



Mobilité Électrique Canada

Recommandations Pré-Budgétaires pour 2025

2 août 2024

POLITIQUES PRIORITAIRES POUR L'AVANCEMENT DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS AU CANADA

1 Électrification des véhicules légers

Solutions politiques permettant de surmonter les obstacles à l'adoption des VE par les consommateurs et qui sont axées sur l'accessibilité financière et la valeur, l'éducation et la sensibilisation. Nouveau mécanisme de financement basé sur le principe du pollueur-payeur pour soutenir la mise en œuvre de ces solutions.

1.1 RABAIS POUR LES VZE

Maintenir les incitatifs à l'achat pour nouveaux VE de promenade, mais mettre l'accent sur la valeur de l'autonomie électrique afin d'inclure davantage de voitures, VUS et camionnettes électriques à grande autonomie.

Le gouvernement devrait continuer à offrir des incitatifs à l'achat pour rendre les VE plus abordables jusqu'à ce que leurs prix soient équivalents à ceux des véhicules à essence. Cela permet une concurrence équitable entre les deux types de véhicules. Les incitatifs à l'achat de nouveaux véhicules augmentent aussi le nombre de VE d'occasion disponibles, ce qui, au fil du temps, entraîne une baisse des prix des voitures électriques d'occasion. Le programme fédéral de rabais sur les VE devrait être mis à jour afin d'inclure davantage de voitures, VUS et camionnettes à grande autonomie que les Canadiens désirent acheter.

À l'avenir, l'éligibilité aux incitatifs devrait être déterminée selon le prix relatif à l'autonomie électrique plutôt que selon le prix d'achat seulement. Si une version donnée d'une voiture, d'un multiségment ou d'un VUS zéro émission coûte moins de 145 \$ (PDSF) par kilomètre d'autonomie disponible (EPA/RNCan), le véhicule devrait être éligible. Si une version d'une camionnette VZÉ coûte moins de 180 \$ par kilomètre d'autonomie, elle devrait également être éligible. Tous les véhicules zéro émission dont le prix est inférieur à 45 000 \$ doivent rester éligibles, quel que soit leur coût par kilomètre d'autonomie. Les véhicules hybrides rechargeables (VHR) à ce niveau de prix devraient aussi pouvoir bénéficier d'incitatifs, mais seulement s'ils offrent au moins 80 km d'autonomie électrique.

Pour les véhicules électriques (VE) au-dessus de 100 000 \$, ils devraient être exemptés de la taxe fédérale sur le luxe car elle constitue un frein pour les acheteurs plus aisés d'acquérir des VE plus propres, ce qui contredit les objectifs du gouvernement fédéral en matière d'adoption des VZE et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Rabais pour les motos et vélos électriques

Alors que nous évoluons vers des modes de transport électrique différents et plus efficaces, les motos et vélos électriques représentent deux des meilleures et plus écologiques façons de se déplacer en milieu urbain et suburbain. C'est pourquoi nous recommandons que le gouvernement fédéral adopte une remise de 2 500 \$ pour les motos électriques et une remise de 1 000 \$ pour les vélos électriques.

Une remise par acheteur de VZE

Pour soutenir la transition vers les VZE de manière fiscalement responsable et inciter les acheteurs à conserver leurs VZE plus longtemps, MÉC recommande que, dorénavant, les acheteurs de VE et de VHR aient droit à une seule remise par personne.

Une remise de 2 500 \$ pour les VE d'occasion

Bien que le coût total de possession des VZE soit généralement inférieur à celui des véhicules à essence comparables, le coût initial d'un nouveau VE ou VHR peut rendre leur accès difficile pour les Canadiens à revenus modestes et faibles. C'est pourquoi nous recommandons vivement qu'un programme de remise pour les VZE d'occasion soit adopté. La remise fédérale de 2 500 \$ devrait être cumulable avec les incitatifs provinciaux pour les VZE d'occasion. Cette initiative peu coûteuse et à fort impact fera une différence significative en aidant les personnes qui ne peuvent actuellement pas se permettre un véhicule plus propre.

1.2 SYSTÈME DE REDEVANCE-REMISE

Faire financer les incitations pour les nouveaux véhicules électriques par les véhicules les plus polluants

En 2007, le gouvernement Harper* a adopté un système de redevance-remise où les véhicules plus propres pouvaient bénéficier d'une remise pouvant aller jusqu'à 2 000 \$, tandis que les véhicules peu économes en carburant étaient soumis à une taxe pouvant atteindre 4 000 \$. L'annonce se lisait comme suit :

"Incentives for Purchasing More Fuel-Efficient Vehicles

Canadians purchase about 1.5 million new passenger vehicles annually, and about 12 per cent of Canada's total greenhouse gas emissions are generated by daily driving. Everyone has a role to play in reducing the amount of emissions that come from vehicle fuel consumption. Industry has a role in improving the efficiency of transportation and in promoting the development and adoption of cleaner transportation technologies. For its part, the Government has committed to introduce tougher fuel-efficiency standards for new passenger vehicles and light trucks that will be sold in Canada beginning with the 2011 model year.

Canadians have the choice to contribute to a cleaner environment when selecting what type of vehicle best meets their needs. Providing a financial incentive to help Canadians that want to make an environmentally responsible choice is a sound investment in Canada's future and the health of Canadians.

To increase consumer purchases of more efficient advanced technology vehicles before the new fuel-efficiency standards take effect in 2011, Budget 2007 proposes a new Vehicle Efficiency Incentive (VEI) structure that will cover the full range of passenger vehicles available today. The VEI will have three distinct components and come into effect March 20, 2007:

*A performance-based rebate program offering up to \$2,000 for the purchase of a new fuel-efficient vehicle.
Neutral treatment of a broad range of vehicles with average fuel efficiency that are widely purchased by Canadians.
A new Green Levy on fuel-inefficient vehicles.*

*These measures, together with a new initiative to encourage Canadians to retire older, more polluting vehicles, **will be broadly revenue neutral.***

*: <https://www.budget.canada.ca/2007/pdf/bp2007e.pdf>

Nous soutenons fermement cette approche, car elle est la plus efficace et abordable (prix par tonne) pour réduire les émissions de GES du parc de véhicules légers.

C'est pourquoi nous recommandons d'imposer une taxe sur les véhicules neufs les plus polluants et d'utiliser les recettes générées pour financer les incitatifs à l'achat de VE. Cette approche offrirait aux consommateurs un choix : ils peuvent acheter une voiture plus propre et bénéficier d'une remise à l'achat de VE ou choisir une voiture plus polluante et aider à soutenir d'autres Canadiens dans leur transition vers l'électrique.

Établir un système de redevance-remise où les achats des véhicules neufs les plus polluants seraient soumis à des frais liés à la pollution, lesquels financeraient les incitations à l'achat de VZE (voir 1.1 ci-dessus). **Les véhicules polluants moyens et moins polluants ne seraient pas soumis à de tels frais.** Cette approche offrirait aux consommateurs un choix : ils peuvent acheter un véhicule électrique et obtenir une remise, acheter un véhicule moyen ou moins polluant pour éviter les frais, ou choisir un véhicule plus polluant et aider à soutenir d'autres Canadiens qui passent à l'électrique. Jusqu'à ce que toutes les catégories de véhicules soient disponibles en version électrique, des exemptions peuvent être proposées pour les familles plus nombreuses (3 enfants ou plus) et les personnes ayant besoin de véhicules à essence plus grands pour le travail. Nous recommandons une approche progressive pour aider les Canadiens à faire la transition vers des voitures et camions légers plus propres d'ici 2035.

