

Consultations fédérales pré-budgétaires  
**POUR LE BUDGET FÉDÉRAL 2017**



Août 2016

## **Accélérer le déploiement de l'électrification des transports au Canada**

### **Sommaire exécutif**

Mobilité électrique Canada (MÉC) a le plaisir de présenter ses recommandations pour le budget 2017. MÉC est la seule organisation nationale dédiée exclusivement à la promotion du transport électrique au Canada, représentant toute sa chaîne de valeur. Les recommandations de la deuxième Feuille de route de MÉC pour accélérer le déploiement des véhicules électriques au Canada (2016-2020)<sup>4</sup> proposent de faire mieux connaître les véhicules électriques (VÉ), de les rendre plus accessibles et plus abordables pour les particuliers, les parcs automobiles, les compagnies d'autopartage et le transport en commun. Ces recommandations fournissent des options concrètes contribuant à la croissance économique du pays, tout en s'attaquant activement aux changements climatiques. Ces recommandations font également partie de notre Submission to Environment Canada on Clean Growth and Climate Change (June 2016).

À la suite du lancement de cette Feuille de route, le gouvernement fédéral avait annoncé des investissements de 62,5 M\$ en infrastructure des véhicules électriques et des carburants de remplacement au cours des deux prochaines années, une étape importante. Toutefois, tous les gouvernements provinciaux investis en électrification des transports, et les autres parties prenantes, reconnaissent qu'une contribution fédérale en 2017 et à long terme permettrait de passer d'un marché d'acheteurs précoces à un marché de masse.

Recommandations pré-budgétaires de MÉC pour le budget 2017:

1. Offrir un incitatif fédéral de 3000\$ aux acheteurs de VÉ afin d'influencer de façon importante l'adoption du VÉ, à l'instar des États-Unis;
2. Offrir aux employeurs un incitatif fédéral pour soutenir la recharge en milieu de travail qui est la deuxième recharge en importance après la recharge à la maison;
3. Financer l'achat et l'installation jusqu'à un minimum de 150 bornes de recharge rapide pour compléter l'autoroute nationale du VÉ;
4. Rejoindre tous les Canadiens et sensibiliser le public aux VÉ en lançant une Campagne nationale de sensibilisation et de communication et en établissant un Centre national de ressources et un Programme d'essais routiers;
5. Soutenir le transport en commun au pays et l'industrie du VÉ par des investissements ciblés pour l'électrification des parcs d'autobus, de bus scolaires, de taxis et d'autopartage afin de bénéficier de la meilleure technologie pour chaque application, non seulement pour les grandes villes, mais également pour les petites et moyennes communautés, en plus, d'investissements ciblés en R & D et en projets-pilotes, dont l'arrivée des véhicules autonomes, afin d'exploiter les technologies à venir et de s'appuyer sur la transposition de la technologie qui évolue rapidement comme l'autonomie prolongée pour les véhicules légers et moyens.

La Feuille de route sur l'accélération du déploiement des véhicules électriques au Canada (2016-2020) fournit des budgets annuels, avec près de 125M\$ pour les deux prochaines années. Il nous fera plaisir de travailler avec le gouvernement sur cet important dossier.

---

<sup>4</sup> Document disponible au : [https://emc-mec.ca/wp-content/uploads/Feuille-de-route-MEC\\_rapport-final.pdf](https://emc-mec.ca/wp-content/uploads/Feuille-de-route-MEC_rapport-final.pdf)

# Accélérer le déploiement de l'électrification des transports au Canada

## Introduction

Au Canada, quelque 15,4 millions de personnes se déplacent régulièrement pour se rendre au travail : 12% utilisent le transport en commun comme premier mode de transport. Plus de 12 millions de Canadiens optent pour leur voiture pour se rendre au travail : 74% conduisent leur voiture, alors que 5,4% font du covoiturage<sup>5</sup>.

Des mesures pour mieux faire connaître les véhicules électriques (VÉ), les rendre plus accessibles et plus abordables, améliorer la disponibilité et l'efficacité des transports en commun, proposer des incitatifs pour la transition modale (de la voiture particulière vers l'autopartage, le transport en commun ou le transport actif) fourniraient aux Canadiens des options concrètes pour s'attaquer activement aux changements climatiques.

