

**Mémoire présenté dans le cadre des consultations
prébudgétaires en vue du prochain budget fédéral**



Association canadienne des constructeurs de véhicules

2 août 2024

Brian Kingston
Président et chef de la direction
613-513-9626
bkingston@cvma.ca

Liste de recommandations

Recommandation 1 : S'attaquer aux obstacles à l'adoption des véhicules zéro émission (VZE).

Recommandation 2 : Améliorer la position du Canada dans la chaîne d'approvisionnement mondiale des VZE.

Recommandation 3 : Accroître la capacité, la sécurité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

Recommandation 1 : S'attaquer aux obstacles à l'adoption des véhicules zéro émission (VZE).

Le processus d'électrification des véhicules est bien engagé au Canada, avec [plus de 90 modèles maintenant offerts aux consommateurs](#). Au fur et à mesure que le marché passe de l'adoption précoce à la consommation de masse, il faudra redoubler d'efforts pour éliminer les principaux obstacles à l'utilisation généralisée des véhicules zéro émission.

La demande de VZE a ralenti au Canada, la part de marché des véhicules zéro émission ayant chuté au premier trimestre de 2024 à 12,5 %, contre 13,2 % au quatrième trimestre de 2023. Selon [l'étude sur l'adoption des véhicules électriques au Canada](#) de J.D. Power, seulement 11 % des personnes désirant acheter un véhicule neuf disent qu'il est « très probable » qu'ils envisagent l'achat d'un VZE. Il s'agit d'une baisse de 3 points de pourcentage par rapport à 2023 et cela représente moins de la moitié des 24 % d'acheteurs potentiels de véhicules neufs aux États-Unis qui affirment qu'il est « très probable » qu'ils envisagent l'achat d'un VZE.

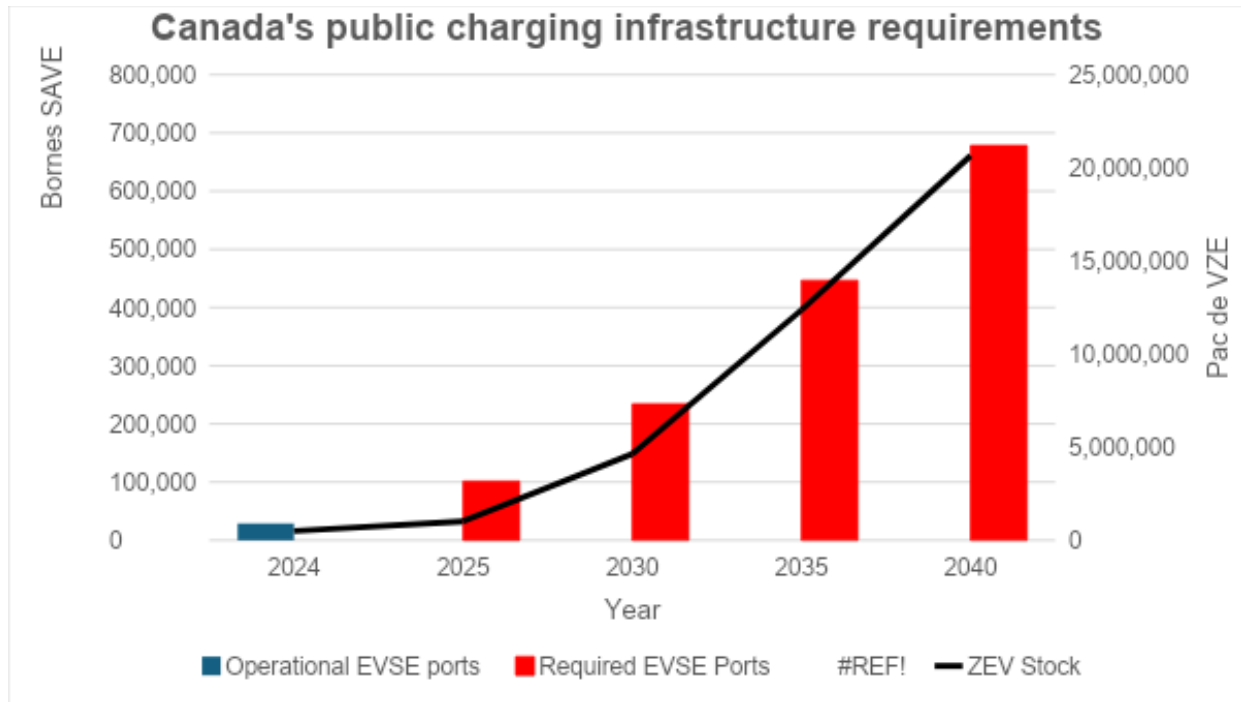
Parmi les Canadiens qui déclarent qu'ils n'envisageront pas d'acheter un véhicule VZE pour leur prochain achat, la distance potentiellement parcourue par recharge est l'obstacle le plus fréquemment cité (68 %). Viennent ensuite le prix d'achat (61 %) et le manque de disponibilité des bornes de recharge (60 %). Compte tenu de ces difficultés, les objectifs de vente de VZE fixés par le gouvernement fédéral ne sont pas réalisables.

