

La crise du COVID-19 :

Mesures pour assurer la survie de l'industrie de haute technologie des transports électrifiés au Canada

Recommandations de Mobilité Électrique Canada

30 mars 2020

À l'attention du très honorable Justin Trudeau, premier ministre du Canada,
Ainsi qu'aux honorables ministres Bill Morneau, Seamus O'Regan, Mona Fortier, Marc Garneau, Navdeep Bains, Jean-Yves Duclos, Jonathan Wilkinson, Catherine McKenna et Mélanie Joly.

La crise du COVID-19 nuit aux Canadiens et à la planète de multiples façons. De notre santé à notre économie, la crise a et continuera d'avoir des effets sans précédent et imprévisibles pour nous tous.

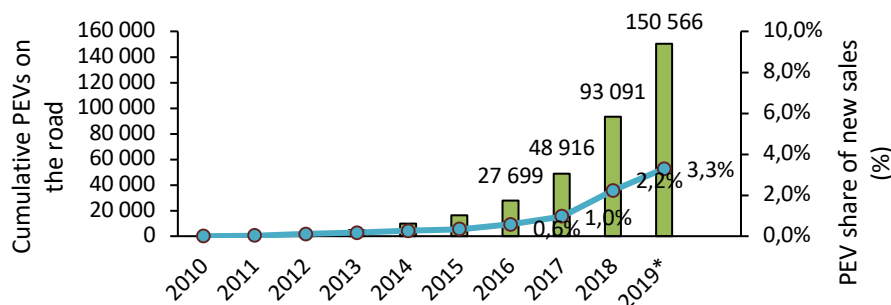
L'effet du COVID-19 sur le secteur de l'énergie : Le pétrole, le gaz, mais aussi l'électricité et les transports

La crise du COVID-19 a un impact négatif sérieux sur la sécurité d'emploi et les prévisions de revenus du secteur de l'énergie. Des milliers de Canadiens et leur famille qui travaillent dans le secteur de l'énergie font face à des situations très difficiles. Ces impacts incluent non seulement les intervenants du secteur de l'énergie fossile, mais aussi les travailleurs du domaine de l'électrification des transports et des industries connexes telles que les énergies renouvelables et les transports autonomes.

Partout au Canada, de multiples entreprises construisent, assemblent et vendent des véhicules légers et lourds partiellement et entièrement électriques ainsi que des bateaux électriques, des infrastructures de recharge et de multiples composantes. Ces entreprises embauchent des milliers de Canadiens : ingénieurs, mineurs, électriciens, mécaniciens, chercheurs, ouvriers d'usine et vendeurs. Bon nombre d'entre eux sont sur le point de perdre ou ont déjà perdu leur emploi car de nombreuses PME ainsi que de grandes entreprises sont confrontées à de graves difficultés économiques, ce qui fragilise la transition vers les transports écologiques au Canada. Pour ajouter à cette incertitude, le prix du pétrole est actuellement à un creux historique, ce qui nuit à l'acquisition de véhicules électriques pour les particuliers, les entreprises, les institutions et les villes. Bien qu'il s'agisse probablement d'un phénomène de courte durée, celui-ci risque de ralentir considérablement l'adoption des véhicules électriques et l'atteinte des objectifs climatiques du Canada.

Des objectifs ambitieux

Le Canada s'est fixé un objectif ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) : -30% pour 2030 par rapport à nos émissions de 2005. Le transport étant l'un des plus importants contributeurs sectoriels desdites émissions, le Canada s'est aussi fixé des objectifs ambitieux en matière d'adoption de véhicules électriques : 10% des ventes de véhicules légers d'ici 2025, 30% d'ici 2030 et 100% d'ici 2040. En 2019, nous avons atteint 3,3% des ventes de véhicules légers. Quant aux autobus, autobus scolaires, camions et autres véhicules, nous sommes au tout début d'une nouvelle ère qui doit se poursuivre si nous voulons atteindre les objectifs climatiques du Canada.



Si nous laissons cette crise ralentir voire même stopper l'électrification des transports au Canada, non seulement cela pourrait signifier la perte de milliers de bons emplois partout au pays, mais cela pourrait aussi retarder notre transition vers l'adoption des véhicules électriques de quelques années. Nous pourrions même souffrir de l'absence d'une importante industrie d'électrification des transports si des mesures audacieuses ne sont pas prises.

