



RECOMMANDATIONS PRÉ-BUGDÉTAIRES 2025 POUR LE CANADA

Par Mobilité Électrique Canada

Août 2025





Recommandations prioritaires de Mobilité électrique Canada – 1^{er} août 2025

1- Maintenir la norme sur la disponibilité des véhicules électriques du Canada et s'engager à réévaluer les cibles en 2030.

Mais, s'il y a des changements, ne modifier que l'article 30.12 (cibles de vente de VZE) et laisser tous les autres articles du règlement tels quels. – [Lien vers l'information contextuelle](#)

2- Adopter une stratégie nationale d'infrastructure de recharge pour VE, initiative d'édification nationale pour accélérer le déploiement de la recharge résidentielle, publique et de parcs automobiles, stimulant l'économie canadienne propre et compétitive et créant des emplois de qualité dans les collectivités partout au pays. – [Lien vers l'information contextuelle](#)

Renforcer le réseau électrique canadien en tant qu'infrastructure critique pour un transport propre

- Encourager les organismes de réglementation de l'électricité à autoriser les mises à niveau proactives du réseau dans les zones à fort potentiel d'électrification des parcs automobiles.
- Permettre aux services publics locaux de mobiliser des capitaux pour l'électrification en révisant le seuil de la taxe fédérale de départ, tel que prévu dans le budget de 2024.

Faire de la recharge résidentielle un pilier de la transition vers les VE

- Recapitaliser et rationaliser le PIVEZ afin de soutenir les rénovations pour permettre la recharge de VE : investir 250 millions de dollars sur quatre ans pour rendre les condos et appartements existants adaptés aux VE, ou « EV-ready »¹, améliorant ainsi l'abordabilité en couvrant jusqu'à 50 % des mises à niveau électriques, coûts d'installation, et bornes de recharge.
- Prolonger la voie d'obtention de crédits liés au secteur de la recharge résidentielle prévue par le Règlement sur les combustibles propres dans la catégorie de conformité 3 (CC3), qui autrement expire en 2035.
- Intégrer la compatibilité avec les VE au code modèle national du bâtiment et soutenir son adoption au niveau provincial afin de réduire les coûts de recharge à long terme.
- Offrir des incitatifs orientés vers la recharge résidentielle au moyen de programmes d'efficacité énergétique afin de réduire les coûts d'installation pour les ménages à faible revenu et les acheteurs de VE d'occasion.

Développer l'infrastructure de recharge publique comme atout essentiel pour le transport propre

- Mettre à jour et atteindre les objectifs nationaux de déploiement de la recharge de VE grâce à une collaboration soutenue entre le fédéral et le secteur privé.
- Recapitaliser et rationaliser le PIVEZ pour contribuer à un réseau de recharge publique fiable, en mettant l'accent sur les régions mal desservies.
- Établir un mécanisme de financement pour couvrir les coûts d'investissement et d'exploitation des bornes de recharge rapide dans les régions rurales et éloignées, et inclure un financement pour le stockage d'énergie par batterie lorsque la capacité du réseau est insuffisante pour supporter des BRCC.

¹ Le stationnement « EV Ready » comprend une prise électrique adjacente (ex., une boîte de jonction ou un réceptacle), sur laquelle une borne de recharge de VE peut être installée le temps venu.



- Envisager d'offrir d'autres voies d'obtention de crédits, comme celles utilisées dans les normes sur les carburants propres des États de la Californie et de Washington, dans le cadre du règlement sur les combustibles propres, dans la catégorie de conformité 3 (CC3).
- Mettre en œuvre des réformes politiques et réglementaires pour ouvrir la porte à l'investissement privé dans les infrastructures de recharge rapide.

Construire des infrastructures de recharge essentielles pour les parcs de véhicules moyens et lourds

- Établir un mécanisme de financement dédié aux infrastructures de recharge pour les parcs de VML, privés et publics, comprenant les modèles publics, partagés, et en dépôt.
- Financer la planification initiale pour la recharge de parcs afin de surmonter les obstacles à l'adoption rencontrés par les exploitants de parcs.
- Exiger d'inclure la gestion de la recharge dans les projets de recharge de parcs financés par le gouvernement fédéral afin de réduire l'impact sur le réseau et les coûts d'exploitation.
- Investir dans des stations de recharge de VML accessibles au public, ce qui inclut les BRCC et infrastructures de recharge mégawatts (MW) situées dans des aires de repos.

3- Rétablir et moderniser les incitatifs fédéraux pour véhicules légers zéro émission - [Lien vers l'information contextuelle](#)

- **Rétablir les incitatifs fédéraux à l'achat et à la location de véhicules légers électriques (VLE)** neufs et d'occasion, y compris les VLE à deux et quatre roues, et adopter un incitatif prévisible et diminuant graduellement afin d'offrir une certaine sécurité aux consommateurs et à l'industrie automobile : 2025 : 5 000 \$ | 2026 : 4 000 \$ | 2027 : 3 000 \$ | 2028 : 2 000 \$ | 2029 : 1 000 \$
- **Adopter un système de « bonus-malus » pour faire en sorte que le financement soit financièrement neutre pour le gouvernement**
- **Rétablir la déduction pour amortissement (DPA) de 100 % la première année pour les VLE zéro émission** achetés ou loués par des entreprises et travailleurs autonomes.
- **Éliminer progressivement la DPA pour les VLE neufs à MCI** selon un calendrier similaire, alignant la politique fiscale sur les objectifs climatiques du Canada.
- **(Proposition alternative) Financer les incitatifs pour VE auprès des pollueurs par le biais d'une mise à jour du modèle fédéral minimal pour renforcer le STFR.** Les pollueurs industriels devraient financer le coût de la transition vers les VE des Canadiennes et Canadiens, ce qui viendra réduire la pollution, soutenir l'emploi au Canada, et améliorer la qualité de l'air au pays.

4- Renforcer et élargir les mesures incitatives pour VMLZE - [Lien vers l'information contextuelle](#)

- **Maintenir et élargir le programme iVMLZE** pour les VZE de poids moyen et lourd, en veillant à ce que le financement, l'admissibilité, et les échéanciers du programme suivent le rythme de la transition du secteur.
- **Intégrer le soutien aux infrastructures au programme iVMLZE afin de rationaliser l'accès** : permettre aux parcs de véhicules de regrouper le financement des véhicules et des infrastructures de recharge/ravitaillement dans une seule demande afin de simplifier l'adoption et d'accélérer le déploiement.
- **Introduire des mesures incitatives dédiées à la conversion de véhicules**, permettant l'électrification des véhicules à combustion interne existants (ex, camions de livraison, véhicules utilitaires) lorsque c'est possible.
- **Rétablir la déduction pour amortissement (DPA) de 100 % la première année** pour les VMLZE éligibles (neufs et convertis) afin de soutenir l'investissement des entreprises dans des transports plus propres. Sans renouvellement, cette mesure incitative sera complètement éliminée d'ici 2026.



- 5- **Collaborer avec l'industrie pour établir des objectifs nationaux de ventes de VMLZE** - [Lien vers l'information contextuelle](#)
- Collaborer avec les provinces, parcs automobiles et constructeurs afin d'établir des objectifs de vente réalistes et progressifs pour les nouveaux véhicules moyens et lourds zéro émission, y compris les camions de classes 7 et 8 et les autobus scolaires, qui reflètent l'état de préparation du marché et de la technologie.
 - Finaliser les normes canadiennes (ou « made-in-Canada ») portant sur les émissions des véhicules de poids moyen et lourd, présentement en cours de développement chez Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), afin de garantir une importante réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques provenant des VML, et de renforcer le leadership national en matière de transport à faibles émissions de carbone.
- 6- **Maintenir le règlement sur les combustibles propres, dont la catégorie CC3** pour l'électricité, afin de soutenir l'investissement privé dans la recharge de VE publique. - [Lien vers l'information contextuelle](#)
- 7- **Élaborer et mettre en œuvre une stratégie canadienne pour la chaîne d'approvisionnement des VE** qui soutient l'innovation, le développement économique et la création de valeur nationale tout au long de la chaîne de valeur : des minéraux essentiels à la fabrication, en passant par la commercialisation, et le recyclage et la gestion des batteries en fin de vie. - [Lien vers l'information contextuelle](#)
- 8- **Financer des programmes nationaux de sensibilisation aux VE et de formation de la main-d'œuvre pour soutenir la préparation des consommateurs et les capacités de l'industrie.** - [Lien vers l'information contextuelle](#)
- 9- **Veiller à ce que les politiques commerciales soutiennent la croissance de l'industrie des VE et l'électromobilité au Canada** - [Lien vers l'information contextuelle](#)
- **Éviter d'appliquer des droits de douane sur les infrastructures et composants critiques des VE** : exclure les droits de douane sur l'équipement de recharge, les composants électriques et les pièces de rechange de VE qui sont essentiels à la croissance de l'industrie canadienne des VE. S'assurer que les composants de VE conformes à l'ACEUM demeurent exempts de droits de douane pour éviter de nuire à l'expansion des infrastructures.
 - **Maintenir l'accès à des VE abordables grâce à des exemptions commerciales** : exempter de droits de douane les véhicules électriques (VE) légers, moyens et lourds, en particulier pour les importations en provenance de pays avec lesquels le Canada a conclu des accords de libre-échange (ALE), afin de s'assurer que les VE demeurent abordables et accessibles aux consommateurs canadiens.
 - **Inclure le secteur des VE dans les négociations commerciales** : plaider en faveur de l'inclusion de l'industrie canadienne des VE en pleine croissance dans les discussions commerciales, en particulier avec les États-Unis et le Mexique, afin de s'assurer que les accords de libre-échange reflètent l'importance stratégique du secteur des VE.
 - **Favoriser la collaboration internationale dans le milieu des VE** : établir des partenariats stratégiques avec des marchés internationaux comme l'Union européenne, la Corée du Sud et le Mexique afin d'augmenter la portée de l'industrie canadienne des VE, et de promouvoir l'importation de VE abordables conformes à l'AECG.



- **Prioriser les projets non délocalisables et les chaînes d'approvisionnement nationales** : prioriser les projets liés aux ressources et infrastructures nationales qui ne peuvent être délocalisées à l'extérieur du Canada, comme les énergies renouvelables, les réseaux de recharge de VE, et les minéraux critiques (extraction, raffinage et recyclage). Renforcer la position de l'industrie canadienne des VE en tant que chef de file mondial des technologies propres.
- **Diminuer les obstacles réglementaires provinciaux pour accélérer le développement des technologies propres** : s'efforcer d'éliminer les obstacles réglementaires entre les provinces, d'accélérer la mise en œuvre des technologies propres, et de faciliter le commerce interprovincial dans le domaine VE et des secteurs connexes.
- **Soutenir l'exportation de solutions canadiennes pour VE** : élargir les programmes de soutien à l'exportation pour aider les fournisseurs de technologies et de services pour VE canadiens à accéder aux marchés internationaux et à croître leur compétitivité mondiale.



Contenu d'information

Par Mobilité Électrique Canada	1
Introduction : Le pouvoir économique de l'électromobilité dans la stratégie d'édification nationale du Canada	8
1. Maintenir la norme sur la disponibilité des véhicules électriques du Canada et s'engager à réévaluer les cibles en 2030	11
2. Adopter une stratégie nationale d'infrastructure de recharge pour VE, initiative d'édification nationale pour accélérer le déploiement de la recharge résidentielle, publique et de parcs automobiles, stimulant l'économie canadienne propre et compétitive et créant des emplois de qualité dans les collectivités partout au pays.	20
2.1. Renforcer le réseau électrique canadien en tant qu'infrastructure critique pour un transport propre	20
2.2. Faire de la recharge résidentielle un pilier de la transition vers les VE	21
2.3. Développer l'infrastructure de recharge publique comme un atout essentiel pour le transport propre	23
2.4. Construire des infrastructures de recharge essentielles pour les parcs de véhicules moyens et lourds	24
3. Rétablir et moderniser les incitatifs fédéraux pour véhicules légers zéro émission	25
4. Renforcer et élargir les mesures incitatives pour VMLZE	28
5. Collaborer avec l'industrie pour établir des objectifs nationaux de ventes de VMLZE	30
6. Maintenir le règlement sur les combustibles propres, y compris la catégorie CC3 pour l'électricité, afin de soutenir l'investissement privé dans la recharge de VE publique	31
7. Élaborer et mettre en œuvre une stratégie canadienne pour la chaîne d'approvisionnement des VE qui soutient l'innovation, le développement économique et la création de valeur nationale tout au long de la chaîne de valeur : des minéraux essentiels à la fabrication, en passant par la commercialisation, et le recyclage et la gestion des batteries en fin de vie	32
8. Financer des programmes nationaux de sensibilisation aux VE et de formation de la main-d'œuvre pour soutenir la préparation des consommateurs et les capacités de l'industrie	33
9. Veiller à ce que les politiques commerciales soutiennent la croissance de l'industrie des VE et l'électromobilité au Canada	34
9.1. Exempter l'équipement critique des VE de droits de douane	34
9.2. Maintenir l'abordabilité des VE grâce à des exemptions commerciales	34
9.3. Intégrer l'industrie des VE aux accords commerciaux	36
9.4. Fortifier l'industrie des VE grâce à la collaboration internationale	36
9.5. Prioriser les projets non délocalisables	36
9.6. Rationaliser la réglementation provinciale	37
9.7. Renforcer le soutien à l'exportation de technologies canadiennes de VE	37
10. Conclusion : une occasion stratégique pour propulser l'avenir du Canada	39
11. Coordonnées	39



Près de la moitié du PIB
et de l'emploi du secteur
des transports proviendra
de la **MOBILITÉ ÉLECTRIQUE**
d'ici 2035

45%

**ELECTRIC
MOBILITY
CANADA**
ACCELERATING ELECTRIC
TRANSPORTATION



**MOBILITÉ
ÉLECTRIQUE
CANADA**
ACCÉLÉRER L'ÉLECTRIFICATION
DES TRANSPORTS





Introduction : Le pouvoir économique de l'électromobilité dans la stratégie d'édification nationale du Canada



Le Canada, s'il en saisit l'opportunité, est à la veille d'un changement transformateur grâce à l'électrification de son secteur de la mobilité. L'électromobilité, qui englobe les véhicules électriques (VE), les infrastructures de recharge, et les technologies connexes, s'est imposée comme un moteur économique essentiel qui pourra définir l'avenir du pays. Selon le rapport « Électrifier le progrès: perspective économique complète de l'industrie canadienne des VE » de Mobilité Électrique Canada (MÉC)², ce secteur est non seulement essentiel à l'avenir environnemental du Canada, mais il est aussi un moteur de croissance économique et de création d'emplois.

Alors que les marchés mondiaux se tournent vers la durabilité, la transition vers l'électromobilité au Canada représente une voie essentielle pour l'édification de la nation. Le secteur est en position pour redéfinir le paysage économique du Canada, et on s'attend à voir une croissance importante de sa contribution au PIB

et de la création d'emplois.

Principales observations des prévisions économiques pour la mobilité électrique de MÉC (scénario moyen)

– Contributions au PIB :

- La part que représente l'électromobilité dans le secteur canadien de la mobilité devrait augmenter considérablement, passant de **17 % en 2026 à 61 % d'ici 2040**.
- D'ici 2040, **171 milliards de dollars de contributions au PIB** seront attribués à l'électromobilité, ce qui représente 61 % du secteur canadien de la mobilité.