MÉC propose une série de politiques tenant compte des considérations suivantes:

- Jusqu'en 2022, année où la parité de coût est prévue entre les VÉ et les voitures à essence, cette période de transition demandera des politiques pragmatiques efficaces, basées sur l'expérience de plusieurs pays, afin de passer d'un marché d'acheteurs précoces à un marché de masse;
- Inciter les Canadiens à faire leur part pour combattre les changements climatiques en optant pour un VÉ, un véhicule novateur muni d'une technologie rendant la conduite agréable;
- S'assurer de la collaboration et des contributions continues et complémentaires de tous les partenaires : fédéraux, provinciaux, municipaux, de même que les entités publiques et privées comme les parcs automobiles;
- Soutenir le transport en commun au pays et l'industrie du VÉ par des investissements ciblés pour l'électrification des parcs d'autobus, de bus scolaires, de taxis et d'autopartage afin de bénéficier de la meilleure technologie pour chaque application, non seulement pour les grandes villes, mais également pour les petites et moyennes communautés, en plus d'investissements ciblés en R & D et en projets-pilotes, dont l'arrivée des véhicules autonomes, afin d'exploiter les technologies à venir et de s'appuyer sur la transposition de la technologie qui évolue rapidement comme l'autonomie prolongée des batteries à un prix compétitif pour les véhicules légers et moyens.

Les VÉ contribuent à stimuler une économie verte. Ils sont moins coûteux à exploiter, et nécessitent moins d'entretien et aideront à économiser de l'argent et réduire les émissions. En moyenne, un dollar économisé à la pompe et consacré à

---

<sup>5</sup> Statistiques Canada. (2013). NHS in Brief: Commuting to Work—National Household Survey (NHS), 2011. (Catalogue no. 99-012-2011003). Labour Statistics Division: Turcotte, M. Gouvernement du Canada.

d'autres biens et services peut générer un multiplicateur important sur l'emploi. Contrairement à la chaîne d'approvisionnement des combustibles fossiles, la majorité de la nouvelle demande créée par des économies de coûts de carburant va aux services locaux.

La technologie du VÉ transforme l'industrie automobile. Son évolution, avec une plus grande variété de modèles et l'autonomie prolongée des batteries – contribuera à hausser les taux d'adoption du VÉ. Malgré cela, il est impératif d'établir des mesures à court terme pour accélérer le déploiement des VÉ et pour améliorer la compréhension qu'ont les Canadiens des VÉ en général afin qu'ils en considèrent l'achat dès aujourd'hui.

## **1. Incitatifs financiers pour les acheteurs de VÉ**

Il est grandement démontré, au Canada et dans des pays semblables, que les rabais réduisant le coût d'achat élevé des VÉ sont un moyen efficace pour accélérer leur adoption. Les incitatifs directs aux acheteurs de VÉ se sont avérés être des mesures efficaces et nécessaires pour hausser les ventes, non seulement au Canada, mais dans plusieurs juridictions comme la Norvège et les États-Unis. Par exemple, trois provinces canadiennes offrent actuellement ces rabais à l'achat : 97% des VÉ vendus l'année dernière au Canada ont été achetés dans ces provinces.

Ainsi, toutes les provinces devraient proposer un incitatif financier pour les particuliers et les entreprises. Puisque seulement trois provinces offrent actuellement des incitatifs, il est recommandé que le gouvernement fédéral offre un incitatif de 3000\$ supplémentaire à tout incitatif provincial d'un minimum de 3000 \$.

Les actions reliées au transport du Plan d'action contre les changements climatiques de l'Ontario comprennent l'élimination des taxes à l'achat d'un VÉ. Avec le soutien de MÉC, l'Ontario travaillera avec le gouvernement fédéral pour explorer les façons de ne pas percevoir les taxes sur ces véhicules, avec l'objectif d'introduire cette mesure d'ici 2018.

## **2. Infrastructure de recharge en milieu de travail**

La disponibilité de l'infrastructure de recharge est un facteur-clé pour accélérer l'adoption des VÉ. Étant donné que 90 % de la recharge est effectuée la nuit – alors que le VÉ est à la maison –, rendre la recharge résidentielle accessible est primordial. Cette recharge est souvent prise en charge à l'achat du véhicule. La recharge résidentielle est suivie en importance de près par la recharge en milieu de travail, puis par la recharge publique.

Plus de soutien aux employeurs est nécessaire pour implanter des bornes de recharge en milieu de travail, un volet pour lequel peu de programmes existent à l'heure actuelle. En considérant que ce type de recharge est le deuxième en importance, la « peur de la panne » diminuera de façon importante. Il est

recommandé d'offrir un incitatif fédéral, d'un maximum de 3000\$ lorsque jumelé à un incitatif provincial, aux employeurs qui désirent installer des bornes de recharge de niveau 2.

