



Consultations prébudgétaires 2026

Recommandations prioritaires de

Mobilité électrique Canada

8 SEPTEMBRE, 2026

1 INTRODUCTION

Le secteur de la mobilité électrique au Canada constitue une source croissante d'emplois, d'investissements et d'activité économique partout au pays. De la fabrication de véhicules et de batteries aux infrastructures de recharge, aux réseaux électriques, aux logiciels et aux services, l'électrification des transports soutient aujourd'hui plus de 130 000 emplois au Canada et a le potentiel d'en créer des centaines de milliers d'autres au cours de la prochaine décennie.

Dans un contexte d'incertitude économique et de tensions commerciales accrues, des investissements fédéraux ciblés peuvent contribuer à renforcer la compétitivité du Canada, à attirer des capitaux privés, à réduire la dépendance aux carburants importés et à tirer parti des avantages du pays en matière d'électricité propre, de minéraux critiques, de fabrication de pointe et d'innovation. Les recommandations suivantes présentent les mesures prioritaires nécessaires pour soutenir la croissance continue de l'écosystème canadien de la mobilité électrique.

Ces recommandations reflètent les commentaires des membres de Mobilité Électrique Canada, qui compte environ 200 organisations représentant l'ensemble de l'écosystème canadien de la mobilité électrique, notamment des fournisseurs d'électricité, des fabricants de véhicules et de composants, des entreprises de recharge, des sociétés technologiques, des exploitants de parcs de véhicules, des établissements de recherche, des municipalités et d'autres intervenants du secteur. Ensemble, ils identifient les investissements prioritaires et les mesures stratégiques nécessaires pour renforcer la compétitivité du Canada et accélérer la croissance économique dans le secteur de la mobilité électrique.



2 RECOMMANDATIONS BUDGÉTAIRES PRIORITAIRES DE MÉC

2.1 ADOPTER UNE NORME CANADIENNE RIGOUREUSE SUR LES ÉMISSIONS DE GES DES VÉHICULES LÉGERS

L'écosystème canadien de l'électrification des transports dépend d'une prévisibilité à long terme pour les investissements. L'adoption d'une norme canadienne ambitieuse sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules légers enverra un signal de marché clair aux constructeurs, aux fournisseurs d'infrastructures de recharge, aux fournisseurs d'électricité, aux investisseurs et aux entreprises de l'ensemble de la chaîne de valeur de la mobilité électrique. Cette recommandation peut être mise en œuvre à un coût fiscal faible, voire nul, tout en soutenant l'emploi, les investissements et la croissance économique.

Recommandation 1

Adopter une norme canadienne rigoureuse sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers

- Agir rapidement pour établir une norme canadienne souveraine sur les émissions de GES des véhicules légers.
- Établir des exigences annuelles moyennes d'émissions pour les parcs de véhicules qui offrent une trajectoire prévisible vers les objectifs gouvernementaux de 75 % de ventes de véhicules électriques d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040.
- Veiller à ce que la réglementation envoie un signal de marché durable favorisant les investissements dans l'approvisionnement en véhicules, les infrastructures de recharge, les réseaux électriques, les chaînes d'approvisionnement de batteries et les emplois canadiens.
- Maintenir l'autonomie réglementaire du Canada tout en veillant à ce que le pays demeure un marché attrayant pour les investissements et le déploiement de véhicules zéro émission.

2.2 DÉPLOYER L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE POUR VE AU CANADA

Le marché canadien de la recharge pour véhicules électriques a gagné en maturité, mais d'importantes lacunes subsistent dans les immeubles résidentiels à logements multiples, les collectivités rurales et éloignées, les communautés autochtones ainsi que dans d'autres secteurs où l'investissement privé, à lui seul, ne permettra vraisemblablement pas de déployer le réseau de recharge dont les Canadiens ont besoin. Des investissements fédéraux ciblés peuvent mobiliser des capitaux privés, soutenir l'activité économique partout au pays et faire en sorte que le déploiement des infrastructures de recharge progresse au même rythme que l'adoption croissante des véhicules électriques.

Recommandation 2:

Investir 720 M\$ sur quatre ans dans les infrastructures de recharge pour VE

- Investir 400 M\$ pour recapitaliser le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (PIVEZ) destiné à la recharge publique, en accordant la priorité aux collectivités mal desservies ainsi qu'aux collectivités rurales et éloignées, et aux projets situés à proximité de commerces locaux, d'équipements communautaires, de destinations touristiques et de rues commerciales principales, où les infrastructures de recharge peuvent contribuer au développement économique local en attirant visiteurs et consommateurs.
 - Soutenir le stockage d'énergie par batterie, y compris les solutions mobiles, lorsque les contraintes de capacité du réseau ou les délais de raccordement freinent le déploiement des infrastructures.
 - Lancer un projet de *100 destinations emblématiques du Canada* afin que les Canadiens puissent accéder ces destinations emblématiques en véhicule électrique d'ici 2030, grâce à des infrastructures de recharge fiables, à une image de marque distinctive et à des aménagements améliorés qui favorisent le tourisme et le développement économique dans les collectivités rurales et éloignées.
- Investir 320 M\$ sur quatre ans pour la modernisation des infrastructures de recharge dans les immeubles résidentiels à logements multiples.
 - Le financement devrait couvrir jusqu'à 50 % des coûts liés aux mises à niveau électriques, aux coûts d'installation, aux systèmes de gestion de la charge et aux bornes de recharge.