1.3 MÉNAGES À REVENUS FAIBLES ET MODÉRÉS

Rendre les VZE plus accessibles aux ménages à revenus faibles et modestes

Les Canadiens à revenus faibles et modestes bénéficient également des économies de carburant et de maintenance qu'un véhicule électrique offre, mais ils sont moins susceptibles de pouvoir se permettre un nouveau ou même un véhicule électrique d'occasion. Le Canada devrait établir un programme d'incitatifs basé sur les revenus pour rendre les VZE plus accessibles aux consommateurs, inspiré des programmes de la Californie et de la Colombie-Britannique. Le programme devrait inclure un complément d'incitatif pour l'achat d'un nouveau VE, une remise pour l'achat d'un VE d'occasion, et des prêts à faible taux d'intérêt pour les premiers acheteurs de VE.

1.4 SUPPRIMER LE PLAFOND iVZE POUR LES PARCS DE VÉHICULES

Faciliter la transition des entreprises de taxi, de partage de voiture, de covoiturage ou autres services de transport sur demande vers l'électrique

Pour accélérer la transition vers un transport entièrement électrique d'ici 2030, il est important de prioriser l'électrification des véhicules à forte utilisation, tels que ceux utilisés par les entreprises de taxi, de partage de voiture, de covoiturage et de services de transport sur demande. Actuellement, ces entreprises sont confrontées à un plafond sur le nombre d'incitations VZE auxquelles elles peuvent accéder dans le cadre du programme iVZE lors de l'achat ou de la location de voitures. Pour soutenir leur transition vers les VZE, nous recommandons de supprimer ce plafond pour ces entreprises et autres facilitateurs et fournisseurs de transport.

1.5 ÉDUCATION DES CONSOMMATEURS ET FORMATION DE LA FORCE DE VENTE

Soutenir l'éducation des consommateurs sur les VE et la formation de la force de vente de l'industrie

De nombreux Canadiens souhaitent passer à l'électrique, mais ont des questions sans réponse ou ne savent pas par où commencer. Il est essentiel de collaborer avec des organisations reconnues et fiables comme Plug'n Drive, EV Society, Plug in BC, EVAAC, AVÉQ, et d'autres pour établir des programmes visant à éduquer et soutenir les consommateurs dans leur transition vers les VZE. Bien que l'intérêt croisse, les consommateurs canadiens expriment encore des préoccupations, et le faible niveau de sensibilisation continue de représenter un obstacle. Les efforts d'éducation des consommateurs pourraient inclure la création d'une version canadienne du CarbonCounter.com de MIT et le soutien à des initiatives de communication sur la disponibilité et la facilité de recharge. Nous recommandons également que le gouvernement fédéral continue de soutenir la formation de la force de vente de l'industrie pour faciliter les ventes de VE.

1.6 UN PROGRAMME DE MISE À LA FERRAILLE ÉCOLOGIQUE

Offrir un programme de mise à la ferraille pour tous les types de véhicules

Établir un programme visant à retirer les véhicules à carburant fossile de la route et à les remplacer par des modes de transport zéro émission. Permettre que tous les véhicules polluants – des voitures et camions aux bus et véhicules hors route – soient mis à la ferraille et recyclés dans le cadre du programme. Le gouvernement pourrait offrir des options de transport propre telles que des remises dédiées aux VZE, des passes de transport en commun, des bons pour des vélos, des bons pour des services de partage de voiture/transport sur demande exclusivement électriques, etc., pour les Canadiens qui ne souhaitent pas acheter un nouveau véhicule.

2 ÉLECTRIFICATION DES PARCS DE VÉHICULES MOYENS, LOURDS ET HORS ROUTE

Solutions pour surmonter et résoudre les obstacles dans le segment des parcs et des véhicules non passagers, y compris en ce qui concerne l'accessibilité financière, la transition vers les transports publics électriques, les bus scolaires et les camions électriques, les VE hors route, ainsi que les actions que le gouvernement peut entreprendre concernant les installations réglementées par le fédéral.

Le segment des véhicules zéro émission moyens et lourds (eMHDV) se développe à un rythme rapide, grâce au soutien du gouvernement fédéral, du secteur privé et au développement de la R&D. Cependant, nous en sommes encore aux premières étapes de la décarbonisation de ce segment. Le groupe de travail de Méc sur les véhicules moyens et lourds a identifié les barrières à l'électrification. Tandis que certaines barrières peuvent être rapidement corrigées avec un soutien gouvernemental, d'autres nécessiteront plus de temps et de dévouement à moyen et long terme.

2.1 AUTOBUS ÉLECTRIQUES DE TRANSIT ABORDABLES

Rendre la transition vers les autobus électriques de transit plus abordable.

Des crédits d'impôt et des remises sont nécessaires pour réduire le coût initial des autobus zéro émission et de l'infrastructure associée. Simplifier les processus de demande pour les incitatifs existants et continuer à fournir un financement prévisible et à long terme aux municipalités et agences de transport qui prévoient convertir l'ensemble de leur parc en VE. Le nouveau Fonds canadien pour les transports en commun doit prioriser l'adoption des autobus électriques pour envoyer un signal fort que le Canada s'engage résolument

vers l'électrique, tant pour la réduction des GES que pour la création d'emplois canadiens. Si le Canada envisage d'imposer une surtaxe sur les autobus électriques chinois, il doit encourager son propre parc de transport et son industrie d'autobus électriques canadiens.

2.2 ADOPTION DES AUTOBUS ÉLECTRIQUES SCOLAIRES

Collaborer entre les juridictions pour accélérer l'adoption des autobus scolaires électriques

Simplifier les processus de demande pour les incitatifs existants et accélérer le déploiement des projets par le biais du Fonds pour le transport en commun zéro émission (FTCZE). Fournir un financement prévisible et simple à long terme aux opérateurs d'autobus scolaires prévoyant convertir leur parc en VE à travers une version simplifiée et plus efficace du Fonds, en particulier dans le cadre du nouveau Fonds pour le transport en commun du Canada, pour rendre le financement plus facilement disponible. Les incitatifs devraient être cumulables avec d'autres programmes fédéraux et provinciaux soutenant les trajets plus propres pour les élèves. Inclure les véhicules assemblés au Canada, vendus et entretenus par des entreprises canadiennes. Le nouveau Fonds pour le transport en commun du Canada doit prioriser l'adoption des autobus scolaires électriques pour envoyer un signal fort que le Canada s'engage résolument vers l'électrique, tant pour la réduction des GES que pour la création d'emplois canadiens. Si le Canada envisage d'imposer une surtaxe sur les autobus scolaires électriques chinois, il doit encourager son propre parc et son industrie d'autobus scolaires électriques canadiens.

2.3 CAMIONS ÉLECTRIQUES DANS LES PARCS DE VÉHICULES COMMERCIAUX

Accélérer l'intégration des camions électriques dans les parcs de véhicules commerciaux

Accélérer les études de faisabilité pour les parcs de camions moyens et lourds VZE avec des fonds pour la planification de la transition et l'achat de véhicules. Simplifier les processus de demande pour les incitatifs existants, élargir les offres d'incitatifs en supprimant le plafond actuel et ajouter des fonds prévisibles après mars 2026. Pour élargir les connaissances de l'industrie, rendre le partage public de données agrégées et anonymes obligatoire pour obtenir des financements pour les parcs.

