

PLAN D'ACTION DU CANADA

POUR UN TRANSPORT ROUTIER PROPRE



© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2022.

This publication is also available in English under the following title *Canada's Action Plan for Clean On-Road Transportation*.

TP 15406F

N° de cat. T42-30/2022F-PDF

ISBN 978-0-660-46759-7

Permission de reproduire

Transports Canada donne l'autorisation de copier ou de reproduire le contenu de la présente publication pour un usage personnel et public mais non commercial. Les utilisateurs doivent reproduire les pages exactement et citer Transports Canada comme source. La reproduction ne peut être présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite avec l'aide ou le consentement de Transports Canada.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, veuillez compléter le formulaire Web suivant : www.tc.gc.ca/fra/droit-auteur-demande-614.html

Ou communiquer avec : TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	1
FAIRE FACE À L'URGENCE DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES	2
OBJECTIFS DE VENTE DE VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION DU CANADA.....	3
Part de marché des véhicules zéro émission – Troisième trimestre de 2022	5
S'ASSURER DE LA DISPONIBILITÉ DE VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION.....	6
RENDRE LES VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION PLUS ABORDABLES.....	7
Offrir des incitatifs à l'achat	7
CONSTRUIRE DES BORNES DE RECHARGE ET DE RAVITAILLEMENT	9
Infrastructure pour les véhicules zéro émission légers	9
Infrastructure pour les véhicules zéro émission moyens et lourds	10
RENFORCER LA SENSIBILISATION ET LA CONFIANCE DU PUBLIC DANS LES VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION	11
SOUTENIR LA RECHERCHE, LE DÉVELOPPEMENT ET LA DÉMONSTRATION	12
Mesures complémentaires.....	12
PRÊCHER PAR L'EXEMPLE	13
AGIR SUR LES POSSIBILITÉS DE CROISSANCE PROPRE	14
Le Fonds stratégique pour l'innovation.....	14
La chaîne de valeur des batteries	15
Réduction des impôts.....	15
AVANCEMENT DES TECHNOLOGIES ET PRÉPARATION À LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES.....	16
CRÉER DES EMPLOIS DURABLES	16
RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DES PARCS AUTOMOBILES ACTUELS	17
Modernisation, remplacement et remotorisation des véhicules moyens et lourds.....	17
Un rôle pour les carburants propres aujourd'hui et demain	17
Accroître la disponibilité des carburants propres	17
POSSIBILITÉS MENÉES PAR LES AUTOCHTONES	18
MIEUX TRAVAILLER ENSEMBLE	19
Groupe de travail sur la stratégie pour l'hydrogène	19
Partenariats internationaux	19
Partenariats internationaux du Canada en matière de véhicules zéro émission	20
À L'AVENIR.....	21
Investir dans le transport en commun	22
CONCLUSION	23

SOMMAIRE

La réduction significative des émissions provenant des véhicules routiers est essentielle pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Le passage à des véhicules zéro émission (des véhicules qui peuvent fonctionner sans produire aucune émission d'échappement, tels que les véhicules électriques à batterie, les véhicules hybrides électriques rechargeables et les véhicules électriques à pile à combustible) permettra au secteur canadien des transports de se diriger vers une trajectoire de baisse des émissions.

Le présent plan d'action reflète les initiatives du gouvernement du Canada annoncées et mises en œuvre depuis 2016 afin de montrer la façon dont ces mesures se conjuguent pour aider les Canadiens et les entreprises canadiennes à passer aux véhicules zéro émission.

Le gouvernement du Canada adopte une approche globale pour soutenir cette transition dans le cadre de laquelle il réalise des investissements importants dans les incitatifs à l'achat et les stations de recharge. Ces investissements seront associés à un règlement de vente de véhicules légers zéro émission qui établira annuellement des exigences de vente de nouveaux véhicules légers zéro émission vers la réalisation de 100 % d'ici 2035, notamment des cibles provisoires obligatoires d'au moins 20 % de toutes les nouvelles mises en vente de véhicules légers d'ici 2026 et d'au moins 60 % d'ici 2030.

Pour réduire les émissions des véhicules moyens et lourds, le gouvernement du Canada visera à atteindre l'objectif que 35 % des ventes totales de nouveaux véhicules moyens et lourds soient des véhicules zéro émission d'ici 2030. Le gouvernement développera également un règlement exigeant que la totalité des nouveaux véhicules moyens et lourds vendus soient des véhicules zéro émission d'ici 2040, pour les classes de véhicules moyens et lourds sélectionnés (basés sur la faisabilité), avec des cibles de ventes intérimaires réglementées pour 2030, qui varieraient selon la classe de véhicule et selon la faisabilité, et explorera des cibles intérimaires pour le milieu des années 2020.

Ces efforts, combinés aux mesures prises par d'autres ordres de gouvernement et par le secteur privé, placent le Canada en bonne position pour atteindre les objectifs de vente selon lesquels 100 % des nouveaux véhicules légers d'ici 2035 et 100 % des nouveaux véhicules moyens et lourds d'ici 2040 seront des véhicules zéro émission.

Toutefois, si l'on se concentre sur les ventes de véhicules neufs, il faudra plus d'une décennie pour que les véhicules zéro émission remplacent la plupart des véhicules en circulation. C'est pourquoi le gouvernement s'efforce également de faire en sorte que les véhicules à essence et diesel déjà sur nos routes fonctionnent aussi proprement

que possible, en mettant en œuvre notamment des initiatives visant à équiper les vieux camions de technologies plus économes en carburant et à accroître la disponibilité de carburants plus propres.

La transition vers un système de transport plus propre représente également une occasion économique importante pour le pays. Grâce à ses minéraux essentiels, à sa main-d'œuvre qualifiée, à son secteur de production manufacturière de pointe et à son réseau électrique à faible émission, le gouvernement du Canada prend des mesures pour cultiver un environnement commercial où le Canada est une destination de choix pour les investissements dans la fabrication de véhicules zéro émission et les chaînes de valeur des batteries. Cela comprend des investissements importants par l'intermédiaire du Fonds stratégique pour l'innovation du gouvernement et la réduction des impôts pour les entreprises qui fabriquent des technologies zéro émission.

Comme pour la lutte contre les changements climatiques en général, la décarbonisation du transport routier exige une collaboration continue avec d'autres gouvernements, tant au Canada qu'à l'étranger, ainsi qu'avec les constructeurs automobiles et d'autres partenaires du secteur privé. Le gouvernement continuera de mobiliser les provinces et les territoires et de renforcer les liens avec les administrations locales et régionales, à travailler ensemble pour surmonter les obstacles à une plus grande adoption des véhicules zéro émission. Le gouvernement redoublera également d'efforts pour consulter l'industrie, les organisations non gouvernementales et le milieu universitaire, afin de s'assurer que des progrès continus sont réalisés en vue d'atteindre les objectifs ambitieux du Canada en matière de ventes de véhicules zéro émission. En outre, le Canada continuera d'établir des alliances internationales et de les renforcer afin de maintenir et de poursuivre l'élan mondial vers les véhicules zéro émission.

Il est important de soutenir les possibilités menées par les Autochtones pour l'adoption de véhicules zéro émission et de carburants propres, ce qui permettra aux organisations et aux communautés autochtones d'élaborer des programmes adaptés à leurs besoins. Il reste aussi du travail à faire pour s'assurer que les véhicules zéro émission sont accessibles pour tous les Canadiens, un élément qui sera essentiel pour atteindre les objectifs du Canada d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Le transport actif et les transports en commun auront également un rôle essentiel à jouer dans la réduction des émissions des véhicules routiers.

Le passage à des véhicules à émissions faibles ou nulles doit être envisagé dans le cadre d'une transition plus large du système énergétique, notamment l'amélioration de nos réseaux électriques pour qu'ils puissent répondre à la demande accrue et des innovations dans l'aménagement et la conception des villes.