Si cela devait se produire, le fait de ne pas s'attaquer aux principaux obstacles à l'adoption et à l'acceptation des VZE aura des répercussions négatives sur les Canadiens, en particulier sur les personnes à faible revenu, les habitants des zones rurales et les habitants des régions nordiques, qui seront touchés de manière disproportionnée. Selon [Environnement et Changement climatique Canada](#), l'objectif réglementé de ventes de VZE du gouvernement (le mandat de ventes) réduira le choix des consommateurs et fera augmenter le prix des véhicules.

Le budget 2025 est l'occasion pour le gouvernement fédéral d'éviter cette éventualité et d'introduire des mesures pour s'attaquer aux principaux obstacles à l'adoption des VZE, notamment :

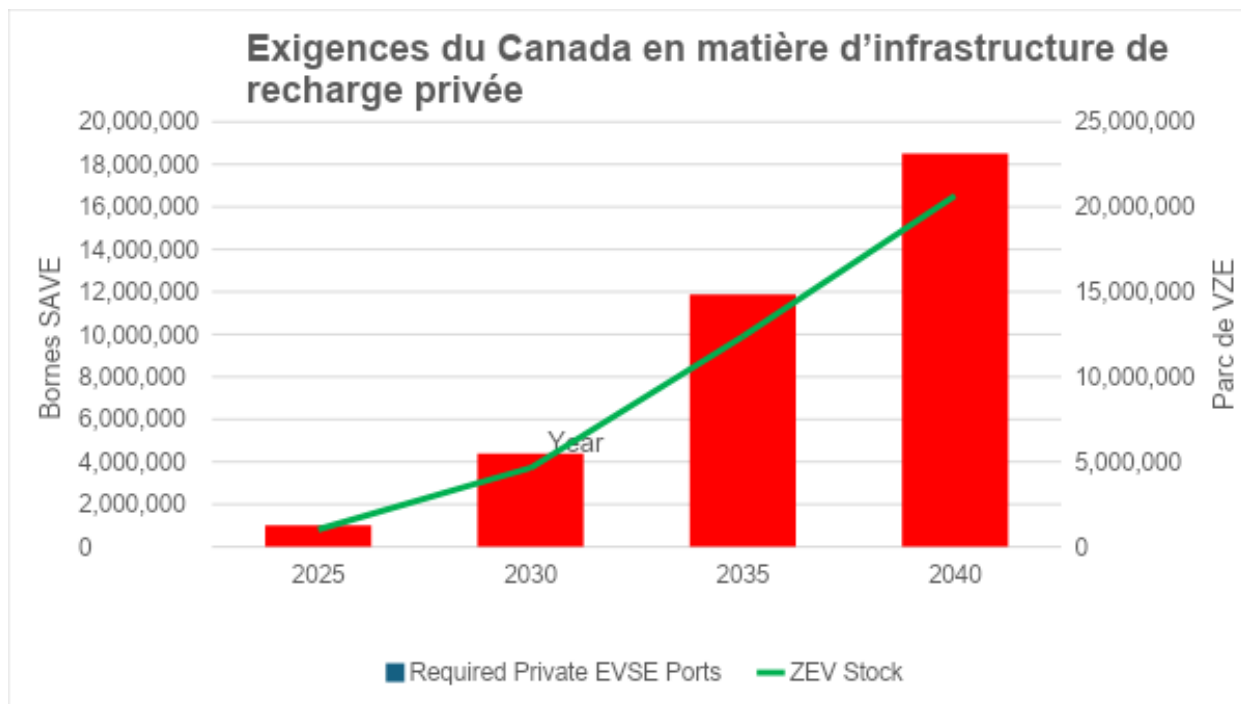
- a. Élaborer un plan global pour financer et mettre en place l'infrastructure de recharge nécessaire pour soutenir les objectifs réglementés de ventes de VZE. Ce plan devrait inclure une nouvelle réglementation imposant une capacité de recharge rapide et fiable dans tout le pays grâce à l'installation de bornes à certaines distances.**

Selon la [plus récente évaluation](#) de Ressources naturelles Canada concernant l'infrastructure de recharge nécessaire pour soutenir le mandat fédéral de ventes de VZE, 40 000 ports publics devront être installés chaque année entre 2025 et 2040.