– Croissance de l'emploi :

- La part de l'emploi dans l'électromobilité devrait passer de **16 % du total des emplois liés à la mobilité en 2026 à 58 % en 2040**. Il s'agit d'un changement important dans la répartition de la main-d'œuvre, contribuant à environ 1,34 million d'emplois dans le domaine de la mobilité au Canada d'ici 2040.
- **Triple croissance** : dans le scénario moyen, la contribution de l'électromobilité au PIB et à l'emploi fera plus que tripler entre 2026 et 2035, consolidant ainsi son rôle de pilier essentiel de l'économie canadienne.

Impact économique plus global de l'électromobilité

Électrifier l'écosystème de la mobilité au Canada aura un impact majeur sur divers secteurs :

Chaîne de valeur de fabrication

L'électromobilité viendra propulser l'innovation dans les procédés de fabrication, ouvrant des portes pour permettre au Canada de devenir un chef de file mondial dans la production de véhicules électriques, la fabrication de batteries, et les chaînes d'approvisionnement en composants. Les secteurs canadiens de l'automobile et des technologies pourront potentiellement bénéficier des nouvelles installations de production, partenariats, et initiatives de R&D.

² https://emc-mec.ca/wp-content/uploads/2025/04/PUBLIC-OFFICIAL-April-10-2025-EMCs-Economic-Report_FR.pdf

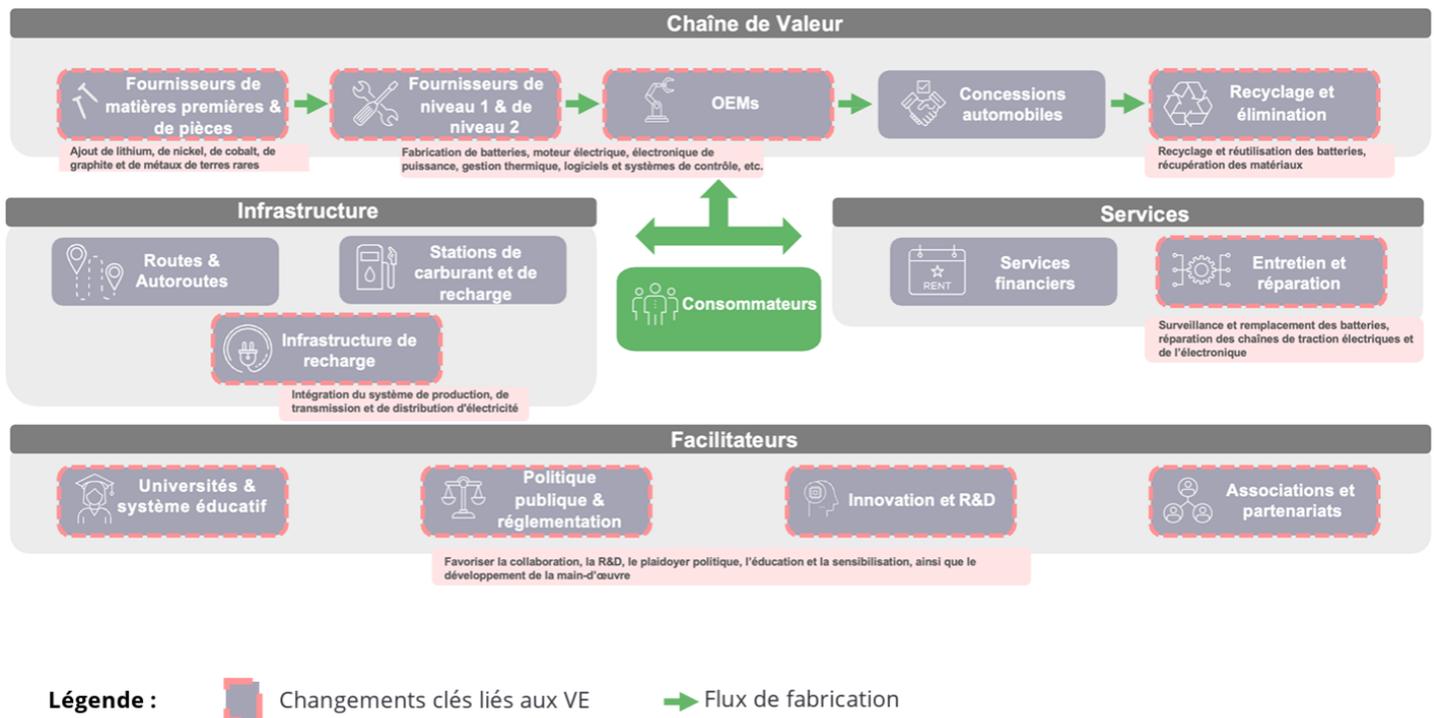


Développement de l'infrastructure

Avec la croissance des réseaux de recharge publics et privés, de l'intégration au réseau, et des technologies de villes intelligentes, le Canada aura besoin d'investissements substantiels en infrastructures, ce qui favorisera la création d'emplois et la diversification économique. Le développement de bornes de recharge pour véhicules électriques, d'installations de recyclage de batteries et de solutions de stockage d'énergie contribuera grandement à l'atteinte des objectifs du Canada en matière d'infrastructures vertes.

Services et technologies

Les services liés à l'électromobilité, tels que le développement de logiciels pour les réseaux de recharge, la gestion de parc et les technologies de connexion au réseau (V2G), connaîtront une croissance rapide. Le Canada peut devenir un chef de file des services de technologies propres, en progressant dans des domaines tels que l'intégration de l'IA pour des systèmes de véhicules électriques plus intelligents et les solutions axées sur les données pour une meilleure gestion de l'énergie.

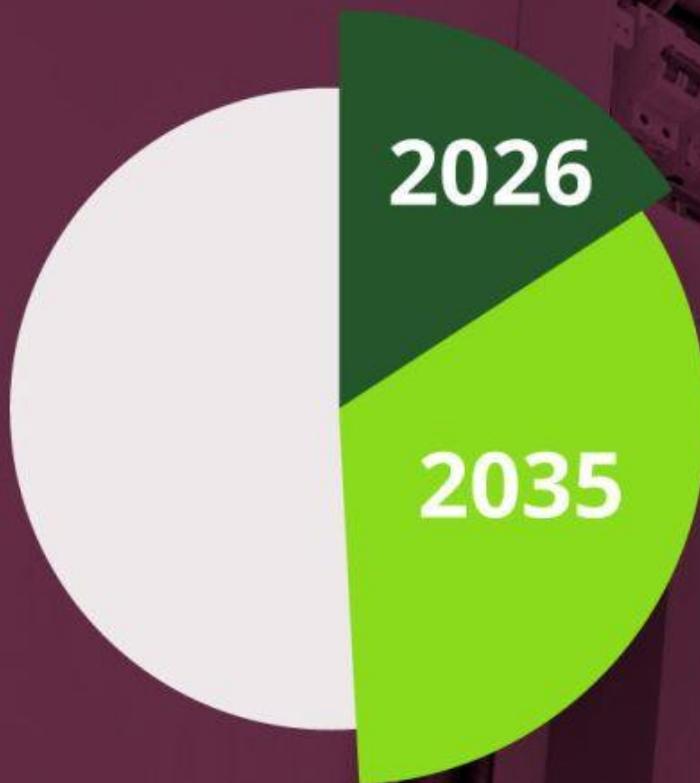


Une opportunité d'édification nationale

Alors que le Canada cherche à consolider sa position dans une économie mondiale en évolution rapide, l'électromobilité devrait être au cœur de sa stratégie d'édification nationale. En investissant dans le secteur de l'électromobilité, le Canada pourra assurer la création d'emplois de qualité, contribuer à la diversification de son économie, et affermir son rôle de chef de file en matière de technologies propres. Ce faisant, le Canada atteindra ses objectifs climatiques en plus de créer d'importants débouchés économiques, faisant de l'électromobilité un élément essentiel de la résilience économique à long terme du pays.



L'emploi dans le secteur de la mobilité électrique devrait presque **TRIPLER,**



passant de **16 %** à **45 %**
du secteur des transports
entre **2026** et **2035**

**ELECTRIC
MOBILITY
CANADA**
ACCELERATING ELECTRIC
TRANSPORTATION



**MOBILITÉ
ÉLECTRIQUE
CANADA**
ACCÉLÉRER L'ÉLECTRIFICATION
DES TRANSPORTS





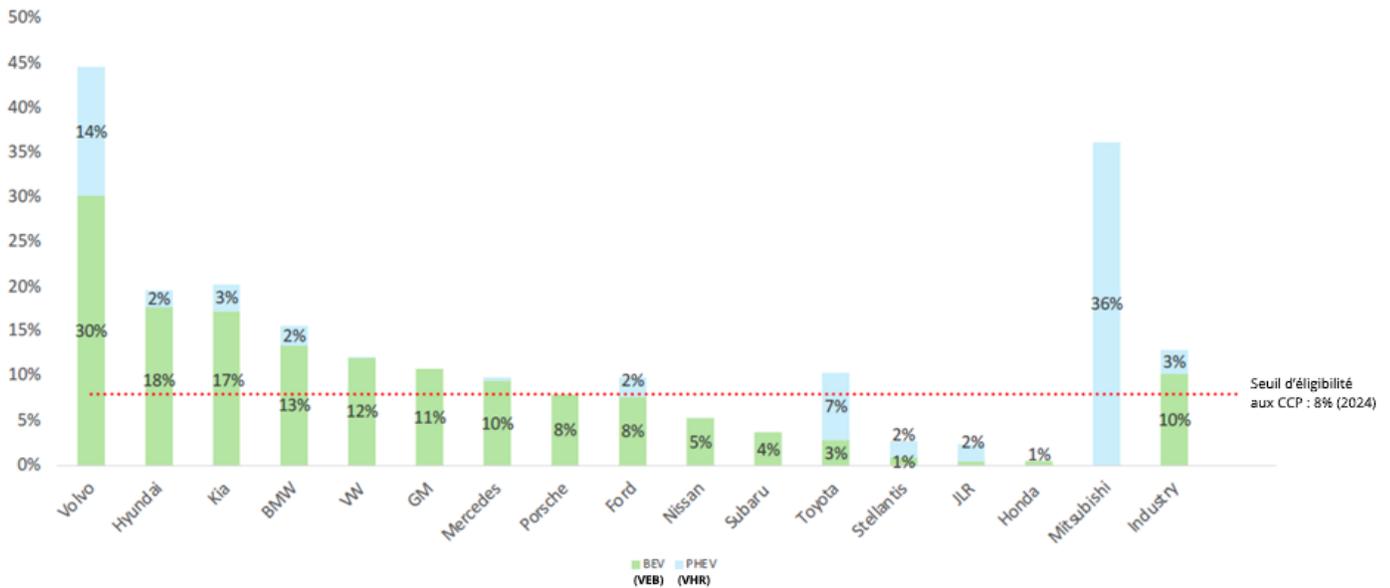
1. Maintenir la norme sur la disponibilité des véhicules électriques du Canada et s'engager à réévaluer les cibles en 2030

Le maintien de la NDVE, moyennant une révision à mi-parcours d'ici 2030, permet de trouver un juste milieu : cette approche offre une certitude politique tout en permettant des ajustements en fonction des développements aux niveaux des technologies, de la chaîne d'approvisionnement, ou du marché. La situation politique américaine devrait avoir changé d'ici 2030; il n'y a donc aucune raison d'éliminer complètement de la NDVE, bien au-delà du mandat actuel de l'administration Trump.

- Maintenir les cibles actuelles jusqu'en 2032 (83 %), mais s'engager à une réévaluation en 2030.
- Si des changements sont apportés au règlement, ne modifier que l'article 30.12 (exigences relatives aux VZE) et laisser tous les autres articles du règlement tels quels :
- Ne pas abaisser l'objectif de 2026 de 20 % ; l'année-modèle 2026 est déjà en cours. Une modification constituerait une **réglementation rétroactive**.

Selon nos calculs, les constructeurs automobiles traditionnels devront atteindre **14 à 17 % de ventes de VZE d'ici 2026** au lieu de 20 % en raison des crédits de conformité précoce qu'ils ont déjà accumulés.

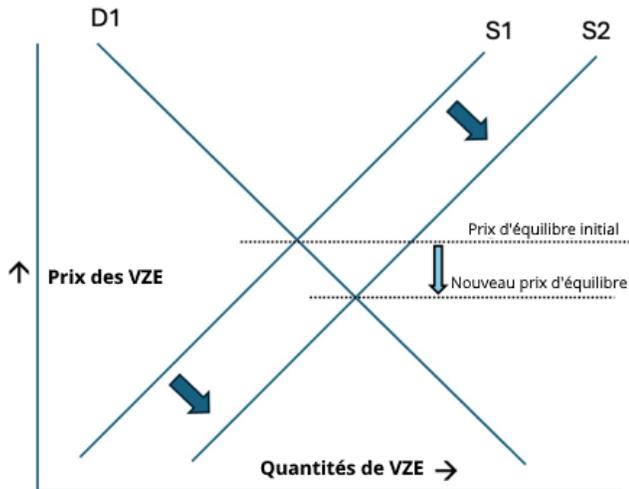
Crédits de conformité précoce : VEB et VHR 2024 % par équipementier



Le % des VHR est pondéré selon la formule du DORS/2023-275 30.16(1)
Source des données : IHS Markit



- **Des prix plus bas** : La NDVE réduit les prix d'achat des VZE pour les consommateurs en exigeant une augmentation de l'offre de véhicules chaque année



Aspects économiques d'une norme VZE

Dans cet exemple simple, la demande de VZE (D1) demeure inchangée pendant que les constructeurs automobiles sont tenus, conformément à la norme sur la disponibilité, de livrer davantage de véhicules sur le marché. S1 représente le niveau de base de l'offre de VZE pour une année donnée. S2 représente l'augmentation de l'offre imposée aux équipementiers par la réglementation relative à la norme sur la disponibilité des VZE. Les normes VZE déplacent la courbe d'offre vers la droite.

Il en résulte une baisse des prix d'équilibre du marché pour les consommateurs :

Les VZE deviennent plus abordables par rapport au statu quo. Les quantités de VZE vendues augmentent en raison de cette baisse de prix.

- **Prévisibilité des investissements** : un cadre réglementaire stable et crédible est essentiel pour ouvrir la voie aux investissements à long terme dans l'écosystème des VE, notamment pour la modernisation du réseau électrique, les infrastructures de recharge, les chaînes d'approvisionnement en batteries, la formation auprès des concessionnaires, et les services après-vente. Les investisseurs en infrastructures s'appuient sur des prévisions crédibles de l'adoption des VE, que la NDVE contribue à offrir.
 - Ouvrir les voies de conformité aux véhicules électriques hybrides (VEH) compromettrait l'objectif principal de la politique. Les VEH sont des véhicules à combustion sans options de recharge; ils n'ont pas besoin de recharge et n'ont donc aucune incidence sur l'analyse de rentabilisation des infrastructures de recharge publiques ou privées. Les inclure dans les mesures de conformité de la NDVE risque de gonfler le total des crédits VZE, tout en affaiblissant les signaux de déploiement des réseaux de recharge et infrastructures connexes.
- **Harmonisation avec d'autres juridictions** : la NDVE canadienne s'inspire de cadres réglementaires performants qu'on retrouve au Canada et à l'échelle mondiale, et qui ont stimulé le développement du marché des VE et la diversification des produits. Diluer les objectifs ou l'intégrité de la conformité risquerait de compromettre la compétitivité du Canada en tant que destination pour l'approvisionnement en VE et les investissements associés.
- **Compétitivité mondiale et stratégie industrielle** : la NDVE doit être interprétée non seulement comme une réglementation environnementale, mais aussi comme un signal fondamental pour la politique industrielle du Canada. Nos investissements dans la fabrication de batteries, l'exploitation des minéraux essentiels, et dans la chaîne d'approvisionnement des VE dépendent d'un marché intérieur pour véhicules zéro émission stable et en croissance. D'autres grandes économies, dont l'UE, le Royaume-Uni, la Corée du Sud et le Japon, exigent déjà une augmentation des ventes de VE et préparent des mécanismes d'ajustement carbone aux frontières³. Sans un signal de marché clair et crédible comme la NDVE, le Canada risque de perdre du terrain dans la course mondiale à la fabrication de technologies propres, tout en liant son destin à un marché américain qui pourrait retarder sa transition, ou même faire marche arrière.

