



# **Exclusivité pour les membres de MEC :** Débriefing sur le budget fédéral

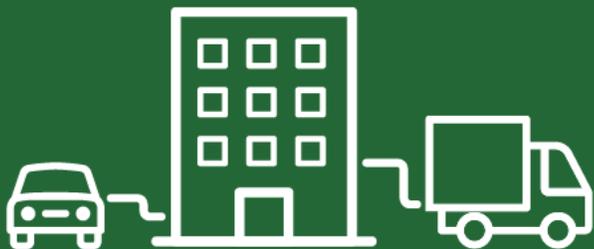
# Budget 2024 : aider le Canada à mettre plus de VE sur les routes

Le mardi 16 avril, j'ai assisté au huis clos sur le budget fédéral sur la Colline Parlementaire.



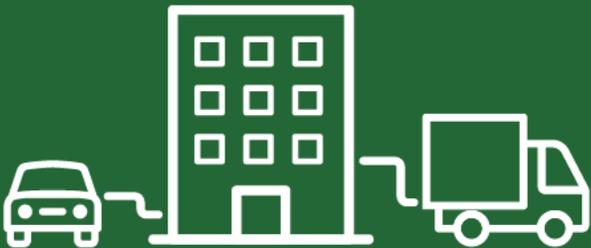
# Points forts du budget

- **Nouveau financement [iVZE \(p223\)](#)** : Le Canada investira 608 millions de dollars sur deux ans à partir de 2024-2025. Ce nouveau financement est une bonne nouvelle pour les personnes intéressées par l'achat d'un VE.
- **Nouveau crédit d'impôt pour l'investissement dans la chaîne d'approvisionnement des VE (p181)** : Un nouveau crédit d'impôt de 10 % sera offert aux entreprises qui investissent dans trois segments de la chaîne d'approvisionnement des VE.
- **Pas de nouveau financement pour le [Fonds pour le transport en commun à zéro émission](#)** : Bien que les deux annonces ci-dessus soient de bonnes nouvelles pour l'industrie canadienne des VE et pour les consommateurs, MEC est préoccupé par le fait qu'aucun nouveau financement n'a été annoncé pour les autobus de transport en commun électriques et les autobus scolaires électriques dans le cadre du Fonds pour le transport en commun à zéro émission, ce qui pourrait avoir un impact négatif important sur l'emploi et la réduction des émissions de GES au Canada.
- **Pas de nouveau financement pour les camions moyens et lourds**
- **Pas d'annonce pour le Programme d'infrastructure pour les véhicules zéro émission ([PIVEZ](#))** : Les membres et partenaires de MEC attendent avec impatience la version actualisée du PIVEZ qui est en suspens depuis près d'un an. Nous devons accélérer le déploiement d'une infrastructure de recharge pour VE pratique et fiable partout au Canada en vue de l'adoption rapide des VE dans les années à venir.



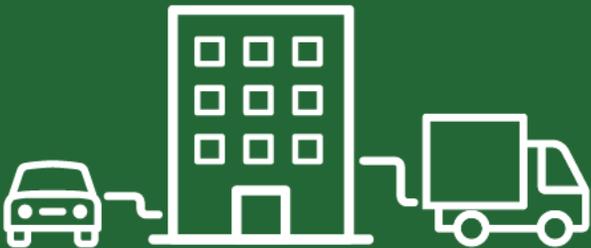
# Crédit d'impôt pour la chaîne d'approvisionnement des VE

- Il représente un investissement **d'environ 1,1 milliard de dollars** sur dix ans, avec plus de 90% des demandes attendues (coûts pour le gouvernement) tombant dans la période postérieure à 2029 jusqu'en 2035. Toutefois, le crédit sera applicable "aux biens acquis et mis en service à partir du 1er janvier 2024", ce qui signifie que le gouvernement canadien s'attend à ce qu'il y ait peu de développement et de mise en œuvre des projets prévus jusqu'en 2029 au plus tôt.
- Le crédit d'impôt ne sera pas disponible pour toute entité imposable qui ne demande pas également le crédit d'impôt pour la fabrication de technologies propres à partir du budget 2023 (il s'agit donc d'une paire : pour les bâtiments et l'équipement, respectivement).



