



SOMMAIRE: RECOMMANDATIONS PRÉ-BUGDÉTAIRES 2025 POUR LE CANADA

Par Mobilité Électrique Canada

Août 2025





SOMMAIRE des recommandations pré-budgétaires de Mobilité électrique Canada 1^{er} août 2025

Un rapport complet, avec contenu d'information complémentaire pour toutes les recommandations est disponible ici :
<https://emc-mec.ca/wp-content/uploads/2025/08/2025-08-01-Recommandations-Prioritaires-MEC-2.pdf>

- 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.
- 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.**

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.

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.



- 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).
- 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

- **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

- **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

- 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.

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.

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.

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

- **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.

Rapport complet, avec contenu d'information complémentaire pour toutes les recommandations est disponible ici : <https://emc-mec.ca/wp-content/uploads/2025/08/2025-08-01-Recommandations-Prioritaires-MEC-2.pdf>

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