2.4 INSTALLATIONS FÉDÉRALES

Électrifier les parcs de véhicules dans les ports, aéroports et installations fédérales similaires

Éliminer les véhicules à carburant fossile dans les propriétés réglementées par le fédéral, 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 HORS ROUTE ÉLECTRIQUES

Rendre les véhicules hors route électriques plus abordables

Un nombre croissant d'entreprises propose une diversité de véhicules hors route allant des motoneiges électriques aux engins nautiques électriques et aux VTT électriques, utilisés soit pour le travail, soit pour les loisirs, et qui peuvent aider à réduire considérablement les émissions de GES ainsi que la pollution de l'air et de l'eau. Par exemple, aujourd'hui, un nombre croissant de villes, d'États, de pays et de constructeurs automobiles se dirigent vers des ventes de 100 % VZE d'ici 2035 pour les véhicules routiers et hors route, et le Canada pourrait faire de même. Les juridictions qui incluent des objectifs pour l'électrification des véhicules hors route comprennent le New Jersey (projet de loi S 432), la Californie (Ordonnance exécutive

du 23 septembre 2020) et New York (projet de loi S 2758). Si le gouvernement est sérieux au sujet de l'atteinte des objectifs zéro émission dans le secteur des transports, il doit également étendre ces politiques au secteur hors route. De plus, certains des leaders dans l'industrie des véhicules hors route et maritimes électriques sont basés au Canada, ce qui signifie que soutenir la transition vers les VZE hors-route aidera à créer des emplois durables et bien rémunérés dans le pays.

C'est pourquoi nous recommandons :

- Une remise fédérale pour l'achat de motoneiges électriques, de véhicules nautiques personnels ou de VR, en ligne avec la remise du Yukon de 2 500 \$.
- Une loi VZE pour les petits véhicules hors route, conformément aux juridictions les plus ambitieuses en Amérique du Nord, que ce soit au niveau fédéral ou étatique.
- Une exemption de la taxe de luxe pour les navires zéro émission, car ils sont plus coûteux à l'achat et doivent être encouragés.

2.6 TRAVERSISERS

Soutenir l'électrification des services de traversiers du Canada

Selon l'Association canadienne des traversiers, "le Canada compte plus de 180 itinéraires de traversiers différents avec un itinéraire actuellement en activité dans chaque province et la plupart des territoires. Ces traversiers représentent un mélange de routes privées et publiques ainsi qu'un mélange de traversiers pour passagers, de fret et à usage mixte. Le transport par voies navigables a toujours été une partie cruciale de l'histoire du Canada. Avec des itinéraires de traversiers dans chaque région du Canada, le secteur des traversiers continue de jouer un rôle essentiel dans le développement économique et social du pays."

En juin 2022, une délégation de MÉC s'est rendue en Norvège pour la conférence internationale EVS35. C'est là que nous avons découvert que 47 % des traversiers en Norvège étaient déjà électriques. Le plus grand traversier en Norvège, le Bastø Electric, mesure 139,2 mètres de long et 21 mètres de large, avec une capacité de 600 passagers et 200 voitures ou 24 camions. Les systèmes de batteries et de recharge rapide pour les trois traversiers sont fournis par Siemens Energy à partir de l'usine de batteries de Trondheim. Le Bastø Electric utilise des batteries d'une capacité de 4,3 MWh. Le système de recharge rapide offre une puissance de 9 MW, selon la compagnie de navigation. Lorsqu'il accoste, le traversier est toujours "chargé à la vitesse de l'éclair."

BC Ferries a déjà acquis six nouveaux traversiers électriques. Le ministère des Transports de l'Ontario a récemment commandé la construction de deux traversiers. Le gouvernement du Québec a annoncé qu'il adopterait un traversier zéro émission pour les services de Saint-Ignace-Sorel et de L'Isle-aux-Coudres à partir de 2030.

Nous recommandons que le gouvernement fédéral collabore avec les agences de traversiers régionales ou provinciales, ainsi qu'avec des sociétés d'État comme BC Ferries, pour lancer un programme de soutien à l'électrification des traversiers à travers le Canada afin de réduire les émissions de GES, la pollution de l'air et de l'eau, le bruit sous-marin ET créer une industrie marine zéro émission canadienne pour devenir un leader nord-américain.

3 INFRASTRUCTURE DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES

La transition vers la mobilité électrique nécessite une nouvelle manière de penser l'infrastructure de ravitaillement de demain : la recharge pour VE. Nous proposons des solutions pour surmonter les défis liés au chargement des VE dans les bâtiments multi-unités, les zones éloignées, les corridors autoroutiers et les terrains publics.

3.1 INVESTIR DAVANTAGE DANS L'INFRASTRUCTURE, AVEC LES ÉCONOMIES iVZE GÉNÉRÉES PAR LE SYSTÈME REDEVANCE-REMISE.

Nous recommandons que le gouvernement fédéral réinvestisse 50 % des économies réalisées grâce au programme iVZE, qui seront générées par la transition vers un système de redevance-remise pour l'achat de VZE, afin d'élargir le soutien financier du programme PIVEZ aux objectifs de déploiement des infrastructures de VE au Canada pour les véhicules légers, moyens et lourds. **Cette mesure pourrait aider à financer le programme VZEIP jusqu'à 3 milliards de dollars d'ici 2030.**

3.2 OBJECTIFS POUR L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Le Canada a désormais des objectifs clairs et ambitieux, en accord avec le dernier rapport de RNCan sur les besoins en matière de déploiement des infrastructures de chargement, pour installer des connecteurs de recharge dans des zones clés telles que les immeubles résidentiels, les lieux de travail, les centres-villes, le long des autoroutes et des corridors de voyage éloignés, ainsi qu'aux dépôts de parcs de véhicules, y compris les zones de service pour les véhicules spécialisés.

Table 6. Estimated total charging infrastructure needs for light-duty vehicles charging for Canada

Scenario	Type of port	2025	2030	2035	2040
High access to home charging (base case)	DCFC - community	6,200	18,900	31,400	41,700
	DCFC - corridor + rural	1,600	1,900	3,100	3,900
	DCFC - taxis + rideshare	1,200	1,200	1,800	1,800
	Total - DCFC	9,000	22,000	36,300	47,400
	L2 - community	58,200	132,900	255,000	385,300
	L2 - workplace	33,300	79,600	155,500	245,900
	Total - L2	91,500	212,500	410,500	631,200
	Total - Public ports	100,500	234,500	446,800	678,600
	L1 - home	141,100	588,500	1,470,900	2,207,300
	L2 - home	828,100	3,718,600	10,250,500	16,065,900
L2 - work	33,300	79,600	155,500	245,900	
Total Private	1,002,500	4,386,700	11,876,900	18,519,100	
Low access to home charging	DCFC - community	6,300	20,200	37,800	52,800
	DCFC - corridor + rural	1,600	1,900	3,100	3,900
	DCFC - taxis + rideshare	1,200	1,200	1,800	1,800
	Total - DCFC	9,100	23,300	42,700	58,500
	L2 - community	58,400	135,500	270,900	418,700
	L2 - workplace	33,500	84,500	188,300	318,300
	Total - L2	91,900	220,000	459,200	737,000
	Total - Public ports	101,000	243,300	501,900	795,500
	L1 - home	140,600	571,800	1,358,200	1,983,200
	L2 - home	825,300	3,614,400	9,458,300	14,404,400
L2 - work	33,500	84,500	188,300	318,300	
Total Private	999,400	4,270,700	11,004,800	16,705,900	

Tableau : <https://natural-resources.canada.ca/energy-efficiency/transportation-alternative-fuels/resource-library/electric-vehicle-charging-infrastructure-for-canada/25756>

Par exemple, les véhicules moyens et lourds ainsi que les véhicules spécialisés représentent 2/3 du parc de 1 700 véhicules municipaux de la ville de Québec. Actuellement, le soutien financier des gouvernements supérieurs est concentré sur le développement de ces types de véhicules par les fabricants, mais pas sur leur acquisition, ni sur l'acquisition de l'infrastructure de recharge requise.