2.3 ACCÉLÉRER L'ÉLECTRIFICATION DES VÉHICULES MOYENS ET LOURDS

Les véhicules moyens et lourds représentent l'une des plus importantes occasions pour le Canada de renforcer sa capacité manufacturière nationale, de réduire sa dépendance aux carburants importés et d'améliorer la compétitivité du transport commercial et des parcs de véhicules publics. Des enveloppes de financement dédiées sont nécessaires puisque les autobus scolaires, les autobus de transport collectif et les camions commerciaux présentent des exigences opérationnelles, des besoins en infrastructures et des obstacles à l'investissement distincts. Les exploitants de petits et moyens parcs de véhicules représentent la majorité des véhicules commerciaux au Canada, mais disposent généralement d'une capacité financière plus limitée pour absorber les coûts plus élevés des véhicules électriques et des infrastructures connexes.

Recommandation 3:

Investir 600 M\$ sur quatre ans pour accélérer l'adoption des autobus scolaires électriques



Établir un programme de financement dédié afin de soutenir l'adoption des autobus scolaires électriques partout au Canada. Les fonds devraient appuyer la planification de l'électrification des parcs de véhicules, l'acquisition de véhicules et le déploiement d'infrastructures de recharge.

- 500 M\$ pour l'acquisition de véhicules.
- 100 M\$ pour les infrastructures de recharge et la planification de l'électrification des parcs de véhicules.
- Prévoir une réduction graduelle des niveaux d'incitatifs sur la durée du programme de quatre ans afin de favoriser la transition vers un marché autonome.

Recommandation 4:

Investir 900 M\$ (SUPPLÉMENTAIRE) sur quatre ans pour accélérer l'électrification des autobus de transport collectif

Établir un programme de financement dédié afin de soutenir l'adoption des autobus électriques de transport collectif partout au Canada. Les fonds devraient appuyer la planification de l'électrification des parcs de véhicules, l'acquisition de véhicules et le déploiement d'infrastructures de recharge.

- 700 M\$ pour l'acquisition de véhicules.
 - Inclure une bonification pour les autobus zéro émission fabriqués au Canada, inspirée de programmes provinciaux comme Écocamionnage au Québec.
- 200 M\$ pour les infrastructures de recharge et la planification de l'électrification des parcs de véhicules.
- Prévoir une réduction graduelle des niveaux d'incitatifs sur la durée du programme de quatre ans afin de favoriser la transition vers un marché autonome.

Recommandation 5:

Investir 900 M\$ sur quatre ans pour accélérer l'électrification des camions commerciaux

- Investir 900 M\$ sur quatre ans pour soutenir l'acquisition de camions commerciaux, la conversion de véhicules, les infrastructures de recharge pour les parcs de véhicules, les pôles de recharge publics et la planification de l'électrification des parcs de véhicules.
 - 600 M\$ pour les véhicules et les conversions.
 - 300 M\$ pour les infrastructures et la planification.
- Le financement devrait soutenir les solutions de recharge en dépôt, partagées, publiques et mobiles, et inclure une bonification pour les camions zéro émission fabriqués au Canada.
- Veiller à ce que les critères d'admissibilité du programme tiennent compte de la diversité des modèles d'affaires liés aux parcs de véhicules et à la recharge, notamment les véhicules loués, les fournisseurs de recharge en tant que service, les infrastructures de recharge partagées en dépôt et d'autres ententes de recharge exploitées par des tiers, plutôt que de limiter le soutien aux seuls propriétaires de parcs de véhicules intégrés verticalement.



- Prévoir une réduction graduelle des niveaux d'incitatifs sur la durée du programme de quatre ans afin de favoriser la transition vers un marché autonome.

2.4 DÉVELOPPER LA MAIN-D'ŒUVRE ET LA PRÉPARATION DU MARCHÉ POUR LES VE AU CANADA

L'électrification des transports crée une demande croissante de travailleurs qualifiés dans les secteurs de la fabrication, de la construction, des métiers de l'électricité, des logiciels, de l'exploitation des parcs de véhicules et de l'entretien. Des investissements ciblés dans le développement de la main-d'œuvre et la sensibilisation du public contribueront à faire en sorte que les Canadiens et les entreprises canadiennes soient prêts à participer à la croissance de l'économie de la mobilité électrique et à en tirer parti.

Recommandation 6:

Investir dans la formation de la main-d'œuvre et les initiatives nationales de sensibilisation aux VE

- Financer des programmes de formation de la main-d'œuvre destinés aux électriciens, aux techniciens, aux exploitants de parcs de véhicules et à d'autres professions liées aux VE, notamment par l'entremise de partenariats avec des organisations qui offrent déjà des programmes de formation sectorielle et de développement de la main-d'œuvre.
- Financer des initiatives nationales de sensibilisation et d'éducation sur les VE à l'intention des consommateurs, des exploitants de parcs de véhicules et des entreprises, en s'appuyant sur des organisations et des programmes existants qui ont démontré leur capacité à rejoindre les Canadiens.

