



RECOMMANDATIONS POUR LE BUDGET FÉDÉRAL 2027

De Mobilité Électrique Canada Soumis au Comité permanent des finances (FINA)

22 MAI, 2026





Soumission dans le cadre des consultations prébudgétaires en vue du prochain budget fédéral Mobilité Électrique Canada (MÉC) – 22 mai 2026

INTRODUCTION

Le secteur de la mobilité électrique au Canada s'impose comme un pilier économique stratégique offrant un **fort potentiel de création d'emplois, de croissance industrielle, de gains de productivité et de compétitivité** à long terme. Aujourd'hui, ce secteur soutient environ 130 000 emplois à travers le pays, couvrant la fabrication de véhicules, la production de batteries, les infrastructures de recharge, les services et les chaînes d'approvisionnement. D'ici 2035, l'emploi dans l'écosystème de la mobilité électrique devrait croître de façon importante pour atteindre entre 360 000 emplois dans un scénario prudent et jusqu'à 600 000 emplois dans un scénario de croissance modérée¹.

Cette croissance dépasse largement l'expansion directe de la fabrication de véhicules zéro émission. Elle s'explique par les effets d'écosystème liés à l'électrification des transports, qui **stimulent l'investissement et l'activité économique dans plusieurs secteurs**. La transition vers la mobilité électrique génère une création de valeur soutenue au pays grâce à la fabrication de véhicules et de composants, au développement et à la production d'équipements de recharge, au déploiement d'infrastructures, à l'intégration au réseau électrique, la recherche, l'éducation, le développement de logiciels, ainsi qu'aux activités d'exploitation et d'entretien. Il est important de noter que les infrastructures de recharge constituent non seulement une condition essentielle à l'adoption, mais aussi un **moteur important d'investissement et d'activité économique**. L'adoption à grande échelle des véhicules légers ainsi que des véhicules moyens et lourds ancre la création d'emplois locaux dans les communautés, notamment dans les secteurs de la construction, des métiers électriques, du logiciel et des services énergétiques.

Dans ce contexte, l'électrification des transports représente non seulement un impératif environnemental, mais aussi une **occasion structurante pour l'économie canadienne**, avec des retombées directes sur le PIB et la productivité industrielle. Le Canada dispose d'atouts concurrentiels clés, notamment l'accès aux minéraux critiques, une chaîne d'approvisionnement automobile intégrée nord-américaine, une main-d'œuvre qualifiée et un réseau électrique propre. **Des investissements fédéraux stratégiques et prévisibles ainsi qu'une clarté réglementaire** peuvent améliorer la certitude des investissements, réduire les coûts de déploiement et favoriser les économies d'échelle, permettant ainsi au Canada de capter une plus grande part de la valeur économique associée à la transition mondiale vers la mobilité électrique. **Ces investissements jouent également un rôle catalyseur en mobilisant des capitaux privés** dans les infrastructures de recharge, l'électrification des parcs de véhicules et la fabrication.

La concrétisation de ce potentiel nécessitera une action coordonnée visant à accélérer à la fois l'offre et la demande, tout en renforçant les infrastructures habilitantes et les compétences de la main-d'œuvre. Dans un contexte de concurrence mondiale accrue pour les investissements et les chaînes d'approvisionnement en mobilité électrique, l'incertitude ou les retards politiques risquent de freiner la croissance, de limiter les gains de productivité et de détourner les investissements vers d'autres juridictions. **Avec un cadre politique adéquat, l'écosystème de la mobilité électrique peut devenir un pilier de l'économie canadienne, générer des emplois de qualité, améliorer la productivité et renforcer la résilience économique à long terme.**

Les recommandations suivantes présentent les priorités budgétaires fédérales identifiées par les membres de Mobilité Électrique Canada, issus de l'ensemble de l'écosystème de la mobilité électrique, pour supporter **la croissance, l'investissement et la compétitivité**.

