



Politiques prioritaires pour l'électrification des transports

Recommandations prébudgétaires 2024

Par Mobilité Électrique Canada

Le 4 août 2023

IMPORTANT – Accédez à la version complète de ce document ici :

<https://emc-mec.ca/wp-content/uploads/2023/08/4-aout-2023-MEC-recommandations-pre-budgetaires-2024-COMPLET.pdf>

Véhicules légers

1.1 Remboursements pour les véhicules zéro émission

Le programme de remboursement pour les véhicules zéro émission (VZE) devrait être basé sur le rapport entre le prix et l'autonomie électrique. Si une version donnée d'une voiture zéro émission, un véhicule multiségment ou un VUS coûte moins de 145 \$ (PDSF) par kilomètre d'autonomie, elle devrait être admissible. Si une version d'une camionnette VZE coûte moins de 180 \$ par kilomètre d'autonomie, elle devrait aussi être admissible. Tous les VZE de moins de 45 000 \$ devraient demeurer admissibles, peu importe leur rapport prix-autonomie. Les véhicules hybrides rechargeables devraient également être admissibles à des remboursements s'ils offrent au moins 80 km d'autonomie électrique. Les véhicules électriques à batterie (VEB) dont le prix est supérieur à 100 000 \$ devraient être exemptés de la taxe de luxe fédérale.

1.2 Système de redevance-remise

Un système de redevance-remise selon lequel les achats des nouveaux véhicules les plus polluants seraient soumis à des redevances pollueur-payeur financerait les remboursements pour les VZE. Jusqu'à ce que toutes les catégories de véhicules soient disponibles dans une version électrique, des exemptions peuvent être proposées pour les familles plus grandes et les personnes qui ont besoin de véhicules plus gros pour travailler.

1.3 Ménages à revenu faible ou modeste

Le Canada devrait mettre en place un programme d'incitatifs axé sur les revenus afin de rendre les VZE plus accessibles pour les consommateurs à faible et à moyen revenu en s'inspirant des programmes de la Californie et de la Colombie-Britannique.

1.4 Plafond des iVZE pour parcs

Le plafond des iVZE pour les parcs de véhicules à usage élevé, comme ceux des entreprises de taxi, de covoiturage et de voiturage, *devrait être retiré*, car ces véhicules doivent être électrifiés en priorité.

1.5 Formation sur l'éducation et la vente de VE

Nous recommandons de travailler avec des organismes de VE fiables pour éduquer les consommateurs au moyen de programmes de sensibilisation et pour soutenir l'effectif des ventes de l'industrie au moyen de programmes de formation visant à faciliter les ventes de VE.

1.6 Programme de mise au rancart écologique

Tous les véhicules polluants – des voitures et camions aux autobus, en passant par les véhicules hors route – pourraient être mis à la ferraille et recyclés dans le cadre d'un programme de mise au rancart écologique, afin d'accélérer la transition vers une mobilité propre au moyen de remboursements pour VE *ou* d'abonnements aux transports en commun, de bons pour des vélos, ou de bons pour des services d'autopartage électrique et de covoiturage électrique, pour les Canadiens qui ne souhaitent pas acheter de nouveaux véhicules.

Véhicules moyens, lourds et hors route

2.1 Autobus électriques abordables pour les transports en commun

Nous recommandons de continuer à fournir un financement prévisible et à long terme aux municipalités et aux sociétés de transport en commun qui prévoient convertir l'ensemble de leur flotte en véhicules électriques.

2.2 Transition vers les autobus scolaires électriques

Nous recommandons de fournir un financement prévisible à long terme aux exploitants d'autobus scolaires qui prévoient convertir l'ensemble de leur flotte en véhicules électriques grâce à une version plus efficace du programme FTCZE afin de rendre le financement plus facilement accessible. Les incitatifs devraient être cumulables avec d'autres programmes fédéraux et provinciaux et inclure les véhicules dont l'assemblage final est réalisé au Canada et qui sont vendus et entretenus par des entreprises canadiennes.

2.3 Intégration des camions électriques dans les flottes commerciales

Accélérer les analyses de rentabilisation des flottes de VZE moyens et lourds grâce à des fonds destinés à la planification de la transition et à l'achat de camions électriques.

2.4 Électrifier les flottes de véhicules dans les ports, aéroports et installations fédérales

Éliminer progressivement les véhicules à combustibles fossiles sur les sites de compétence fédérale, tels que les ports maritimes, les gares de triage intermodales, les parcs et les aéroports, grâce à une combinaison de péages sur les véhicules polluants, d'obligations pour les opérateurs sous-traitants et de restrictions d'accès visant les camions polluants.