³ Les mécanismes d'ajustement du carbone aux frontières sont des outils commerciaux qui fixent un prix du carbone sur les biens importés en fonction de leur intensité carbone. Ils uniformisent les règles du jeu entre les producteurs nationaux assujettis à la tarification du carbone (comme au Canada) et les producteurs étrangers provenant de pays dont la réglementation sur le carbone est plus faible, voire inexistante.



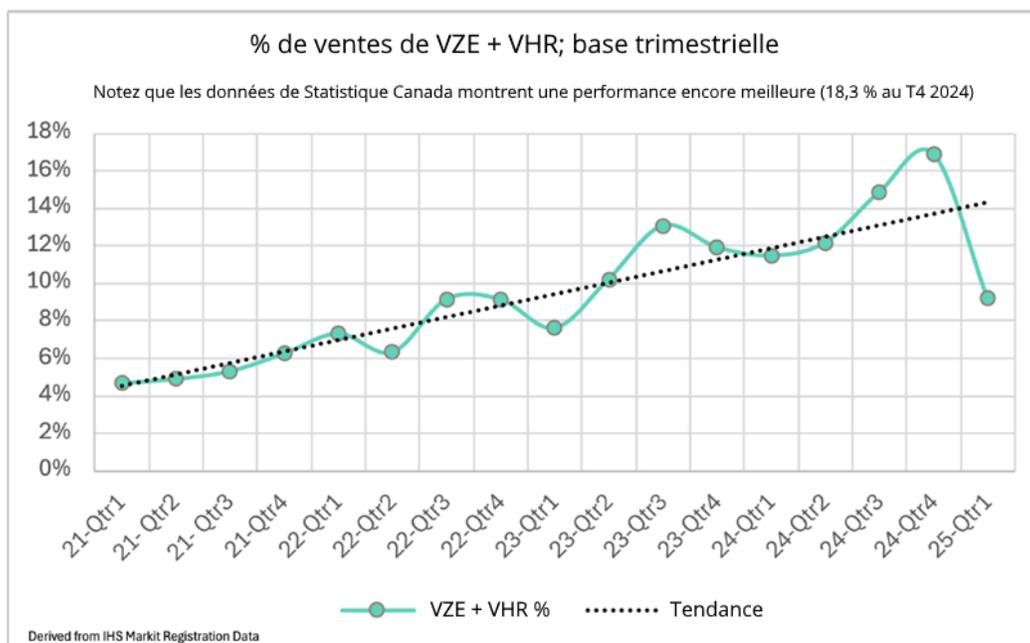
- **Coûts de conformité déjà compensés par les investissements gouvernementaux** : les gouvernements fédéral et provinciaux ont engagé plus de 40 milliards de dollars dans des programmes de soutien à l'industrie au Canada, notamment pour des investissements dans les usines, et des incitatifs pour la recharge et la demande.

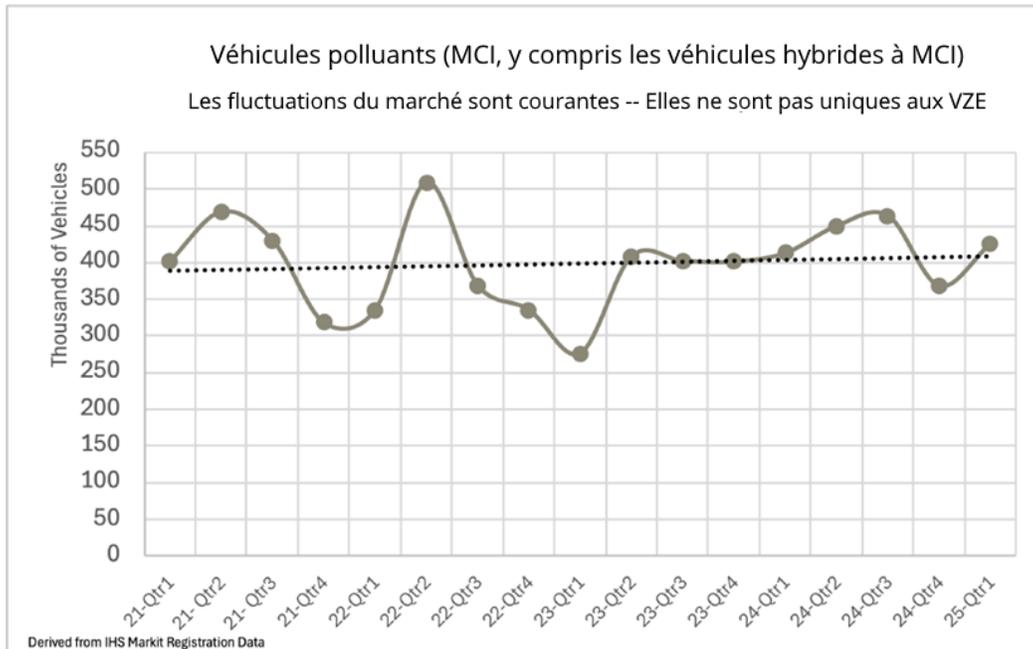
La norme sur la disponibilité des VE est atteignable et déjà conçue pour être flexible.

Les appels à abandonner ou modifier radicalement la NDVE en raison des fluctuations à court terme des ventes de VE ne sont fondés ni sur les mécanismes réels de la politique, ni sur la tendance à long terme du marché. La norme n'est pas un récif, mais un phare. En fait :

- **Aucun constructeur n'est tenu de prouver sa conformité avant 2028** en vertu de la réglementation actuelle.
- **Les constructeurs automobiles peuvent obtenir des crédits de conformité précoce (CCP)** en fonction des ventes de VZE en 2024 et 2025, ce qui signifie que les livraisons effectuées aujourd'hui sont comptabilisées dans leur conformité future, ce qui fait baisser les objectifs effectifs (en 2026 et 2027).
- **Des flexibilités comme l'accumulation de crédits, les fenêtres pluriannuelles de conformité, et les crédits de conformité précoce pour les équipementiers traditionnels seulement** font de la cible initiale de 20 % pour 2026 un signal ambitieux, et non une exigence absolue pour cette année-là. Avec les CCP, l'objectif effectif se situe plutôt entre 14 et 17 %, pas 20 %. De plus, les équipementiers bénéficient d'une fenêtre de conformité de 3 ans, ce qui leur laisse largement le temps de s'adapter.

Qui plus est, les données ne corroborent pas ces craintes d'effondrement de la demande de VE. T1 2025 a certes connu une baisse des ventes de VE en raison de la suspension temporaire des incitatifs fédéraux à l'achat, mais ce phénomène n'est pas inhabituel. En fait, cette baisse des ventes de VE a été précédée d'une augmentation significative au T4 2024, car de nombreux consommateurs, anticipant les changements à venir au niveau des programmes de rabais pour VE au Canada, se sont dépêchés d'acheter leur VE pour profiter des incitatifs. Le marché canadien des VE est cyclique dans le meilleur des cas. Les creux réguliers sont toujours suivis de reprises (voir les graphiques ci-dessous).

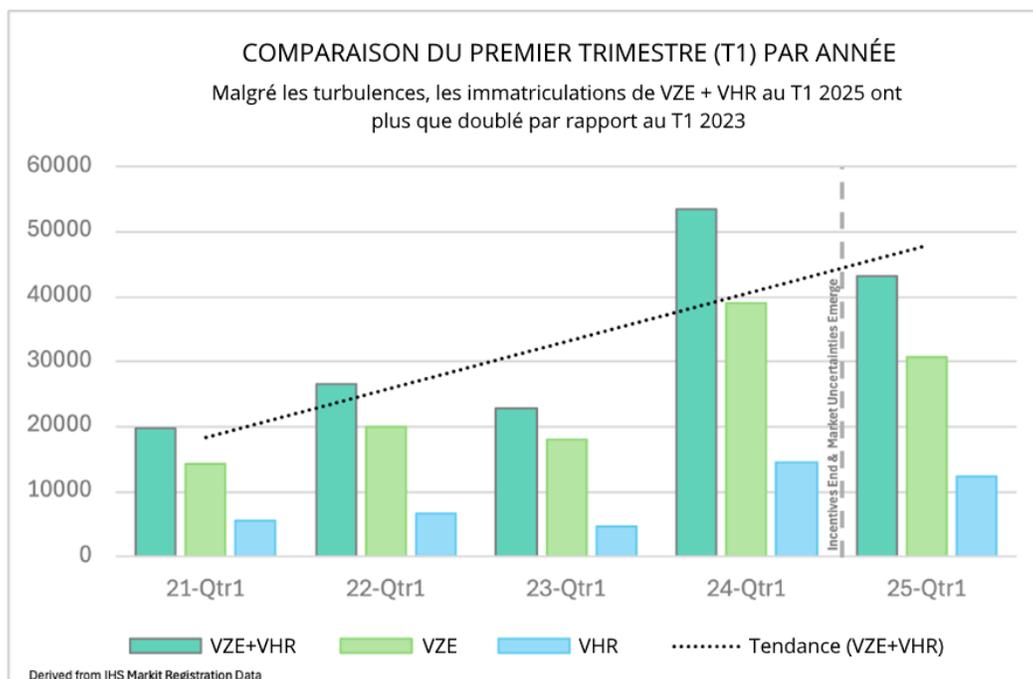




Malgré les récentes turbulences, **les ventes de VE au T1 2025 ont plus que doublé par rapport au T1 2023 (voir le graphique ci-dessous)**, malgré :

- Des taux d'intérêt élevés
- Des pressions sur la chaîne d'approvisionnement mondiale
- Une incertitude commerciale qui perdure
- Des pauses ou des arrêts soudains des incitatifs fédéraux et provinciaux

Une telle croissance malgré l'adversité ne trahit pas une politique défailante, mais témoigne plutôt de sa durabilité.





Entre-temps, la norme fonctionne déjà comme prévu : **les constructeurs automobiles réagissent en introduisant davantage de modèles de VE sur le marché canadien**. Cette augmentation de la variété multiplie directement les options des consommateurs et favorise l'adoption des VE. Certains constructeurs ont amélioré la disponibilité de leurs véhicules électriques afin de générer des CCP, exactement ce que la réglementation visait à encourager.

Les allégations selon lesquelles les entreprises fabriquant exclusivement des VE, comme Tesla ou Rivian, ont amassé d'importantes réserves de crédit inutilisés sont fausses. En vertu des règles actuelles, **elles ne peuvent pas recevoir des CCP**, contrairement aux constructeurs traditionnels qui peuvent bénéficier d'une flexibilité de transition.

Finalement : deux trimestres de ventes inégales ne justifient pas l'abandon d'une réglementation conçue pour une transformation à long terme. La politique en matière de VZE du Canada a été conçue en tenant compte des cycles. Une politique climatique et industrielle sérieuse doit être fondée sur les tendances réelles du marché, et non sur des discours réactionnaires alimentés par des données à court terme ou des intérêts particuliers.

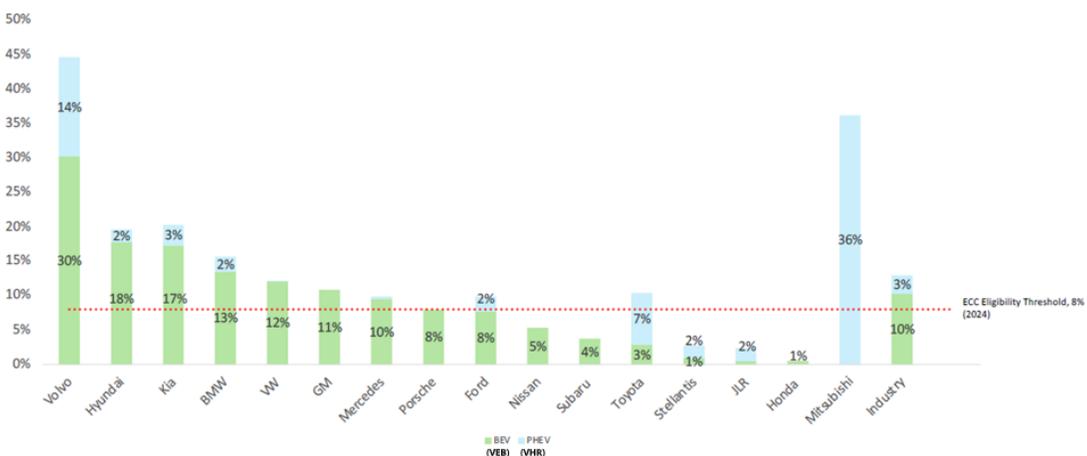
Les crédits de conformité précoce (CCP) aident les constructeurs à atteindre les cibles VZE

Les graphiques ci-dessous illustrent les l'utilisation de crédits de conformité, et non les ventes brutes de véhicules. Conformément à la réglementation VZE, chaque VHR est pondéré selon une formule réglementaire (ex., en tenant compte du nombre de sièges), ce qui affecte le nombre de CCP qu'il obtient. Les constructeurs dont les ventes de VE et de VHR pondérés dépassent la ligne de seuil rouge obtiennent des crédits excédentaires.

Certains équipementiers sont exclus des graphiques en raison de leur faible part de marché (ex., Mazda) ou parce qu'ils fabriquent uniquement des VE (ex, Tesla et Rivian). Leur performance figure dans la colonne représentant l'industrie dans son ensemble.

Nous n'avons pas encore de projection pour 2025 en raison du caractère changeant des données sur les ventes et le crédit.

Crédits de conformité précoce : VEB et VHR 2024 % par équipementier



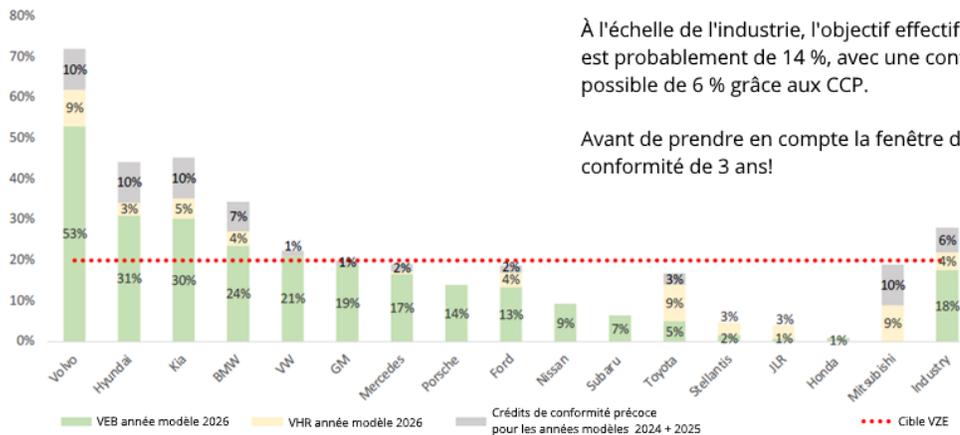
Le % des VHR est pondéré selon la formule du DORS/2023-275 30.16(1)
Source des données : IHS Markit

Image : Performances de conformité initiales (2024)

Ce graphique montre la proportion de crédits obtenus pour les VEB et VHR par chaque constructeur en 2024, mesurée par rapport au seuil d'admissibilité aux CCP de 8 %. Notez que ces pourcentages représentent les parts de crédit, et non les ventes de véhicules, en raison de la pondération des VHR. Les constructeurs automobiles au-dessus de la ligne rouge obtiennent des CCP à utiliser pour la conformité future.