Compte tenu du rythme des changements auxquels nous assistons actuellement dans le secteur des transports,

l'approche du gouvernement en matière de véhicules zéro émission évoluera avec le temps. Les mesures futures du gouvernement du Canada pour un transport routier propre seront détaillées dans les rapports d'étape exigés par la *Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité*, dont le premier est prévu pour 2023.

FAIRE FACE À L'URGENCE DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Comme l'indique la *Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité*, la contribution déterminée au niveau national du Canada pour 2030 dans le cadre de l'Accord de Paris consiste à réduire les émissions de 40 à 45 % par rapport aux niveaux de 2005. Cette loi a également confirmé l'engagement du Canada à fixer des objectifs nationaux de réduction des émissions tous les cinq ans, dans le but d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Le secteur des transports est responsable d'environ 25 % des émissions annuelles de gaz à effet de serre du Canada, ce qui le classe au deuxième rang des secteurs qui contribuent le plus aux émissions globales du Canada. La plupart des émissions proviennent du transport routier, qui comprend les véhicules légers (comme les voitures, les véhicules utilitaires sport et les camionnettes) et les véhicules moyens et lourds (comme les grandes camionnettes, les fourgonnettes, les autobus et les camions de marchandises).

« Décarboniser » signifie réduire les émissions de carbone en utilisant des sources d'énergie à zéro émission de carbone. Pour atteindre les objectifs du Canada en matière de changements climatiques, nous devons décarboniser le transport routier en adoptant une approche globale.

Certes, le transport actif et le recours accru au transport en commun ont un rôle essentiel à jouer dans la réduction des émissions du secteur routier : ils limitent le nombre de véhicules sur la route et réduisent les trajets effectués par des véhicules avec quelques occupants. Or, ces efforts doivent être menés conjointement avec le passage à des véhicules zéro émission, qui offre le plus grand potentiel de décarbonisation du transport routier et d'atteinte d'un futur carboneutre.

La stratégie globale du gouvernement en matière de véhicules zéro émission prévoit de prendre des mesures pour surmonter les principaux obstacles à une plus grande adoption, tels que le prix d'achat plus élevé de ces véhicules par rapport aux véhicules à moteur à combustion interne et l'accès limité aux bornes de recharge et de ravitaillement ainsi que de soutenir l'industrie pendant cette transition. Il est important de noter que nous avons pris des mesures qui sont conçues pour se compléter les unes les autres. Par exemple, l'octroi d'incitations à l'achat permet de combler l'écart de prix à l'achat, tout en facilitant la transition vers des exigences de vente réglementées en augmentant la demande de véhicules zéro émission. De même, nous investissons dans des bornes de recharge et de ravitaillement et prenons des mesures pour aider les provinces et les services d'électricité à faire en sorte que nos réseaux électriques soient prêts pour l'adoption croissante de véhicules zéro émission.

La réussite de la transition vers les véhicules zéro émission dépendra également des mesures prises par les autres ordres de gouvernement, comme les provinces, les territoires et les municipalités, ainsi que par le secteur privé. Au Canada, plusieurs administrations mettent en œuvre leurs propres



stratégies globales pour passer aux véhicules zéro émission, ce qui complète les actions fédérales. De même, les fabricants de véhicules et de pièces, y compris ceux au Canada, ont relevé le défi en dépensant des centaines de milliards de dollars dans le développement et la recherche de nouveaux produits, ainsi que dans des investissements en capital afin d'augmenter la production de véhicules zéro émission.

En plus de la lutte contre les changements climatiques, le passage à des véhicules zéro émission peut contribuer à réduire la pollution atmosphérique due aux véhicules routiers. Selon Santé Canada, 10 millions de personnes au Canada (près d'un tiers de tous les Canadiens) vivent à moins de 500 mètres d'une autoroute ou à moins de 100 mètres d'une grande route urbaine, ce qui les expose davantage à la pollution atmosphérique liée à la circulation. Santé Canada estime que les coûts de l'incidence sur la santé de la pollution atmosphérique liée à la circulation s'élèvent à 9,5 milliards de dollars par an (en monnaie de 2015) et entraînent 1 200 décès prématurés par an au Canada.

Le passage aux véhicules zéro émission dans toutes les catégories de véhicules prendra du temps, mais les carburants à faibles émissions de carbone, comme le diesel renouvelable et l'éthanol, joueront un rôle dans la décarbonisation des véhicules à moteur à combustion interne. Dans certains domaines, comme le camionnage sur de longues distances, jusqu'à ce que les nouvelles technologies et les carburants de l'avenir soient mis en œuvre à grande échelle, la principale source de carburant restera le carburant diesel ou les carburants biodiesel à faibles émissions de carbone. Le *Règlement sur les combustibles propres*, récemment publié, du Canada, envoie un signal du marché en faveur d'une offre accrue de carburants liquides à faibles émissions de carbone et de technologies zéro émission en permettant aux producteurs de créer et de vendre des crédits, ce qui stimule l'innovation dans le secteur des carburants et crée de nouvelles possibilités économiques pour les producteurs de carburants propres au Canada.

OBJECTIFS DE VENTE DE VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION DU CANADA

Le [plan de réduction des émissions d'ici 2030](#) a fixé de nouveaux objectifs et exigences fédéraux de vente de nouveaux véhicules zéro émission et s'engage à :

- élaborer un règlement de vente de véhicules légers zéro émission qui établira annuellement des exigences de vente de nouveaux véhicules légers zéro émission vers la réalisation de 100 % d'ici 2035, notamment des cibles provisoires obligatoires d'au moins 20 % de toutes les nouvelles mises en vente de véhicules légers d'ici 2026 et d'au moins 60 % d'ici 2030;
- visera à atteindre l'objectif que 35 % des ventes totales de nouveaux véhicules moyens et lourds soient des véhicules zéro émission d'ici 2030. Le gouvernement développera également un règlement exigeant que la totalité des nouveaux véhicules moyens et lourds vendus soient des véhicules zéro émission d'ici 2040, pour les classes de véhicules moyens et lourds sélectionnés (basés sur la faisabilité), avec des cibles de ventes intérimaires réglementées pour 2030, qui varieraient selon la classe de véhicule et selon la faisabilité, et explorera des cibles intérimaires pour le milieu des années 2020.

Selon les prévisions, des progrès annuels constants vers ces objectifs devraient se traduire par :

- environ 395 000 ventes de nouveaux véhicules zéro émission légers en 2026, 1,2 million de ventes de véhicules zéro émission en 2030 et 2 millions de ventes de véhicules zéro émission en 2035;
- environ 1,4 million de véhicules zéro émission légers sur la route d'ici 2026, 4,6 millions d'ici 2030 et 12,4 millions d'ici 2035;
- environ 39 000 nouveaux véhicules zéro émission moyens et lourds vendus en 2030.

La réalisation de ces objectifs ambitieux est essentielle pour atteindre notre objectif de carboneutralité d'ici 2050 et nécessitera un effort concerté des gouvernements, en étroite collaboration avec l'industrie, les services publics, les experts et les organisations non gouvernementales, ainsi qu'une réponse à la rétroaction des Canadiens. Mais les Canadiens et les entreprises canadiennes se heurtent à de nombreux obstacles pour utiliser des véhicules zéro émission. Il sera essentiel de relever ces défis pour atteindre nos objectifs de vente de véhicules zéro émission.