2.5 Véhicules électriques hors route

Nous recommandons les mesures suivantes :

- Un remboursement fédéral de 2 500 \$ pour l'achat d'une motoneige, d'une motomarine ou d'un VTT électrique ou de tout autre véhicule hors route personnel électrique utilisé pour le travail ou le plaisir.
- Une directive VZE visant les petits véhicules hors route conforme à celles des administrations les plus ambitieuses en Amérique du Nord.
- Une exonération de la taxe de luxe pour les navires zéro émission.

2.6 Électrification des services de traversier

Le gouvernement fédéral devrait travailler avec les organismes de traversiers régionaux ou provinciaux pour soutenir financièrement l'électrification des services de traversiers partout au Canada *tout en créant une industrie maritime canadienne à zéro émission*.

Infrastructure de recharge pour VE

3.1 Objectifs de l'infrastructure de recharge pour VE

Fixer des cibles conformes aux derniers rapports de RNCAN sur les besoins en matière d'infrastructures *publiques et résidentielles* dans des endroits clés tels que les immeubles résidentiels, les lieux de travail, les centres-villes,

les autoroutes, les corridors de déplacement éloignés et les parcs de véhicules, et fixer des objectifs précis pour les communautés nordiques, rurales et autochtones.

3.2 Rendre un million de logements en copropriété et d'appartements adaptés aux VE en quatre ans

Près de 30 % des Canadiens vivent dans des appartements ou des immeubles en copropriété. Allouer un milliard de dollars pendant quatre ans afin de rendre un million d'espaces de stationnement d'immeubles en copropriété et d'immeubles à appartements adaptés aux VE.

3.3 Ajouter des exigences en matière de recharge des VE aux codes nationaux du bâtiment

Lors de la prochaine révision des codes nationaux du bâtiment et des codes électriques, établir des dispositions pour que tous les nouveaux espaces de stationnement résidentiels soient prêts pour la recharge des VE (« EV-ready ») et que de 20 à 40 % des nouveaux espaces de stationnement non résidentiels soient également équipés de l'infrastructure électrique de base nécessaire pour la recharge des VE.

3.4 Mettre à profit les terrains publics sous-utilisés

Mettre en place, en particulier dans les zones urbaines à forte densité, des centres de recharge sur des terrains publics sous-utilisés, qui soient ouverts à tous les exploitants de bornes de recharge sans exclusivité et accessibles au public.

3.5 Remise de connexion pour les coûts des services publics

Le transport de marchandises et un grand volume de véhicules de tourisme nécessitent la mise à niveau des services électriques afin que des infrastructures de recharge à grande échelle puissent fournir l'énergie nécessaire. Nous recommandons de soutenir les investissements dans la recharge à grande échelle en offrant des remises limitées dans le temps.

3.6 Installation de chargeurs de VE dans les programmes d'amélioration de l'efficacité énergétique des maisons

La plupart des Canadiens vivent dans des maisons individuelles. Les vieilles maisons ont des panneaux électriques désuets, ce qui rend plus difficile l'installation d'une borne de recharge pour VE. Les programmes existants d'amélioration de l'efficacité énergétique des maisons devraient soutenir l'installation de panneaux électriques plus récents et plus efficaces et d'une infrastructure de recharge des VE, ce qui inclut l'augmentation de la capacité des panneaux et la mise à niveau pour des panneaux intelligents.

3.7 Programmes de financement de l'infrastructure de recharge de VML

Développer un programme de subventions incitatives pour soutenir la mise en place d'installations de recharge de VE à grande échelle et les mises à niveau des services électriques afin d'encourager le secteur des véhicules moyens et lourds, en particulier le sous-secteur des camions, qui n'est pas pris en compte actuellement dans le cadre du programme actuel de la BIC. Le programme devrait soutenir la conception et la mise en place d'infrastructures de recharge pour les parcs de VML commerciaux et publics, y compris le financement pour les centres urbains, les emplacements en bordure d'autoroute et les aires de repos. Les offres de services qui font passer les solutions de recharge en Opex plutôt qu'en Capex devraient être considérées comme admissibles au financement.

3.8 Solutions technologiques

Les programmes de financement devraient offrir une certaine souplesse pour les solutions de recharge innovantes, comme les solutions logicielles de gestion de la recharge – qui peuvent aider à optimiser la répartition de la recharge en déplaçant et en structurant la demande, et en partageant intelligemment l'énergie entre les véhicules et d'autres sources de demande – et comme les solutions de recharge mobile, qui peuvent compléter l'infrastructure de recharge statique, en particulier dans les zones urbaines et mal desservies où le réseau de distribution est limité.