Prévision des crédits obtenus par les équipementiers en 2026



À l'échelle de l'industrie, l'objectif effectif en 2026 est probablement de 14 %, avec une conformité possible de 6 % grâce aux CCP.

Avant de prendre en compte la fenêtre de conformité de 3 ans!

Note : La croissance des ventes totales suit les taux de l'industrie pour la période 2020-2024; les taux des segments VE et VHR concordent avec ceux de leurs catégories respectives. Les constructeurs produisant exclusivement des VE appliquent la croissance des VE à leur ventes globales. Projection basée sur les données du IHS Markit pour la période 2020-2024.

Image : Conformité prévue pour 2026 (base de crédit)

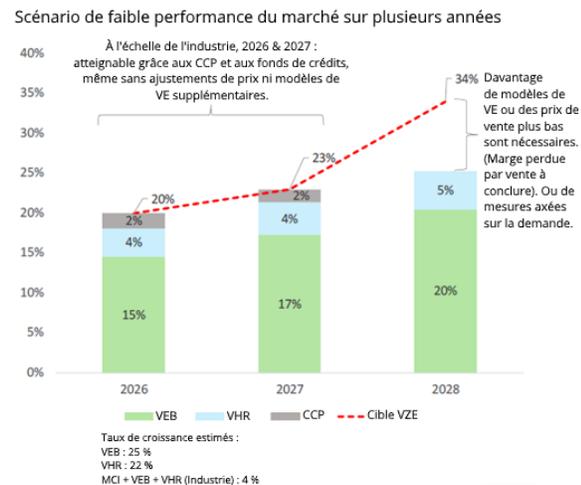
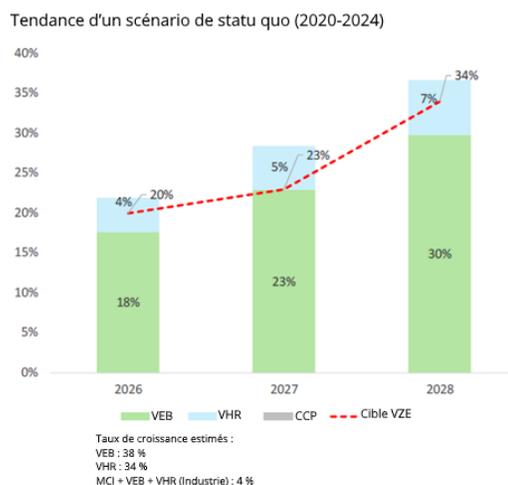
Ce graphique estime le nombre de crédits que chaque constructeur pourrait obtenir en 2026, sur la base d'une croissance continue (business-as-usual, ou BAU) tirée des ventes de 2020 à 2024. Grâce aux CCP obtenus pendant les années précédentes, de nombreux constructeurs automobiles peuvent atteindre jusqu'à 6 % de l'objectif 2026 par report, réduisant ainsi leur écart de conformité réel. Ces projections ne tiennent pas encore compte de la flexibilité de trois ans en matière de crédit et d'emprunt prévue par la réglementation VZE.

Perspectives de l'industrie dans son ensemble pour 2026-2028

Deux scénarios illustrent l'évolution potentielle des performances de l'industrie par rapport à l'objectif VZE :

- **Panneau de gauche (scénario de statu quo)** : reflète les tendances historiques de la croissance des VE (VEB : 38 %, VHR : 34 %). Avec les CCP, le secteur dépasse les objectifs de 2026 et 2027 et se rapproche de celui de 2028.
- **Panneau de droite (scénario de faible croissance)** : une projection plus prudente (VEB : 25 %, VHR : 22 %). Même dans ce cas, les CCP aident à combler l'écart et atteindre les objectifs de 2026 et 2027. Cependant, d'ici 2028, la conformité nécessiterait probablement soit **une baisse des prix des véhicules** (pour stimuler les ventes), soit **une offre de produits plus forte** de la part des constructeurs automobiles afin de répondre à la demande des consommateurs dans un contexte d'exigence de marché croissante.

Projection des performances des segments VEB et VHR





Pourquoi la NDVE est-elle essentielle : accès au marché, certitude pour l'industrie, et abordabilité pour les consommateurs

La NDVE est plus qu'une simple réglementation des ventes. C'est le cadre de marché qui permet au Canada d'obtenir VE, d'attirer des investissements dans les infrastructures, et d'offrir des prix abordables aux consommateurs dans un paysage automobile mondial instable.

Bien que certains constructeurs automobiles traditionnels aient soulevé plusieurs objections à la politique, la plupart peuvent être traitées directement et, dans bien des cas, révèlent la nécessité de la réglementation plutôt que ses inconvénients.

A. Assurer le choix des consommateurs et l'accès au marché

Mythe : « La norme VZE limite le choix des consommateurs en imposant des VZE aux Canadiens. »

Réponse : En pratique, c'est l'inverse qui se produit. Sans norme réglementée, les Canadiens se voient refuser l'accès à de nombreux modèles de VZE plus abordables, en particulier dans les provinces où les VZE ne sont pas obligatoires. De nombreux constructeurs accordent naturellement la priorité à l'approvisionnement en VZE dans les juridictions ayant des règles contraignantes (p. ex., le Québec et la Colombie-Britannique), laissant le reste du Canada mal desservi.

- Une norme réglementée garantit la disponibilité des véhicules électriques dans toutes les régions, élargissant ainsi, sans les limiter, le choix des consommateurs. Elle garantit que l'offre de véhicules ne constitue pas un obstacle à l'achat d'un véhicule électrique.
- Elle n'impose pas aux constructeurs quels véhicules électriques doivent vendre, mais exige seulement qu'une part croissante de leurs ventes soit zéro émission.

B. Abordabilité et économies de carburant pour les ménages canadiens

Mythe : « Les normes VZE augmentent le prix des véhicules. »

Les véhicules électriques constituent déjà une option plus abordable pour de nombreux consommateurs, compte tenu du coût total de possession (CTP), notamment face à la volatilité des prix de l'essence et aux coûts d'entretien plus élevés des véhicules à moteur à combustion interne (MCI).

- Les véhicules électriques présentent des coûts d'exploitation plus faibles : des économies de carburant allant jusqu'à 60 à 70 % et des coûts d'entretien nettement inférieurs, représentant des économies estimées à 3 000 \$ par véhicule électrique par an.

L'NDVE est un mécanisme fiscalement neutre visant à soutenir l'accessibilité des VZE. L'offre réglementée réduit les marges bénéficiaires et les longs délais d'attente en normalisant les stocks, ce qui fait baisser les prix grâce à la concurrence. Une étude récemment publiée dans *Environmental Science & Technology* a montré qu'une « norme de vente de VZE stricte peut entraîner une augmentation de 95 à 100 % des ventes de VZE d'ici 2035, tout en incitant les constructeurs automobiles à adopter des stratégies plus favorables aux VZE, notamment une réduction moyenne de 22 % de leurs prix »⁴.

⁴ Axsen, John and Chandan Bhardwaj. Subsidies, Standards, or Both? Trade-Offs among Policies for 100% Zero-Emissions Vehicle Sales. *Environmental Science & Technology*, 2025.
https://pubs.acs.org/doi/epdf/10.1021/acs.est.4c11772?ref=article_openPDF



C. Mythe : des milliers d'emplois seront perdus si la norme sur les VE continue d'avancer.

En fait, c'est l'inverse, comme l'explique le rapport économique d'EY. Certains acteurs de l'industrie perçoivent les emplois industriels comme se limitant à l'assemblage automobile, alors que ceux du secteur des VE vont bien plus loin :

- Extraction et raffinage de minéraux critiques
- Assemblage de batteries
- Assemblage de VE, incluant voitures, camions, autobus, motos, bateaux et véhicules tout-terrain
- Fabrication d'infrastructures pour VE
- Déploiement et entretien d'infrastructures pour VE
- Recherche et développement sur les VE
- Production et distribution d'électricité
- Éducation sur les VE, du secondaire à l'université
- Sensibilisation aux VE et formation
- Vente de VE, incluant des voitures, camions, autobus, motos, bateaux et véhicules tout-terrain
- Réparation et entretien de VE

D. Démystifier le mythe de « l'invasion chinoise des VE »

Certains constructeurs automobiles ont affirmé que la NDVE pourrait ouvrir la porte à l'arrivée massive de VE chinois à bas prix, mettant ainsi l'industrie nationale en péril. Ce discours est faux et trompeur.

La NDVE ne régit pas les pays autorisés à exporter des véhicules au Canada et ne crée pas de nouvel accès pour les constructeurs automobiles chinois. Elle ne s'applique qu'aux **constructeurs automobiles déjà actifs sur le marché canadien** et exige qu'un **pourcentage croissant de leurs ventes soient des véhicules zéro émission**. Elle n'impose pas un nombre précis de véhicules, et elle ne permet pas aux fabricants d'importer des véhicules de juridictions non autorisées pour remplir les quotas.

Les **droits de douane de 100 % imposés sur les VE chinois** par le Canada, annoncés en 2024, demeurent un instrument de politique commerciale distinct et efficace qui contrôle le rythme et les conditions de tout accès futur. Si et quand le marché s'ouvre à une concurrence plus large, la norme VZE sera cruciale pour s'assurer que les constructeurs automobiles nord-américains aient adapté et développé leur offre de VE pour rester compétitifs.

La notion selon laquelle la NDVE pourrait à elle seule « décimer » l'industrie nationale en provoquant une forte augmentation des importations chinoises est non seulement inexacte, mais elle constitue aussi une **tentative délibérée de retarder les progrès réglementaires** sous couvert de patriotisme économique.

Le **plus grand risque pour l'industrie canadienne n'est pas une concurrence excessive; c'est plutôt de prendre du retard dans la transition mondiale vers les VE**. Une norme VZE prévisible et à long terme offre aux fabricants nord-américains la certitude politique nécessaire pour augmenter la production intérieure de VE et garantir leur compétitivité mondiale.

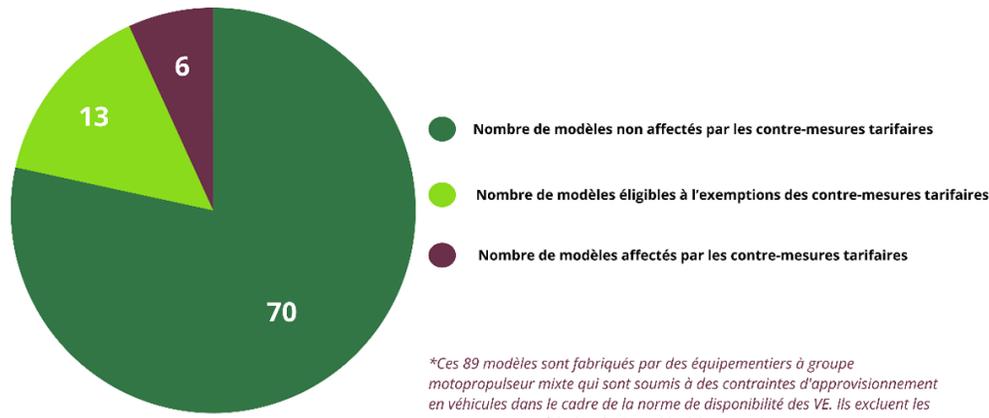
E. Droits de douane et VE : l'industrie traditionnelle propage des idées fausses

Il a beaucoup été question de l'impact des droits de douane et des contre-mesures tarifaires sur l'abordabilité des VE. C'est pourquoi nous avons mené une recherche approfondie afin de déterminer quels modèles de VE et de VHR seraient touchés par ces droits de douane au Canada. Le résultat est clair : parmi tous les modèles offerts



par les constructeurs traditionnels au Canada, **93 % d'entre eux ne sont pas assujettis à des contre-mesures tarifaires.**

Impact des contre-mesures tarifaires canadiennes sur les modèles de véhicules électriques offerts au Canada*



**Ces 89 modèles sont fabriqués par des équipementiers à groupe motopropulseur mixte qui sont soumis à des contraintes d'approvisionnement en véhicules dans le cadre de la norme de disponibilité des VE. Ils excluent les constructeurs américains de VE Lucid, Rivian et Tesla.*

Santé et environnement : silence radio

Bien que plusieurs représentants de l'industrie traditionnelle soulignent les défis que représente la réglementation, **AUCUN d'eux n'aborde les défis que l'absence de réglementation entraînera pour les Canadiens.**

Avantages de la NDVE pour la santé publique : 90 milliards \$

Respecter la norme canadienne de ventes de VE (NDVE) entraîne des avantages pour la santé estimés à plus de **90 milliards \$**, selon une analyse de mars 2023 réalisée par The Atmospheric Fund (TAF)⁵. Ces avantages résultent principalement de la réduction de la pollution atmosphérique, qui diminue l'incidence des maladies cardiovasculaires et respiratoires, prévient les décès prématurés, et allège le fardeau du système de santé canadien.

Cette estimation ne tient **pas** compte des avantages économiques et climatiques supplémentaires associés à l'électrification, tels que :

- Réduction des pertes de productivité dues aux maladies liées à la pollution
- Réduction des coûts des soins de santé pour les ménages
- Réduction des jours d'absence au travail et à l'école
- Réduction des coûts d'assurance et d'invalidité pour les gouvernements et employeurs

La norme de ventes de VE (NDVE) proposée n'est pas seulement une politique climatique ou industrielle; c'est un impératif de santé publique. Éliminer ou affaiblir les objectifs de vente de VE au Canada entraînerait des **conséquences fatales.**

Éliminer la norme de ventes de VE pourrait entraîner plus de 11 000 décès prématurés au Canada d'ici 2050 en raison de l'exposition continue à la pollution atmosphérique liée à la circulation. Cette situation résulterait d'un ralentissement du retrait progressif des véhicules à moteur à combustion interne (MCI), et de l'utilisation prolongée de l'essence et du diesel dans les zones densément peuplées.

⁵ <https://taf.ca/canadas-electric-vehicle-sales-targets-will-reduce-air-pollution-and-provide-at-least-90-billion-in-health-benefits/>



Ces décès sont évitables; ils représentent le coût de l'inaction.

La pollution atmosphérique causée par les véhicules est liée à des risques accrus de :

- Asthme et maladies respiratoires chez les enfants
- Maladies cardiaques et accidents vasculaires cérébraux chez les adultes
- Déclin cognitif chez les personnes âgées
- Cancer et décès prématuré dus à une exposition chronique aux particules fines (PM2,5) et aux oxydes d'azote (NOx).

Les risques pour la santé ne sont **pas répartis uniformément**. Les communautés urbaines, à faible revenu et racialisées subissent disproportionnellement les effets de cette pollution, aggravant les inégalités existantes en matière de santé et d'accès à l'air pur.

Essentiellement, la **NDVE offre une voie prévisible et applicable** vers l'élimination progressive des ventes de véhicules à combustion interne et leur remplacement par des véhicules zéro émission, qui ne produisent aucune pollution d'échappement. Retarder cette trajectoire, ou la remplacer par des mesures volontaires ou plus souples entraînerait des décès évitables et causerait une augmentation des coûts de santé pendant des décennies.