Sur cette base, voici un aperçu de l'impact croissant de notre industrie sur l'économie canadienne ainsi qu'une liste de demandes à court et moyen terme. Nous espérons que votre ministère ainsi que d'autres ministères envisageront de nous aider à protéger l'industrie canadienne de la haute technologie du transport électrifié afin de positionner celle-ci favorablement pour la croissance anticipée lorsque la crise du COVID-19 sera maîtrisée.

Daniel Breton
Président et directeur général / Mobilité Électrique Canada

Quelques faits à propos de l'industrie de haute technologie en électrification des transports au Canada

Selon «The Energy fact book 2019-2020 » publié par Ressources Naturelles Canada¹

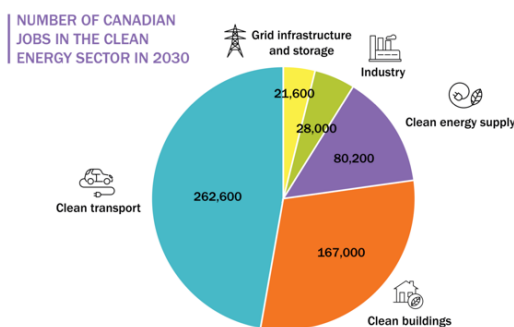
- 1- 60% plus de canadiens travaillent directement dans le secteur de l'électricité que dans le secteur de l'extraction du pétrole et du gaz.
- 2- Les émissions de gaz à effet de serre issues de la production d'électricité ont diminué de 42% entre 2000 et 2017.
- 3- Les émissions de gaz à effet de serre des transports ont augmenté de 20% entre 2000 et 2017.
- 4- Le secteur canadien de l'électricité propre est un chef de file mondial, constitué à 82% de production à partir de sources non émettrices. Il est donc beaucoup plus propre que les grands pays producteurs d'électricité.



Selon le document «Tracking the energy revolution 2019» publié par Clean Energy Canada :

- 1- Environ 300 000 personnes travaillent maintenant dans le secteur de l'énergie propre au Canada.
- 2- Ce nombre devrait presque doubler d'ici 2030, avec une projection de 559 400 emplois.
- 3- Près de la moitié d'entre eux seront dans les transports propres: 262 600 emplois.

Employment breakdown



Notre secteur de l'énergie propre est un énorme atout pour l'avenir de la haute technologie et de la lutte contre les changements climatiques au Canada. Non seulement le secteur emploie un nombre important de travailleurs, mais les véhicules électriques qui circulent au Canada sont parmi les plus propres au monde grâce à notre électricité propre. Pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions, il faudra nécessairement réduire les émissions dans le secteur des transports grâce à une transition significative vers les véhicules électriques légers, moyens et lourds.

1: https://www.nrcan.gc.ca/sites/www.nrcan.gc.ca/files/energy/pdf/Energy%20Fact%20Book_2019_2020_web-resolution.pdf

2: https://cleanenergycanada.org/wp-content/uploads/2019/10/Report_TER2019_CleanJobsFuture_20191002_FINAL-FOR-WEB.pdf

9 recommandations à court et moyen terme pour soutenir l'industrie de haute technologie des transports électrifiés

Le risque: la liquidité et l'accès réduit aux marchés sont des problèmes importants auxquels sont maintenant confrontés toutes les entreprises du secteur de la mobilité électrique. L'accès aux marchés des actions et de la dette se resserre alors que les clients évaluent leurs dépenses d'investissement à la lumière de la crise du COVID-19.

L'occasion: si notre industrie traverse la crise du COVID-19 ainsi que le ralentissement économique connexe et en ressort plus forte, elle aidera non seulement directement les travailleurs de l'industrie, mais aussi notre économie, notre environnement et la santé de tous les Canadiens.

Nous proposons les recommandations suivantes pour le court et le moyen terme:

#	Recommandations	Budget estimé Pour 2020-2021
1	<p>Transports Canada: Incitatifs pour les acheteurs de véhicules électriques</p> <p>-Soutenir l'inclusion du plus grand nombre possible de Canadiens dans l'électrification de notre secteur des transports en poursuivant le programme incitatif annoncé dans le budget du 19 mars 2019 pour l'acquisition de véhicules électriques légers;</p> <p>-Augmenter le plafond du PDSF de 45 000 \$ à 55 000 \$ afin que davantage d'acheteurs d'automobiles canadiens aient accès au rabais, d'autant plus que les dépenses automobiles devraient diminuer à la suite de COVID-19. Cela peut également soutenir la vente d'un plus grand nombre de modèles de véhicules sur le marché</p>	\$200 M
2	<p>RNCan: Élargir le réseau de bornes de recharge au Canada</p> <p>Élargir les programmes incitatifs de RNCan qui soutiennent le développement d'infrastructures de recharge afin que les Canadiens sentent qu'ils peuvent adopter les véhicules électriques pour tous leurs besoins grâce aux mesures suivantes:</p> <p>-Fournir une augmentation importante du financement du programme PIVEZ de RN Can pour soutenir l'installation élargie de bornes de recharge rapide et de niveau 2 dans les endroits où les Canadiens vivent, travaillent et se divertissent pour toutes les catégories de véhicules, y compris les véhicules de passagers, de flottes et des autobus;</p> <p>- Augmenter le nombre de cycles de financement publiés au cours des 1-2 prochaines années</p> <p>Augmenter le financement nécessaire à la construction d'un plus grand nombre de bornes de recharge rapide pour véhicules électriques le long des principales autoroutes du Canada ainsi que dans les zones urbaines et rurales.</p> <p>-Viser jusqu'à 5 000 stations de BRCC publiques supplémentaires (en plus de celles annoncées précédemment dans la lettre de mandat du ministre) sur 3 à 4 ans, en commençant par 1 500 sites la première année.</p>	<p>\$150 M</p> <p>Pour les infrastructures de recharge rapide</p> <p>-----</p> <p>\$50 M</p> <p>Pour les bornes de niveau 2</p>

#	Recommandations	Budget estimé Pour 2020-2021
	<p>Pour tous les investissements des bornes de recharge :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmenter la proportion des coûts d'équipement et d'installation payés par RN Can de 50% à 85% pour soutenir une plus grande adoption du projet et raviver l'intérêt pour ce secteur. -Fournir aux agences de transport en commun un accès à un soutien financier pour les infrastructures de recharge critiques via le programme PIVEZ ou d'autres mécanismes. - Inclure des incitatifs à 80% des coûts pour les infrastructures de recharge essentielles pour les autobus, les autobus scolaires ainsi que les camions plafonnés à 50 000 \$ par véhicule. - Accorder plus de flexibilité pour combiner les divers moyens de financement gouvernemental pour les projets d'infrastructures et de démonstrations. -Fournir un financement plus élevé pour les bornes de recharge rapide plus puissantes, mais utiliser un plafond par borne pour s'assurer que le financement soit réparti partout au Canada et qu'un ratio acceptable de dollars par borne soit atteint. - Sur les projets approuvés, offrir de la flexibilité en éliminant ou en réduisant les clauses « dépenser ou perdre » et les dispositions de « pourcentage de retenue ». - Étudier les moyens de débloquer un fonds de roulement plus rapidement comme des paiements échelonnés anticipés. 	
3	<p>RNCan + Transport: Soutien à l'électrification des véhicules moyens et lourds</p> <p>Soutenir l'électrification du secteur des transports au sens large et aider à développer l'avantage concurrentiel du Canada dans le secteur des transports électrifiés en adoptant des objectifs et des échéanciers pour convertir les flottes de véhicules moyens et lourds suivants en véhicules électriques :</p> <p><u>Autobus urbains électriques</u></p> <p>En plus de tout programme de financement fédéral aux municipalités pour les autobus urbains, offrir une incitation financière pour 80% de l'écart de prix pour les autobus urbains zéro émission (entièrement électrique) plafonné à 150 000 \$ par autobus pendant 5 ans. Le gouvernement pourrait également accélérer son objectif de soutenir uniquement les bus zéro émission à partir de 2023 pour tous les nouveaux financements après avril 2020. L'accès à ces programmes sera plus efficace s'ils sont alignés sur les programmes de remplacement des véhicules.</p>	<p>\$75 M pour les autobus urbains électriques</p>