3.9 Règles relatives au droit à la recharge

Le gouvernement fédéral devrait appuyer les règles provinciales relatives au « droit à la recharge » pour les résidents de propriétés multifamiliales en leur permettant de demander l'ajout d'une infrastructure de recharge de VE à leur usage dans la plupart des cas.

3.10 Accès à la recharge dans les régions rurales, isolées et hors route

Les régions rurales, éloignées et hors route n'ont pas toujours accès à une alimentation électrique suffisante pour accueillir de l'infrastructure de recharge pour véhicules électriques légers, moyens, lourds et hors route. Ces régions doivent recevoir du soutien pour rendre les infrastructures de recharge rapide et de niveau 2 accessibles, en particulier si elles sont hors réseau, grâce à des solutions de recharge vertes et innovantes.

Réglementation fédérale

4.1 Une réglementation nationale sur les ventes de VZE

Le Canada devrait adopter un règlement fédéral sur les ventes de VZE afin de s'assurer que l'offre de VZE est disponible dans les provinces qui n'ont pas leur propre règlement ou dont la réglementation est moins stricte que le programme fédéral (voir les détails ici : [Comment-le-Canada-peut-concevoir-une-norme-véhicules-zéro-émission-rélement-efficace-une-publication-conjointe-de-MÉC-et-de-Clean-Energy-Canada-Août-2022.pdf \(emc-mec.ca\)](#))

4.2 Des normes strictes en matière d'émissions de gaz d'échappement

Le Canada doit aligner ses normes d'émission de gaz d'échappement d'automobiles sur les normes d'émission les plus strictes d'Amérique du Nord pour les VL et les VML. Les normes ne doivent pas être basées sur l'empreinte, car cette approche incite les constructeurs automobiles à vendre des véhicules plus gros et moins efficaces.

4.3 Adopter une réglementation nationale sur les ventes de VZE pour camions et autobus moyens et lourds

Nous recommandons d'adopter un règlement sur les ventes pour atteindre 100 % de ventes d'autobus et de camion zéro émission d'ici 2040 au plus tard. Ce règlement doit être aligné avec les objectifs les plus ambitieux en Amérique du Nord et prévoir des étapes intermédiaires en cours de route.

Un plan d'action canadien en matière de VE

5.1 Une stratégie canadienne en matière de VE

Adopter une législation exigeant du gouvernement fédéral qu'il 1) mette en place une stratégie pour les VE, et 2) maintienne et mette régulièrement à jour un plan d'action pour les VE jusqu'en 2035. Des mesures de responsabilisation, telles que des audits, devraient être mises en place.

5.2 Aider les communautés rurales, nordiques, inuites et des Premières Nations à électrifier leurs moyens de transport

De nombreuses collectivités rurales, nordiques et autochtones du Canada n'ont pas encore eu les mêmes chances que les autres de bénéficier des avantages de la transition vers les VE en raison, entre autres, des lacunes dans les options de recharge et dans la disponibilité des véhicules. Il faut s'attaquer à ces obstacles pour donner à tous les Canadiens une véritable possibilité de « rouler électrique ».

5.3 Attirer des investissements liés aux VE au Canada

Concentrer les efforts pour attirer davantage d'investissements pour accélérer la fabrication de VE et les industries connexes au Canada, y compris l'assemblage, les pièces, la machinerie, l'équipement de recharge, la fabrication de batteries, ainsi que l'extraction et le traitement de matériaux critiques de batteries grâce à une « Stratégie canadienne de développement économique et d'attraction des investissements pour les VE ».

5.4 Concentrer les investissements en R-D sur des technologies de VE stratégiques

Le Canada devrait concentrer ses efforts sur l'accélération des technologies, de la recherche, du développement, et de la fabrication liés à la réduction des coûts des batteries de véhicules, et donc des coûts des véhicules par unité d'autonomie. En outre, pour que le Canada reste compétitif, créer de nouveaux instruments financiers pour soutenir la R-D et la fabrication de VE au niveau national, y compris les VML et les véhicules hors route, maritimes et ferroviaires ainsi que les écosystèmes.

5.5 Collaborer avec les provinces pour accélérer la formation des techniciens d'entretien des VE

Travailler avec les provinces pour restructurer le programme de formation des mécaniciens afin de prioriser les VE en accélérant la formation des mécaniciens de VE et en leur offrant davantage d'occasions d'apprentissage. Étant donné que plus de batteries de VE devront être réparées, aider à créer un programme dédié afin de rendre la réparation des batteries de VE aussi abordable que possible pour réduire les frais d'assurance sur les VE.