2.5 RENFORCER LA CAPACITÉ DU CANADA EN MATIÈRE DE MINÉRAUX CRITIQUES ET DE RECYCLAGE DES BATTERIES VE

Les minéraux critiques sont essentiels à la sécurité économique du Canada, à sa compétitivité industrielle et à la chaîne d'approvisionnement des VE. Alors que les gouvernements investissent massivement dans l'exploitation minière et la fabrication de batteries, le Canada doit également renforcer ses capacités nationales de raffinage, de traitement de la masse noire et de recyclage des batteries de VE afin de garantir la disponibilité de matériaux stratégiques pour l'économie canadienne et de soutenir la croissance future du secteur manufacturier.

Recommandation 7

Utiliser le Fonds souverain pour les minéraux critiques afin de soutenir le raffinage des minéraux critiques, le traitement de la masse noire et le recyclage des batteries de VE au Canada.

- Consacrer une portion dédiée du Fonds souverain pour les minéraux critiques aux projets de recyclage des batteries, de raffinage de la masse noire et de traitement des minéraux critiques.
- Soutenir les installations stratégiques qui récupèrent le lithium, le nickel, le cobalt, le graphite et d'autres minéraux critiques provenant des batteries en fin de vie et des rebuts de fabrication.
- Offrir un soutien transitoire aux installations de recyclage et de raffinage confrontées à des pénuries temporaires de matières premières d'alimentation pendant que le marché canadien des batteries poursuit sa maturation.
- Prioriser les projets qui renforcent les chaînes d'approvisionnement nationales et réintègrent les matériaux récupérés dans la fabrication canadienne de batteries.
- Reconnaître les infrastructures de recyclage des batteries et de récupération des minéraux critiques comme des composantes stratégiques de la stratégie canadienne sur les minéraux critiques.

3 RECOMMANDATIONS DE MÉC SUR LES POLITIQUES D'APPUI

3.1 RÈGLEMENT SUR LES COMBUSTIBLES PROPRES

- Prolonger jusqu'en 2040 l'option de création de crédits résidentiels prévue à la catégorie de création de crédits 3 (CC3).
- Maintenir et élargir les options de création de crédits pour l'électricité, y compris celles qui soutiennent les investissements privés dans les infrastructures de recharge publiques.
- Élargir davantage les activités de réinvestissement admissibles afin de refléter les coûts réels de déploiement et d'exploitation des infrastructures.

3.2 POLITIQUES COMMERCIALES FAVORISANT L'INDUSTRIE DES VE ET LA CROISSANCE DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE AU CANADA

- Éviter l'imposition de tarifs et contre-tarifs douaniers sur les infrastructures et composantes essentielles aux VE: Exempter de tarifs et contre-tarifs les équipements de recharge pour VE, les composantes électriques et les pièces de rechange essentielles à la croissance des infrastructures de recharge pour VE au Canada. Veiller à ce que les composantes de VE conformes à l'ACEUM demeurent exemptes de tarifs afin de ne pas freiner le déploiement des infrastructures.
- Maintenir l'accès à des VE abordables grâce à des exemptions commerciales: Exempter de tarifs et contre-tarifs les VE légers, moyens et lourds, particulièrement ceux importés de pays avec lesquels



le Canada a conclu un accord de libre-échange, afin de garantir que les VE demeurent abordables et accessibles pour les consommateurs canadiens.

3.3 UN CADRE DE REMISE DES TARIFS AUTOMOBILES QUI SOUTIENT LES FABRICANTS DE VE

- Assurer l'équité du régime de remise des contre-tarifs en redéfinissant les critères d'admissibilité afin de soutenir les emplois liés aux VE au Canada. Certains constructeurs automobiles traditionnels réduisent leurs effectifs tout en bénéficiant de remises tarifaires. À l'inverse, des fabricants de VE tels que Rivian, Tesla et Lucid, qui accroissent leurs effectifs et investissent au Canada, ne sont actuellement pas admissibles à ces remises. Rendre les fabricants de VE admissibles au régime contribuerait à soutenir leur croissance au Canada.

4 L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS: UNE OCCASION DE RENFORCER L'ÉCONOMIE CANADIENNE

L'électrification des transports n'est pas simplement un objectif environnemental. Il s'agit d'une stratégie de développement économique qui renforce l'indépendance énergétique du Canada, soutient les investissements nationaux, crée des emplois de qualité et permet aux entreprises canadiennes de demeurer concurrentielles dans un marché mondial en forte croissance

Le secteur canadien de la mobilité électrique s'est imposé comme un actif économique stratégique qui soutient la fabrication nationale, le développement des infrastructures, les investissements dans les réseaux électriques, l'innovation et l'emploi qualifié dans toutes les régions du pays. Plus de 130 000 Canadiens occupent déjà des emplois liés à l'électrification des transports, et ce nombre pourrait atteindre entre 360 000 et 600 000 emplois d'ici 2035 selon un scénario de croissance faible à modérée du marché[1]. Les retombées économiques de l'électrification des transports vont bien au-delà de l'assemblage de véhicules. Des emplois sont déjà créés dans l'exploitation et le raffinage des minéraux critiques, la production et la distribution d'électricité, la fabrication d'infrastructures de recharge, la construction, le déploiement, l'entretien et la modernisation des infrastructures, les services d'électricité, le développement de logiciels, la fabrication de véhicules, les services aux parcs de véhicules, l'entretien, l'éducation et la recherche. Comme ces activités se déroulent dans des collectivités partout au pays, l'électrification des transports crée des occasions économiques dans **toutes les régions du Canada**.