¹ EY pour MÉC: [Électrifier Le Progrès : Perspective Économique Complète de l'Industrie Canadienne des VE, Avril 2025](#)



RECOMMANDATIONS BUDGÉTAIRES PRIORITAIRES DE MÉC

1. INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VÉHICULES LÉGERS

1.1. Recharge publique

- Recapitaliser et simplifier le PIVEZ afin de soutenir un réseau de recharge public fiable, avec un accent sur les régions mal desservies.
- Mettre en place un programme de financement couvrant à la fois les coûts en capital et les coûts d'exploitation des bornes de recharge rapide dans les régions rurales et éloignées, y compris le financement de systèmes de stockage d'énergie lorsque la capacité du réseau est insuffisante.
- Créer un volet dédié aux immeubles résidentiels à logements multiples pour les installations de recharge, incluant les bornes, les mises à niveau électriques et les systèmes de gestion de la charge.

1.2. Recharge à domicile

- Recapitaliser et simplifier le PIVEZ afin de soutenir les rénovations favorisant la recharge électrique. Investir 250 millions de dollars sur quatre ans pour rendre les copropriétés et immeubles locatifs existants prêts pour la recharge électrique, en couvrant jusqu'à 50 % des coûts.

2. VÉHICULES MOYENS ET LOURDS ET INFRASTRUCTURES DE RECHARGE

Adapter le financement des VML en fonction des différents segments, notamment 1) autobus scolaires, 2) autobus de transport en commun et 3) camions commerciaux. Intégrer le soutien aux infrastructures et à la planification aux programmes d'acquisition de véhicules afin de simplifier l'accès et réduire les coûts administratifs. Permettre aux exploitants de regrouper les demandes pour les véhicules et les infrastructures.

2.1. Autobus scolaires électriques

- Établir un programme dédié avec un investissement de 700 millions de dollars sur quatre ans pour les véhicules et 200 millions pour les infrastructures et la planification.

ANNÉE	Rabais Par Véhicule	Programme de Rabais Sous-total	Planification et Recharge Sous-total	TOTAL
1	250,000	250,000,000	75,000,000	325,000,000
2	200,000	200,000,000	55,000,000	255,000,000
3	150,000	150,000,000	40,000,000	190,000,000
4	100,000	100,000,000	30,000,000	130,000,000
Totaux	-	700,000,000	200,000,000	900,000,000

2.2. Autobus de transport en commun électriques

- Établir un programme de financement dédié afin de soutenir l'adoption d'autobus de transport en commun électriques à travers le Canada. Le financement devrait couvrir la planification de l'électrification des parcs de véhicules, l'acquisition de véhicules ainsi que le déploiement des infrastructures de recharge.

2.3. Camions commerciaux électriques

- Recapitaliser et relancer le programme iVMLZE pour les camions zéro émission de poids moyen et lourd, en veillant à ce que les niveaux de financement, les critères d'admissibilité et les échéanciers du programme correspondent au rythme de transition de l'industrie.
- Introduire des incitatifs dédiés à la conversion de véhicules, afin de permettre l'électrification de véhicules à combustion interne existants répondant à des exigences minimales d'autonomie (par exemple les camions de livraison et les véhicules de services publics), lorsque cela est techniquement faisable.



- Établir un programme de financement dédié aux infrastructures de recharge pour les parcs de véhicules VML, tant dans les secteurs privé que public, incluant des modèles publics, partagés et en dépôt.
 - Exiger la mise en œuvre de la recharge intelligente dans les projets d'infrastructures de recharge de parcs de véhicules financés par le gouvernement fédéral, afin de réduire les impacts sur le réseau électrique et les coûts d'exploitation.
 - Investir dans des pôles de recharge pour VML accessibles au public, y compris des infrastructures de recharge rapide en courant continu situées dans les aires de repos ainsi que des installations de recharge de très forte puissance (mégawatt, MW).
 - Financer la planification en amont des projets de recharge de parcs de véhicules afin de surmonter les obstacles à l'adoption pour les exploitants.