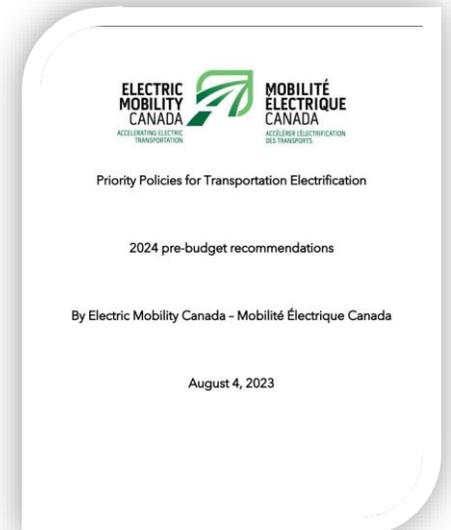
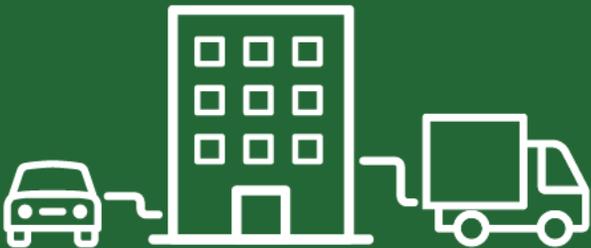
# Crédit d'impôt pour la chaîne d'approvisionnement des VE

- Il sera mis en place pour disparaître brusquement en 2033, diminuant de 50 % cette année-là avant d'expirer complètement en 2035. Cette mesure est prudente sur le plan budgétaire - le gouvernement fixe une date limite - mais elle signifie que les promoteurs de projets doivent agir rapidement pour maximiser les avantages potentiels. Cela signifie également que le gouvernement s'attendra de plus en plus à ce que l'industrie de la mobilité électrique soit autonome jusque dans les années 2030 (voir le calendrier similaire de l'élimination progressive des crédits pour la recharge des VE résidentiels dans le cadre du Règlement sur les carburants propres).
- De plus amples informations sur la conception du crédit sont promises dans la déclaration économique de l'automne 2024.



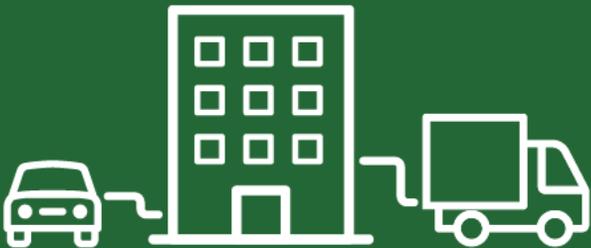
# PIVEZ

- Dans nos [recommandations prébudgétaires](#) fournies au gouvernement en août 2023, MEC a recommandé qu'un nouveau flux de financement PIVEZ pour l'infrastructure de recharge des VML soit mis en œuvre (par exemple, dans les hubs, les dépôts, les relais routiers, etc.) Il s'agit d'une occasion manquée.



# Groupe de travail Canada-États-Unis sur la transformation de l'énergie

- Les crédits d'impôt à l'investissement dans la fabrication de technologies propres et les stations de recharges sont en partie régis par ce forum entre pays. Ce renouvellement témoigne de l'importance de la capacité du Canada à s'intégrer dans la chaîne d'approvisionnement automobile américaine, mais aussi des défis importants auxquels nous sommes confrontés et qui n'auraient jamais pu être résolus en une seule année.
- Cela signifie que l'industrie canadienne de la mobilité électrique doit établir et soutenir des partenariats politiques durables qui dépassent les frontières internationales. Mais la question reste ouverte de savoir si ces mécanismes et ces partenariats peuvent résister aux changements de leadership politique qui pourraient intervenir en 2024 et 2025, respectivement, aux États-Unis et au Canada.





My Canada drives *electric*.

**Questions?**