S'assurer de la disponibilité de véhicules zéro émission. De nombreux Canadiens et entreprises qui souhaitent acheter un véhicule zéro émission sont confrontés à une disponibilité limitée chez les concessionnaires ou à de longs délais d'attente. D'autres ne trouvent tout simplement pas de modèle adapté à leurs besoins. Le stock de véhicules zéro émission au Canada est également inégal, car les administrations ayant des programmes d'incitation et des règlements sur la vente de véhicules zéro émission sont prioritaires par rapport aux autres pour l'offre limitée de véhicules zéro émission. Les perturbations des chaînes d'approvisionnement de la fabrication, notamment les pénuries de semi-conducteurs et de minéraux essentiels, compliquent encore la situation actuelle de l'approvisionnement.



Rendre les véhicules zéro émission plus abordables. Les véhicules zéro émission ont un prix d'achat plus élevé que les véhicules à moteur à combustion interne comparables. En plus de l'inflation à court terme, la forte demande de minéraux utilisés pour fabriquer les batteries a fait augmenter les coûts. Malgré des coûts d'exploitation et d'entretien plus faibles, les mesures d'incitation seront essentielles pour compenser les différences de coût initiaux entre les véhicules zéro émission et les véhicules à essence ou diesel.



Construire des bornes de recharge et de ravitaillement. Les Canadiens veulent savoir qu'ils pourront se rendre là où ils doivent aller, et recharger ou ravitailler leur véhicule zéro émission d'une manière qui correspond à leur style de vie ou à leurs besoins professionnels. L'incertitude quant à l'accès adéquat aux bornes de recharge et de ravitaillement, à leur fiabilité et à leur facilité d'utilisation, a été une préoccupation pour certains acheteurs potentiels.



Renforcer la sensibilisation et la confiance du public dans les véhicules zéro émission. Les Canadiens ne savent toujours pas grand-chose des véhicules zéro émission et n'y sont que peu exposés. Les programmes de sensibilisation, de formation et d'éducation permettant de voir ces technologies en action et d'en faire l'expérience aideront les consommateurs à découvrir les avantages de l'adoption de ces véhicules.



Soutenir la recherche, le développement et la démonstration (RDD). Malgré les progrès technologiques importants réalisés ces dernières années, il reste encore du travail à faire pour accélérer les technologies innovantes pour soutenir la commercialisation et l'adoption des véhicules zéro émission dans la plupart des segments de véhicules, en particulier les véhicules moyens et lourds.



Prêcher par l'exemple. Le gouvernement du Canada continue de mettre en place un système de transport routier plus propre tout en influençant les autres à suivre le mouvement au moyen de l'approvisionnement écologique.

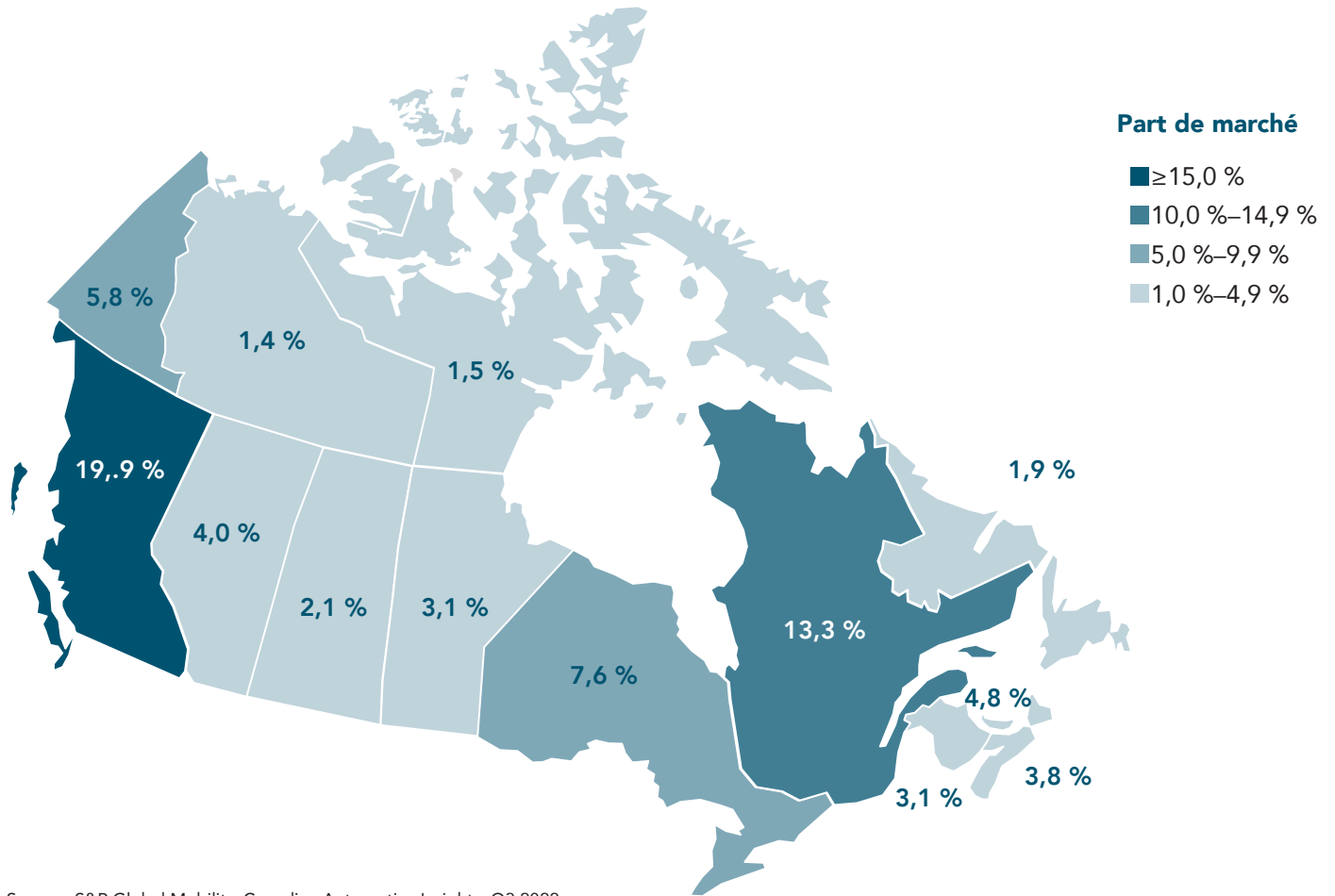


Agir sur les possibilités de croissance propre. Faire des investissements pour soutenir un secteur de la fabrication de véhicules au Canada qui soit innovant et compétitif, et protéger aussi les emplois pendant la transition du secteur automobile.

Nous savons que l'adoption de mesures dans chacun de ces domaines est essentielle pour que de nombreux Canadiens passent aux véhicules zéro émission. C'est pourquoi le gouvernement du Canada a investi plusieurs milliards de dollars pour aider à accélérer la transition vers les véhicules zéro émission, et ces investissements donnent des résultats. La part de marché des véhicules zéro émission au Canada augmente.

Selon S&P Global Mobility, la part de marché des véhicules zéro émission légers a atteint 7,9 % au premier semestre 2022, contre 5,6 % en 2021, 3,8 % en 2020 et 3,1 % en 2019. Comme le montre le graphique ci-dessous, l'adoption des véhicules zéro émission au Canada varie considérablement selon l'administration.

PART DE MARCHÉ DES VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION – TROISIÈME TRIMESTRE DE 2022



Source : S&P Global Mobility, Canadian Automotive Insights, Q3 2022

Des changements similaires se produisent dans des pays plus peuplés, comme les États-Unis et l'Union européenne, qui ont également plus d'influence sur les investissements et les plans de production dans le secteur automobile. Nous travaillons également aux côtés d'une coalition mondiale

croissante d'administrations partageant les mêmes idées, qui ont fixé [des objectifs de 100 % de véhicules zéro émission pour les véhicules légers et les véhicules moyens et lourds](#) (en anglais seulement).