#	Recommandations	Budget estimé Pour 2020-2021
	<p><u>Autobus scolaires électriques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fournir des incitatifs financiers à 80% de l'écart de prix entre les autobus électriques et à essence pour faciliter l'acquisition d'autobus scolaires électriques aux exploitants d'autobus scolaires privés et aux commissions scolaires plafonnés à 150 000 \$ par véhicule au cours de l'exercice 2020-2021, diminuant à 75 000 \$ sur 3 ans. - Le gouvernement pourrait également accélérer son objectif de ne soutenir que les bus zéro émission à partir de 2023 pour tous les nouveaux financements après avril 2020. Viser 5 000 bus d'ici 2025. - En l'absence de subventions locales ou provinciales, fournir 100% de l'écart de prix pendant 5 ans (jusqu'à ce que le prix soit au pair). <p><u>Camions, ports et véhicules agricoles</u></p> <p>Offrir des incitatifs financiers à 80% de l'écart de prix pour les camions électriques jusqu'à un maximum de 30 000 \$ pour les camions de classe 3 passant à 150 000 \$ pour les camions de classe 8 pour soutenir le déploiement des camions tout électriques.</p>	<p>\$ 75 M pour les autobus scolaires électriques</p> <p>\$30 M pour les camions électriques</p>
4	<p>Finance : Exonération de la TPS sur l'achat de véhicules électriques neufs et d'occasion et d'équipements de recharge pour véhicules électriques</p> <p>Soutenir les ventes de véhicules électriques en exemptant les véhicules électriques (VE) et les équipements de recharge de véhicules électriques (EVSE) de la taxe sur les produits et services (TPS). Cela s'appliquerait aux prix de vente pouvant atteindre 55 000 \$ pour les véhicules légers neufs et 27 500 \$ pour les véhicules légers d'occasion. Le gouvernement devrait encourager toutes les provinces à au moins égaliser cette contribution financière par véhicule.</p>	<p>Jusqu'à \$40 M</p>
5	<p>ISDE: soutien à Mobilité Électrique Canada</p> <p>Aider MÉC à développer l'analyse et la coordination qui peuvent étendre le développement d'une industrie de transport électrifié de haute technologie de premier plan en fournissant un soutien financier de 4 millions de dollars sur une période de deux ans à MÉC pour accroître son rôle de soutien à l'industrie et ainsi que de soutien aux politiques gouvernementales dans le but de promouvoir et faire croître l'industrie des véhicules électriques. Également, faire croître sa conférence annuelle en tant que lieu de rassemblement national et nord-américain pour les décideurs en matière de VÉ et identifier / promouvoir les besoins en R & D dans le contexte canadien.</p>	<p>\$2 M</p>

#	Recommandations	Budget estimé Pour 2020-2021
6	<p>Transports Canada : Incitatifs à l'achat de véhicules électriques d'occasion</p> <p>Inclure les Canadiens qui n'achètent pas de véhicules neufs malgré les avantages économiques et sanitaires du transport électrifié en établissant un rabais jusqu'à 2 000 \$ pour les véhicules 100% électriques et hybrides rechargeables d'occasion.</p>	\$8 M
7	<p>Secrétariat du Conseil du Trésor : précommande de véhicules</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adopter des mesures de précommandes pour aider les fabricants d'autobus urbains et scolaires électriques à constituer un inventaire de véhicules disponibles et à poursuivre la production pendant tout ralentissement causé par la COVID-19. - Envisager un accord gouvernemental d'approvisionnement rapidement mis en œuvre, des achats fédéraux directs et/ou d'une collaboration avec les provinces et les municipalités pour soutenir la relance des commandes 	\$50 M
8	<p>ECCC: Norme de carburant propre</p> <p>La Norme sur les combustibles propres (NCP) fait partie intégrante du Cadre pancanadien et peut stimuler l'économie et l'emploi dans l'industrie des transports électrifiés si le Canada :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Met en œuvre la norme sur les carburants propres d'ici 2022 tel que prévu - S'assure que la NCP a un signal de prix fort qui prend en charge le déploiement de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques et la résilience du réseau électrique 	---
9	<p>Secrétariat du Conseil du Trésor: Parcs de stationnement et parcs automobiles fédéraux verts</p> <p>Faire preuve de leadership et soutenir l'activité économique canadienne en remplaçant de plus en plus de véhicules fédéraux à essence et diesel par des véhicules zéro émission (légers, moyens et lourds) partout où c'est possible dans tous les ministères et leurs organismes, et soutenir le gouvernement fédéral dans le verdissement de leurs déplacements.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inclure des cibles pour les véhicules électriques et les bornes de recharge pour véhicules électriques. - Installer des chargeurs pour véhicules électriques dans tous les parcs de stationnement appartenant au gouvernement fédéral (y compris les sociétés d'État) - Exiger que tous les bâtiments neufs ou rénovés appartenant au gouvernement fédéral ou loués soient adaptés pour les véhicules électriques, les parcs de véhicules, les employés et les visiteurs ; - Permettre aux employés fédéraux de recharger leurs propres véhicules électriques dans ces bâtiments - Former les employés fédéraux et les entrepreneurs sur les avantages et l'utilisation des véhicules électriques et des infrastructures connexes - Remplacer les navettes existantes sur la Colline du Parlement par des bus électriques - Rechercher des moyens d'électrifier toutes les opérations des sociétés d'État 	\$50 M