En bref

La norme sur la disponibilité des véhicules électriques (NDVE) ne constitue pas une interdiction des véhicules à combustion interne. Il s'agit d'un **outil de politique axée sur l'offre** visant à garantir aux Canadiens leur juste part des modèles de VE développés et vendus à l'échelle mondiale. Éliminer la norme ou assouplir ses objectifs en ajoutant des voies de conformité supplémentaires ne protégerait pas le choix du consommateur ni les intérêts des concessionnaires; cela ne ferait que laisser les consommateurs et les entreprises du Canada prendre encore plus de retard dans la transition mondiale vers les transports modernes.

2. Adopter une stratégie nationale d'infrastructure de recharge pour VE, initiative d'édification nationale pour accélérer le déploiement de la recharge résidentielle, publique et de parcs automobiles, stimulant l'économie canadienne propre et compétitive et créant des emplois de qualité dans les collectivités partout au pays.

2.1. Renforcer le réseau électrique canadien en tant qu'infrastructure critique pour un transport propre

- Encourager les organismes de réglementation de l'électricité à autoriser les mises à niveau proactives du réseau dans les zones à fort potentiel d'électrification des parcs automobiles.
- Permettre aux services publics locaux de mobiliser des capitaux pour l'électrification en révisant le seuil de la taxe fédérale de départ, tel que prévu dans le budget de 2024.

Préparation du réseau électrique et accès aux capitaux pour les services publics

Plusieurs juridictions sont confrontées à des contraintes sur leur réseau électrique local en raison de la demande croissante d'électrification, notamment dans les secteurs du transport et du bâtiment. Ces contraintes demandent souvent des mises à niveau majeures des infrastructures, dont de nouvelles sous-stations et de nouvelles lignes d'alimentation, pour prendre en charge une demande en énergie plus élevée. Cependant, les cadres réglementaires limitent souvent les services publics à des investissements réactifs basés sur la demande manifeste plutôt qu'à des mises à niveau proactives en prévision de la croissance future. Cette situation est particulièrement problématique dans les zones à fort potentiel d'électrification



des parcs de véhicules (p. ex., parcs industriels, centres logistiques), où les longs délais et l'incertitude des mécanismes de financement peuvent retarder l'adoption des VE.

Pour remédier à ce problème, des mesures incitatives ou des directives fédérales devraient encourager les organismes de réglementation provinciaux à autoriser des investissements prospectifs dans le réseau électrique (y compris pour des solutions de remplacement sans fil (SRSF) comme la réponse à la demande, la gestion de la demande de pointe, etc.), en particulier dans les régions où l'électrification pourrait rapidement prendre de l'ampleur.

De plus, plusieurs sociétés de distribution locales (SDL), notamment les services publics municipaux, se heurtent à des obstacles structurels à l'accès aux marchés financiers. L'un de ces obstacles est la **taxe fédérale de départ**, qui dissuade les municipalités d'autoriser la propriété non municipale (comme les fonds de pension canadiens) des actifs de services publics. En ce moment, si plus de 10 % d'une entreprise de services publics municipale est vendue à une entité non municipale, la taxe de départ s'applique, ce qui limite les potentiels investissements.

Le gouvernement fédéral devrait donner suite à son engagement dans l'Énoncé économique de l'automne 2024 : envisager une augmentation du seuil de la taxe de sortie de 10 % à 49 %. Ce changement permettrait un meilleur accès aux capitaux des investisseurs institutionnels canadiens tout en conservant une participation publique majoritaire, aidant ainsi les services publics à financer les mises à niveau majeures nécessaires pour contribuer aux objectifs d'électrification du Canada sans engager de dépenses fédérales.

2.2. Faire de la recharge résidentielle un pilier de la transition vers les VE

- Recapitaliser et rationaliser le PIVEZ afin de soutenir les rénovations pour permettre la recharge de VE : investir 250 millions de dollars sur quatre ans pour rendre les condos et appartements existants adaptés aux VE, ou « *EV-ready* »⁶, améliorant ainsi l'abordabilité en couvrant jusqu'à 50 % des mises à niveau électriques, coûts d'installation, et bornes de recharge.
- Prolonger la voie d'obtention de crédits liés au secteur de la recharge résidentielle prévue par le Règlement sur les combustibles propres dans la catégorie de conformité 3 (CC3), qui autrement expire en 2035.
- Intégrer la compatibilité avec les VE au code modèle national du bâtiment et soutenir son adoption au niveau provincial afin de réduire les coûts de recharge à long terme.
- Offrir des incitatifs orientés vers la recharge résidentielle au moyen de programmes d'efficacité énergétique afin de réduire les coûts d'installation pour les ménages à faible revenu et les acheteurs de VE d'occasion.

Recharge résidentielle : accès universel et équitable

La recharge des VE a principalement lieu à la maison, mais l'accès à la recharge résidentielle demeure très inégal. Plus de **30 % des Canadiens vivent en appartement ou en copropriété** (Statistique Canada, 2021), où l'installation de bornes de recharge est souvent coûteuse et techniquement complexe. Sans intervention, cela crée un obstacle structurel à l'adoption des VE pour des millions de Canadiens.

Pour remédier à cette situation, le gouvernement fédéral devrait investir **250 millions de dollars par année pendant cinq ans** pour moderniser les immeubles résidentiels à logements multiples (IRLM) existants. Cet appui permettrait ainsi de **rendre 1,6 million d'unités « EV-ready » d'ici 2030**, grâce au financement

⁶ Le stationnement « *EV Ready* » comprend une prise électrique adjacente (ex., une boîte de jonction ou un réceptacle), sur laquelle une borne de recharge de VE peut être installée le temps venu.



couvrant jusqu'à 50 % des coûts liés aux mises à niveau électriques, à la préparation des infrastructures, et à l'installation de bornes de recharge.

« Trois personnes sur cinq (60 %) âgées de 20 à 44 ans vivent dans des immeubles d'appartements dans la région métropolitaine de Vancouver, comparativement à la moitié des personnes de plus de 44 ans. Pourtant, les jeunes sont généralement plus portés vers les VE : 77 % des 18 à 44 ans sont enclins à passer à l'électrique, selon une étude de Clean Energy Canada et d'Abacus Data qui sera publiée plus tard ce printemps, contre environ 62 % pour les 45 ans et plus. »⁷

Entre-temps, les nouveaux bâtiments doivent, par défaut, être construits de façon à être adaptés aux VE. Inclure des mesures de compatibilité avec les VE à même le **code modèle national du bâtiment** et faire la promotion de son adoption par les provinces réduiront les coûts de modernisation à l'avenir, et créeront des attentes uniformes à l'échelle du pays. L'harmonisation des exigences du code contribue également à éliminer des obstacles commerciaux dans le secteur du bâtiment et de la construction.

*« À noter que la meilleure façon d'économiser de l'argent et de faciliter le travail sur une rénovation pour inclure une infrastructure de recharge, c'est de ne pas avoir besoin d'en faire en premier lieu. **Intégrer des bornes de recharge de VE aux nouvelles constructions coûte trois à quatre fois moins cher que rénover un bâtiment existant.** Il n'existe actuellement aucune réglementation fédérale exigeant la compatibilité des nouvelles constructions avec les VE, malgré un nouveau plan de logement qui promet la construction de près de 4 millions de nouveaux logements au cours de la prochaine décennie. »⁸*

« En ce moment, le Québec est la seule province dont le code du bâtiment comprend des exigences au niveau de la compatibilité des nouvelles constructions avec les VE, et elle travaille à étendre ce critère à tous les immeubles d'habitation avant la fin de 2025, avec un nouveau projet de règlement venant d'être publié [en mars 2025]. »⁹

Alors que l'adoption des VE prend de l'ampleur, la recharge résidentielle dans les immeubles résidentiels à logements multiples (IRLM) demeure limitée non seulement par les coûts de rénovation, mais aussi par le manque de protection des consommateurs. Les fournisseurs de services de gestion de la demande et de recharge lient souvent les immeubles à des contrats d'exclusivité de 10 ans ou plus. En l'absence de réglementation tarifaire, certains fournisseurs facturent jusqu'à 2 \$ de l'heure pour la recharge niveau 2 en Ontario (parfois même plus), ce qui dépasse largement le coût équivalent de la recharge résidentielle et laisse les résidents sans autres alternative concurrentielle. Sans protections, ces accords monopolistiques risquent de compromettre les investissements publics dans les infrastructures de recharge des IRLM et de décourager l'adoption des VE. Assurer la parité des coûts pour les résidents est essentiel pour assurer l'abordabilité et l'équité de la transition vers les VE.

Enfin, **les ménages à faible revenu et les acheteurs de VE d'occasion font face aux plus importants obstacles** à la mise en place de recharge résidentielle, notamment le coût de la mise à niveau des panneaux électriques ou de l'installation d'une borne. Des incitatifs fédéraux ciblés, mis en œuvre par le biais de programmes d'efficacité énergétique, devraient garantir que ces ménages ne soient pas laissés pour compte dans cette transition. Ceci est essentiel pour garantir un accès équitable aux transports propres et pour s'assurer que les avantages de l'électrification bénéficient pleinement à tous, peu importe leur niveau de revenu.

⁷ <https://cleanenergycanada.org/report/electrifying-the-lot/> (en anglais seulement)

⁸ Idem

⁹ Idem



2.3. Développer l'infrastructure de recharge publique comme un atout essentiel pour le transport propre

- Mettre à jour et atteindre les objectifs nationaux de déploiement de la recharge de VE grâce à une collaboration soutenue entre le fédéral et le secteur privé.
- Recapitaliser et rationaliser le PIVEZ pour contribuer à un réseau de recharge publique fiable, en mettant l'accent sur les régions mal desservies.
- Établir un mécanisme de financement pour couvrir les coûts d'investissement et d'exploitation des bornes de recharge rapide dans les régions rurales et éloignées, et inclure un financement pour le stockage d'énergie par batterie lorsque la capacité du réseau est insuffisante pour supporter des BRCC.
- Envisager d'offrir d'autres voies d'obtention de crédits, comme celles utilisées dans les normes sur les carburants propres des États de la Californie et de Washington, dans le cadre du règlement sur les combustibles propres, dans la catégorie de conformité 3 (CC3). Le but est de catalyser l'investissement privé dans la recharge rapide publique dans les zones rurales et éloignées.
- Mettre en œuvre des réformes politiques et réglementaires pour ouvrir la porte à l'investissement privé dans les infrastructures de recharge rapide.

Recharge publique : développer l'accès fiable partout au Canada

L'infrastructure de recharge publique est un moteur fondamental de l'adoption des VE. Sans une infrastructure de recharge visible, accessible et fiable, la confiance des consommateurs s'effrite, surtout dans les régions où la recharge résidentielle n'est pas possible. Pour favoriser cette transition, le Canada doit mettre à jour et atteindre les objectifs nationaux de mise en place de la recharge, en coordination avec les partenaires du secteur privé. Ces objectifs doivent refléter l'accessibilité réelle à travers toutes les régions, et pas seulement dans les corridors métropolitains.

Un mécanisme de financement stable et à long terme est essentiel. Le **programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (PIVEZ)** de RNCan s'est avéré efficace, mais son calendrier, son administration et ses niveaux de financement sont incohérents. Pour accélérer les progrès, le PIVEZ doit être recapitalisé et géré de façon **prévisible, régulière et simplifiée**. Une attention particulière devrait être accordée aux communautés rurales, éloignées et mal desservies.

Dans les **régions rurales et éloignées**, l'économie de marché peut difficilement soutenir l'investissement privé dans la recharge rapide. Les faibles taux d'utilisation rendent improbable le recouvrement des coûts d'exploitation. Comme pour **l'électrification rurale au milieu du XXe siècle**, une intervention fédérale est nécessaire pour combler l'écart. Sachant que l'accès à la recharge publique est indispensable pour l'adoption des VE à l'extérieur des centres urbains, un mécanisme de financement dédié devrait couvrir à la fois les coûts d'investissement et d'exploitation. Les services publics sont peut-être les mieux placés pour offrir ces services si le secteur privé ne peut s'appuyer sur une analyse de rentabilité viable, mais ils auront besoin de soutien financier pour éviter de transférer les coûts sur la base tarifaire générale.

Dans de nombreuses communautés rurales et isolées, en particulier lorsque l'accès au réseau se limite à la production au diesel, il est techniquement impossible d'exploiter une configuration de recharge rapide minimale viable (ex., 4 bornes de 140 kW chacune) sans **stockage d'énergie par batterie**. Dans certains cas, une solution hybride combinant **stockage d'énergie et production propre complémentaire** est la seule solution possible. Cependant, les programmes fédéraux actuels de recharge des VE restent mal intégrés au financement du stockage d'énergie. Sans combler cet écart, mettre en place des BRCC de sorte à faire une différence dans ces communautés reste difficile. Bien que certains fournisseurs continuent d'installer des bornes de faible puissance (ex., 40 kW) pour répondre aux critères de financement, la vitesse



de recharge qu'elles offrent n'est pas idéale pour les déplacements longue distance ou les usages commerciaux. Un minimum de 100 kW (idéalement 250 kW) est nécessaire pour assurer une couverture utilisable et fiable des corridors parcourant le vaste territoire du Canada.

Ultimement, une politique fédérale peut jouer un rôle de catalyseur pour débloquer **l'investissement privé**. Parmi les principales mesures, on peut citer :

- **Appliquer le crédit d'impôt à l'investissement (CII) dans l'économie propre aux projets axés sur la recharge de VE**
- **Encourager les services publics à réduire ou à éliminer les frais de pointe pour les sites de recharge à haute capacité**
- **Appuyer les investissements des services publics dans les mises à niveaux de réseaux locaux afin de permettre l'implémentation de la recharge à grande échelle**
- **Rationaliser la délivrance de permis et l'approbation des sites à travers des processus municipaux et des services publics**
- **Maintenir le règlement sur les combustibles propres (RCP) et s'assurer que les projets de recharge de VE demeurent admissibles** à l'obtention de crédits RCP

Ensemble, ces mesures constituent la fondation d'un réseau national de recharge publique capable d'appuyer les cibles VZE du Canada, et d'assurer un accès équitable à l'électromobilité.

Diversifier les voies d'obtention de crédits de la catégorie de conformité 3 pour stimuler l'investissement dans la recharge rapide publique

Le règlement sur les combustibles propres du Canada permet actuellement l'obtention de crédits de la catégorie de conformité 3 (CC3) pour l'électricité utilisée pour le changement de combustible d'utilisation finale, comme la recharge de VE. Cependant, l'éventail de voies admissibles est relativement limité par rapport aux administrations de premier plan comme les États de la Californie et de Washington, qui offrent des options de crédit plus flexibles pour attirer des capitaux privés vers les régions mal desservies.

En élargissant la CC3 pour inclure des voies supplémentaires, comme des crédits basés sur la capacité, des multiplicateurs basés sur l'emplacement, ou des crédits liés à la mise en place confirmée d'infrastructures, le Canada peut stimuler plus efficacement l'investissement dans les infrastructures de recharge rapide publique, en particulier dans les communautés rurales, éloignées et autochtones où les analyses de rentabilisation sont souvent faibles. Cette approche permettrait de mieux aligner le RCP sur ses objectifs déclarés, soit réduire les émissions liées au transport et soutenir l'accès équitable aux combustibles propres dans toutes les régions.