At a time of heightened global economic uncertainty and ongoing trade tensions with the United States, transportation electrification can strengthen Canada's economic resilience by reducing dependence on imported fuels, improving productivity, supporting domestic supply chains, and attracting private capital. Canada possesses significant competitive advantages in the global transition to electric transportation, including abundant critical minerals, a highly integrated automotive supply chain, a skilled workforce, a world-class clean electricity system, (84% non emitting) and growing expertise in charging infrastructure, battery



technologies, software, and grid integration. Predictable federal policies help crowd in private capital, accelerate innovation, and reduce investment risk, enabling Canada to capture a greater share of the economic value associated with the global transition to electric mobility.

Dans un contexte d'incertitude économique mondiale accrue et de tensions commerciales persistantes avec les États-Unis, l'électrification des transports peut renforcer la résilience économique du Canada en réduisant sa dépendance aux carburants importés, en améliorant la productivité, en soutenant les chaînes d'approvisionnement nationales et en attirant des capitaux privés. Le Canada dispose d'importants avantages concurrentiels dans la transition mondiale vers le transport électrique, notamment d'abondantes ressources en minéraux critiques, d'une chaîne d'approvisionnement automobile hautement intégrée, d'une main-d'œuvre qualifiée, d'un réseau électrique propre de calibre mondial (84 % sans émissions) ainsi que d'une expertise croissante dans les infrastructures de recharge, les technologies de batteries, les logiciels et l'intégration des réseaux électriques. Des politiques fédérales prévisibles favorisent les investissements privés, accélèrent l'innovation et réduisent les risques d'investissement, permettant ainsi au Canada de capter une plus grande part de la valeur économique associée à la transition mondiale vers la mobilité électrique.

4.1 ADOPTER UNE NORME CANADIENNE RIGOUREUSE SUR LES ÉMISSIONS DE GES DES VÉHICULES LÉGERS

L'électrification des transports dépend de plus que du financement public. Les entreprises prennent leurs décisions d'investissement à long terme en fonction de leurs attentes quant à l'adoption des véhicules, à la croissance du marché et à la stabilité des politiques publiques. Pour les entreprises de recharge, les fournisseurs d'électricité, les constructeurs automobiles, les fabricants de batteries, les entreprises de logiciels, les exploitants de parcs de véhicules et les investisseurs, la certitude réglementaire est l'un des facteurs les plus importants influençant les décisions d'investissement.

La décision du gouvernement fédéral d'élaborer une norme canadienne souveraine sur les émissions de GES des véhicules légers représente une occasion de fournir cette certitude. Une norme robuste fondée sur les émissions moyennes des parcs de véhicules peut constituer un mécanisme durable et technologiquement neutre pour soutenir l'objectif gouvernemental d'atteindre 75 % de ventes de véhicules électriques d'ici 2035 et 90 % d'ici 2040, tout en donnant aux entreprises une plus grande confiance pour investir dans des projets au Canada.

Une norme ambitieuse, prévisible et fondée sur les émissions de GES contribuerait à faire du Canada un marché prioritaire pour les véhicules zéro émission tout en favorisant les investissements dans les infrastructures de recharge, les réseaux électriques, les chaînes d'approvisionnement de batteries, le développement des minéraux critiques et la fabrication de pointe. Plus de 130 000 Canadiens occupent déjà des emplois liés à l'électrification des transports, et la croissance future de ces secteurs dépendra en partie de signaux politiques clairs et stables.



Contrairement aux programmes de dépenses directes, une norme sur les émissions de GES peut mobiliser d'importants investissements du secteur privé à un coût fiscal limité pour le gouvernement. Alors que le Canada fait face à l'incertitude économique et à une concurrence mondiale accrue pour attirer les investissements dans les technologies propres, la certitude réglementaire sera essentielle pour attirer les capitaux, soutenir l'emploi et renforcer la compétitivité à long terme du pays.

Recommandation clé : Le gouvernement du Canada devrait agir rapidement pour établir une norme canadienne rigoureuse sur les émissions de GES des véhicules légers, assortie d'exigences annuelles de conformité offrant une trajectoire prévisible vers l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de ventes de véhicules électriques pour 2035 et 2040.

4.2 DÉPLOYER L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE POUR VE AU CANADA

L'infrastructure de recharge constitue à la fois une condition essentielle à l'électrification des transports et une importante source d'activité économique en soi. Les investissements dans les infrastructures de recharge créent des emplois pour les entrepreneurs en électricité, les ingénieurs, les fabricants d'équipements, les fournisseurs d'électricité, les entreprises de logiciels et les sociétés de construction, tout en soutenant les investissements à long terme du secteur privé dans l'ensemble de l'économie canadienne.

Tout comme les générations précédentes ont investi dans les autoroutes, les oléoducs, les réseaux électriques et l'électrification rurale, le Canada doit maintenant construire les infrastructures nécessaires pour soutenir la prochaine génération de transport. Les infrastructures de recharge devraient être de plus en plus considérées comme des infrastructures économiques d'importance nationale qui soutiennent la productivité, la mobilité, le commerce, le développement économique et la sécurité nationale.