S'ASSURER DE LA DISPONIBILITÉ DE VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION

Depuis 2011, le gouvernement du Canada a mis en place des normes d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules qui sont alignées sur celles des États-Unis et qui exigent que les constructeurs automobiles apportent des améliorations annuelles à leurs parcs de véhicules pour aider à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Dans le cadre de notre plan climatique 2020 ([Un environnement sain et une économie saine](#)), nous nous sommes engagés à aligner la réglementation canadienne sur les véhicules légers sur les normes les plus rigoureuses en Amérique du Nord pour l'après-2025, soit celles des États-Unis, que ce soit au niveau fédéral ou au niveau des États. Actuellement, le gouvernement américain dispose des normes les plus ambitieuses en matière de gaz à effet de serre pour les années de modèles de véhicules jusqu'en 2026 et a l'intention de poursuivre les normes les plus ambitieuses en matière d'émissions de gaz à effet de serre pour les parcs de véhicules légers pour les années modèles 2027 et au-delà. Le Canada entend s'aligner sur les normes définitives, qui sont attendues d'ici juillet 2024.

Afin d'être sur une voie crédible pour atteindre nos objectifs de vente de véhicules zéro émission et de faire en sorte que le Canada reçoive une part croissante des véhicules zéro émission dans le monde, le gouvernement du Canada s'est engagé à compléter ces normes d'émissions de gaz à effet de serre par un règlement de vente de véhicules zéro émission.

Le plan de réduction des émissions d'ici 2030 annonce que le gouvernement élabore un règlement de vente de véhicules zéro émission légers, qui fixera des exigences annuelles croissantes pour atteindre 100 % de ventes de véhicules zéro émission légers d'ici 2035, y compris des objectifs obligatoires d'au moins 20 % de toutes les ventes de nouveaux véhicules légers d'ici 2026 et d'au moins 60 % d'ici 2030.

Les règlements relatifs aux véhicules zéro émission obligent les constructeurs automobiles à fournir une part croissante de véhicules à vendre dans les administrations qui les ont adoptés. Les constructeurs automobiles pourront s'y conformer en obtenant des crédits par la vente de véhicules zéro émission et par des mesures flexibles, telles qu'en achetant des crédits à d'autres constructeurs automobiles.

Les règlements de vente de véhicules zéro émission sont de plus en plus populaires. Au Canada, des règlements relatifs aux véhicules zéro émission sont déjà en place au Québec

et en Colombie-Britannique, qui représentent environ 35 % du marché des nouveaux véhicules légers du pays. La Californie a mis en place un règlement pour les véhicules zéro émission depuis 1990, et plusieurs États américains représentant environ 40 % du marché des nouveaux véhicules légers aux États-Unis ont adopté les règles de la Californie. Le gouvernement du Canada travaille avec la Californie, le Québec et la Colombie-Britannique afin d'aligner autant que possible les réglementations canadiennes, car cela profite aux citoyens et à l'industrie. Le gouvernement souhaite que l'ébauche de réglementation soit publiée d'ici la fin de 2022, ce qui permettra aux Canadiens et aux parties prenantes de donner leur avis en 2023.

Le Canada a également des normes d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules moyens et lourds, qui ont historiquement été alignées sur celles des États-Unis. Le gouvernement américain est en train de mettre au point deux nouvelles règles :

- la première s'appliquera aux années de modèle 2027 à 2030;
- la deuxième règle fixera des normes plus strictes en matière d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules de l'année de modèle 2030 et au-delà, et devrait être mise au point vers juillet 2024.

À l'instar des véhicules légers, le gouvernement s'est engagé à élaborer une réglementation sur les véhicules zéro émission moyens et lourds. Le gouvernement du Canada visera à atteindre l'objectif que 35 % des ventes totales de nouveaux véhicules moyens et lourds soient des véhicules zéro émission d'ici 2030. Le gouvernement développera également un règlement exigeant que la totalité des nouveaux véhicules moyens et lourds vendus soient des véhicules zéro émission d'ici 2040, pour les classes de véhicules moyens et lourds sélectionnés (basés sur la faisabilité), avec des cibles de ventes intérimaires réglementées pour 2030, qui varieraient selon la classe de véhicule et selon la faisabilité, et explorera des cibles intérimaires pour le milieu des années 2020.



Protocole de coopération entre le Canada et la Californie concernant les mesures en faveur du climat et la protection de la nature

En juin 2022, le Canada et la Californie ont lancé un [protocole de coopération](#). Ce protocole permettra d'offrir de l'air et de l'eau propres, de bons emplois et des collectivités saines aux Canadiens et aux Californiens.

Les deux administrations se sont engagées à exiger que toutes les ventes de nouveaux véhicules légers soient zéro émission d'ici 2035 et elles prennent des mesures pour faire passer les secteurs des véhicules moyens et lourds à des véhicules zéro émission. Le partenariat prévoit que le Canada et la Californie travaillent ensemble à la décarbonisation du transport routier. Cela comprend l'échange d'information et de pratiques exemplaires sur l'élaboration de règlements, de politiques et de programmes, ainsi que l'administration d'objectifs de véhicules zéro émission et de programmes d'incitations pour les véhicules routiers et non routiers.

Bien que la réglementation constituera l'épine dorsale de la stratégie canadienne visant à accroître la disponibilité de véhicules zéro émission, d'autres actions sont nécessaires. Le gouvernement a inclus des investissements importants dans le budget de 2022 pour compléter cette réglementation à venir en poursuivant les mesures visant à accroître la demande des consommateurs pour les véhicules zéro émission. Le budget de 2022 a investi plus de trois milliards de dollars dans des mesures visant à accélérer le passage aux véhicules zéro émission au Canada. Cette somme s'ajoute au milliard de dollars déjà investi avant 2022.

RENDRE LES VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION PLUS ABORDABLES

OFFRIR DES INCITATIFS À L'ACHAT

Les investissements prévus dans le budget de 2022 comprenaient 1,7 milliard de dollars supplémentaires pour des incitatifs à l'achat allant jusqu'à 5 000 dollars pour les véhicules zéro émission légers admissibles dans le cadre du Programme d'incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission, qui sera maintenant financé jusqu'en mars 2025.

Conscients que les véhicules zéro émission de plus grande taille coûtent plus cher, nous avons également élargi nos plafonds de prix pour les véhicules afin d'inclure les modèles de véhicules zéro émission de plus grande taille, comme les véhicules utilitaires sport et les camionnettes, dans le cadre du renouvellement du programme.

Chiffres clés du Programme d'incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission

2,3 milliards de dollars alloués à ce jour

37 modèles admissibles en date d'octobre 2022

Plus de **171 000 participants** en date d'octobre 2022

Après les programmes d'incitatifs du Québec et de la Colombie-Britannique, plusieurs provinces et territoires ont mis en place leurs propres programmes d'incitatifs pour compléter le programme depuis son lancement en 2019. La multiplicité des incitatifs à l'achat permet de répartir la charge financière entre les différents ordres de gouvernement et de réduire davantage l'écart de prix d'achat entre les véhicules zéro émission et les véhicules à moteur à combustion interne.

Ensemble des incitatifs fédéraux, provinciaux et territoriaux pour les véhicules zéro émission légers (en date d'octobre 2022)



Québec – Jusqu'à 12 000 \$



Territoires du Nord-Ouest* – Jusqu'à 10 000 \$



Île-du-Prince-Édouard – Jusqu'à 10 000 \$



Colombie-Britannique – Jusqu'à 8 000 \$



Yukon – Jusqu'à 10 000 \$



Nouveau-Brunswick – Jusqu'à 10 000 \$



Nouvelle-Écosse – Jusqu'à 8 000 \$



Terre-Neuve-et-Labrador – Jusqu'à 7 500 \$

*Le financement du programme des Territoires du Nord-Ouest est déterminé chaque année.