2.4. Construire des infrastructures de recharge essentielles pour les parcs de véhicules moyens et lourds

- Établir un mécanisme de financement dédié aux infrastructures de recharge pour les parcs de VML, privés et publics, comprenant les modèles publics, partagés, et en dépôt.
- Financer la planification initiale pour la recharge de parcs afin de surmonter les obstacles à l'adoption rencontrés par les exploitants de parcs.
- Exiger d'inclure la gestion de la recharge dans les projets de recharge de parcs financés par le gouvernement fédéral afin de réduire l'impact sur le réseau et les coûts d'exploitation.
- Investir dans des stations de recharge de VML accessibles au public, ce qui inclut les BRCC et infrastructures de recharge mégawatts (MW) situées dans des aires de repos.



Recharge de parcs : bâtir des infrastructures pour atteindre les objectifs d'électrification commerciale du Canada

Lors de leur transition vers les véhicules zéro émission, les parcs de véhicules moyens et lourds (VML); notamment les exploitants municipaux, de logistique, de transport en commun, et privés; font face à des obstacles complexes et coûteux en matière d'infrastructure. Contrairement aux VE de promenade, la recharge de VML nécessite des raccordements au réseau de haute capacité, et demande aussi de la planification de sites ainsi que des changements opérationnels qui dépassent souvent les capacités techniques et financières de nombreux exploitants de parcs.

Pour soutenir cette transition, le gouvernement fédéral devrait mettre en place un **mécanisme de financement dédié aux infrastructures de recharge des parcs**. Ce financement devrait inclure la recharge « hors limite » (dépôts privés) et les stations de recharge publiques ou partagées, reflétant la diversité des modèles de mise en place que les parcs utilisent. Le financement devrait être accessible autant aux parcs des secteurs privé que public, et il devrait couvrir un vaste éventail de coûts admissibles, dont la mise à niveau des raccordements au réseau électrique et l'aménagement des sites.

Il est essentiel que le financement fédéral soutienne aussi la planification initiale. Pour beaucoup d'exploitants de parcs, la transition vers les VZE ne peut commencer sans une assistance technique et un soutien à la planification initiale, incluant des études de faisabilité, des évaluations de la demande de puissance, la sélection de sites, et l'implication des services publics. Sans ces ressources, les parcs demeurent dans l'incertitude des débuts. L'absence de financement dédié à la planification contribue grandement à la lenteur du déploiement de l'infrastructure de recharge pour VML.

Afin de maximiser l'efficacité des infrastructures et de minimiser la pression sur les réseaux électriques locaux, tout projet de recharge de parcs financé par le gouvernement fédéral devrait **être tenu d'inclure la gestion de la recharge**. Cette exigence garantit la flexibilité de la charge et favorise la stabilité du réseau tout en diminuant les coûts d'exploitation des parcs.

Enfin, le gouvernement devrait financer des **corridors de recharge pour VML accessibles au public**, incluant des BRCC et de la recharge mégawatts, aux principales aires de repos de différentes administrations. Le modèle québécois des aires de repos représente une approche viable et évolutive pour répondre aux besoins des parcs de longue distance et qui voyagent entre administration, en particulier ceux qui ne peuvent pas compter uniquement sur la recharge en dépôt. Ces stations joueront un rôle clé dans la mise en place de réseaux de transport de marchandises et de livraison régionale zéro émission partout au Canada.

3. Rétablir et moderniser les incitatifs fédéraux pour véhicules légers zéro émission

- Rétablir les incitatifs fédéraux à l'achat et à la location de véhicules légers électriques (VLE) neufs et d'occasion, y compris les VLE à deux et quatre roues, et adopter un incitatif prévisible et diminuant graduellement afin d'offrir une certaine sécurité aux consommateurs et à l'industrie automobile : 2025 : 5 000 \$ | 2026 : 4 000 \$ | 2027 : 3 000 \$ | 2028 : 2 000 \$ | 2029 : 1 000 \$
- Adopter un système de « bonus-malus » pour faire en sorte que le financement soit financièrement neutre pour le gouvernement
- Rétablir la déduction pour amortissement (DPA) de 100 % la première année pour les VLE zéro émission achetés ou loués par des entreprises et travailleurs autonomes.



- Éliminer progressivement la DPA pour les VLE neufs à MCI selon un calendrier similaire, alignant la politique fiscale sur les objectifs climatiques du Canada.
- (Proposition alternative) Financer les incitatifs pour VE auprès des pollueurs par le biais d'une mise à jour du modèle fédéral minimal pour renforcer le STFR. Les pollueurs industriels devraient financer le coût de la transition vers les VE des Canadiennes et Canadiens, ce qui viendra réduire la pollution, soutenir l'emploi au Canada, et améliorer la qualité de l'air au pays.

Le programme fédéral iVZE s'est avéré l'un des outils d'adoption des VE les plus efficaces au Canada, aidant des milliers de Canadiens à se permettre une voiture électrique. Mais comme les fonds du programme s'épuisent et qu'aucune prolongation n'est actuellement confirmée, sa disparition soudaine risquerait de freiner l'élan, en particulier chez les ménages à revenu moyen. Une progression sur plusieurs années offre une certaine stabilité au marché, favorise une adoption continue, et indique une planification budgétaire responsable. Selon le scénario moyen de notre analyse « Powering Up » (à paraître prochainement), le plan d'élimination progressive des incitatifs proposé coûterait environ **4,08 milliards \$** sur cinq ans (2025-2029), sans aucun coût prévu après 2029 à mesure que le marché arrive à maturité, ou *sans aucun coût du tout grâce au système de « bonus-malus »*.

La DPA est un autre outil essentiel pour les petites entreprises, les entrepreneurs et les travailleurs autonomes canadiens qui font la transition. Sa suppression progressive imminente envoie un mauvais signal, d'autant plus que le traitement fiscal des ICE demeure inchangé. Cependant, la connaissance de cette déduction demeure faible dans de nombreux secteurs. Le gouvernement fédéral devrait accroître les communications et la sensibilisation en collaboration avec CPA Canada, les associations provinciales de CPA et les cabinets comptables nationaux (p. ex. MNP, PwC, Deloitte, KPMG) afin d'assurer une adoption plus large par l'industrie.

Les avantages pour la santé publique sont largement supérieurs aux coûts des mesures incitatives

Un soutien fédéral continu à l'adoption des VE par le biais d'incitatifs à l'achat ciblés reste un investissement judicieux sur le plan financier. Selon le scénario moyen de notre analyse « Powering Up », le plan proposé pour l'élimination progressive des mesures incitatives coûterait environ **4,08 milliards \$** sur cinq ans (2025-2029), sans aucun coût prévu après 2029, à mesure que le marché arrive à maturité.

En revanche, **respecter la norme canadienne de ventes de VE (NDVE) entraînerait des avantages pour la santé** estimés à plus de **90 milliards \$**, selon une analyse réalisée en mars 2023 par The Atmospheric Fund (TAF)¹⁰. Ces avantages résultent principalement d'une réduction de la pollution atmosphérique, ce qui diminue l'incidence des maladies cardiovasculaires et respiratoires, prévient les décès prématurés, et allège le fardeau du système de santé canadien.

Le rendement de l'investissement est saisissant : **pour chaque dollar dépensé en incitatifs pour VE dans le cadre de l'élimination progressive proposée**, les Canadiens pourraient gagner au moins **22 \$** en avantages pour la santé.

À noter que les **incitatifs sont concentrés en début de période et temporaires**, alors que les **avantages pour la santé s'accumulent chaque année et à perpétuité** au fur et à mesure que les véhicules à moteur à combustion interne (MCI) sont retirés de la circulation et remplacés. Un soutien précoce est crucial pour accélérer la rotation du parc automobile et assurer la concrétisation rapide de ces avantages.

En résumé, le rendement sociétal des incitatifs à l'achat de véhicules électriques n'est pas spéculatif : il est considérable, mesurable, et disproportionné. **Négliger d'investir maintenant retarderait ou diminuerait ces avantages pour la santé, imposant aux générations futures des coûts évitables.**

¹⁰ <https://taf.ca/canadas-electric-vehicle-sales-targets-will-reduce-air-pollution-and-provide-at-least-90-billion-in-health-benefits/> (anglais seulement)



Le programme de « bonus-malus » de 2007

En 2007, le gouvernement conservateur a adopté un système de « bonus-malus » pour aider les consommateurs cherchant à acheter des voitures plus propres. Le programme¹¹ était présenté comme suit :

Incitation à l'achat de véhicules écoénergétiques

Les Canadiens achètent environ 1,5 million de voitures de tourisme neuves par année, et environ 12 % du total des émissions de gaz à effet de serre du Canada proviennent de l'utilisation quotidienne de ces véhicules. Chacun de nous a un rôle à jouer dans la réduction des émissions provenant de la consommation de carburant des véhicules. L'industrie joue aussi un rôle important, soit d'accroître l'efficacité du transport et de promouvoir le développement et l'adoption de technologies de transport plus propres. De son côté, le gouvernement s'est engagé à appliquer des normes de rendement énergétique plus strictes aux voitures de tourisme et aux camions légers neufs qui seront vendus au Canada à compter de l'année modèle 2011.

Les Canadiens peuvent contribuer à un environnement plus propre lorsqu'ils choisissent le type de véhicule qui correspond à leurs besoins. L'établissement d'un incitatif financier pour appuyer les citoyens qui désirent faire des choix plus écologiques constitue un excellent investissement dans l'avenir et la santé des Canadiens.

Afin d'inciter les consommateurs à acheter un plus grand nombre de véhicules écoénergétiques intégrant les technologies de pointe d'ici l'entrée en vigueur des nouvelles normes de rendement énergétique en 2011, le budget de 2007 propose une structure d'incitatifs à l'achat de véhicules écoénergétiques qui englobera tous les véhicules de tourisme présentement offerts sur le marché.

Les incitatifs comportent trois composantes distinctes, qui entreront en vigueur le 20 mars 2007 :

- 1. Un programme axé sur le rendement, qui proposera une remise maximale de 2 000 \$ à l'acquisition d'un véhicule neuf écoénergétique.*
- 2. Le traitement neutre d'un large éventail de véhicules dont la consommation de carburant est moyenne et que les Canadiens achètent en majorité.*
- 3. Un nouvel éco prélevement sur les véhicules énergivores.*

Combinées à une nouvelle initiative visant à encourager les Canadiens à retirer les véhicules plus vieux et plus polluants du marché, ces mesures auront une incidence globalement neutre sur les recettes.

- **MÉC recommande l'adoption d'un tel système afin que les rabais sur les VE puissent être financés par les personnes qui décident d'acheter des véhicules à forte consommation.**
- **Il est important de noter que ce programme a été adopté sous un gouvernement conservateur, et que le chef conservateur actuel a voté en sa faveur.**

Utiliser les revenus de la tarification du carbone pour faire avancer la mobilité propre

La transition du Canada vers les VE offre de nombreux avantages sociétaux : de l'air plus pur, réduction des émissions nocives pour le climat, réduction des coûts du carburant pour les ménages et entreprises, et de nouvelles opportunités pour l'innovation et le secteur manufacturier canadiens. Pourtant, le coût initial des VE demeure un obstacle pour de nombreux Canadiens, en particulier pour les parcs commerciaux et les collectivités mal desservies.

Un modèle minimal système de tarification fondé sur le rendement (STFR) renforcé crée un système plus équitable en garantissant que les grands pollueurs industriels contribuent davantage à la transition climatique

¹¹ <https://www.budget.canada.ca/2007/pdf/bp2007f.pdf>



du Canada. L'affectation d'une partie de ces revenus au financement d'incitatifs à l'achat de VE lierait directement la tarification de la pollution à des avantages concrets pour les ménages et les entreprises, tout en renforçant le soutien du public au système de tarification du carbone.

Cette approche favoriserait aussi la certitude de la demande pour des véhicules fabriqués au Canada et des technologies propres, multipliant ainsi l'impact de la décarbonisation industrielle en accélérant la transition vers des transports zéro émission.

4. Renforcer et élargir les mesures incitatives pour VMLZE

- Maintenir et élargir le programme iVMLZE pour les VZE de poids moyen et lourd, en veillant à ce que le financement, l'admissibilité, et les échéanciers du programme suivent le rythme de la transition du secteur.
- Intégrer le soutien aux infrastructures au programme iVMLZE afin de rationaliser l'accès : permettre aux parcs de véhicules de regrouper le financement des véhicules et des infrastructures de recharge/ravitaillement dans une seule demande afin de simplifier l'adoption et d'accélérer le déploiement.
- Introduire des mesures incitatives dédiées à la conversion de véhicules, permettant l'électrification des véhicules à combustion interne existants (ex, camions de livraison, véhicules utilitaires) lorsque c'est possible.
- Rétablir la DPA de 100 % la première année pour les VMLZE (neufs et convertis) afin d'aider les parcs de véhicules à amortir le coût initial plus élevé de l'achat de VZE.
- Commencer à éliminer progressivement l'admissibilité à la DPA pour les VML à MCI neufs, conformément aux engagements du Canada en matière de climat et de qualité de l'air.

Continuité du programme et évolution stratégique

Le programme iVMLZE, lancé en 2022, constitue une étape fondamentale vers la décarbonisation des parcs de véhicules de transport de marchandises, professionnels, et municipaux du Canada. Cependant, l'écart entre le coût des VMLZE et leurs équivalents au diesel demeure important, pendant que les outils de financement sont encore limités. Le programme devrait être maintenu et évoluer pour répondre aux besoins du marché, notamment par la création d'un **volet dédié à la conversion de véhicules**.

Volet de conversion des véhicules : impact élevé – faible coût

L'électrification des véhicules à combustion interne existants constitue une option rentable et opportune pour certains segments de parc, en particulier ceux dont les cycles d'utilisation sont prévisibles et dont les véhicules retournent à leur base. Un volet de conversion ciblé au sein du programme iVMLZE pourrait soutenir les innovateurs et convertisseurs de véhicules canadiens, diminuer la mise à la ferraille de véhicules, et contribuer à accélérer le déploiement de transport zéro émission dans les régions où les VZE neufs ne sont pas encore disponibles ou économiquement viables.

Des entreprises canadiennes développent, adaptent, et déploient déjà des technologies de conversion de véhicules commerciaux. Cependant, l'absence actuelle d'un soutien dédié limite leur capacité à passer au niveau suivant. La création d'un volet distinct dans le cadre du programme iVMLZE signifierait le soutien fédéral aux technologies propres et à la création d'emplois au pays, tout en élargissant le marché potentiel total des VZE. La quantité des conversions professionnelles au Canada se mesure en centaines par année, et non en milliers. Par conséquent, l'impact fiscal de potentiels rabais et déductions pour amortissement serait limité. Par exemple, la conversion de 100 véhicules par année bénéficiant d'un rabais à hauteur de 11 500 \$ entraînerait une dépense annuelle totale de seulement **1,15 million \$**, ce qui ne représente qu'une fraction des centaines de millions de dollars requis pour les incitatifs à l'achat de véhicules neufs. Soutenir la conversion VZE représente donc une stratégie gouvernementale à fort impact et à faible coût.



Rationaliser l'accès aux véhicules et aux infrastructures

Les parcs de véhicules en cours de transition vers les VMLZE font souvent face à des obstacles administratifs et de planification lorsque le financement des véhicules et celui des infrastructures sont cloisonnés dans des programmes séparés. Intégrer directement le soutien aux infrastructures au programme iVMLZE simplifierait le processus pour les demandeurs, harmoniserait les échéanciers d'investissement, et faciliterait la mise en œuvre de solutions clés en main. Un processus de demande à guichet unique est particulièrement utile pour les parcs de petite et moyenne taille qui n'ont pas les capacités internes nécessaires pour naviguer entre les multiples sources de financement. Rationaliser l'accès au programme est une mesure concrète pour accélérer l'adoption dans le secteur du transport commercial au Canada.