3.3 STATIONNEMENTS PRÊTS POUR LES VE

D'ici 2030, rendre prêtes pour les VE, 1,6 million de places de stationnement dans des immeubles condominiums et d'appartements.

Près de 30 % des Canadiens vivent dans des appartements ou des condominiums (Statistique Canada, 2021). Le manque d'accès à des bornes de recharge pour les VE dans ces bâtiments constitue un obstacle majeur à l'adoption des VE. Le gouvernement devrait prendre des mesures immédiates pour rendre 1,6 million de places de stationnement dans ces bâtiments prêtes pour les VE. Attribuer 250 millions de dollars par an pendant cinq ans spécifiquement pour financer 50 % des coûts de mise à niveau de l'alimentation électrique et des infrastructures nécessaires dans les bâtiments résidentiels multi-unités existants.

3.4 CODE NATIONAL DU BÂTIMENT

Ajouter des exigences de recharge pour les VE aux codes nationaux du bâtiment

Établir des dispositions dans la prochaine révision des Codes Nationaux du Bâtiment et de l'Électricité pour que toutes les nouvelles places de stationnement résidentiels soient « prêtes pour les VE » et que 20% à 40% des nouvelles places de stationnement non résidentielles incluent les infrastructures électriques de base nécessaires à la recharge des VE. Les villes devraient également être encouragées à jouer un rôle de leader en développant leurs propres exigences pour les VE.

3.5 TERRAIN PUBLIC SOUS-UTILISÉ

Mettre à profit les terrains publics sous-utilisés : établir des centres de recharge publique.

Pour soutenir l'accès à la recharge dans les zones urbaines pour ceux qui n'ont pas accès à une recharge à domicile fiable, établir des centres de recharge sur des terrains publics sous-utilisés, en particulier dans les zones urbaines à forte densité. Les centres de recharge devraient être grands, ouverts à tous les opérateurs de bornes de recharge sans exclusivité, et accessibles au public. Les frais d'utilisation devraient se limiter aux services de recharge, pouvant inclure des frais « d'occupation prolongée ».

3.6 REMISE DE CONNEXION POUR COUVRIR LES COÛTS DES FOURNISSEURS D'ÉNERGIE

Fournir une remise de connexion pour couvrir les coûts imposés par les fournisseurs d'énergie lors de la construction de sites de recharge à grande échelle

Le déplacement de fret et de grands volumes de véhicules de passagers avec de l'électricité nécessitera des mises à niveau des services électriques pour répondre aux besoins énergétiques des infrastructures de recharge à grande échelle. Ces installations sont coûteuses aujourd'hui. Les gouvernements fédéral et provinciaux, les services publics électriques, les régulateurs provinciaux et les opérateurs de bornes de recharge doivent collaborer pour mieux répartir ces coûts tout en reconnaissant les opportunités économiques. À court terme, le Canada peut soutenir les investissements dans les bornes de recharge en fournissant temporairement des remises pour les investissements dans les infrastructures de recharge à grande échelle.

3.7 RÉDUIRE LES DÉLAIS DE CONNEXION AU RÉSEAU

Soutenir la réforme réglementaire pour permettre des mises à niveau proactives du réseau et financer les services publics pour établir des cartes de capacité.

Une planification insuffisante à court terme de la capacité électrique des services publics, en particulier dans les grands districts de fret, limitera ou retardera l'électrification des parcs commerciaux. Les services publics sont réglés pour être réactifs aux mises à niveau de capacité de leur système de distribution, ce qui entraîne des délais importants depuis le moment où un parc exprime son besoin de mise à niveau. Pour réduire ces délais, les services publics doivent prévoir et mettre à niveau proactivement leur capacité, afin d'être prêts lorsque les parcs de véhicules moyens et lourds auront besoin de se connecter. Ils doivent également s'engager proactivement avec les parcs pour affiner le processus de planification, en reconnaissant que ces parcs deviendront des clients majeurs des services publics à l'avenir.

- Pour aider à réduire les délais de connexion au réseau, travailler avec les provinces pour initier la réforme réglementaire afin de permettre des mises à niveau proactives du réseau.
- Financer les services publics pour établir des cartes de capacité détaillées et mises à jour en temps réel, afin que les propriétaires fonciers / les opérateurs de parcs de véhicules sachent, lors de la planification, si leurs propriétés sont prêtes à supporter quel niveau de charge, ou si une mise à niveau de la capacité est nécessaire.

3.8 RÉNOVATIONS ÉNERGÉTIQUES DES MAISONS

Inclure l'installation de bornes de recharge pour VE dans les programmes de rénovation énergétique des maisons et des bâtiments publics

Bien que la plupart des Canadiens vivent dans des maisons individuelles au Canada (données du Recensement 2021, voir tableau ci-dessous), des centaines de milliers de maisons canadiennes plus anciennes ont des panneaux électriques obsolètes, rendant difficile et parfois impossible l'installation d'une borne de recharge pour VE. Les VE étant trois fois plus efficaces énergétiquement que les voitures à essence et contribuant à la réduction des émissions de GES, les programmes de rénovation énergétique des maisons existants devraient soutenir l'installation de panneaux électriques plus récents et plus efficaces et des infrastructures de recharge pour VE, y compris les mises à niveau du panneau et l'installation de panneaux intelligents. Il convient de noter que les deux provinces avec la plus faible proportion de maisons individuelles (Colombie-Britannique, 42 % et Québec, 45 %) sont celles avec le pourcentage le plus élevé de ventes de VE.