Source : Ressources naturelles Canada, *Prévisions actualisées des besoins de recharge des véhicules, de l'impact sur le réseau et des coûts pour tous les segments de véhicules*

En plus de l'infrastructure de recharge publique, le gouvernement fédéral prévoit que nous devons pouvoir compter sur 11,9 millions de bornes de recharge privées en 2035 et 18,5 millions en 2040. La part des bâtiments multifamiliaux prêts pour les VZE devra augmenter considérablement pour que ces cibles puissent être atteintes. L'installation de bornes de recharge résidentielles coûtera aux ménages canadiens un montant estimé à 38,5 milliards de dollars.



Source : Ressources naturelles Canada, *Prévisions actualisées des besoins de recharge des véhicules, de l'impact sur le réseau et des coûts pour tous les segments de véhicules*

Les objectifs de ventes de VZE fixés par le gouvernement fédéral ne peuvent être atteints sans des investissements sans précédent et des actions planifiées pour la modernisation des infrastructures et du réseau électrique (production et transmission). Selon Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) et Ressources naturelles Canada (RNCan), le coût total du mandat de ventes de VZE atteindra 368,6 milliards de dollars d'ici 2050. Ces dépenses n'ont toutefois pas été prises en compte dans le cadre budgétaire fédéral.

Si l'on veut atteindre les objectifs ambitieux du Canada en matière de ventes de VZE, le budget 2025 devra idéalement inclure les mesures suivantes :

- **L'élaboration d'un plan complet et mesurable pour financer et mettre en place l'infrastructure de recharge publique permettant de soutenir la transition vers l'électrification.**
- **Des incitatifs pour les consommateurs afin de soutenir l'installation de bornes de recharge privées. Nous recommandons que le budget 2025 prévoie un crédit d'impôt et/ou un rabais pour les particuliers pouvant aller jusqu'à 5 000 dollars pour les améliorations de l'infrastructure électrique résidentielle qui faciliteraient l'installation d'une borne de recharge de VE.**

b. Renforcer les incitatifs pour l'achat de VZE

Jusqu'à ce que la parité de prix entre les VZE et les véhicules à moteur à combustion interne soit atteinte, des incitatifs pour les consommateurs sont nécessaires pour stimuler la demande. Les gouvernements fédéral et provinciaux ayant fixé des objectifs de vente de VZE, des incitatifs à l'achat correspondant à ces cibles devront être créés ou maintenus pour assurer une demande adéquate.

Le Québec et la Colombie-Britannique ont commencé à réduire l'importance des incitatifs à l'achat offerts à leurs résidents au moment même où leurs objectifs de vente sont devenus plus ambitieux. Au fur et à mesure que les provinces réduisent la valeur de leurs incitatifs, il incombe au gouvernement fédéral de combler la perte de ces montants si l'on veut atteindre les objectifs réglementés de ventes de VZE.

Le budget 2025 devrait également inclure les mesures suivantes :

- **Recapitalisation du programme fédéral d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) afin d'aligner le financement du programme sur les objectifs de ventes du mandat VZE.**
- **Allègement fiscal pour les employés soumis à un avantage imposable relatif à l'utilisation de leur propre véhicule s'ils choisissent de se servir d'un VZE. Le fait de rendre cet avantage moins ou non imposable favoriserait l'augmentation du taux d'adoption des VZE.**
- **Un programme fédéral d'incitation à l'achat de VE, comme le programme fédéral d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE), qui soutient la fabrication de véhicules au Canada ou dans les pays partenaires avec lesquels nous avons conclu des accords de libre-échange. Le fait de continuer à subventionner les véhicules fabriqués en Chine va directement à l'encontre des efforts visant à assurer l'importance du rôle du Canada dans la fabrication et la chaîne d'approvisionnement des VE.**