Par exemple, le Département de l'Énergie américain<sup>6</sup> a créé le *Workplace Charging Challenge* recrutant des organisations partenaires comme ambassadeurs pour promouvoir et soutenir la recharge en milieu de travail. Les ambassadeurs, incluant des "villes vertes" de partout aux États-Unis, sont des organisations qui connaissent les incitatifs locaux, les meilleures pratiques en matière de recharge au travail, et autres aspects liés à l'aptitude des communautés à accueillir les VÉ.

### **3. Recharge rapide**

Pour les bornes de recharge rapide en zone urbaine et le long des axes routiers majeurs, plusieurs initiatives – publiques et/ou privées – sont en cours même si leurs arguments économiques majeurs restent à être déterminés. Il est toutefois nécessaire pour le gouvernement fédéral de compléter le déploiement des bornes de recharge rapide le long des autoroutes nationales là où aucun déploiement n'est prévu. Après le déploiement en cours de 70 bornes rapides, le gouvernement fédéral devrait continuer de supporter l'achat et l'installation jusqu'à un minimum 150 bornes rapides, basé sur l'étude faite pour le CCME. Le rapport indique qu'un nombre plus important de bornes de recharge rapide est requis, même le long des corridors routiers interurbains. Les 150 bornes recommandées sont considérées comme un nombre minimal (en ne comptant pas les bornes rapides déjà existantes).

### **4. Sensibiliser le public aux VÉ**

Les sondages montrent que peu de conducteurs connaissent les modèles de VÉ disponibles ou les avantages – économiques et environnementaux. La promotion de l'électrification des transports comme une solution tangible, disponible, « techno » et bonne pour le Canada, joue un rôle important dans l'atteinte des objectifs.

La nécessité de mettre de l'avant une stratégie de communication et d'éducation claire, neutre et permanente sur les VÉ constitue aux yeux de tous les intervenants du milieu l'une des principales priorités. Malheureusement, rien de tel n'existe encore. Cette stratégie se base sur trois mesures complémentaires et interreliées :

- i. Une campagne de sensibilisation relevant les principaux mythes et avantages (plaisir, coûts, gains environnementaux, etc.) des VÉ, par la création et le lancement d'une campagne nationale de communication et de sensibilisation moderne et efficace (Web, médias sociaux, témoignages, etc.) en appui aux deux autres mesures de sensibilisation.
- ii. Un centre de ressources fiables et uniformes servant de guichet unique, sous d'un portail Web complet, destiné à devenir la première source d'information

---

<sup>6</sup><http://energy.gov/eere/vehicles/workplace-charging-challenge-ambassadors>

objective sur les VÉ, tout en servant de carrefour et de relais à tous les autres sites du genre.

- iii. Un programme d'essais routiers destiné aux provinces offrant des incitatifs pour les VÉ. Ce dernier serait conçu pour permettre à un plus grand nombre de clients d'essayer une voiture électrique en collaboration avec les concessionnaires, les associations de propriétaires de VÉ et les autres offres d'essais.

## **5. Soutenir l'industrie canadienne du VÉ**

D'autres modes de transport apparaissent comme d'excellents candidats pour l'électrification au Canada et pourraient faire l'objet de démonstrations et de support (autopartage, taxis, autobus scolaires, véhicules miniers, infrastructures intelligentes, etc.). Les véhicules autonomes, et leur capacité à transformer la façon de se déplacer, méritent eux aussi une attention particulière, incluant l'introduction de la réglementation facilitant les essais sur route. Les opportunités générées par les VÉ entourant le stockage d'énergie, par l'entremise du véhicule-réseau (V2G), du véhicule-maison (V2H) et les applications secondaires pour les batteries, ajouteront une valeur augmentée à l'arrivée des VÉ.

Par ailleurs, soutenir le transport en commun au pays et l'industrie du VÉ par des investissements ciblés pour l'électrification des parcs d'autobus, de taxis et d'autopartage afin de bénéficier de la meilleure technologie pour chaque application, non seulement pour les grandes villes, mais également pour les petites et moyennes communautés, est important. De même, des investissements ciblés en R & D et en projets-pilotes, sont cruciaux afin d'exploiter les technologies à venir et de s'appuyer sur la transposition de la technologie qui évolue rapidement comme l'autonomie prolongée des batteries pour les véhicules légers et moyens.

Ces actions soutiendront la création d'emplois dans les technologies propres reliées à l'électrification au Canada.