Les investissements stratégiques dans les infrastructures de recharge peuvent également favoriser le développement économique local. Les bornes de recharge publiques situées à proximité des rues principales, des quartiers commerciaux, des destinations touristiques, des restaurants et des équipements communautaires encouragent les conducteurs de VE à passer du temps et à dépenser dans les collectivités locales pendant la recharge de leur véhicule. Dans les collectivités rurales et les petites municipalités, les infrastructures de recharge peuvent contribuer à attirer des visiteurs, à soutenir les entreprises locales et à renforcer l'économie touristique régionale. Comme les infrastructures de transport traditionnelles, la valeur économique des infrastructures de recharge va bien au-delà de leur seule fonction de mobilité.

Bien que le marché canadien de la recharge ait considérablement gagné en maturité, d'importantes lacunes subsistent dans des segments où le modèle d'affaires demeure difficile. Les collectivités rurales et éloignées, les communautés autochtones, les immeubles résidentiels à logements multiples et certaines applications de recharge publique continuent de faire face à des obstacles que les



investissements privés ne suffiront probablement pas à surmonter. Un soutien fédéral demeure nécessaire pour assurer un accès équitable aux infrastructures de recharge et soutenir la croissance continue de l'adoption des VE partout au pays.

Les futurs programmes d'infrastructure devraient accorder la priorité aux éléments suivants :

- La modernisation des infrastructures de recharge dans les immeubles résidentiels à logements multiples.
- Le déploiement d'infrastructures de recharge dans les collectivités rurales, nordiques et éloignées, particulièrement pour les projets qui soutiennent les entreprises locales, les attraits touristiques, les centres-villes commerciaux et les équipements communautaires.
- Les projets communautaires et les projets dirigés par des communautés autochtones.
- Les systèmes de stockage d'énergie par batterie et les solutions de recharge mobiles lorsque les contraintes du réseau ou les délais de raccordement retardent le déploiement.
- Des appels de projets prévisibles et continus ainsi que des processus d'approbation simplifiés afin de réduire les annulations de projets et d'accélérer les investissements.
- Le projet de 100 destinations emblématiques du Canada, un réseau national de destinations accessibles en VE combinant infrastructures de recharge, développement touristique et aménagements améliorés dans des lieux emblématiques partout au pays.

Le projet proposé de 100 destinations emblématiques du Canada constituerait une initiative phare démontrant que les déplacements en véhicule électrique sont pratiques, simples et agréables partout au Canada. Le projet identifierait 100 destinations emblématiques et soutiendrait le déploiement d'infrastructures de recharge fiables, d'une image de marque distinctive ainsi que d'aménagements améliorés destinés à encourager les Canadiens à explorer le pays en VE. L'initiative contribuerait également à accroître la confiance des consommateurs envers le réseau de recharge canadien en mettant en valeur des possibilités concrètes de voyage et en corrigeant certaines perceptions erronées persistantes concernant la disponibilité des infrastructures de recharge publiques.

En plus de soutenir l'expansion du réseau de recharge, cette initiative favoriserait le tourisme, renforcerait l'activité économique dans les collectivités rurales et éloignées et démontrerait le rôle que l'électrification des transports peut jouer pour relier les Canadiens aux destinations partout au pays. En mettant en valeur des itinéraires et des destinations accessibles en VE, le projet viendrait compléter les efforts plus larges de sensibilisation du public et démontrerait que les VE sont adaptés non seulement aux déplacements quotidiens, mais aussi au tourisme et aux longs trajets. À l'image des investissements historiques dans les autoroutes, les parcs et les infrastructures touristiques, le projet combinerait développement économique, sensibilisation des consommateurs, fierté nationale et investissements dans les infrastructures au sein d'une même initiative structurante pour le pays.

Les investissements fédéraux dans les infrastructures de recharge jouent un rôle catalyseur en mobilisant des investissements du secteur privé beaucoup plus importants tout en soutenant la création d'emplois locaux dans les collectivités partout au Canada.

4.3 ACCÉLÉRER L'ÉLECTRIFICATION DES VÉHICULES MOYENS ET LOURDS

Les véhicules moyens et lourds représentent l'une des plus importantes occasions d'électrification des transports au Canada ainsi que l'un des secteurs offrant le plus grand potentiel d'investissements privés au cours des prochaines années. L'électrification des autobus scolaires, des parcs d'autobus de transport collectif et des camions commerciaux permet de réduire les coûts d'exploitation, de soutenir la fabrication canadienne, de diminuer l'exposition à la volatilité des prix des carburants et de renforcer la compétitivité économique à long terme du Canada.

Comme les modèles d'exploitation varient considérablement d'un segment de parc de véhicules à l'autre, une approche universelle a peu de chances de réussir. Des enveloppes de financement distinctes devraient être maintenues pour les autobus scolaires, les autobus de transport collectif et les parcs de camions commerciaux, tout en intégrant, dans la mesure du possible, le soutien à l'acquisition de véhicules, aux infrastructures et à la planification de l'électrification des parcs au sein d'un même processus de demande. Cette approche permettrait de réduire la complexité administrative, d'améliorer l'efficacité des programmes et d'accélérer le déploiement des véhicules électriques.

