



Les 10 recommandations prioritaires de Mobilité électrique Canada

25 mars 2025

1- Rétablir les incitatifs pour les véhicules à zéro émission (VZE)

- **Rétablir les incitatifs** pour l'achat ou la location d'un véhicule électrique (VE) neuf ou d'occasion - à deux roues ou à quatre roues - afin que les travailleurs canadiens puissent se permettre de passer aux VE.
 - a) **Une seule fois** : pour s'assurer qu'un plus grand nombre de Canadiens profitent des incitatifs.
 - b) **Une trajectoire prévisible du programme** : une diminution progressive des incitatifs, de 2025 à 2029, est également recommandée afin que l'industrie, le gouvernement et les consommateurs puissent planifier en conséquence :
2025: 5 000 \$ | 2026: 4 000 \$ | 2027: 3 000 \$ | 2028: 2 000 \$ | 2029: 1 000 \$.
- **Rétablir la déduction pour amortissement (DPA) pour les ZEV** pour les propriétaires d'entreprises, les opérateurs de parcs de véhicules et les travailleurs indépendants : un nombre croissant d'entreprises font la transition vers les VE pour leur travail et leur parc de véhicules, mais la DPA améliorée actuelle est en train d'être progressivement supprimée. MÉC recommande de rétablir la DPA de 100 % la première année pour les **véhicules légers, moyens et lourds**.
- **Éliminer progressivement la déduction pour amortissement pour les véhicules à combustion interne**, qu'il s'agisse de véhicules légers, de véhicules moyens ou lourds ou d'autobus scolaires.

2- Déployer un réseau de recharge pancanadien ambitieux et interconnecté pour les VE afin que les Canadiens puissent se déplacer partout, des autoroutes aux zones rurales et touristiques. Ce projet créera des emplois durables et bien rémunérés dans toutes les régions du Canada :

- **Mettre à jour les objectifs de déploiement de l'infrastructure de recharge des VE au Canada et atteindre ces objectifs en collaboration avec le secteur privé** : L'accès à une infrastructure de recharge fiable est essentiel au succès de la transition nationale vers les VE. Bien que les Canadiens aient besoin d'un plus grand nombre de chargeurs publics de VE, l'épine dorsale de la recharge reste la recharge à domicile.
- **Soutenir financièrement la recharge dans les immeubles résidentiels à logements multiples (IRLM)** : Nous recommandons de rendre 1,6 million de condominiums et d'appartements prêts pour les VE¹ d'ici 2030. Près de 30 % des Canadiens vivent dans des appartements ou des copropriétés (Statistique Canada, 2021). Nous recommandons que le gouvernement alloue 250 millions de dollars par an pendant cinq ans pour financer 50 % des coûts de modernisation électrique et d'infrastructure de préparation dans les IRLM existants.
- **Recapitaliser le programme phare de RNCAN, le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (PIVEZ)**, administré de manière prévisible, régulière et cohérente, afin de mettre en place un réseau public fiable d'infrastructures de recharge dans tout le pays.
- **Incorporer la préparation aux VE dans le code national de la construction** : Veiller à ce que l'infrastructure électrique soit installée dès la construction d'un bâtiment permettra de réduire les coûts à long terme et d'accélérer l'adoption des VE en facilitant l'accès à la recharge là où elle est le plus nécessaire : à la maison.

¹ Les stationnements « prêts pour les VE » disposent d'une prise électrique adjacente (par exemple, une boîte de jonction ou un réceptacle), sur laquelle un chargeur de VE peut être installé à l'avenir en cas de besoin.