Prévisibilité à long terme pour assurer la confiance de l'industrie

La prévisibilité à long terme du programme iMHZEV est essentielle pour soutenir la planification stratégique, les décisions d'investissement, et le développement de la chaîne d'approvisionnement dans l'ensemble de l'écosystème des VZE. Des changements fréquents dans les niveaux de financement, les règles d'admissibilité, ou les échéanciers sapent la confiance et retardent les décisions d'approvisionnement. Un programme au design clair, constant et pluriannuel permet aux exploitants de parcs et aux fournisseurs de véhicules de planifier, d'engager des ressources, et d'intensifier le déploiement conformément aux objectifs en matière de climat et de transport propre. Un cadre incitatif prévisible est un moteur fondamental pour assurer le succès de la transformation du marché.

La déduction pour amortissement (DPA) comme signaux du marché

Des modifications ciblées de la politique de DPA favoriseraient davantage les investissements du secteur privé dans l'électrification des VML, notamment pour les applications de retour à la base. Le gouvernement fédéral a introduit la catégorie 56 afin d'offrir un taux de DPA accéléré, pouvant atteindre 100 % la première année, pour un large éventail d'équipements automobiles zéro émission, dont les camions et les autobus de poids moyen et lourd. Cette mesure visait à encourager l'adoption précoce et le développement à grande échelle du marché des véhicules commerciaux zéro émission.

Cependant, ce traitement fiscal amélioré est maintenant en cours d'élimination progressive :

- Déduction de 100 % appliquée aux véhicules acquis avant 2024.
- 75 % en 2024-2025.
- 55 % en 2026-2027.
- **Aucune déduction améliorée offerte après 2027**; seulement les taux standards de solde dégressif.

Cela crée un effet dissuasif au moment même où le marché des VZE commerciaux commence à se prendre de l'ampleur. Rétablir intégralement la DPA de 100 % la première année pour les VMLZE, sur une base temporaire ou continue, aiderait les entreprises à compenser les coûts initiaux plus élevés et à accélérer la transition des parcs dans les secteurs où la parité du CTP n'est pas encore réalité. Cette mesure s'alignerait aussi sur les objectifs du gouvernement dans le cadre du **programme iVMLZE**, et aiderait à mobiliser les investissements privés dans l'acquisition de véhicules et dans les infrastructures de recharge.

Afin d'accélérer plus globalement l'électrification des parcs, l'admissibilité à la catégorie 56 devrait être étendue aux véhicules moyens et lourds convertis par des professionnels. Les conversions impliquent des investissements en capital conformes aux objectifs VZE, et un traitement fiscal clair et prévisible viendra appuyer les municipalités et parcs commerciaux souhaitant électrifier leurs véhicules sans les remplacer complètement.

Pour maximiser l'impact de la DPA en tant que signal de marché, le gouvernement fédéral devrait également renforcer la communication et l'encadrement liés à son application. Cette initiative comprend une collaboration avec CPA Canada, les associations provinciales de CPA, et les principaux cabinets comptables nationaux (ex., MNP,



PwC, Deloitte, KPMG) afin d'assurer une vaste diffusion d'informations à jour auprès des clients de tous les secteurs. Une meilleure sensibilisation et un engagement professionnel accru aideront les professionnels de la comptabilité, exploitants de parcs automobiles et décideurs financiers à bien comprendre et à appliquer les mesures de DPA dans leur planification des immobilisations.

La clarté est essentielle pour les décisions à forte intensité de capital

Les exploitants commerciaux ont besoin de clarté sur plusieurs années quant à la disponibilité et l'ampleur du soutien. Des signaux faibles ou incohérents risquent de retarder les investissements dans ce secteur à forte intensité de capital.

5. Collaborer avec l'industrie pour établir des objectifs nationaux de ventes de VMLZE

- Collaborer avec les provinces, parcs automobiles et constructeurs afin d'établir des objectifs de vente réalistes et progressifs pour les nouveaux véhicules moyens et lourds zéro émission, y compris les camions de classes 7 et 8 et les autobus scolaires, qui reflètent l'état de préparation du marché et de la technologie.
- Finaliser les normes canadiennes (ou « *made-in-Canada* ») portant sur les émissions des véhicules de poids moyen et lourd, présentement en cours de développement chez Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), afin de garantir une importante réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques provenant des VML, et de renforcer le leadership national en matière de transport à faibles émissions de carbone.

Objectifs de ventes progressifs : un signal stratégique

Les réseaux de transport longue distance et de marchandises canadiens forment la base d'une économie compétitive; mais ils font aussi partie des secteurs les plus difficiles à décarboniser. Sans une voie claire et coordonnée pour la transition vers les camions et autobus zéro émission, le Canada risque de prendre du retard en matière de compétitivité industrielle, de planification des infrastructures, et d'engagements climatiques.

Établir des objectifs de ventes progressifs offre une certitude à long terme aux constructeurs automobiles, investisseurs, services publics, et responsables de la planification de la main-d'œuvre, tout en respectant les différences régionales en matière de préparation et de cas d'utilisation. Des administrations comme le Québec et la Colombie-Britannique vont déjà de l'avant. Une approche fédérale-provinciale coordonnée pourrait uniformiser les règles du jeu, soutenir la croissance de la chaîne d'approvisionnement, et garantir que les parcs, notamment dans les secteurs de la logistique, de la construction et du transport en commun, puissent prendre des décisions de planification des immobilisations en toute confiance.

Lorsqu'elle est bien réalisée, une politique nationale d'objectifs de ventes VMLZE n'est pas seulement un outil climatique; c'est un signal aux investisseurs internationaux que le Canada est déterminé à passer au niveau supérieur en matière de technologies de transport propre.

Normes canadiennes d'émissions des véhicules : levier économique et pour la santé

Depuis le début de 2024, ECCC élabore de nouvelles normes d'émissions des véhicules (NEV) canadiennes pour les véhicules moyens et lourds. Ces normes visent à réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les polluants atmosphériques nocifs, qui affectent de façon disproportionnée la santé publique dans les corridors urbains et industriels.

Jusqu'à présent, l'approche réglementaire du Canada en matière d'émissions de véhicules reflétait en grande partie les normes de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis. Cependant, l'administration Trump étant sur le point d'invalider la constatation de dangerosité ainsi que les règles sur les émissions de véhicules connexes de l'EPA, le Canada ne peut se permettre de dépendre d'un cadre réglementaire qui pourrait ne plus soutenir les objectifs climatiques ou de santé publique.

Des NEV canadiennes plus solides offriraient une multitude d'avantages connexes : elle pourrait renforcer la crédibilité du Canada en matière d'action climatique, favoriser la production nationale de véhicules à faibles émissions de carbone, et stimuler la création d'emplois tout au long de la chaîne d'approvisionnement. De plus, ces NEV aideraient à prendre conscience du coût total de la pollution automobile – allant de la consommation de carburant aux impacts sur le système de santé – tout en réduisant le coût total de possession des parcs grâce à des technologies automobiles plus propres et plus efficaces.



6. Maintenir le règlement sur les combustibles propres, y compris la catégorie CC3 pour l'électricité, afin de soutenir l'investissement privé dans la recharge de VE publique.

Le règlement sur les combustibles propres (RCP) constitue un outil fondé sur le marché essentiel pour soutenir la transition du Canada vers un transport zéro émission en valorisant la réduction de l'intensité carbone des combustibles. La catégorie CC3, qui permet l'obtention de crédits avec la recharge de VE, est particulièrement importante et devrait être maintenue pour les raisons suivantes :

- **Attire l'attention du secteur privé dans les infrastructures publiques de recharge :**
L'obtention de crédits CC3 augmente la viabilité financière des projets de recharge publique, en particulier dans les sites ruraux ou à faible utilisation. Pour de nombreux investisseurs, ces crédits sont nécessaires pour valider l'analyse de rentabilisation pour la construction et l'exploitation de bornes de recharge. Sans eux, la construction de nouvelles bornes pourrait ne pas voir le jour, ou pourrait être retardée jusqu'à ce que la demande grandisse davantage.
- **Crée une boucle de rétroaction positive financière :**
Les revenus provenant de la vente de crédits CC3 doivent être réinvestis dans des infrastructures de recharge de VE supplémentaires. Ainsi, un cercle vertueux se crée : plus de recharge permet d'obtenir plus de crédits, ce qui finance encore plus de recharge. L'élimination du CC3 briserait cette boucle de rétroaction, alors même que la tendance s'accélère.
- **Aide à garder la recharge publique plus abordable :**
Les revenus provenant de crédits aident à compenser les coûts élevés de la mise en place et de l'exploitation des bornes de recharge publiques, en particulier les BRCC de forte puissance, qui sont soumises à des frais de demande et à des coûts d'investissement importants. Le but est de maintenir les prix au kWh au plus bas pour les conducteurs, et éviter de répercuter la totalité des coûts d'infrastructure sur les usagers. En réalité, c'est un mécanisme caché d'abordabilité pour les consommateurs.
- **Complète les subventions gouvernementales sans les remplacer :**
Le RCP est un complément axé sur le marché aux subventions directes fédérales et provinciales pour les infrastructures. Il récompense la performance (c.-à-d. sessions de recharge utilisées) plutôt que les prévisions ou les plans, et assure des revenus continus pour soutenir l'exploitation et l'entretien des sites, contrairement à la plupart des subventions initiales. Il rend aussi les projets privés et non subventionnés plus viables.
- **Appuie l'accès équitable et le déploiement dans les régions mal desservies :**
Comme les revenus provenant de crédits améliorent la rentabilité des projets, ils peuvent soutenir le déploiement au sein de zones moins rentables (ex., les communautés rurales, nordiques ou à plus faible revenu) qui autrement pourraient être négligées. Par conséquent, le RCP contribue aux objectifs globaux d'électrification équitable du Canada.
- **S'aligne sur les objectifs de décarbonisation et de planification du réseau à long terme :**
Contrairement aux mélanges de combustibles fossiles ou aux crédits carbone compensatoires pour combustibles, les crédits CC3 pour l'électricité soutiennent l'électrification directe des usages finaux, qui se trouve au cœur de la plupart des voies de carboneutralité. Ils envoient aussi un signal aux services publics et gouvernements pour anticiper la croissance des charges et investir dans des mises à niveau du réseau à l'épreuve du temps.



7. Élaborer et mettre en œuvre une stratégie canadienne pour la chaîne d'approvisionnement des VE qui soutient l'innovation, le développement économique et la création de valeur nationale tout au long de la chaîne de valeur : des minéraux essentiels à la fabrication, en passant par la commercialisation, et le recyclage et la gestion des batteries en fin de vie.

Le Canada a une occasion stratégique de bâtir une chaîne d'approvisionnement de VE compétitive à l'échelle mondiale couvrant l'extraction, le raffinage, la fabrication de composants, l'assemblage, les logiciels, l'entretien, et le recyclage. Cependant, pour pouvoir exploiter pleinement ce potentiel, il nous faut une stratégie nationale coordonnée; une stratégie qui s'assure de garder la production à valeur ajoutée au Canada, qui appuie les innovateurs canadiens, et qui favorise la croissance économique à long terme.

- **L'innovation, moteur de la croissance économique et de la compétitivité mondiale**
Une chaîne d'approvisionnement prospère repose sur l'innovation dans tous les secteurs : chimie des batteries, intégration des composants, logiciels de véhicules, procédés de fabrication, et solutions pour un réseau intelligent. Les institutions de recherche et innovateurs du secteur privé au Canada ont besoin d'un soutien ciblé pour accélérer ce progrès. On parle entre autres de financement soutenu de la R&D, de la démonstration, et de la commercialisation par l'intermédiaire de programmes comme le CRSNG, le PARI CNRC et le programme de décarbonisation des transports routiers, ainsi que des crédits d'impôt plus accessibles à toutes les entreprises, y compris les PME.
- **Approche axée sur la chaîne de valeur complète : de l'extraction à la fin de vie**
La participation du Canada à l'économie des VE ne doit pas se limiter à l'extraction minière. Une stratégie de chaîne d'approvisionnement efficace doit inclure le raffinage, la production de cathodes et d'anodes, l'assemblage de véhicules et de batteries et, de plus en plus, la récupération, la remise à neuf et le recyclage des batteries en fin de vie. Les principes de l'économie circulaire sont essentiels autant pour assurer la durabilité que la compétitivité. Soutenir les entreprises canadiennes à l'origine d'innovations dans les domaines de la réutilisation et du recyclage de batteries réduira les risques liés à la chaîne d'approvisionnement et améliorera la résilience nationale.
- **Leadership fédéral et coordination stratégique des programmes**
Bien que plusieurs programmes fédéraux existent déjà pour soutenir différents aspects du spectre de l'innovation, ils doivent s'inscrire au sein d'une même stratégie nationale cohérente aux priorités claires : la commercialisation nationale, le soutien aux champions canadiens, et l'égalité des chances avec les concurrents internationaux. Pour en faire une utilisation stratégique, l'approvisionnement, le financement de l'innovation, et les outils d'attraction d'investissements doivent être déployés conjointement, plutôt que de façon isolée.
- **Intersectorielle et orientée vers l'avenir dès sa conception**
La chaîne d'approvisionnement des VE touche non seulement la fabrication automobile, mais aussi des secteurs déterminants pour l'économie canadienne de demain : énergie propre, logiciels et IA, technologie des batteries, cybersécurité et matériaux avancés. Une stratégie moderne de chaîne d'approvisionnement devrait représenter cette convergence en positionnant les VE comme faisant partie de la transformation de l'industrie et des technologies propres au Canada.



8. Financer des programmes nationaux de sensibilisation aux VE et de formation de la main-d'œuvre pour soutenir la préparation des consommateurs et les capacités de l'industrie

L'hésitation des consommateurs et les pénuries de main-d'œuvre restent des obstacles persistants à la transition vers les VE au Canada. Des investissements ciblés dans la sensibilisation du public, le perfectionnement des compétences de la main-d'œuvre, et la préparation de l'industrie sont essentiels pour accélérer l'adoption et s'assurer que la population et les entreprises canadiennes soient bien équipées pour prospérer dans la transition vers le transport zéro émission.

Bien que les programmes incitatifs aient amélioré l'abordabilité des VE, de nombreux Canadiens manquent encore d'informations précises et fondées sur l'expérience concernant la performance, la recharge, le coût total de possession, et la disponibilité des VE. Des programmes financés de diffusion, d'éducation et de sensibilisation peuvent améliorer la confiance du public et favoriser la prise de décisions éclairées, en particulier au sein de communautés rurales et mal desservies où l'exposition aux VE reste limitée.

De même, les entreprises et les parcs de véhicules ont besoin d'un soutien personnalisé pour renforcer leurs capacités internes, adopter les VE de façon sécuritaire et efficace, et intégrer les solutions de recharge. Il faut renforcer la formation en sécurité, la planification de la transition des parcs, et le développement de compétences pratiques afin de combler les lacunes en matière d'entretien, de diagnostic et d'électrification des parcs. Pour ce qui est des VML, les initiatives pilotes de formation ayant connu du succès devraient être pérennisées et étendues à l'échelle nationale.