Le budget de 2022 a également investi 547,5 millions de dollars pour offrir des incitatifs à l'achat afin d'encourager les entreprises canadiennes à adopter des véhicules zéro émission moyens et lourds. Lancé en juillet 2022, le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission moyens et lourds offre des incitatifs pouvant atteindre 200 000 \$ pour les véhicules admissibles.

Chiffres clés du Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission moyens et lourds

547,5 M\$ alloués en tout

40 modèles admissibles provenant de 14 fabricants différents

Plus de **2 870 000 \$** de financement demandé par un total de **37** participants à ce jour.

Comme pour les véhicules légers, les incitatifs à l'achat fédéraux peuvent être combinés à des incitatifs provinciaux et territoriaux, notamment jusqu'à 175 000 \$ au Québec et jusqu'à 100 000 \$ en Colombie-Britannique, jusqu'à une certaine limite.

Nous avons également encouragé l'utilisation de véhicules zéro émission en offrant aux entreprises une déduction fiscale temporaire pour la première année pour les véhicules légers, moyens et lourds neufs et usagés. Les entreprises qui bénéficient d'une mesure incitative du programme fédéral d'incitatifs ne peuvent pas également bénéficier de la déduction fiscale temporaire pour les véhicules zéro émission.

Lancé en 2021 dans le cadre de nouveaux investissements dans le transport en commun, le Fonds pour le transport en commun à zéro émission est un programme de 2,75 milliards de dollars qui aide les organismes de transport en commun et les exploitants d'autobus scolaires à planifier et à acheter des autobus zéro émission et les infrastructures connexes. Le fonds travaille en coordination avec l'Initiative d'autobus zéro émission de la Banque de l'infrastructure du Canada. Celle-ci offre des solutions de financement souples, qui tirent parti des économies de coûts d'exploitation pendant le cycle de vie pour aider à compenser les coûts initiaux plus élevés. Avant ce fonds, les programmes du gouvernement du Canada ont contribué à l'achat de plus de 550 autobus scolaires et de transport en commun zéro émission.

CONSTRUIRE DES BORNES DE RECHARGE ET DE RAVITAILLEMENT

INFRASTRUCTURE POUR LES VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION LÉGERS

L'augmentation du nombre de véhicules zéro émission sur la route entraîne un besoin accru d'infrastructures. Pour atteindre nos objectifs, nous continuerons à soutenir le développement de l'infrastructure pour les véhicules zéro émission dans tout le Canada, d'une manière stratégique et ciblée. La construction de ces bornes permet non seulement aux Canadiens d'y accéder, mais offre également de bons débouchés commerciaux dans les secteurs de l'infrastructure, de la technologie et des services publics.

Avant le budget de 2022, le gouvernement a alloué 376 millions de dollars pour rendre les bornes de recharge et de ravitaillement plus accessibles aux Canadiens, en accordant la priorité à l'installation de bornes de recharge le long du réseau routier national du Canada ainsi que là où les Canadiens vivent, travaillent et se divertissent. Les projets choisis à ce jour pour obtenir le financement permettront l'installation de plus de 35 000 bornes de recharge dans l'ensemble du Canada, et de nombreux autres sont à venir.

Afin d'appuyer notre objectif d'ajouter 50 000 nouvelles bornes supplémentaires de recharge de véhicules zéro émission au réseau canadien, le budget de 2022 prévoit également l'octroi de 400 millions de dollars supplémentaires à Ressources

naturelles Canada pour le déploiement de l'infrastructure relative aux véhicules zéro émission. La Banque de l'infrastructure du Canada investira également 500 millions de dollars dans des infrastructures de recharge et de ravitaillement à grande échelle pour les véhicules zéro émission, qui sont génératrices de revenus et dans l'intérêt public.

La réponse du secteur privé à ces investissements a été encourageante. Par exemple, pour chaque dollar fédéral dépensé dans le cadre du programme d'infrastructure pour les véhicules zéro émission du gouvernement, le secteur privé a contribué plus du double.

Chiffres clés de l'infrastructure pour les véhicules zéro émission

Les projets retenus pour un financement permettront de construire plus de **35 000** bornes de recharge et **25** bornes de ravitaillement en hydrogène, à réaliser d'ici 2026.

900 M\$ en nouveaux financements pour soutenir **50 000** bornes de recharge et de ravitaillement supplémentaires à réaliser d'ici 2029

Un financement total de **1,2 milliard** de dollars pour soutenir plus de **85 000** stations de recharge et de ravitaillement.





En plus du financement direct des bornes de recharge et de ravitaillement des véhicules zéro émission, nous offrons aux entreprises une déduction fiscale temporaire pour la première année pour les investissements dans les bornes de recharge pour véhicules électriques et les bornes de ravitaillement en hydrogène.

Nous sommes conscients que pour atteindre nos objectifs de vente de véhicules zéro émission légers, il faudra encore plus de bornes de recharge. Selon une analyse préparée par Dunsy Energy Consulting, pour atteindre les objectifs du Canada, il faudra augmenter considérablement le déploiement de bornes de recharge accessibles au public. Nos investissements dans 84 500 bornes de recharge aideront à établir une analyse de rentabilisation pour que le secteur privé augmente le financement pour le réseau de recharge des véhicules électriques afin d'atteindre l'échelle décrite dans le rapport, à savoir de 442 000 à 469 000 bornes de recharge accessibles au public d'ici 2035.

Alors que tous les ordres de gouvernement continueront à jouer un rôle dans la construction de bornes de recharge et de ravitaillement, le succès dépendra des investissements d'autres partenaires publics et privés pour répondre à nos besoins futurs, notamment les services publics, les entreprises et l'industrie. Nous nous engageons à continuer à travailler avec l'industrie pour approfondir les besoins en matière de bornes de recharge et de ravitaillement au niveau régional ou provincial/territorial au moyen d'analyses et d'études supplémentaires.

INFRASTRUCTURE POUR LES VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION MOYENS ET LOURDS

Les technologies zéro émission pour les véhicules moyens et lourds sont moins prêtes sur le plan commercial que pour les véhicules légers et il existe des obstacles importants qui pourraient ralentir leur adoption, notamment l'insuffisance des infrastructures de recharge et de ravitaillement, tant dans le secteur privé que public. Bien qu'il soit possible et nécessaire

de mettre en place une infrastructure pouvant desservir à la fois les véhicules légers et les véhicules moyens et lourds, compte tenu des objectifs du Canada d'atteindre 100 % de véhicules zéro émission moyens et lourds d'ici 2040 (lorsque cela est possible), une attention et des investissements supplémentaires seront nécessaires. Par exemple, les investissements du gouvernement dans les stations de ravitaillement en hydrogène contribueront à soutenir l'introduction de véhicules à hydrogène de poids moyen et lourd. Les parcs automobiles commerciaux ont besoin de savoir que ces véhicules peuvent satisfaire à leurs besoins et qu'ils pourront se recharger et se ravitailler où et quand leurs activités l'exigent.

Étant donné les besoins énergétiques plus importants et la diversité d'utilisation des véhicules moyens et lourds, nous devons utiliser des approches ciblées pour soutenir les entreprises dans leur transition vers des technologies zéro émission. L'infrastructure de recharge destinée à soutenir le secteur des véhicules moyens et lourds doit être configurée de manière à permettre aux camions d'avoir un accès physique aux sites de recharge, tout en veillant à ce que les sites puissent prendre en charge les technologies de recharge à haute puissance requises.