4.3.1 Autobus scolaires électriques

L'électrification des autobus scolaires génère des avantages économiques, opérationnels, sanitaires et éducatifs, tout en créant une demande pour les infrastructures de recharge et les mises à niveau des réseaux électriques dans les collectivités de toutes tailles. Un financement dédié demeure nécessaire, puisque les centres de services scolaires, les conseils scolaires et les exploitants privés ne disposent souvent pas des capitaux nécessaires pour soutenir le remplacement à grande échelle des véhicules et le déploiement des infrastructures de recharge.

MÉC recommande un programme de financement de quatre ans prévoyant une réduction graduelle des niveaux d'incitatifs tant pour l'acquisition de véhicules que pour les infrastructures de recharge. Cette approche offre aux fabricants, aux transporteurs scolaires, aux fournisseurs de recharge et aux autres intervenants la prévisibilité nécessaire pour planifier leurs investissements et leurs activités de déploiement, tout en encourageant une adoption précoce lorsque les écarts de coûts d'acquisition et les obstacles au marché sont les plus importants. Une structure d'incitatifs dégressive envoie également un signal clair selon lequel les fonds publics visent à accélérer la transformation du marché plutôt qu'à fournir des subventions permanentes. À mesure que le coût des véhicules se rapproche de la parité, que les infrastructures de recharge deviennent plus accessibles et que l'expérience de l'industrie s'accroît, des niveaux d'incitatifs plus faibles peuvent continuer à soutenir l'adoption tout en améliorant l'efficacité globale du programme. Un retrait progressif prévisible du soutien permet d'éviter les perturbations liées à une interruption soudaine des programmes, d'encourager des décisions



d'investissement opportunes et de maximiser le nombre d'autobus scolaires électriques déployés grâce aux fonds publics disponibles.

Programme incitatif pour les autobus scolaires électriques et les infrastructures de recharge			
Année	Programme de rabais à l'acquisition de véhicules	Financement des infrastructures de recharge	TOTAL
1	150 000 000 \$	40 000 000 \$	190 000 000 \$
2	130 000 000 \$	30 000 000 \$	160 000 000 \$
3	115 000 000 \$	20 000 000 \$	135 000 000 \$
4	105 000 000 \$	10 000 000 \$	115 000 000 \$
TOTAUX	500 000 000 \$	100 000 000 \$	600 000 000 \$

4.3.2 Autobus de transport collectif électriques

Les sociétés de transport en commun sont confrontées à certains des coûts d'électrification les plus élevés du secteur des transports. L'acquisition de véhicules, l'électrification des dépôts, les mises à niveau des services publics d'électricité et la planification opérationnelle exigent tous des investissements importants qui dépassent la capacité financière de nombreuses sociétés de transport municipales. Le soutien à l'électrification du transport collectif permet de réduire les coûts d'exploitation à long terme tout en renforçant les réseaux de transport en commun et en stimulant l'activité économique locale. L'électrification du transport collectif soutient également la fabrication canadienne d'autobus, le déploiement des infrastructures de recharge, les entrepreneurs en électricité et les investissements des fournisseurs d'électricité partout au pays.

MÉC recommande un programme de financement de quatre ans prévoyant une réduction graduelle des niveaux d'incitatifs pour l'acquisition d'autobus de transport collectif et le déploiement d'infrastructures de recharge. Une trajectoire de financement prévisible permet aux sociétés de transport, aux autorités organisatrices de transport et aux fournisseurs d'infrastructures d'harmoniser les plans de renouvellement des parcs de véhicules, les calendriers d'approvisionnement, les mises à niveau des services et les investissements en recharge avec les fonds disponibles. Des niveaux de financement plus élevés au cours des premières années contribueront à accélérer les projets de transition à grande échelle, à soutenir les organismes actuellement engagés dans la planification de l'électrification et à réduire les obstacles liés aux premiers déploiements. Une structure d'incitatifs dégressive envoie un signal clair indiquant que le financement public vise à accélérer la transition, tout en encourageant les sociétés de transport à intégrer l'électrification des véhicules dans leur planification des immobilisations à long terme. Un retrait progressif prévisible du soutien peut également réduire les perturbations du marché, favoriser une mise en œuvre plus efficace des programmes et maximiser le nombre d'autobus de transport collectif déployés grâce aux fonds publics disponibles.

Programme d'électrification du transport collectif : véhicules et infrastructures de recharge			
ANNÉE	Programme de rabais à l'acquisition de véhicules	Financement des infrastructures de recharge	TOTAL
1	200 000 000 \$	75 000 000 \$	325 000 000 \$
2	180 000 000 \$	55 000 000 \$	235 000 000 \$
3	165 000 000 \$	40 000 000 \$	205 000 000 \$
4	155 000 000 \$	30 000 000 \$	185 000 000 \$
TOTAUX	700 000 000 \$	200 000 000 \$	900 000 000 \$

4.3.3 Commercial Electric Trucks

L'électrification du transport de marchandises est essentielle à la compétitivité économique à long terme du Canada. Les parcs de véhicules commerciaux assurent le transport des biens partout dans l'économie canadienne et cherchent de plus en plus à réduire leurs coûts d'exploitation et leur exposition à la volatilité des prix des carburants, tout en répondant aux attentes de leurs clients et investisseurs.