Pour appuyer les efforts de sensibilisation et de formation, le gouvernement fédéral devrait également améliorer la clarté et la communication des informations financières relatives aux VE. Une meilleure éducation financière dans les secteurs du transport, des finances et des assurances réduira les obstacles à l'adoption, et stimulera les investissements du secteur privé. Parmi les principales mesures se trouve :

- **Communication sur la politique budgétaire** : renforcer la déduction pour amortissement (DPA) de 100 % la première année pour les VZE et infrastructures connexes admissibles, avec des échéanciers clairs et prévisibles pour supporter la planification des investissements à long terme.
- **Directives sur les normes comptables** : fournir des directives claires sur le traitement de l'amortissement selon les normes IFRS et NCECF afin de garantir l'uniformité de la déclaration d'investissements dans les VZE.
- **Cadres RCI** : soutenir l'élaboration et la diffusion d'hypothèses normalisées – acceptées par l'industrie – pour des données clés telles que les coûts d'entretien, les prix de l'énergie, la durée de vie du produit, la valeur résiduelle, et le risque d'assurance. Cette approche renforcerait le développement d'analyses de rentabilité pour les parcs, ainsi que des modèles de financement, de location et de souscription plus robustes.

Les programmes comme ISVEZ se sont avérés utiles, mais ne sont pas suffisants pour relever l'ampleur du défi. L'investissement fédéral devrait favoriser la coordination nationale, les programmes de certification professionnelle, et les plateformes de partage des connaissances présentant des études de cas, des données de performance, et des succès d'utilisateurs précoces.

Il n'est pas seulement question d'éducation; le but est de renforcer la confiance financière, la capacité de la main-d'œuvre et la confiance du public, tous nécessaires pour former une base solide pour un écosystème de VE compétitif et résilient au Canada.



9. Veiller à ce que les politiques commerciales soutiennent la croissance de l'industrie des VE et l'électromobilité au Canada

Soutenir une industrie des VE robuste grâce à aux politiques commerciales

Le secteur canadien des véhicules électriques (VE) est essentiel à l'atteinte des objectifs au niveau de l'énergie propre et de l'économie du pays. Grâce à la forte croissance du marché, l'innovation, et à un nombre croissant de solutions créées au Canada, l'industrie des VE est plus que prometteuse. Cependant, son potentiel pourrait être en péril si les politiques commerciales ne sont pas soigneusement élaborées pour faciliter la croissance et la compétitivité internationale.

Bien que le gouvernement canadien ait déployé des efforts louables pour soutenir le commerce équitable, il est essentiel que les politiques ne perturbent pas involontairement l'industrie canadienne des VE en plein essor. Plusieurs mesures politiques peuvent contribuer à garantir que le Canada demeure compétitif tout en atteignant ses objectifs climatiques.

9.1. Exempter l'équipement critique des VE de droits de douane

- Éviter d'appliquer des droits de douane sur les infrastructures et composants critiques des VE : exclure les droits de douane sur l'équipement de recharge, les composants électriques et les pièces de rechange de VE qui sont essentiels à la croissance de l'industrie canadienne des VE. S'assurer que les composants de VE conformes à l'ACEUM demeurent exempts de droits de douane pour éviter de nuire à l'expansion des infrastructures.

Pour éviter de freiner la croissance, le Canada doit s'assurer de ne pas imposer de droits de douane sur les **infrastructures de recharge des VE** et les **composants électriques** associés. Ces composants sont essentiels à l'expansion des réseaux de recharge publics et privés au Canada. Par exemple, il est crucial de s'assurer que les **composants de VE conformes à l'ACEUM** demeurent exempts de droits de douane afin d'éviter une augmentation des coûts pour les entreprises et consommateurs canadiens. De même, les **pièces de rechange des VE** devraient être exemptées de droits de douane pour éviter une augmentation des coûts d'entretien pour les propriétaires et exploitants.

9.2. Maintenir l'abordabilité des VE grâce à des exemptions commerciales

- Maintenir l'accès à des VE abordables grâce à des exemptions commerciales : exempter de droits de douane les véhicules électriques (VE) légers, moyens et lourds, en particulier pour les importations en provenance de pays avec lesquels le Canada a conclu des accords de libre-échange (ALE), afin de s'assurer que les VE demeurent abordables et accessibles aux consommateurs canadiens.

Le gouvernement doit reconnaître la nécessité de garder les **véhicules électriques légers, moyens et lourds** à un prix abordable pour les consommateurs et les entreprises canadiens. **Les droits de douane sur les VE**, ceux en provenance de pays avec lesquels le Canada a conclu des accords de libre-échange (ALE) comme l'ACEUM ou l'AECG en particulier, feraient grimper les prix et limiteraient l'accès au marché des VE. En **exemptant les VE de droits de douane**, le gouvernement s'assure que l'adoption des VE demeure économiquement viable, en particulier pour les tranches à revenus moyens et faibles de la population.



La majorité des Canadiens sont favorables à un marché des véhicules plus ouvert donnant accès à des VE abordables

Un récent sondage mené par Abacus Data pour Clean Energy Canada¹² révèle **qu'une grande majorité de Canadiennes et Canadiens** sont favorables à des **options de véhicules électriques (VE)** plus accessibles et plus abordables, notamment grâce à un **marché des véhicules plus ouvert**. Ce sentiment bénéficie d'un large soutien au sein des partis politiques, ce qui suggère que la question transcende les clivages partisans et interpelle profondément la population canadienne.

Soutien à la diminution des droits de douane sur les VE chinois

En ce qui concerne l'imposition de droits de douane de 100 % sur les VE chinois, le sondage révèle que 53 % des Canadiens sont favorables à une approche plus équilibrée, préconisant une **baisse des droits de douane** qui protégerait l'industrie nationale tout en rendant les VE plus abordables pour les consommateurs. **29 % des répondants** vont même plus loin, appuyant l'**élimination totale des droits de douane** afin de réduire les coûts et d'éviter d'éventuelles représailles commerciales de la part de la Chine. Seulement 19 % des Canadiennes et Canadiens sont favorables au maintien des droits de douane actuels, ce qui suggère une **forte préférence pour les politiques qui privilégient l'abordabilité plutôt que la protection de l'industrie**.

À noter qu'il existe un **vaste consensus transpartisan** sur cette question, et la préférence des électeurs varie peu selon les allégeances politiques. Par exemple, seulement 15 % des partisans du NPD et 23 % des électeurs conservateurs sont en faveur du maintien des droits de douane de 100 %. Ces résultats reflètent un **soutien unifié** à une **approche plus favorable aux consommateurs** en matière de politique commerciale.

Accès au marché ouvert selon les normes européennes

Outre la réduction de droits de douane, le sondage explorait une autre avenue pour élargir le marché canadien des véhicules : permettre la vente de véhicules conformes aux normes européennes de sécurité et d'environnement au Canada. Cette mesure, qui permettrait de gagner l'**accès à un plus grand nombre de marques**, ainsi qu'à des **VE plus petits et plus abordables**, a suscité une réponse inattendue. **70 % des Canadiennes et Canadiens** ont déclaré être en faveur de cette idée, tandis que seulement 10 % s'y sont opposés.

Cette proposition offre une solution pratique pour améliorer le **choix des consommateurs** et la **concurrence sur le marché**, tout en maintenant des normes élevées en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Elle ouvrirait aussi la voie à des options de VE plus abordables, ce qui profiterait aux consommateurs canadiens et élargirait la gamme de modèles disponibles à l'achat.

Conclusion : un chemin à suivre pour le marché canadien des VE

Les résultats du sondage démontrent clairement qu'une **grande majorité de Canadiennes et Canadiens** sont favorables aux politiques qui **concilient protection de l'industrie** et **abordabilité pour les**

¹² <https://cleanenergycanada.org/poll-large-majority-of-canadians-favour-more-open-car-market-with-better-access-to-affordable-chinese-and-european-evs> (en anglais seulement)



consommateurs, notamment en ce qui concerne les **véhicules électriques**. Que ce soit par la diminution des droits de douane sur les VE chinois, ou par un accès élargi à des véhicules conformes aux normes européennes, les Canadiens réclament un choix plus large et une abordabilité supérieure dans la transition vers des transports plus propres.

Alors que le Canada se tourne vers son avenir électrique, ces perspectives devraient orienter les discussions politiques sur le commerce, les droits de douane, et la réglementation relative à l'importation de véhicules. Un marché plus ouvert et plus concurrentiel contribuera à accélérer la transition du Canada vers les VE, garantissant ainsi que tous puissent bénéficier des avantages économiques, environnementaux et économiques de l'électromobilité.

9.3. Intégrer l'industrie des VE aux accords commerciaux

- Inclure le secteur des VE dans les négociations commerciales : plaider en faveur de l'inclusion de l'industrie canadienne des VE en pleine croissance dans les discussions commerciales, en particulier avec les États-Unis et le Mexique, afin de s'assurer que les accords de libre-échange reflètent l'importance stratégique du secteur des VE.

Alors que l'industrie canadienne des VE ne cesse de grandir, il est essentiel que **ce secteur soit prioritaire dans les futures négociations commerciales**, notamment avec les **États-Unis et le Mexique**. L'**importance économique** de l'écosystème canadien de la mobilité électrique devrait se refléter dans toute révision future des accords commerciaux comme l'**ACEUM**, ainsi que dans les **négociations mondiales**. Le Canada doit s'assurer que les **accords de libre-échange** reflètent la valeur stratégique du secteur canadien des VE afin d'éviter de futures barrières commerciales qui pourraient freiner l'innovation et la concurrence.

9.4. Fortifier l'industrie des VE grâce à la collaboration internationale

- Favoriser la collaboration internationale dans le milieu des VE : établir des partenariats stratégiques avec des marchés internationaux comme l'Union européenne, la Corée du Sud et le Mexique afin d'augmenter la portée de l'industrie canadienne des VE, et de promouvoir l'importation de VE abordables conformes à l'AECG.

Le Canada peut renforcer son avantage concurrentiel sur le marché mondial des VE en cultivant des **relations commerciales collaboratives avec des partenaires internationaux stratégiques**. L'**Union européenne**, la **Corée du Sud** et le **Mexique** sont des partenaires commerciaux clés partageant les mêmes objectifs climatiques. Renforcer les liens avec ces pays contribuera à créer des opportunités d'exporter des technologies et des produits propres pour les **fabricants canadiens**. De plus, **autoriser l'importation de VE abordables conformes à l'AECG** en provenance d'Europe permettra d'offrir un plus grand choix de VE aux consommateurs canadiens, tout en maintenant des prix compétitifs.

9.5. Prioriser les projets non délocalisables

- Prioriser les projets non délocalisables et les chaînes d'approvisionnement nationales : prioriser les projets liés aux ressources et infrastructures nationales qui ne peuvent être délocalisées à l'extérieur du Canada, comme les énergies renouvelables, les réseaux de recharge de VE, et les minéraux critiques



(extraction, raffinage et recyclage). Renforcer la position de l'industrie canadienne des VE en tant que chef de file mondial des technologies propres.

Pour s'assurer que le Canada profite du plein potentiel de son écosystème des VE, le gouvernement devrait prioriser les **projets qui ne peuvent être facilement délocalisés à l'extérieur du Canada**, comme la **production d'électricité renouvelable, l'infrastructure de recharge de VE**, ainsi que **l'extraction, le raffinage et le recyclage des minéraux critiques**. En entretenant une **chaîne d'approvisionnement nationale** pour les matériaux critiques et les technologies propres, le Canada peut se positionner comme un chef de file mondial tout en créant des emplois stables et durables, et en stimulant la croissance économique.

9.6. Rationaliser la réglementation provinciale

- Diminuer les obstacles réglementaires provinciaux pour accélérer le développement des technologies propres : s'efforcer d'éliminer les obstacles réglementaires entre les provinces, d'accélérer la mise en œuvre des technologies propres, et de faciliter le commerce interprovincial dans le domaine VE et des secteurs connexes.

Il est essentiel de **diminuer les obstacles réglementaires** entre les provinces afin d'accélérer les projets de technologies propres à travers le pays. Une coordination entre les gouvernements fédéral et provinciaux est nécessaire pour éliminer les obstacles au commerce interprovincial ralentissant le déploiement d'infrastructures pour VE et l'adoption de nouvelles technologies. Rationaliser la réglementation réduira les coûts et les délais, permettant ainsi au marché canadien d'atteindre plus rapidement et plus efficacement ses objectifs dans la transition vers les VE.

9.7. Renforcer le soutien à l'exportation de technologies canadiennes de VE

- Soutenir l'exportation de solutions canadiennes pour VE : élargir les programmes de soutien à l'exportation pour aider les fournisseurs de technologies et de services pour VE canadiens à accéder aux marchés internationaux et à croître leur compétitivité mondiale.

Le secteur canadien des VE comprend des entreprises compétitives à l'échelle mondiale dans les domaines des infrastructures de recharge, des technologies automobiles, des logiciels, et des services de gestion de parc. Cependant, bon nombre de ces entreprises, en particulier les PME, se heurtent à des obstacles à l'entrée sur les marchés internationaux en raison d'un manque de soutien ciblé à l'exportation. Renforcer des programmes tels que CanExport, les outils de financement d'Exportation et développement Canada (EDC), ainsi que les missions commerciales d'Affaires mondiales Canada peut permettre aux innovateurs canadiens dans le secteur des VE de se développer à l'échelle mondiale, de diversifier leurs revenus, et de consolider la réputation du Canada comme chef de file au niveau des technologies de transport propre. La croissance des exportations soutient aussi la fabrication nationale, l'investissement, et la création d'emplois de qualité partout au pays.



La part de la mobilité électrique dans le PIB du secteur des transports devrait presque **TRIPLER**



**ELECTRIC
MOBILITY
CANADA**
ACCELERATING ELECTRIC
TRANSPORTATION



**MOBILITÉ
ÉLECTRIQUE
CANADA**
ACCÉLÉRER L'ÉLECTRIFICATION
DES TRANSPORTS





10. Conclusion : une occasion stratégique pour propulser l'avenir du Canada

La transition du Canada vers l'électromobilité est plus qu'un impératif environnemental; c'est un projet d'édification nationale qui a le pouvoir d'assurer la résilience économique, le leadership en matière d'innovation, et un air plus pur partout au pays. Les recommandations formulées dans ce document ne sont pas des demandes isolées. Ce sont des outils stratégiques qui permettront de réaliser le plein potentiel de l'électromobilité comme moteur de la prospérité canadienne.

Entre l'accélération du déploiement de la recharge résidentielle et des parcs, et la modernisation de nos cadres réglementaires, le Canada a l'occasion de se placer en tête, et non de traîner de la patte, dans la course mondiale aux transports propres. Chaque investissement dans l'infrastructure de recharge, chaque réforme des réglementations et chaque programme ciblé constituent une occasion de soutenir les travailleurs canadiens, renforcer les chaînes d'approvisionnement nationales, et garantir qu'aucune région ne soit laissée pour compte.

Avec des objectifs clairs, une collaboration soutenue, et une volonté d'aligner les politiques et le financement sur les résultats à long terme, le Canada peut bâtir un système de transport durable à l'épreuve du temps qui reflète ses valeurs et ses ambitions économiques. Il est temps d'agir. Nous exhortons le gouvernement fédéral à saisir cette occasion et à renforcer son engagement envers une mobilité future propre, compétitive et inclusive pour tous les Canadiennes et Canadiens.



11. Coordonnées

Mobilité Électrique Canada / Electric Mobility Canada /
www.emc-mec.ca | info@emc-mec.ca

Daniel Breton, Président et directeur général
Daniel.breton@emc-mec.ca