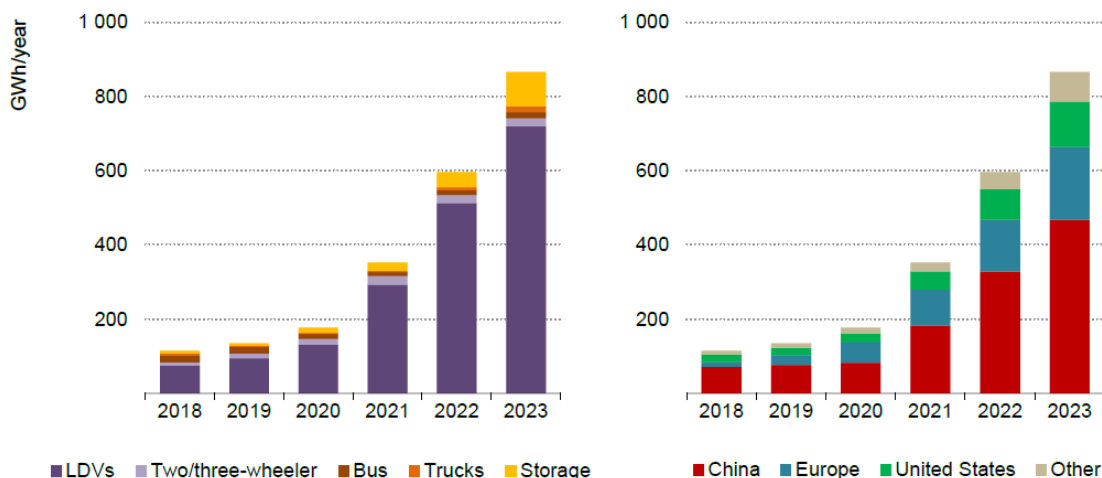
Recommandation 2 : Améliorer la position du Canada dans la chaîne d'approvisionnement mondiale des VZE.

Ford, General Motors et Stellantis sont à l'avant-garde de la transformation vers l'électrification. Depuis 2020, ces sociétés se sont engagées à investir près de 15 milliards de dollars au Canada, principalement dans l'assemblage de véhicules zéro émission (VZE) et dans les usines de batteries. Le budget 2025 est

l'occasion de tirer parti de cette dynamique en veillant à ce que le Canada se positionne comme l'un des meilleurs endroits au monde pour construire et vendre les véhicules de l'avenir.

Le Canada a l'occasion unique d'accroître sa part dans la fabrication de véhicules en Amérique du Nord et de devenir un fournisseur de choix pour les minéraux essentiels à la production de batteries. La demande de batteries continue d'augmenter, en grande partie grâce à la fabrication de VZE, et le Canada pourrait devenir un acteur important de la chaîne mondiale d'approvisionnement.

EV and storage battery demand by mode and region, 2018-2023



Note: LDVs = light-duty vehicles.

Source: IEA analysis based on EV Volumes.

IEA. CC BY 4.0.

Les programmes et incitatifs annoncés par le gouvernement, notamment le Crédit d'impôt à l'investissement (CII) pour la fabrication de technologies propres, seront essentiels pour assurer la compétitivité du Canada relativement aux nouveaux investissements liés à cette transformation. Pour s'assurer que le Canada reste compétitif face aux nouveaux investissements, le budget 2025 devrait prévoir la recapitalisation du Fonds stratégique pour l'innovation (FSI). En outre, des lignes directrices claires devraient être établies sur la façon dont le FIS s'arrime avec le CII pour la fabrication de technologies propres. En veillant à ce que le CII puisse être combiné à des programmes tels que le FSI pour répondre aux besoins uniques d'investissements automobiles d'envergure nationale, on rendra ce crédit d'impôt plus attrayant par rapport aux avantages offerts par la Loi américaine sur la réduction de l'inflation (IRA).

Enfin, l'importance du rôle du Canada dans la chaîne d'approvisionnement nord-américaine en batteries doit être garantie rapidement. L'engagement du gouvernement en faveur d'objectifs non contraignants pour l'achèvement des processus réglementaires fédéraux est un premier pas dans la bonne direction. Nous recommandons au gouvernement de fixer des échéances contraignantes pour les projets d'approbation réglementaire dans le budget 2025.

Recommandation 3 : Accroître la capacité, la sécurité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

La compétitivité du Canada en matière d'investissement doit être soutenue par une chaîne d'approvisionnement plus résiliente. La menace permanente de perturbations dans les corridors de la chaîne d'approvisionnement, notamment les ports d'entrée maritimes et terrestres et les réseaux ferroviaires, entraîne une augmentation des coûts pour les entreprises qui doivent anticiper certaines perturbations, recalibrer une logistique complexe et modifier l'acheminement de leurs expéditions. Il est impératif que le Canada renforce la résilience de la chaîne d'approvisionnement pour soutenir la

fabrication automobile à l'échelle nationale et les investissements dans la chaîne d'approvisionnement des batteries, et aussi pour démontrer la fiabilité et la sûreté de la chaîne à ses partenaires commerciaux.