Les programmes destinés aux camions commerciaux devraient soutenir :

- Les incitatifs à l'achat de véhicules et à la conversion de véhicules, lorsque cela est approprié.
- Les solutions de recharge en dépôt, publiques, partagées et mobiles, y compris les modèles de recharge exploités par des tiers et les infrastructures à usage partagé.
- Les corridors de recharge pour camions accessibles au public et les infrastructures de recharge à mégawatt.
- La planification de l'électrification des parcs de véhicules et l'assistance technique.
- Des bonifications pour les camions zéro émission fabriqués au Canada.

Les activités des parcs de véhicules commerciaux sont très diversifiées, et de nombreux exploitants ne sont pas directement propriétaires de l'ensemble de leurs véhicules, installations ou actifs de recharge. Les programmes fédéraux devraient donc soutenir une variété de modèles d'affaires, y compris les véhicules loués, les modèles de recharge en tant que service et les infrastructures de recharge partagées, afin que le financement reflète les pratiques opérationnelles réelles du secteur et maximise la participation.

Compte tenu des importants besoins en capital et des risques d'utilisation associés aux infrastructures de recharge pour camions commerciaux, une participation fédérale sera nécessaire pour attirer les investissements privés et accélérer le déploiement à court terme.

MÉC recommande un programme de financement de quatre ans prévoyant une réduction graduelle des niveaux d'incitatifs pour l'acquisition de véhicules commerciaux, le déploiement d'infrastructures de recharge et la planification de l'électrification des parcs de véhicules. Une trajectoire de financement prévisible permet aux exploitants de parcs, aux fournisseurs de recharge, aux fabricants de véhicules

et aux partenaires financiers de planifier leurs investissements avec confiance, tout en accélérant les déploiements pendant la période où les coûts initiaux des véhicules et des infrastructures demeurent des obstacles importants. Des niveaux de financement plus élevés au cours des premières années contribueront à établir le marché, à stimuler les investissements privés et à soutenir les premiers déploiements de parcs qui pourront démontrer la viabilité de différents modèles d'exploitation dans une variété d'applications commerciales. Une structure d'incitatifs dégressive envoie un signal clair indiquant que l'aide publique vise à accélérer l'adoption du marché plutôt qu'à fournir des subventions permanentes, tout en encourageant les intervenants de l'industrie à agir rapidement à mesure que les niveaux de financement diminuent progressivement. Un retrait progressif prévisible du soutien favorisera une croissance ordonnée du marché, réduira l'incertitude des investissements et maximisera le nombre de véhicules commerciaux et de projets de recharge déployés grâce aux fonds publics disponibles.

Programme d'électrification des camions commerciaux : véhicules et infrastructures de recharge			
ANNÉE	Programme de rabais à l'acquisition de véhicules	Financement des infrastructures de recharge	TOTAL
1	200 000 000 \$	100 000 000 \$	300 000 000 \$
2	170 000 000 \$	80 000 000 \$	250 000 000 \$
3	130 000 000 \$	70 000 000 \$	200 000 000 \$
4	100 000 000 \$	50 000 000 \$	150 000 000 \$
TOTAUX	600,000,000	300,000,000	900,000,000

4.4 DÉVELOPPER LA MAIN-D'ŒUVRE ET LA PRÉPARATION DU MARCHÉ POUR LES VE AU CANADA

La croissance du secteur de la mobilité électrique dépend de la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée et de consommateurs bien informés. L'électrification des transports crée une demande pour les électriciens, les ingénieurs, les techniciens, les développeurs de logiciels, les spécialistes de la recharge, les gestionnaires de parcs de véhicules, les premiers intervenants, les techniciens d'entretien de véhicules et de nombreuses autres professions. Les investissements dans les programmes de formation contribueront à faire en sorte que les travailleurs canadiens puissent bénéficier des emplois créés par la croissance continue du secteur. Les initiatives de développement de la main-d'œuvre devraient notamment soutenir les électriciens, les techniciens, les exploitants de parcs de véhicules, les professionnels de l'entretien des véhicules, les spécialistes de la recharge et d'autres professions essentielles à la croissance du secteur.

Les initiatives de sensibilisation et d'éducation du public demeurent également importantes. La confiance des consommateurs, l'état de préparation des parcs de véhicules et l'adoption par les entreprises continuent de dépendre de l'accès à une information fiable sur la disponibilité des



véhicules, la recharge, les coûts d'exploitation et les possibilités d'affaires associées à l'électrification des transports. Soutenir la préparation du marché permettra de maximiser les retombées des investissements publics et privés réalisés dans l'ensemble du secteur.

Le Canada bénéficie déjà d'un réseau croissant d'associations sectorielles, d'établissements d'enseignement, de fournisseurs d'électricité, de prestataires de formation, d'organismes sans but lucratif et de partenariats sectoriels qui offrent des activités de développement de la main-d'œuvre et d'éducation sur les VE. Les futurs investissements fédéraux devraient prioriser l'expansion des programmes qui ont fait leurs preuves et l'élargissement de leur portée, afin de permettre à ces initiatives de rejoindre davantage de travailleurs, d'entreprises, de parcs de véhicules et de consommateurs partout au Canada.