Jusqu'à présent, les investissements fédéraux dans les infrastructures ont surtout porté sur les véhicules légers. À mesure que les technologies des véhicules zéro émission moyens et lourds évoluent, nous accordons un soutien fédéral plus important à l'infrastructure de chargement et de ravitaillement de ces types de véhicules. À titre d'exemple, nous avons lancé une demande de propositions ciblée pour les parcs automobiles commerciaux dans le cadre du programme d'infrastructure pour les véhicules zéro émission. La Banque de l'infrastructure du Canada investit également 500 millions de dollars dans le chargement et le ravitaillement à grande échelle de véhicules zéro émission, qui est générateur de revenus et d'intérêt public. Ces investissements ouvrent la voie à la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement pour les véhicules moyens zéro émission au Canada, mais des efforts plus soutenus seront encore nécessaires.

RENFORCER LA SENSIBILISATION ET LA CONFIANCE DU PUBLIC DANS LES VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION

Des sondages à l'échelle nationale ont montré à plusieurs reprises qu'il est important de veiller à ce que les Canadiens disposent de plus d'informations pour se renseigner sur les avantages des véhicules zéro émission. Les Canadiens croient fermement que ces véhicules sont bénéfiques pour l'environnement, mais certains estiment qu'ils sont coûteux et difficiles à ravitailler/recharger.

Les Canadiens ont également une expérience limitée des véhicules zéro émission, et comprennent mal la réalité associée au fait de posséder et de conduire ces véhicules, y compris leurs performances et la manière de les charger et de les entretenir.

La sensibilisation, l'éducation et la formation peuvent avoir une incidence positive et directe sur le passage aux véhicules zéro émission et aider les Canadiens à mieux comprendre leurs avantages environnementaux et économiques. Selon Plug N'Drive, 80 % des personnes qui ont visité son centre de découverte des véhicules électriques à Toronto sont plus susceptibles d'acheter un véhicule zéro émission, plus de 30 % des visiteurs en ont acheté un et plus de 60 % des visiteurs prévoient d'en acheter un dans les une à deux prochaines années.

De même, les entreprises et les exploitants de parcs automobiles sont peu sensibilisés et comprennent mal les avantages potentiels des véhicules zéro émission moyens et lourds. Cela est compréhensible, car les options de véhicules zéro émission commencent tout juste à arriver sur le marché. Alors que les véhicules à courte distance sont maintenant plus facilement disponibles, il existe des défis supplémentaires qui doivent être relevés pour le transport de marchandises sur de longues distances, comme la maturité technologique.

Pour aider à surmonter cet obstacle, nous avons lancé l'Initiative de sensibilisation aux véhicules zéro émission afin de soutenir les projets qui accroissent la sensibilisation, les connaissances et la confiance du public à l'égard des véhicules zéro émission ainsi que des bornes publiques de recharge et de ravitaillement.

Ce programme permet de financer des activités de sensibilisation, d'éducation et de renforcement des capacités. À partir de cette année, le programme offre trois volets de financement :

- un pour les véhicules légers et les solutions de micromobilité;
- l'autre pour les véhicules moyens et lourds. Cela permet d'adapter les projets à différents publics et par différents moyens;

- un flux de réception ouvert pour les projets menés par des Autochtones.

Le gouvernement prend également des mesures pour soutenir les projets menés par l'industrie afin d'accroître la sensibilisation et la connaissance des carburants propres et de leurs technologies.

Chiffres clés de la sensibilisation aux véhicules zéro émission

Depuis 2019, l'Initiative de sensibilisation aux véhicules zéro émission a fourni près de 7 millions de dollars de financement à un ensemble de 46 projets, et de nombreux autres sont à venir. Voici quelques exemples de projets financés à ce jour :

- une plateforme en ligne pour mobiliser les praticiens municipaux dans les efforts de déploiement de véhicules zéro émission;
- un portail d'information et d'éducation sur les véhicules électriques pour les concessionnaires automobiles;
- une initiative de sensibilisation à l'e-mobilité;
- un projet de démonstration de véhicules lourds à hydrogène;
- un portail d'information sur l'électrification des parcs automobiles;
- une application mobile de réseautage pour la communauté des véhicules électriques;
- un projet d'ambassadeurs autochtones des véhicules électriques;
- un guide de l'acheteur de véhicules électriques;
- un centre de ressources pour les véhicules électriques.

Jusqu'à 26 millions de dollars sont réservés jusqu'en 2026–2027 pour soutenir des projets d'éducation et de sensibilisation concernant tous les véhicules routiers à la fois personnels et commerciaux, ainsi que des projets de sensibilisation menés par des Autochtones.

SOUTENIR LA RECHERCHE, LE DÉVELOPPEMENT ET LA DÉMONSTRATION

Le gouvernement du Canada soutient depuis longtemps la RDD des véhicules zéro émission dans des domaines clés comme les batteries, l'hydrogène et les piles à combustible, les moteurs électriques et l'infrastructure de recharge et de ravitaillement.

Les investissements récents comprennent le ravitaillement lié au Programme de démonstration d'infrastructure pour les véhicules électriques, doté de 76 millions de dollars, visant à soutenir les technologies de démonstration de la prochaine génération d'infrastructure innovante de chargement des véhicules électriques et de ravitaillement en hydrogène. Ce programme a permis de financer plus de 30 projets au Canada, notamment des solutions de recharge et de ravitaillement en hydrogène sur les lieux de travail, dans des endroits éloignés, dans des climats froids et dans l'environnement urbain, ainsi que des applications de véhicule à réseau. D'autres projets comprennent des démonstrations d'infrastructure pour les bus zéro émission et les véhicules utilitaires lourds.

Les investissements supplémentaires effectués dans le cadre du Programme de croissance propre et de Solutions énergétiques novatrices Canada appuient des projets qui visent la recharge ultrarapide, les technologies des groupes motopropulseurs électriques et l'électrification des véhicules lourds dans les secteurs minier et forestier.

Des réductions importantes des émissions dans les secteurs où il est difficile de le faire, comme les poids lourds, nécessitent une expansion massive des technologies requises au cours des 10 prochaines années, car celles-ci sont en grande partie au stade de prototype et de démonstration. L'innovation peut servir à rendre les véhicules zéro émission plus abordables pour les Canadiens, en combinaison avec d'autres outils fiscaux à court et moyen terme.

Mesures complémentaires

Le **Règlement sur les combustibles propres** renforce les incitations à mettre au point et à utiliser des technologies, des procédés et des carburants propres (comme l'hydrogène). Il exige également que les producteurs et importateurs nationaux de combustibles fossiles liquides y compris l'essence et le diesel réduisent progressivement les émissions de carbone des combustibles qu'ils vendent au Canada. Le règlement soutiendra l'utilisation des véhicules électriques en permettant aux exploitants de réseaux de recharge de gagner des crédits pour la recharge de véhicules électriques résidentiels et publics et les hôtes de sites de recharge peuvent gagner des crédits pour la recharge privée ou commerciale.

La **tarification fédérale du carbone** ajoute une redevance à l'achat d'essence et de diesel, ce qui

constituera un signal du marché de plus en plus puissant pour inciter les Canadiens à opter pour des modes de transport plus propres, notamment les véhicules zéro émission. Pour compenser la tarification fédérale du carbone dans les provinces et territoires où elle s'applique, les ménages reçoivent un paiement incitatif trimestriel à agir pour le climat. Les Canadiens qui optent pour un véhicule zéro émission bénéficieront davantage que ceux qui conduisent un véhicule à moteur à combustion interne.

Le **Règlement sur l'électricité propre** veillera à ce que le réseau électrique du Canada devienne carboneutre d'ici 2035 tout en veillant à ce que les Canadiens puissent toujours avoir accès à une électricité fiable et abordable. Ce règlement complète les efforts du gouvernement pour accélérer l'utilisation des véhicules zéro émission en s'assurant que les Canadiens rechargent leurs véhicules électriques à partir d'une électricité plus propre.



PRÊCHER PAR L'EXEMPLE

Conformément au Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies et à la Stratégie fédérale de développement durable, la Stratégie pour un gouvernement vert fixe des objectifs ambitieux pour le parc automobile fédéral, notamment l'adoption de solutions de mobilité à faibles émissions de carbone, le déploiement d'infrastructures de soutien dans les installations gouvernementales et la modernisation des opérations.