Type de construction	Total – Type de construction	Maison individuelle	Maison jumelée	Maison en rangée	Appartement ou plain-pied dans un duplex	Appartement – immeuble de moins de 5 étages	Appartement – immeuble de 5 étages ou plus	Autre maison individuelle	Logement mobile
Canada	14,978,940	7,872,310	746,560	980,105	821,490	2,738,020	1,596,155	34,880	189,420
Terre-Neuve-et-Labrador	223,250	161,410	8,695	10,770	27,535	12,330	810	410	1,295
Île-du-Prince-Édouard	64,570	43,855	3,645	2,680	1,135	10,370	130	85	2,680
Nouvelle-Écosse	428,230	272,980	21,605	11,220	13,165	64,575	28,645	700	15,345
Nouveau Brunswick	337,655	228,950	13,490	9,740	13,890	51,985	4,260	1,140	14,195
Québec	3,749,035	1,671,920	199,080	98,625	271,245	1,242,910	225,745	15,745	23,760

Ontario	5,491,200	2,942,995	303,260	505,265	181,030	548,785	984,665	10,220	14,985
Manitoba	518,055	343,990	18,185	19,720	7,445	74,865	43,665	600	9,590
Saskatchewan	449,580	322,070	13,680	19,860	11,240	61,855	11,040	755	9,090
Alberta	1,633,220	994,565	98,740	127,735	43,730	247,030	74,880	1,220	45,325
Colombie Britannique	2,041,835	866,340	62,890	168,590	249,835	417,475	221,845	3,760	51,100
Yukon	17,180	10,355	1,270	1,250	700	1,985	60	125	1,445
Territoires du Nord-Ouest	15,210	8,600	1,070	1,630	370	2,515	300	115	615
Nunavut	9,925	4,280	960	3,020	190	1,350	110	5	

Source: Statistiques Canada. [Tableau 98-10-0040-01 Type de construction résidentielle et taille du ménage : Canada, provinces et territoires, régions métropolitaines de recensement et agglomérations de recensement y compris les parties](#)

Rénovation « prête pour les VE » pour les bâtiments non résidentiels.

Les coûts d'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments non résidentiels sont également élevés et sont actuellement soutenus par les gouvernements provinciaux. Un soutien fédéral supplémentaire devrait être dédié à l'inclusion de travaux visant à rendre les bâtiments prêts pour les VE dans les projets de mise à niveau de l'efficacité énergétique pour les bâtiments publics non résidentiels.

3.9 PROGRAMMES DE FINANCEMENT POUR LES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DES VÉHICULES MOYENS ET LOURDS ET DES VÉHICULES SPÉCIALISÉS

Établir un programme incitatif basé sur des subventions dédiées à soutenir le déploiement d'installations de recharge de grande envergure et de mises à niveau des services électriques, pour faciliter les segments de véhicules moyens et lourds, en particulier dans le sous-secteur des camions et des véhicules spécialisés qui ne sont pas considérés dans le cadre du programme actuel de la BIC pour les bus électriques et les bus scolaires. Le nouveau programme devrait soutenir la conception et le déploiement d'infrastructures de recharge pour les dépôts de parcs commerciaux et publiques de véhicules moyens et lourds, y compris le financement de centres urbains, de sites en bordure d'autoroute et d'aires de repos. Les offres en tant que service qui déplacent les solutions de recharge vers les dépenses d'exploitation (Opex) plutôt que vers les dépenses en capital (Capex) devraient être considérées comme éligibles au financement. Concentrer le financement immédiat sur la recharge au dépôt / retour à la base, en envisageant de financer des installations de route et/ou partagées à mesure que l'industrie s'aligne sur les normes dans les années à venir.

3.10 SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES

Exploiter des solutions basées sur la technologie pour ajouter de la valeur et réduire les coûts pour les conducteurs de VE et le réseau.

Les programmes de financement devraient offrir une flexibilité pour des solutions de recharge innovantes telles que des solutions de gestion de recharge basées sur des logiciels qui peuvent aider à optimiser la charge en déplaçant et en façonnant la demande, en partageant intelligemment la puissance entre les véhicules et d'autres sources de charge, et des solutions de recharge mobile pour compléter l'infrastructure de recharge statique, notamment dans les zones mal desservies et urbaines où il y a des limitations de réseau. Cela peut aider les conducteurs de VE, les propriétaires de biens immobiliers, les gestionnaires de parcs de véhicules et les services publics à économiser de l'argent en réduisant le besoin de mises à niveau coûteuses des deux côtés d'un compteur client tout en garantissant un accès fiable à l'infrastructure de recharge.

3.11 DROIT À LA RECHARGE

Soutenir les règles du droit à la recharge pour les résidents de propriétés multifamiliales.

Les résidents de propriétés multifamiliales telles que les immeubles d'appartements et les copropriétés sont parfois empêchés par les gestionnaires de propriétés ou les associations de résidents d'installer ou d'accéder à des stations de recharge. Cela contribue à une disparité inéquitable d'accès à la recharge entre les résidents de maisons unifamiliales et les propriétés multifamiliales. Les règles provinciales de « Droit à la Recharge » fournissent un soutien aux résidents des propriétés multifamiliales en leur permettant de poursuivre l'ajout d'une infrastructure de recharge pour VE à leur usage dans la plupart des circonstances.

3.12 SOUTENIR L'ACCÈS À LA RECHARGE DANS LES ZONES RURALES, ÉLOIGNÉES ET HORS ROUTE

Les régions rurales, éloignées et hors route n'ont pas toujours accès à une alimentation électrique suffisante pour accueillir des infrastructures de recharge pour VE légers, moyens, lourds et hors route. Ces régions doivent être soutenues pour rendre accessible l'infrastructure de recharge de niveau 2 et rapide, en particulier si elles sont hors réseau, avec des solutions de recharge écologiques et innovantes.

4 RÉGLEMENTATION FÉDÉRALE

L'adoption des VE nécessitera une coordination et une stratégie – y compris un accent sur des défis de la disponibilité et de l'approvisionnement des véhicules. Nous devons également nous assurer qu'aucun Canadien ne soit laissé pour compte, qu'il vive dans des communautés rurales, éloignées ou autochtones.

4.1 RÉGLEMENTATION NATIONALE DES VENTES DE VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION (VZE)

Adopter une réglementation nationale des ventes de VZE pour les véhicules de tourisme, exigeant 90 % de ventes de VZE d'ici 2030.

La norme actuelle de disponibilité des VE du Canada fixe un objectif d'approvisionnement en VE de 100 % en 2035 et seulement 60 % en 2030. MEC croit qu'avec les bonnes politiques en place, le Canada atteindra cet objectif plus tôt, entraînant un air plus propre et une réduction des émissions de GES. MEC recommande donc que le Canada adopte un objectif d'au moins 90 % en 2030 pour s'assurer que du temps et de l'attention soient consacrés à l'électrification des derniers 10 % des nouvelles ventes de véhicules – dans les communautés rurales et nordiques du Canada – entre 2030 et 2035.

Même si les ventes de VZE au Canada sont en voie d'atteindre le premier seuil de 20 % d'ici 2026, nous savons que de nombreux constructeurs automobiles s'opposent à cette réglementation. Cela ne devrait pas dissuader le gouvernement de faire ce qui est juste pour les Canadiens du point de vue de l'approvisionnement en VZE, de la création d'emplois, des émissions de GES et de la pollution de l'air. Si le Canada adopte une surtaxe sur les VE fabriqués en Chine, il doit envoyer un signal fort qu'il est sérieux à propos de soutenir la transition vers les VE en s'assurant que les Canadiens aient accès à plus de VE d'entrée de gamme dans le pays.

4.2 NORMES STRICTES D'ÉMISSIONS DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

Mettre en œuvre des normes strictes d'émissions des gaz d'échappement pour tous les types de véhicules

Le Canada doit aligner ses normes d'émissions des gaz d'échappement des voitures sur les normes d'émissions les plus strictes en Amérique du Nord, en plus d'établir une réglementation nationale pour les

véhicules zéro émission (VZE). Des voitures plus propres non seulement réduisent les émissions de carbone, mais elles améliorent également la qualité de l'air dans nos communautés et permettent aux consommateurs d'économiser de l'argent sur le carburant. Les normes actuelles ont trop de « flexibilité de conformité » (failles) qui devraient être éliminées à l'avenir. Le Canada doit également renforcer les normes d'émission pour les véhicules plus grands comme les bus et les camions, car ce sont de gros contributeurs à la pollution des gaz d'échappement. Les normes ne devraient pas être basées sur l'empreinte, comme les normes de l'EPA des États-Unis, car cette approche incite les fabricants de voitures à vendre des modèles plus grands et à abandonner leurs modèles plus petits et plus efficaces.