4.5 RENFORCER LA CAPACITÉ DU CANADA EN MATIÈRE DE MINÉRAUX CRITIQUES ET DE RECYCLAGE DES BATTERIES DE VE

Le Canada a réalisé d'importants investissements dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des minéraux critiques et des batteries, notamment dans l'exploitation minière, la transformation, la fabrication de batteries et la production de véhicules. Toutefois, moins d'attention a été accordée à la récupération et au raffinage des minéraux critiques provenant des batteries de VE en fin de vie et des rebuts de fabrication. Le recyclage des batteries représente une occasion stratégique de renforcer les chaînes d'approvisionnement nationales, d'améliorer la sécurité des ressources et de créer une valeur économique additionnelle à partir de matériaux déjà en circulation dans l'économie canadienne.

Le recyclage des batteries de VE devrait être considéré comme une stratégie relative aux minéraux critiques, et non simplement comme une activité de gestion des déchets. Le lithium, le nickel, le cobalt, le graphite, le cuivre et d'autres matériaux récupérés peuvent devenir une source d'approvisionnement nationale de plus en plus importante à mesure que l'adoption des VE progresse. Le recyclage favorise également le respect des nouvelles exigences internationales relatives au contenu recyclé des batteries et renforce l'attractivité du Canada comme destination pour les investissements dans la fabrication de batteries.

Malgré son potentiel à long terme, le secteur canadien du recyclage des batteries fait face à des défis importants. Les volumes de batteries en fin de vie demeurent inférieurs aux projections initiales, puisque les batteries de VE ont une durée de vie plus longue que prévu. Par ailleurs, les retards dans les projets de fabrication de batteries ont réduit la disponibilité des rebuts de production dont dépendent de nombreuses installations de recyclage. Dans le même temps, les faibles prix des minéraux critiques exercent une pression financière considérable sur les entreprises de recyclage et de raffinage. Les difficultés récemment rencontrées par plusieurs recycleurs nord-américains soulignent l'importance de maintenir une capacité nationale de transformation pendant cette période de transition.

La perte de capacités nationales de recyclage et l'absence de capacités suffisantes de raffinage de la masse noire accroissent la dépendance du Canada envers la transformation à l'étranger, réduisent la valeur générée par les investissements publics dans les minéraux critiques et les VE, et affaiblissent la résilience des chaînes d'approvisionnement nationales.

Le soutien fédéral au moyen du Fonds souverain pour les minéraux critiques peut contribuer à faciliter cette transition du marché, à préserver des capacités industrielles stratégiques, à attirer des investissements privés et à garantir que le Canada demeure bien positionné pour capter la valeur économique croissante associée au recyclage des batteries de VE et à la récupération des minéraux critiques. À mesure que les volumes de batteries de VE augmenteront au cours de la prochaine décennie, le recyclage et le raffinage deviendront des piliers de plus en plus importants de l'écosystème canadien des minéraux critiques et des batteries.

Recommandation clé : Consacrer une partie du Fonds souverain pour les minéraux critiques au soutien de projets de raffinage des minéraux critiques, de traitement de la masse noire et de recyclage des batteries qui renforcent la chaîne d'approvisionnement canadienne des VE et la sécurité des ressources du pays.

4.6 POLITIQUES D'APPUI POUR ATTIRER LES INVESTISSEMENTS ET RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ

Les investissements fédéraux sont plus efficaces lorsqu'ils s'inscrivent dans un cadre stratégique stable et prévisible. Les entreprises prennent leurs décisions d'investissement à long terme en fonction de leurs attentes quant à la croissance du marché, à la certitude réglementaire, au développement des infrastructures et à la continuité des politiques publiques. Les récentes fluctuations des politiques fédérales liées à l'électrification des transports ont créé des défis pour les investisseurs et les intervenants de l'ensemble de l'écosystème de la mobilité électrique. La prévisibilité réglementaire est particulièrement importante pour les investissements à forte intensité de capital dans les infrastructures de recharge, l'électrification des parcs de véhicules, les réseaux électriques et le secteur manufacturier.

Le maintien et le renforcement de mesures d'appui telles que le Règlement sur les combustibles propres, des politiques commerciales ciblées et un cadre équitable de remise des tarifs peuvent contribuer à attirer les investissements, à renforcer la confiance des entreprises et à faire en sorte que le Canada demeure concurrentiel alors que les administrations du monde entier poursuivent leurs efforts d'électrification des transports. Les politiques qui favorisent le déploiement des infrastructures de recharge, la fabrication nationale et l'innovation canadienne peuvent également consolider la position du Canada dans les chaînes d'approvisionnement mondiales des VE tout en soutenant l'emploi et la croissance économique partout au pays.

5 À PROPOS DE MÉC

Fondée en 2006, Mobilité Électrique Canada (MÉC) est **l'association nationale de l'industrie des véhicules électriques** au Canada. Notre mission est de favoriser et d'accélérer la transition vers une mobilité électrique durable au Canada grâce à la représentation des intérêts du secteur, à la collaboration, à l'éducation et au leadership d'opinion, avec pour objectif ultime de bâtir un avenir plus propre, plus sain et plus prospère pour l'ensemble de la population canadienne.

Mobilité Électrique Canada

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

Daniel Breton, Président et directeur général

Daniel.breton@emc-mec.ca