majorité des Canadiens vivent dans des maisons individuelles. Les maisons plus anciennes peuvent avoir des panneaux électriques obsolètes, ce qui rend plus difficile l'installation d'un chargeur de VÉ. Les programmes existants de rénovation énergétique des maisons devraient soutenir l'installation de panneaux électriques plus récents et plus efficaces, ainsi que l'infrastructure de recharge des VÉ, y compris la taille des panneaux et les mises à niveau des panneaux intelligents.

3.7 Programmes de financement pour l'infrastructure de recharge des VML

Mettre en place un programme d'incitation basé sur des subventions pour soutenir le déploiement d'installations de recharge de VÉ à grande échelle et l'amélioration des services électriques, afin de faciliter les segments des véhicules moyens et lourds, en particulier dans le sous-secteur des camions qui n'est pas pris en compte dans le programme actuel de la BIC. Le programme devrait soutenir la conception et le déploiement de l'infrastructure de recharge pour les dépôts commerciaux et publics des parcs de véhicules moyens et lourds, y compris le financement des centres urbains, des emplacements en bordure d'autoroute et des aires de repos. Les offres de services qui font passer les solutions de recharge au niveau des Opex plutôt qu'à celui des Capex devraient être éligibles au financement.

3.8 Solutions basées sur la technologie

Les programmes de financement devraient offrir une certaine souplesse pour les solutions de recharge innovantes telles que les solutions logicielles de gestion de la recharge pour optimiser la recharge en déplaçant et en façonnant la demande, en partageant intelligemment l'énergie entre les véhicules et d'autres sources de charge, et les solutions de recharge mobile pour compléter l'infrastructure de recharge statique, en particulier dans les zones urbaines et mal desservies où le réseau de distribution est limité.

3.9 Règles relatives au droit à la recharge

Le gouvernement fédéral devrait soutenir les règles provinciales de "droit à la recharge" pour les résidents de propriétés multifamiliales en leur permettant de demander l'ajout d'une infrastructure de recharge de VÉ pour leur usage dans la plupart des circonstances.

3.10 Accès à la recharge dans les zones rurales, éloignées et hors des routes.

Les régions rurales, éloignées et hors routes n'ont pas toujours accès à une alimentation électrique suffisante pour accueillir une infrastructure de recharge pour les véhicules électriques légers, moyens, lourds et non routiers. Il convient d'aider ces régions à rendre accessibles les infrastructures de recharge rapide et de niveau 2, en particulier si elles sont hors réseau, grâce à des solutions de recharge vertes et innovantes.

Réglementation fédérale

4.1 Une norme VZE nationale

Le Canada devrait adopter une norme fédérale sur les ventes de VZE afin de s'assurer que l'offre de VZE est disponible dans les provinces qui n'ont pas leur propre règlement d'une rigueur égale ou supérieure à celle du programme fédéral. (voir détails ici : <https://emc-mec.ca/wp-content/uploads/2021/10/Comment-le-Canada-peut-concevoir-une-norme-véhicules-zéro-émission-réelement-efficace-une-publication-conjointe-de-MÉC-et-de-Clean-Energy-Canada-Août-2022.pdf>)

4.2. Des normes strictes en matière d'émissions d'échappement

Le Canada doit aligner ses normes d'émission de gaz d'échappement sur les normes les plus strictes d'Amérique du Nord pour les véhicules légers et les véhicules à haut rendement énergétique. Les normes ne doivent pas être basées sur l'empattement, car cela incite les constructeurs automobiles à vendre des véhicules plus grands et moins efficaces.

4.3. Une norme VZE nationale pour les camions de poids moyen et lourd et les autobus

Nous recommandons l'adoption d'une norme VZE visant à atteindre 100 % de ventes d'autobus et de camions sans émissions d'ici 2040 au plus tard, conformément aux objectifs les plus ambitieux en Amérique du Nord, avec des étapes intermédiaires en cours de route.

Un plan d'action canadien pour l'industrie des VZÉ

5.1. Une stratégie canadienne d'électrification des transports

Nous recommandons l'adoption d'une législation obligeant le gouvernement fédéral à (1) établir une stratégie VE, et (2) maintenir et mettre à jour régulièrement un plan d'action pour l'industrie des VZÉ jusqu'en 2035. Des mesures de responsabilisation, telles que des audits, devraient être mises en place.

5.2. Aider les communautés rurales, nordiques, inuites et des Premières nations à passer à l'électricité

De nombreuses communautés rurales, nordiques et autochtones du Canada n'ont pas encore eu les mêmes possibilités de participer aux avantages de la transition vers les VZÉ en raison, entre autres, du manque d'options de recharge et de disponibilité des véhicules. Ces obstacles doivent être surmontés afin de leur donner une chance réelle de rouler à l'électricité.

5.3. Attirer les investissements liés aux VZÉ au Canada

Se concentrer sur l'attraction d'investissements supplémentaires pour accélérer la fabrication de VZÉ et les industries connexes au Canada, y compris l'assemblage, les pièces, la machinerie, l'équipement de charge, la fabrication de batteries, l'extraction/le traitement de matériaux critiques pour les batteries, avec une "Stratégie canadienne de développement économique et d'attraction des investissements dans les VZÉ".