4.3 RÉGLEMENTATION NATIONALE DES VENTES DE VZE POUR LES VÉHICULES MOYENS ET LOURDS **Adopter une réglementation nationale des ventes de VZE pour les camions et les bus moyens et lourds, exigeant 100 % des ventes de VZE d'ici 2040 au plus tard.**

Onze (11) États américains ont officiellement adopté la règle Advanced Clean Truck de la Californie, établissant une exigence légale pour les fabricants d'atteindre des cibles ambitieuses d'adoption des véhicules moyens et lourds (VML) zéro émission. Sans action réciproque imposant l'approvisionnement des fabricants au Canada, dans tous les secteurs d'utilisation des VML, y compris le transport de passagers et de marchandises, l'accès au Canada à l'offre mondiale limitée de VML ZE risque d'être retardé, entravant l'adoption par les opérateurs prêts à faire la transition. Le Canada devrait aller de l'avant pour établir une norme VZE pour VML qui garantit que les opérateurs canadiens aient un accès égal aux VML ZE que les opérateurs américains dans les États VZE MHDV / ACT.

La réglementation des ventes de VML-ZE devrait viser à atteindre 100 % des ventes de véhicules zéro émission :

- D'ici 2030 pour les bus de transit et les bus scolaires
- D'ici 2037 pour les camions de classe 2b/3
- D'ici 2040 pour les camions de classe 4-7-8

La réglementation des ventes devrait inclure des cibles intermédiaires pour chaque catégorie. Augmenter l'ambition à mesure que la technologie et les offres de produits s'améliorent. Aligner les exigences du Canada avec les objectifs les plus ambitieux en Amérique du Nord.

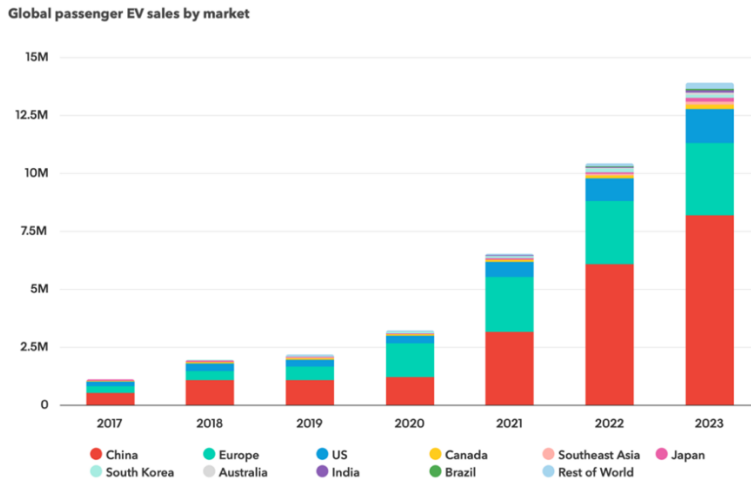
5 Un Plan d'Action Canadien pour les Véhicules Électriques

L'adoption des VE nécessitera une coordination et une stratégie – y compris un accent sur les défis de disponibilité et d'approvisionnement des véhicules. Nous devons également nous assurer qu'aucun Canadien ne soit laissé pour compte, qu'il vive dans des communautés rurales, éloignées ou autochtones. Une Stratégie canadienne de développement économique et d'attraction des investissements dans les VE, des efforts de recherche et développement ciblés, et des actions pour protéger l'industrie et les travailleurs canadiens contre les règles d'achat domestique étrangères aideront à garantir une transition prospère vers une économie de mobilité électrique au Canada.

L'une des raisons les plus importantes pour lesquelles le Canada doit accélérer les politiques de mobilité électrique est l'emploi. Lorsque nous disons que nous devons réduire nos émissions de GES et la pollution de l'air, nous sommes tous d'accord pour dire que nous devons le faire tout en soutenant la transition vers des emplois durables dans les secteurs de l'énergie propre et des transports.

L'industrie canadienne des batteries : une opportunité unique

Selon le rapport 2024 Electric Vehicle Outlook de BNEF, « La Chine domine toujours le marché mondial des véhicules électriques, mais les ventes augmentent rapidement ailleurs également. Les véhicules électriques ne sont plus seulement un phénomène des pays riches. Les économies en développement comme la Thaïlande, l'Inde, la Turquie, le Brésil et d'autres connaissent toutes des ventes record alors que des modèles électriques à bas coût sont ciblés sur les acheteurs locaux. »



(Credit: BNEF 2024 Electric Vehicle Outlook)

Voici les six recommandations clés de ce rapport :

- **Développer une stratégie** : Le Canada a besoin d'une stratégie nationale sur les batteries visible par le public, qui regroupe les efforts existants, relie les points de la chaîne d'approvisionnement des batteries et guide le développement industriel.
- **Développer la main-d'œuvre** : Le Canada abrite l'un des meilleurs réservoirs de talents au monde, mais il est confronté à des pénuries de travailleurs et à des défis pour s'assurer que les talents appropriés se trouvent au bon endroit. Le Canada doit élaborer de nouvelles stratégies pour engager et mobiliser de grandes populations de travailleurs qualifiés.
- **Accélérer le développement de projets** : Le Canada fait face à une concurrence importante pour sécuriser des investissements supplémentaires dans la chaîne d'approvisionnement des batteries. Le Canada devrait se concentrer sur l'alignement des besoins en terrains et infrastructures pour les projets tout en créant des processus de révision prévisibles et efficaces pour les projets à travers la chaîne d'approvisionnement.
- **Développer le marché nord-américain** : Le Canada doit soutenir et étendre les politiques visant à augmenter la demande et l'adoption nationales des véhicules électriques.
- **Promouvoir la marque de batteries propres du Canada** : Le Canada devrait continuer à promouvoir ses avantages en matière de batteries propres — y compris les minéraux critiques à faible teneur en carbone, la proximité des États-Unis, la recherche innovante sur les batteries et le leadership en matière de recyclage, et l'abondance d'électricité propre — pour attirer des investissements dans sa chaîne d'approvisionnement en batteries et augmenter les opportunités d'exportation.
- **Développer les leaders locaux des batteries propres** : Le Canada abrite une multitude de sociétés innovantes en technologies de batteries. La prochaine étape consiste à tirer parti des

investissements existants des entreprises multinationales de fabrication de cellules de batteries pour soutenir également les entreprises nationales.

5.1 STRATÉGIE CANADIENNE POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Lancer immédiatement une stratégie canadienne pour les véhicules électriques

Adopter une législation exigeant que le gouvernement fédéral établisse une stratégie canadienne pour les VE et un plan d'action régulièrement mis à jour jusqu'en 2035. La législation devrait exiger que le gouvernement mette en œuvre des actions suffisantes pour atteindre 100 % des ventes de véhicules de tourisme d'ici 2030 et 100 % des ventes de bus et de camions zéro émission d'ici 2040 au plus tard.