5.6 Adopter une approche nord-américaine de la fabrication de VE

Collaborer avec les États-Unis pour bâtir une industrie et une chaîne d'approvisionnement nord-américaines de VE allant *au-delà de l'Inflation Reduction Act*. Veiller à ce que les politiques soient conçues de manière à maximiser et à accélérer l'adoption des VZE et la mise en place de l'infrastructure VZE.

5.7 Programme de requalification et aide aux travailleurs

Bâtir une main-d'œuvre dotée des compétences appropriées sera essentiel au succès de la transition du Canada vers une économie zéro carbone. Explorer les occasions pour le gouvernement d'aider les employeurs, qu'ils appartiennent à l'industrie traditionnelle ou 100 % VE, à former de nouveaux employés qui n'ont pas travaillé

auparavant dans l'industrie des VE. Maintenir les engagements financiers existants pour la formation et la requalification.

5.8 Électrification dans le secteur minier

Soutenir l'électrification de sites miniers au Canada et promouvoir le développement et les opérations minières

durables, en particulier en ce qui concerne les minéraux et métaux nécessaires à la chaîne d'approvisionnement des VZE au Canada ou dans les provinces et territoires.

5.9 Soutenir l'économie circulaire des batteries de VE

Nous recommandons que le gouvernement modernise le cadre législatif et réglementaire afin de faciliter le transport de batteries usagées et en fin de vie et afin d'encourager la récupération, la réutilisation, le reconditionnement et le recyclage de batteries en Amérique du Nord.

Leadership fédéral

6.1 Un « Bureau du Conseil Privé pour l'électrification des transports »

Créer un Bureau du Conseil Privé dédié pour coordonner les responsabilités en termes de VE de tous les ministères et tenir le premier ministre au courant des progrès réalisés pour atteindre les objectifs d'électrification du gouvernement.

6.2 Réunir les intervenants du secteur de l'électricité pour élaborer des solutions de VE pour notre réseau

Établir une ligne directrice pancanadienne sur les organismes de réglementation de l'électricité afin d'accélérer l'installation de l'infrastructure de recharge, par l'entremise d'une table intergouvernementale chargée d'examiner les questions de réglementation des systèmes électriques, et soutenir les services publics par l'entremise du Conseil des ministres canadiens de l'énergie.

6.3 Prioriser la sensibilisation des gouvernements et des parlementaires en matière de VE

Le gouvernement devrait faire de l'éducation une priorité, en collaborant avec les principaux organismes canadiens de VE afin d'établir des possibilités d'apprentissage par l'expérience pour les représentants élus et les fonctionnaires.

6.4 Flottes et bâtiments fédéraux 100 % électriques et adaptés aux VE

À partir de maintenant, chaque véhicule acheté par le gouvernement devrait être électrique, à moins qu'il n'existe pas encore d'option électrique pour répondre à un besoin particulier. De plus, le Canada devrait commencer immédiatement à électrifier les stationnements qu'il possède ou loue afin d'offrir des options de recharge à ses parcs de véhicules, ses employés et ses visiteurs. Fixer un objectif ferme : électrifier au moins 10 % de tous les espaces de stationnement détenus et occupés d'ici 2025 au plus tard.

6.5 Zone zéro émission dans la ville d'Ottawa

Le Canada devrait travailler avec la Commission de la capitale nationale et la ville d'Ottawa pour établir une zone zéro émission (ZZE) à Ottawa. Les ZZE sont des zones dans lesquelles les véhicules polluants doivent payer un droit

d'entrée, ce qui a pour effet de décourager l'utilisation de véhicules à essence et d'encourager les formes de déplacement zéro émission, comme les VE, les vélos ou les transports en commun électriques.

6.6 Politiques d'approvisionnement propre dans tout le Canada

Des politiques d'« approvisionnement propre » au lieu de politiques du plus bas soumissionnaire pourraient aider les ministères, les agences et les sociétés d'État, les gouvernements provinciaux, les administrations municipales, les sociétés de transport en commun et de traversiers, les commissions scolaires et autres institutions, à passer à des véhicules zéro émission sans contrevenir aux accords de libre-échange.

Accédez à la version complète de ce document ici :

<https://emc-mec.ca/wp-content/uploads/2023/08/4-aout-2023-MEC-recommandations-pre-budgetaires-2024-COMPLET.pdf>