- **Introduire des incitatifs à la recharge résidentielle pour VE** dans le cadre du programme d'efficacité énergétique afin que les propriétaires puissent bénéficier d'un soutien financier pour l'installation d'un chargeur de VE et/ou de l'équipement connexe.
- 3- Maintenir la norme de disponibilité des VE au Canada** en s'engageant à réévaluer les cibles en 2029. Cela permettra au Canada de rester aligné sur les 16 États VZE et les 2 provinces canadiennes qui représentent 40 % du marché nord-américain des véhicules. Sans cibles réglementées, les VE les plus abordables **seront simplement envoyés vers d'autres marchés**, ce qui rendra les VE abordables inaccessibles aux Canadiens.
- 4- Adopter une norme de disponibilité des VE moyens et lourds** afin que l'industrie et les opérateurs de parcs de véhicules puissent planifier leur transition vers le transport zéro émission de manière prévisible d'ici à 2040.
- 5- Travailler en partenariat avec les Premières Nations pour les projets d'exploitation minière et de transformation des minéraux critiques au Canada** : Étant donné que l'exploitation des minéraux critiques deviendra de plus en plus importante sur le plan économique, stratégique et géopolitique pour le Canada, il est primordial que le gouvernement et l'industrie canadiens travaillent en partenariat avec les Premières nations pour planifier des projets d'exploitation et de transformation des minéraux selon un calendrier accéléré, tout en respectant les prérogatives des Premières nations et en protégeant l'environnement.
- 6- Financer le développement de programmes de sensibilisation et de formation aux VE pour les consommateurs et les travailleurs canadiens** : L'une des raisons de la résistance à la transition vers les VE est le manque de sensibilisation des consommateurs et de formation des travailleurs actuels et futurs de l'industrie.
- 7- Développer une stratégie de chaîne d'approvisionnement en VE qui soutienne l'innovation** : De l'exploitation minière à la R&D, de l'assemblage à la commercialisation, par le biais de crédits d'impôt pour la R&D pour *toutes* les industries, des PME aux multinationales, le Canada doit soutenir le développement d'une stratégie de chaîne d'approvisionnement canadienne pour les VE. Nous ne pouvons pas continuer à extraire des minéraux essentiels sans y ajouter de la valeur par le raffinage, la transformation et l'assemblage.
- 8- Adopter une politique de marchés publics propres** conformément aux accords commerciaux internationaux et à l'OMC.
- 9- Maintenir la réglementation sur les carburants propres** et sa catégorie de création de crédits CC3. La génération de crédits dérivés du déplacement de carburant de transport (c'est-à-dire la recharge des VE) est un levier très efficace basé sur le marché pour attirer les investissements privés dans l'infrastructure de recharge et crée un cercle vertueux puisque les revenus générés par ces crédits doivent être réinvestis dans l'infrastructure de recharge.
- 10- MÉC ne soutient pas les politiques qui entravent le libre-échange.** Nous reconnaissons les efforts du gouvernement pour garantir des pratiques commerciales équitables et soutenir les entreprises canadiennes. Dans ce contexte, nous recommandons respectueusement que les mesures prises n'entravent pas par inadvertance la croissance du secteur canadien de la mobilité électrique. Si le gouvernement du Canada décide de mettre en œuvre des tarifs douaniers de rétorsion en réponse à la politique commerciale des États-Unis, MÉC demande instamment au Canada de :



- a) **Exclure les droits de douane sur les équipements critiques de recharge des VE et les équipements électriques associés** : Éviter la tarification ou envisager des exemptions pour les équipements de recharge des VE et les équipements électriques connexes conformes à l'ACEUM (8504.40.90, 8537.10.99, 8504.90.10, 8504.50.00), afin de s'assurer que les composants nécessaires restent abordables.
- b) **Exclure les droits de douane sur les VE légers, moyens et lourds** : Éviter les droits de douane ou envisager des exemptions pour les VE provenant d'un pays avec lequel le Canada a conclu un accord de libre-échange, afin de garantir que la conduite électrique reste abordable et accessible aux Canadiens.
- c) **Exclure les droits de douane sur les pièces de rechange des VE et sur les composants nécessaires à l'automatisation des chaînes d'assemblage automobile.**
- d) **Reconnaître l'importance économique et stratégique croissante de l'industrie canadienne des VE** et donner la priorité à leur inclusion dans l'élaboration d'un nouvel accord de libre-échange ou d'un accord révisé avec les États-Unis et le Mexique (voir le rapport économique de MÉC, avril 2025).
- e) **Développer la collaboration dans le secteur des VE avec des partenaires stratégiques** tels que le Mexique, l'Union européenne, la Corée du Sud, etc.
- f) **Donner la priorité aux projets qui ne peuvent être délocalisés à l'étranger**, tels que la production et la distribution d'électricité renouvelable, l'efficacité énergétique, le déploiement d'infrastructures publiques de recharge des VE, l'extraction, le raffinage et le recyclage de minéraux essentiels, la recherche et le développement de technologies propres, la formation, l'éducation, etc.
- g) **Étendre le champ d'application du crédit d'impôt à l'investissement pour la fabrication de VE** de manière que les petites et moyennes entreprises puissent également bénéficier de cette mesure pour les investissements inférieurs à 100 millions de dollars.
- h) **Réduire les obstacles réglementaires entre les provinces** afin d'accélérer les projets de technologies propres.

COORDONNÉES

Pour toute question concernant ces recommandations, veuillez contacter :

Mobilité Électrique Canada / Electric Mobility Canada

www.emc-mec.ca | info@emc-mec.ca

Daniel Breton, Président et Directeur général

Courriel: Daniel.breton@emc-mec.ca | Téléphone: (514) 883-9274