Lancer une stratégie pancanadienne pour les VE qui inclut un plan d'action pour accélérer l'adoption des VZE. Adopter une législation 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. La législation devrait exiger que le gouvernement mette en œuvre des actions suffisantes pour atteindre 100 % des ventes de véhicules de tourisme d'ici 2030 et d'ici 2040 au plus tard pour les véhicules moyens et lourds. Des mesures de responsabilité, telles que l'audit, devraient être établies. La stratégie initiale et le plan devraient adopter les actions contenues dans ce document de plateforme.

5.2 COMMUNAUTÉS RURALES, NORDIQUES, PREMIÈRES NATIONS ET INUIT

Développer un plan pour aider les communautés rurales, nordiques, des Premières Nations et inuit à passer à l'électricité

De nombreuses communautés rurales, nordiques et autochtones au Canada n'ont pas encore eu la possibilité de participer de manière égale aux avantages de la transition vers les VE en raison d'un manque d'options de recharge et de disponibilité des véhicules, entre autres. Il est crucial que ces obstacles soient surmontés pour permettre à tous les Canadiens d'avoir une réelle opportunité de conduire des VE.

5.3 ATTIRER LES INVESTISSEMENTS

Supporter et attirer les entreprises reliées aux VÉ et les investissements au Canada.

Se concentrer sur l'attraction d'investissements supplémentaires pour accélérer la fabrication de VE et les industries connexes au Canada, y compris l'assemblage, les pièces, les machines, l'équipement de recharge, la fabrication de batteries, l'extraction/traitement de matériaux critiques pour les batteries, avec une "stratégie canadienne de développement économique des VE et d'attraction d'investissements". Le développement de ces industries créera de bons emplois durables et rehaussera le profil des VE afin de favoriser leur adoption au Canada.

5.4 CONCENTRER LES INVESTISSEMENTS EN R&D SUR LES TECHNOLOGIES STRATÉGIQUES

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

5.5 ACCÉLÉRER LA FORMATION À L'ENTRETIEN DES VE

Collaborer 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. Collaborer 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 VE et en leur offrant davantage de possibilités d'apprentissage.

5.6 PROGRAMMES DE RECONVERSION POUR LES TRAVAILLEURS

Soutenir les programmes de reconversion et aider les travailleurs à faire la transition vers une industrie à zéro carbone.

Développer une main-d'œuvre avec les compétences appropriées – de l'ingénierie et de la recherche, de l'électrique et de la mécanique, à l'installation d'infrastructures de recharge, la maintenance et la gestion de parc de véhicules – sera crucial pour le succès de la transition du Canada vers une économie à zéro carbone. Explorer les opportunités pour le gouvernement de soutenir les employeurs, qu'ils soient issus de l'industrie traditionnelle ou entièrement orientés vers les VE, pour former de nouveaux employés qui n'ont pas encore travaillé dans l'industrie des VE. Maintenir les engagements de financement existants pour la formation et la reconversion.

5.7 ÉLECTRIFIER LE SECTEUR MINIER

Soutenir l'électrification dans le secteur minier

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

5.8 ÉCONOMIE CIRCULAIRE DES BATTERIES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Soutenir l'économie circulaire des batteries de véhicules électriques

Le marché du recyclage des batteries d'ici 2030 proviendra principalement de produits de batteries hors spécifications. Pour garantir que les minéraux critiques précieux dans les batteries en fin de vie ainsi que les produits hors spécifications ou rappelés ne soient pas perdus, la capacité de recyclage en Amérique du Nord doit croître de manière significative et le mouvement des produits recyclables doit également être facilité pour garantir qu'ils puissent être livrés aux installations de recyclage de manière rapide mais sûre. MEC recommande que le gouvernement modernise le cadre législatif et réglementaire pour faciliter le transport des batteries usagées et en fin de vie et encourager la récupération, le réemploi, la remise à neuf et le recyclage des batteries en Amérique du Nord.

6 Leadership fédéral

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.

6.1 BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ POUR LE TRANSPORT ÉLECTRIQUE

Créer un bureau du Conseil privé dédié pour coordonner les responsabilités liées aux VE entre les départements et conseiller le Premier ministre sur les progrès réalisés vers l'atteinte des objectifs

d'électrification du gouvernement. La coordination centralisée et la supervision du Premier ministre élèveront l'importance de cette question et garantiront qu'elle reçoit l'attention qu'elle mérite.

6.2 SOLUTIONS ÉLECTRIQUES POUR NOTRE RÉSEAU

Convoquer les parties prenantes du secteur de l'électricité pour développer des solutions pour les véhicules électriques

Établir des directives à l'échelle du Canada pour les régulateurs de l'électricité afin d'accélérer le déploiement de l'infrastructure de recharge grâce à une table intergouvernementale pour examiner les questions réglementaires du système électrique, afin de faciliter l'installation des infrastructures de recharge pour les VE et de soutenir les services publics. Travailler avec le Conseil des ministres de l'énergie du Canada pour établir des directives pancanadiennes pour les régulateurs de l'électricité afin de faciliter le déploiement des infrastructures de recharge. Les directives pourraient aborder les défis liés à la taille des services électriques pour la recharge des VE ; les frais de demande et les tarifs d'électricité opt-in pour la recharge publique ; la nécessité de prioriser la connexion des stations de recharge pour maintenir l'expansion de l'infrastructure en phase avec la demande des VE ; et la pré-construction de la capacité de distribution et de transmission dans les endroits où des installations de recharge futures sont anticipées. L'infrastructure de recharge pour les véhicules moyens et lourds ainsi que pour les véhicules légers devrait être incluse dans le champ de travail.

6.3 SENSIBILISATION AUX VÉHICULES ÉLECTRIQUES POUR LE GOUVERNEMENT ET LES PARLEMENTAIRES

Faire de la sensibilisation et de l'éducation sur les véhicules électriques pour le gouvernement et les parlementaires une priorité

À moins que les consommateurs et les décideurs politiques ne comprennent tous les avantages, les besoins et les économies associés aux VE, 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 premier plan comme Plug'n Drive, EV Society, AVEQ, EVAAC, Plug in British Columbia et d'autres pour établir des opportunités d'apprentissage expérientiel pour les élus et les fonctionnaires.

6.4 PARC DE VÉHICULES ET BÂTIMENTS FÉDÉRAUX

S'assurer que les parcs de véhicules et les bâtiments fédéraux sont 100 % électriques et prêts pour les véhicules électriques

Le gouvernement peut donner l'exemple et augmenter encore la demande intérieure de VE et les investissements en utilisant son propre pouvoir d'achat. À partir de maintenant, chaque véhicule acheté par le gouvernement devrait être électrique, sauf s'il n'existe pas encore d'option électrique pour répondre à un besoin spécifique. Le Canada devrait également commencer à électrifier immédiatement ses stationnements détenus et loués pour offrir des options de recharge à ses parcs de véhicules, employés et visiteurs. Fixer un objectif ferme d'au moins 10 % de tous les espaces de stationnement détenus et occupés électrifiés d'ici 2025 au plus tard.

6.5 ZONE À ZÉRO ÉMISSION DANS LA VILLE D'OTTAWA

Le gouvernement du Canada devrait travailler avec la Commission de la capitale nationale et la ville d'Ottawa pour établir une zone à zéro émission (ZZE) au centre-ville d'Ottawa. Les ZZE sont des zones où

les véhicules polluants doivent payer des frais pour entrer, ce qui dissuade l'utilisation de véhicules à essence dans la zone et encourage les formes de déplacement à zéro émission comme les VE, les vélos ou les transports publics électriques. D'autres villes et capitales nationales (par exemple, Londres, Royaume-Uni) mettent également en œuvre des zones à zéro émission.