Les mesures suivantes sont fortement recommandées :

- a. Identifier et désigner certaines infrastructures essentielles afin d'établir un plan d'action solide permettant d'alerter rapidement les acteurs industriels au sujet de perturbations potentielles, de modéliser les impacts anticipés relativement à ces perturbations, de fournir des mises à jour régulières en cas d'arrêt de production et de faciliter la coordination pour l'exécution de plans de redressement.**

Les ports de Vancouver et de Montréal, la Voie maritime du Saint-Laurent, le pont Ambassador, et les corridors commerciaux ferroviaires et routiers sont des infrastructures essentielles pour soutenir la chaîne d'approvisionnement de l'industrie automobile pour les véhicules finis, ainsi que les pièces et les composants, tels que les minéraux, destinés à la fabrication de véhicules dans les usines de production canadiennes et américaines. Toute perturbation a un impact immédiat et important sur les calendriers de production, les emplois, les stocks de véhicules finis pour les concessionnaires et l'accessibilité financière pour les consommateurs.

Des infrastructures désignées, soutenues par un cadre permettant de maintenir les opérations autant que possible et par l'élaboration préalable d'une chaîne de commandement, d'un plan de coordination et de canaux de communication permettant une réponse intergouvernementale et en collaboration avec l'industrie, ainsi que des mises à jour en temps réel, permettraient d'atténuer l'impact sur les chaînes d'approvisionnement. Souvent, les entreprises n'apprennent l'existence de perturbations potentielles que lorsqu'elles sont imminentes. Il est nécessaire de surveiller en permanence les facteurs susceptibles d'entraîner une perturbation des infrastructures essentielles et de permettre aux entreprises d'accéder à ces informations afin qu'elles planifient une intervention. Un plan de reprise coordonné et bien communiqué à la suite d'une perturbation est également nécessaire pour assurer une logistique efficace et résorber les retards de production.

Nous nous réjouissons de la création du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement et de l'élaboration de son plan stratégique. Bien qu'il s'agisse d'une démarche positive, l'ACCV insiste sur la priorité immédiate que constitue la création d'un plan d'action solide pour répondre aux perturbations, qui implique une modélisation permettant d'anticiper et d'estimer les impacts des perturbations majeures, qui prenne en compte les infrastructures essentielles désignées et qui facilite la coordination des communications liées aux activités de rétablissement.

- b. Accroître la capacité de l'ASFC aux points d'entrée afin de faciliter le commerce de confiance et de favoriser un dialogue transparent et authentique sur la conception et la mise en œuvre des programmes douaniers et des processus administratifs avec les négociants de confiance.**

L'augmentation des capacités de l'ASFC aux points d'entrée, notamment pour soutenir la dotation et la formation du personnel, ainsi que la mise en œuvre de technologies permettant de traiter les expéditions, améliorerait l'efficacité et la sécurité et offrirait davantage de certitude pour l'industrie et le commerce. De plus, les initiatives importantes de modernisation des technologies de l'information, telles que la gestion des cotisations et des recettes de l'ASFC (GCRA), doivent garantir que suffisamment de temps et de ressources sont disponibles pour consulter l'industrie afin de s'assurer que les préoccupations sont prises en compte et qu'un plan est élaboré pour aborder et atténuer les perturbations potentielles de la chaîne d'approvisionnement.

Les membres de l'ACCV restent très préoccupés par les contrôles aux frontières liés au vol de véhicules, une activité de prédilection des groupes criminels organisés. La capacité de ces groupes criminels à faire transiter des véhicules volés par le port de Montréal et la facilité d'accès aux marchés internationaux pour les véhicules volés ont contribué à faire du Canada une source reconnue de véhicules volés à l'échelle

mondiale. Pour lutter efficacement contre le vol de véhicules, il faut redoubler d'efforts pour combattre les groupes criminels organisés et fermer le marché d'exportation des véhicules volés. Les mesures prévues dans le projet de loi C-69 pour lutter contre le vol de véhicules constituent un pas dans la bonne direction. Parallèlement, l'ASFC a besoin de plus de personnel et de capacités technologiques accrues dans les principaux ports pour surveiller et vérifier les conteneurs d'expédition afin de décourager les exportations illégales de véhicules volés.