5.4. Concentrer les investissements en R&D sur les technologies stratégiques des VZÉ

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. Enfin, pour que le Canada reste compétitif, il faut créer de nouveaux instruments financiers pour soutenir la R&D et la fabrication nationales liées aux VE, y compris les VML, les véhicules tout-terrain, les véhicules marins, ferroviaires et leurs écosystèmes.

5.5. Collaborer avec les provinces pour accélérer la formation des techniciens d'entretien des VZÉ seulement

Nous recommandons une collaboration avec les provinces pour réorganiser le programme d'études des mécaniciens de véhicules afin de donner la priorité aux VE en accélérant la formation des mécaniciens de VZÉ et en leur offrant davantage de possibilités d'apprentissage. Étant donné qu'un plus grand nombre de batteries de VZÉ devront être réparées, contribuer à la création d'un programme spécifique afin de rendre la réparation des batteries de VZÉ aussi abordable que possible pour faire baisser le coût des assurances des VZÉ.

5.6. Une approche nord-américaine de la fabrication des VZÉ

Collaborer avec les États-Unis pour construire une industrie et une chaîne d'approvisionnement nord-américaines pour les VZÉ au-delà de la loi sur la réduction de l'inflation américaine. Veiller à ce que les politiques soient conçues de manière à maximiser et à accélérer le déploiement des VZÉ et des infrastructures pour VZÉ.

5.7. Programmes de recyclage du travail et aide aux travailleurs

La constitution d'une main-d'œuvre dotée des bonnes compétences sera essentielle au succès de la transition du Canada vers une économie à zéro émission de carbone. Étudier les possibilités pour le gouvernement d'aider les employeurs, qu'il s'agisse de l'industrie traditionnelle ou de l'ensemble des VZÉ, à former de nouveaux employés qui n'ont jamais travaillé dans l'industrie des VZÉ. Maintenir les engagements financiers existants pour la formation et le recyclage.

5.8. Électrification du secteur minier

Soutenir l'électrification des sites miniers au Canada et promouvoir le développement et les opérations minières durables, en particulier en ce qui concerne les minéraux et les métaux nécessaires à la chaîne d'approvisionnement des VZÉ au Canada et dans d'autres juridictions.

5.9. Soutenir l'économie circulaire des batteries de VZÉ

Nous recommandons au gouvernement de moderniser le cadre législatif et réglementaire afin de faciliter le transport des batteries usagées et en fin de vie et d'encourager la récupération, la réutilisation, la refabrication et le recyclage des batteries en Amérique du Nord.

Leadership fédéral

6.1. Un « Bureau du Conseil privé pour l'électrification des transports »

Créer un Bureau du Conseil privé chargé de coordonner les responsabilités des ministères en matière de transport électrique et de conseiller le Premier ministre sur les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs du gouvernement en matière d'électrification.

6.2. Réunir les parties prenantes du secteur de l'électricité pour élaborer des solutions de VZÉ pour notre réseau

Établir des directives pancanadiennes à l'intention des organismes de réglementation de l'électricité afin d'accélérer le déploiement de l'infrastructure de recharge par l'intermédiaire d'une table intergouvernementale chargée d'examiner les questions de réglementation du système électrique pour accélérer l'installation de l'infrastructure de recharge des VZÉ et soutenir les services publics. Travailler par l'intermédiaire du Conseil des ministres canadiens de l'énergie pour établir des directives pancanadiennes à l'intention des organismes de réglementation de l'électricité afin d'accélérer le déploiement de l'infrastructure de recharge.

6.3. Priorité à la sensibilisation du gouvernement et des parlementaires aux VZÉ

Le gouvernement devrait faire de l'éducation une priorité, en collaborant avec les principales organisations canadiennes de VZÉ pour créer des possibilités d'apprentissage par l'expérience à l'intention des élus et des fonctionnaires.

6.4. Flottes et bâtiments fédéraux 100 % électriques et prêts pour les VZÉ

Dès maintenant, tous les véhicules achetés par le gouvernement devraient être électriques, à moins qu'il n'existe pas encore d'option électrique pour répondre à un besoin spécifique. Le Canada devrait également commencer immédiatement à électrifier les parcs de stationnement qu'il possède ou loue afin d'offrir des options de recharge à ses parcs de véhicules, à ses employés et à ses visiteurs. L'objectif à atteindre est de parvenir à électrifier au moins 10 % de toutes les places de stationnement possédées et occupées d'ici à 2025 au plus tard.

6.5. Une zone zéro émission à Ottawa

Le Canada devrait collaborer avec la Commission de la capitale nationale et la ville d'Ottawa pour établir une zone à émission zéro (ZEZ) à Ottawa. Les ZEZ sont des zones dans lesquelles les véhicules polluants doivent payer un droit d'entrée, ce qui a pour effet de décourager l'utilisation des véhicules à essence et d'encourager les formes de déplacement sans émission telles que les VE, les bicyclettes ou les transports en commun électriques.

6.6. Politiques d'approvisionnement propre au Canada

Des politiques d'approvisionnements propres au lieu des politiques du plus bas soumissionnaire pourraient aider les ministères, agences et sociétés d'État fédéraux, les gouvernements provinciaux, les administrations municipales, les agences de transport, les agences de ferry, les conseils scolaires et d'autres institutions à passer à des véhicules à zéro émission sans entrer en conflit avec les accords de libre-échange.

Accédez à la version complète de ce document ici :

<https://emc-mec.ca/wp-content/uploads/2023/08/4-aout-2023-MEC-recommandations-pre-budgetaires-2024-COMPLET.pdf>