6.6 POLITIQUES D'ACHAT PROPRES

Adopter des politiques d'achats « propres » à travers le Canada

Les politiques publiques axées sur le soumissionnaire le plus bas ont freiné la transition vers des technologies plus propres, parfois plus coûteuses, qui peuvent, à terme, être moins coûteuses lorsqu'on considère le coût total de possession. De nouvelles politiques d'achats « propres » pourraient aider les départements fédéraux, les agences et sociétés d'État, les gouvernements provinciaux, les gouvernements municipaux, les agences de transport en commun, les agences de traversiers, les conseils scolaires et d'autres institutions à acheter des véhicules zéro émission de tous types sans entrer en conflit avec les accords de libre-échange.

À PROPOS DE MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA

Fondée en 2006, Mobilité électrique Canada (MÉC) est une association industrielle nationale composée de membres qui se consacre exclusivement à la promotion de la mobilité électrique comme moyen de lutter contre le changement climatique et la pollution atmosphérique tout en soutenant l'économie canadienne.

MÉC compte un large éventail d'organisations membres, incluant des services publics; des fabricants de véhicules légers, moyens, lourds, et tout terrain; des fournisseurs d'infrastructures; des entreprises technologiques; des sociétés minières; des centres de recherche; des ministères et organismes gouvernementaux; des villes; des universités; des gestionnaires de parcs automobiles; des syndicats; des ONG environnementales; et des groupes de propriétaires de VE.

La mission de MÉC est de faciliter et d'accélérer la transition vers la mobilité électrique durable au Canada par les moyens suivants : le plaidoyer, la collaboration, l'éducation et le leadership éclairé, dans le but ultime de créer un avenir plus propre, plus sain et plus prospère pour toute la population canadienne.

Mobilité électrique Canada soutient les activités de ses membres en :

- Informant les membres sur des sujets d'intérêt concernant la législation, les politiques, et les enjeux techniques et opérationnels qui touche la mobilité électrique – ce qui inclus notamment d'identifier des mesures nécessaires pour répondre aux besoins des membres et de les communiquer de façon proactive aux décideurs politiques et aux autres parties prenantes;
- Établissant des partenariats pour accélérer l'adoption de la mobilité électrique par l'entremise de la recherche, de projets pilotes, de politiques, et de programmes et stratégies visant à augmenter la pénétration du marché ;
- Agissant à titre de centre de ressources en publiant l'information pertinente et à jour sur la mobilité électrique au Canada et ailleurs.

Mobilité électrique Canada est la voix unifiante et faisant autorité pour la transition vers la mobilité électrique partout au Canada.

CONTACT

Daniel Breton, President et Chef de la Direction– Daniel.breton@emc-mec.ca

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DE MEC

VÉHICULES LÉGERS

1. Continuer les incitatifs à l'achat pour les nouveaux VZE, mais se concentrer sur la valeur pour l'autonomie électrique uniquement.
2. Adopter un système de redevance-remise : faire en sorte que les véhicules les plus polluants financent les incitatifs pour les nouveaux véhicules électriques.
3. Rendre les VZE plus accessibles aux ménages à revenus faibles et modestes.
4. Supprimer les plafonds iVZE pour les parcs de véhicules de partage de voiture, de covoiturage ou autres services de transport sur demande.
5. Soutenir l'éducation des consommateurs sur les VE et la formation de la force de vente de l'industrie.
6. Offrir des programmes de mise à la ferraille de véhicules pour tous types de véhicules.

ÉLECTRIFICATION DES PARCS DE VÉHICULES MOYENS ET LOURDS ET HORS ROUTE

1. Rendre la transition vers les bus électriques de transport en commun plus abordable.
2. Collaborer entre juridictions pour accélérer l'adoption des bus scolaires électriques.
3. Accélérer l'intégration des camions électriques dans les parcs de véhicules commerciaux.
4. Électrifier les parcs de véhicules dans les ports, aéroports et installations fédérales similaires.
5. Rendre les véhicules hors route électriques plus abordables en offrant des rabais.
6. Soutenir l'électrification des services de traversiers au Canada.

INFRASTRUCTURE DE RECHARGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

1. Investir davantage dans l'infrastructure avec les économies générées par un système de redevance-remise iVZE.
2. Adopter des objectifs pour l'infrastructure de recharge des VE.
3. Rendre 1,6 million de condominiums et appartements prêts pour les VE d'ici 2030.
4. Ajouter des exigences de recharge pour les VE aux codes du bâtiment nationaux.
5. Établir des centres de recharge publics sur des terrains sous-utilisés appartenant au gouvernement.
6. Fournir une remise de connexion pour couvrir les coûts imposés par les services publics lors de la construction de sites de recharge à grande échelle.
7. Soutenir la réforme réglementaire pour permettre des mises à niveau proactives du réseau électrique et financer les services publics pour établir des cartes de capacité.
8. Inclure l'installation de chargeurs de VE dans les programmes de rénovation énergétique des maisons et des bâtiments publics.
9. Mettre en place des programmes de financement pour l'infrastructure de recharge des véhicules moyens et lourds et des véhicules spécialisés.
10. Exploiter les solutions technologiques pour ajouter de la valeur et réduire les coûts pour les conducteurs de VE et le réseau.
11. Soutenir les règles de droit à la recharge pour les résidents de propriétés multifamiliales.
12. Soutenir l'accès à la recharge dans les zones rurales, éloignées et hors route.

RÉGLEMENTATION FÉDÉRALE

1. Adopter une réglementation nationale sur les ventes de VZE pour les véhicules légers.
2. Adopter des normes strictes sur les émissions des gaz d'échappement.
3. Adopter une réglementation nationale sur les ventes de VZE pour les camions et bus moyens et lourds.

UN PLAN D'ACTION CANADIEN POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

1. Lancer immédiatement une stratégie canadienne pour VE.
2. Développer un plan pour aider les communautés rurales, nordiques, des Premières Nations et inuites à passer à l'électrique.
3. Soutenir et attirer les entreprises et les investissements liés aux VE au Canada.
4. Concentrer les investissements en R&D sur les technologies stratégiques pour les VE.

5. Travailler avec les provinces pour accélérer la formation des techniciens de service exclusivement pour les VE.
6. Adopter une approche nord-américaine de la fabrication et des chaînes d'approvisionnement des VE.
7. Soutenir les programmes de reconversion et aider les travailleurs à faire la transition vers une industrie zéro carbone.
8. Soutenir l'électrification dans le secteur minier.
9. Soutenir l'économie circulaire des batteries de VE.

LEADERSHIP FÉDÉRAL

1. Établir un bureau du Conseil privé pour le transport électrique.
2. Réunir les parties prenantes de l'électricité pour développer des solutions VE pour notre réseau.
3. Faire de la sensibilisation et de l'éducation aux VE pour le gouvernement et les parlementaires une priorité.
4. Assurer que les parcs de véhicules et bâtiments fédéraux soient 100% électriques et prêts pour les VE.
5. Établir une zone à zéro émission dans la ville d'Ottawa.
6. Adopter des politiques d'approvisionnement propres à travers le Canada.