3. FINANCEMENT DES ACTIVITÉS DE SENSIBILISATION ET DE FORMATION (Véhicules Légers, Moyens Et Lourds)

- Financer des activités nationales de sensibilisation aux véhicules électriques afin de soutenir la préparation des citoyens et des entreprises.
- Financer des programmes de formation de la main-d'œuvre afin de renforcer la capacité de l'industrie des véhicules électriques.

RECOMMANDATIONS DE MÉC EN MATIÈRE DE POLITIQUES DE SOUTIEN

A. RÈGLEMENT SUR LES COMBUSTIBLES PROPRES

- Prolonger le mécanisme de génération de crédits pour les usages résidentiels dans le Règlement sur les combustibles propres, sous la catégorie de crédits 3 (CC3), qui prend autrement fin en 2035.
- Envisager la mise en place de mécanismes additionnels de génération de crédits, similaires à ceux utilisés dans les normes sur les combustibles propres de la Californie et de l'État de Washington, dans le cadre du Règlement sur les combustibles propres sous la catégorie de crédits 3 (CC3), afin de catalyser les investissements privés dans les infrastructures de recharge rapide publiques en milieux ruraux et éloignés.
- Maintenir le Règlement sur les combustibles propres, incluant la catégorie CC3 pour l'électricité, afin de soutenir l'investissement privé dans les infrastructures de recharge publiques pour véhicules électriques.
- Élargir la portée des activités de réinvestissement admissibles au titre du Règlement sur les combustibles propres (RCP), tout en demeurant conforme à l'article 103(1), afin de refléter plus adéquatement les coûts réels, notamment les mises à niveau des stations, le financement de projets, les activités d'exploitation et d'entretien, la recherche et développement ainsi que les améliorations de fiabilité nécessaires au maintien et à l'expansion des infrastructures à l'échelle du Canada.

B. POLITIQUES COMMERCIALES FAVORISANT L'INDUSTRIE DES VÉ ET LA CROISSANCE DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

- Éviter les droits de douane sur les infrastructures et composants essentielles aux véhicules électriques : Exclure de toute mesure tarifaire les équipements de recharge pour véhicules électriques, les composants électriques et les pièces de remplacement qui sont essentiels au développement des infrastructures de recharge au Canada. Veiller à ce que les composants de véhicules électriques conformes à l'ACEUM demeurent exemptes de droits de douane afin d'éviter de freiner l'expansion des infrastructures.
- Maintenir l'accès à des véhicules électriques abordables grâce à des exemptions commerciales : Exempter de droits de douane les véhicules électriques légers, moyens et lourds, en particulier pour les importations en provenance de pays avec lesquels le Canada a conclu des accords de libre-échange, afin de garantir que les véhicules électriques demeurent abordables et accessibles pour les consommateurs canadiens.



C. UN CADRE DE REMISE TARIFAIRE QUI SOUTIENT LES FABRICANTS DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

- Assurer une plus grande équité dans le cadre de remise des droits de douane compensatoires en redéfinissant les critères d'admissibilité afin de soutenir les emplois liés aux véhicules électriques au Canada. Certains constructeurs automobiles traditionnels réduisent leurs effectifs tout en bénéficiant de mesures de remise. Or, des fabricants de véhicules électriques, tels que Rivian, Tesla et Lucid, qui augmentent leurs effectifs et investissent au Canada, ne sont actuellement pas admissibles à ces mesures. L'accès au mécanisme de remise pour les fabricants de véhicules électriques contribuerait à soutenir leur croissance au Canada.

NOUS JOINDRE

Mobilité Électrique Canada

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

Daniel Breton, Président et directeur général

Daniel.breton@emc-mec.ca

Fondée en 2006, **Mobilité Électrique Canada est l'association nationale de l'industrie des véhicules électriques** qui œuvre à faire progresser l'électrification des transports afin de soutenir l'économie canadienne tout en luttant contre les changements climatiques et la pollution atmosphérique.