La stratégie prévoit qu'au moins 75 % des achats de nouveaux véhicules légers soient des véhicules zéro émission ou des véhicules électriques hybrides. Le gouvernement a également accéléré son objectif de parc de véhicules légers zéro émission, le faisant passer de 80 % à 100 % d'ici 2030.

Le gouvernement soutient cet objectif en procédant à des évaluations de l'adéquation des véhicules électriques au moyen de dispositifs télématiques et à des évaluations de l'état de préparation pour les véhicules électriques dans les bâtiments fédéraux.

Nous avons également créé plusieurs groupes de travail et sous-comités afin de mobiliser la communauté du parc automobile fédéral et de déterminer les défis et les possibilités autour de sujets tels que les véhicules zéro émission, l'infrastructure de recharge, la politique et le financement.

Sur la voie de la carboneutralité, nous nous sommes également engagés à réduire les émissions du parc automobile fédéral de la sécurité et sûreté nationales tout en fournissant au Canada une capacité opérationnelle efficace.

AGIR SUR LES POSSIBILITÉS DE CROISSANCE PROPRE

La transition mondiale vers les véhicules zéro émission est désormais bien engagée, et elle s'accompagne de grandes possibilités pour une croissance économique propre et pour la promotion de nos entreprises et de nos technologies.

L'Institut climatique du Canada a déterminé que le secteur des transports à faibles émissions de carbone du Canada offre un potentiel de croissance massive du marché, et les politiques mises en place aujourd'hui sont essentielles pour réaliser les avantages économiques futurs. Bien que les investissements dans la fabrication de véhicules électriques et les chaînes de valeur des batteries au Canada puissent contribuer à accroître la disponibilité locale de ces véhicules plus propres, ils sont plus importants pour soutenir la croissance économique propre et contribuer à la transition mondiale vers les véhicules zéro émission.

Le gouvernement du Canada, de concert avec les gouvernements provinciaux, poursuivra ses efforts pour attirer les investissements dans les chaînes de valeur de la fabrication de véhicules et de batteries au Canada (de l'exploitation minière au recyclage des batteries) afin de s'assurer que le Canada est bien positionné pour réussir, qu'il reste compétitif et qu'il attire de nouveaux mandats de production de véhicules à émissions faibles ou nulles grâce au Fonds stratégique pour l'innovation et à d'autres efforts.

LE FONDS STRATÉGIQUE POUR L'INNOVATION

Notre Fonds stratégique pour l'innovation soutient des projets à grande échelle, transformateurs et collaboratifs, qui contribuent à promouvoir la compétitivité à long terme des industries canadiennes, la croissance propre et l'avancement de l'avantage technologique stratégique du Canada.

Notre initiative Accélérateur net zéro de 8 milliards de dollars (qui fait partie du fonds) investit dans des projets visant à soutenir la transformation écologique de secteurs industriels clés, notamment le secteur automobile du Canada, ainsi que dans des efforts visant à soutenir l'élaboration d'un écosystème canadien de production de batteries et d'hydrogène. L'initiative soutiendra également les investissements qui permettront de décarboniser le transport moyen et lourd au moyen de la R et D, de la fabrication de technologies, de l'assemblage et du déploiement de véhicules.

Investissements récents du Fonds stratégique pour l'innovation et de l'initiative Accélérateur net zéro

529 M\$ pour Stellantis afin d'étendre la fabrication de véhicules électriques dans ses usines d'assemblage de Windsor et de Brampton

295 M\$ pour le réoutillage de l'usine de montage de Ford à Oakville en vue de la production de véhicules électriques à batterie

259 M\$ pour General Motors Canada, qui comprend la conversion de l'usine d'Ingersoll pour la fabrication de fourgonnettes commerciales électriques Brightdrop de GM

131,6 M\$ pour le réoutillage de l'usine de Honda à Alliston en vue de la production de véhicules hybrides électriques

50 M\$ pour Lion Electric (installation d'assemblage de blocs-batteries)

En outre, des investissements importants ont été réalisés pour attirer des investissements d'ancrage dans le traitement des matériaux de batteries et la fabrication de cellules afin de construire un écosystème de production de batteries, notamment :

- **NextStar Energy (Stellantis/LGES)** : 5 milliards de dollars pour une usine de fabrication de batteries à Windsor.
- **GM/POSCO** : 500 millions de dollars pour produire des matériaux actifs de cathode à Bécancour.
- **Umicore** : 1,5 milliard de dollars pour une usine de matériaux de batterie à Loyalist.
- **BASF** : achat d'un terrain à Bécancour pour la production de matériaux actifs de cathode.



LA CHAÎNE DE VALEUR DES BATTERIES

Selon *McKinsey & Company*, le marché des cellules de batteries devrait atteindre entre 360 et 41 milliards de dollars d'ici 2030. Le Canada est bien placé pour tirer parti de ces possibilités, tant au niveau de notre solide secteur automobile que de la chaîne d'approvisionnement en batteries. C'est pourquoi le gouvernement a lancé Des mines à la mobilité, une initiative visant à inciter les intervenants à mieux comprendre comment le Canada pourrait saisir les occasions qui se présentent dans la chaîne de valeur mondiale des batteries.

En prévision de l'augmentation de la demande mondiale et nationale de minéraux, de métaux et de matériaux, nous avons élaboré une stratégie canadienne relative aux minéraux essentiels, soutenue par un investissement de près de quatre milliards de dollars dans le budget de 2022. La stratégie comprend six secteurs d'intervention prioritaires :

- Stimuler la recherche, l'innovation et l'exploration
- Accélérer l'élaboration des projets
- Construire des infrastructures durables
- Faire progresser la réconciliation avec les Autochtones
- Développer une main-d'œuvre diversifiée et des communautés prospères
- Renforcer le leadership et la sécurité à l'échelle mondiale

Le gouvernement donnera la priorité à six minéraux essentiels (le lithium, le graphite, le nickel, le cobalt, le cuivre et les éléments des terres rares) au début de cette stratégie, qui pourraient fournir aux chaînes d'approvisionnement nationales et mondiales des minéraux, métaux et matériaux essentiels pour les batteries.

De plus, les Tables régionales sur l'énergie et les ressources offrent l'occasion au gouvernement fédéral, aux provinces, aux communautés autochtones, aux syndicats et à l'industrie de définir des priorités communes en matière de développement économique, y compris celles liées à la transition vers un transport routier propre. Par exemple, le Canada et l'Ontario ont convenu de se concentrer sur cinq priorités clés, dont le développement de chaînes de valeur essentielles, qui soutiendront la base de fabrication d'automobiles et de batteries de la province.

Investissements pertinents des budgets de 2021 et 2022 dans les minéraux essentiels

79,2 millions de dollars pour les géosciences et l'exploration publiques afin de mieux évaluer et déterminer les gisements minéraux

Un crédit d'impôt de **30 %** pour l'exploration des minéraux essentiels ciblés

47,7 millions de dollars pour la R et D ciblée sur les minéraux essentiels par l'intermédiaire des laboratoires de recherche du Canada

144,4 millions de dollars pour la recherche et le développement des minéraux essentiels, et l'utilisation de technologies et de matériaux pour soutenir les chaînes de valeur des minéraux essentiels

En plus d'attirer des investissements pour créer des chaînes d'approvisionnement nationales pour les batteries liées à la mobilité, nous avons également réalisé des investissements importants pour soutenir les innovateurs dans le domaine des batteries qui peuvent fournir des biens et des services aux chaînes d'approvisionnement nationales et internationales.

Attirer de nouveaux investissements dans la production de véhicules et la chaîne d'approvisionnement des batteries est essentiel pour garantir la compétitivité du secteur canadien de la fabrication de véhicules. Les défis en matière de compétences sont importants. À court terme, nous devons améliorer notre compréhension des compétences requises et encourager la collaboration entre l'industrie et le monde universitaire. À plus long terme, nous pouvons utiliser les programmes fédéraux existants pour aider les entreprises à embaucher des étudiants, de récents diplômés, des travailleurs en milieu de carrière et des talents internationaux.

RÉDUCTION DES IMPÔTS

Pour soutenir la croissance de la fabrication de technologies propres au Canada, nous nous sommes engagés à réduire temporairement de 50 % le taux d'imposition général des sociétés et des petites entreprises pour les entreprises qui fabriquent des technologies zéro émission au pays. Cette réduction s'applique aux entreprises qui fabriquent des véhicules zéro émission, des batteries et des piles à combustible pour véhicules zéro émission, ainsi que des stations de recharge et de ravitaillement en hydrogène.

AVANCEMENT DES TECHNOLOGIES ET PRÉPARATION À LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Bien que les incitatifs à l'achat contribuent à réduire les coûts initiaux des véhicules zéro émission moyens et lourds, il reste du travail à faire pour adapter la réglementation canadienne afin que ces véhicules puissent être utilisés rapidement et en toute sécurité.

À cette fin, nous avons lancé le Programme de camionnage zéro émission, doté d'un budget de 75,8 millions de dollars, pour aider à accélérer le déploiement sécuritaire de véhicules zéro émission moyens et lourds sur les routes canadiennes. Le financement du programme permettra d'effectuer des essais de sécurité, de collaborer avec les provinces et les territoires à l'élaboration et à la modernisation de lignes

directrices, de codes et de normes, d'établir des bancs d'essai de camionnage pour appuyer les déploiements précoces, et de moderniser les installations du Centre d'essais pour véhicules automobiles du gouvernement afin d'appuyer les futurs essais de conformité et recherches liés aux véhicules zéro émission lourds.

CRÉER DES EMPLOIS DURABLES

Si le fait d'agir maintenant pour lutter contre les changements climatiques peut rendre notre économie plus forte et plus compétitive, cela doit être fait d'une manière équitable pour tous les travailleurs.

Pour que le passage aux véhicules zéro émission se fasse de manière équitable, il faut préparer la main-d'œuvre à participer pleinement à l'économie à faibles émissions de carbone, tout en réduisant au minimum les effets de la transition sur le marché du travail. Cela exige de déterminer et de soutenir des possibilités économiques inclusives pour les travailleurs concernés et de les placer, ainsi que leurs

collectivités, au centre des discussions qui touchent leurs moyens de subsistance.

Le maintien et la sécurisation de la production future de véhicules au moyen d'investissements cadrent avec l'engagement du gouvernement à obtenir une transition équitable par la création d'emplois durables.



RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DES PARCS AUTOMOBILES ACTUELS

MODERNISATION, REMPLACEMENT ET REMOTORISATION DES VÉHICULES MOYENS ET LOURDS

Il faudra du temps pour remplacer les 2,6 millions de véhicules moyens et lourds actuellement en service par des véhicules zéro émission. En attendant, la réduction des émissions de ces véhicules, qui devraient rester sur la route pendant ces années, est essentielle pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions.

Le budget de 2022 a annoncé un investissement de 199,6 millions de dollars sur cinq ans pour le Programme de flottes de transport des marchandises écoénergétiques. Ce programme aidera les parcs de véhicules à réduire leur consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre grâce à des évaluations de la consommation d'énergie des parcs de véhicules, à la modernisation des parcs, au remplacement des moteurs, à la mise en œuvre des pratiques exemplaires et à l'achat de véhicules à faibles émissions de carbone.

Chiffres clés du Programme de flottes de transport des marchandises écoénergétiques

5 878 camions et remorques évalués

1 620 camions et remorques mis à niveau avec **2 830** modernisations individuelles

199,6 M\$ en nouveaux financements supplémentaires pour soutenir la modernisation d'environ **90 000** camions et remorques, **800** remotorisations de camions, et **200** nouveaux camions à faibles émissions de carbone.

UN RÔLE POUR LES CARBURANTS PROPRES AUJOURD'HUI ET DEMAIN

L'utilisation accrue de carburants propres est un autre moyen de réduire les émissions des véhicules en service, en particulier les camions. Les carburants propres génèrent moins

d'émissions de carbone que les combustibles fossiles au cours de leur durée de vie, en raison des matières premières biologiques (matières premières, comme le maïs, l'huile de soja ou le pétrole brut, utilisées pour fabriquer d'autres produits) utilisées ou des procédés énergétiques propres utilisés pour leur production. Par exemple, les émissions de carbone du cycle de vie du diesel renouvelable peuvent être inférieures de 85 % à celle du diesel classique. Les carburants propres peuvent être utilisés dès maintenant pour décarboniser le secteur des transports, en apportant très peu de changements, voire aucun, aux parcs automobiles ou aux infrastructures actuels. Les technologies des piles à hydrogène pourraient à terme constituer une solution de recharge viable pour les gros moteurs diesel, en particulier pour les véhicules lourds grands routiers (comme les classes 7 et 8) pour lesquels le coût énergétique et le temps nécessaire à la recharge pourraient constituer un inconvénient.

ACCROÎTRE LA DISPONIBILITÉ DES CARBURANTS PROPRES

Pour soutenir le *Règlement sur les combustibles propres*, le budget de 2021 a réaffirmé un investissement de 1,5 milliard de dollars dans le Fonds pour les combustibles propres afin d'accroître la capacité de production de combustibles propres au Canada, ce qui réduira les risques liés à l'investissement en capital nécessaire pour construire ou accroître la capacité de production, établir des chaînes d'approvisionnement en biomasse et élaborer des codes et des normes habilitants.

Le Fonds pour les combustibles propres nous aidera également à mettre en œuvre la Stratégie canadienne pour l'hydrogène, qui a été élaborée pour encourager les investissements et les partenariats stratégiques à l'appui de l'industrie canadienne de l'hydrogène à faibles émissions de carbone, y compris l'hydrogène pour les véhicules zéro émission. Le budget de 2021 prévoit également une déduction pour amortissement accéléré pour les équipements d'énergie propre ainsi qu'une réduction d'impôt pour les fabricants de technologies zéro émission.





POSSIBILITÉS MENÉES PAR LES AUTOCHTONES

La décarbonisation du transport et la transition vers la carboneutralité présentent d'importantes occasions pour les organisations autochtones, les communautés autochtones et le gouvernement, alors que nous travaillons ensemble à la réconciliation.

Aider les collectivités autochtones à adopter des véhicules zéro émission et des carburants propres offre des possibilités uniques, mais aussi des défis en matière de croissance, d'accès à des solutions de mobilité propre, de développement économique et de compétences, et de tourisme. Plusieurs organisations et communautés autochtones du Canada mènent des initiatives liées aux véhicules zéro émission et aux carburants propres pour faciliter la transition vers un avenir plus propre et plus durable.

En plus de rendre les véhicules zéro émission ainsi que l'infrastructure de recharge et de ravitaillement accessibles et plus abordables pour les communautés et les organisations autochtones, la sensibilisation et le renforcement des capacités constituent un autre facteur clé pour favoriser une plus grande adoption. En nous appuyant sur plusieurs projets antérieurs et actuels de sensibilisation des Autochtones, nous avons créé un volet de financement propre aux projets menés

par les Autochtones visant à faire connaître et à promouvoir l'utilisation et les avantages des véhicules zéro émission et des carburants propres.

Cela aide les organisations et les communautés autochtones à élaborer des programmes propres à leurs besoins. Pour soutenir cette initiative, le gouvernement a organisé deux demandes de renseignements et les résultats ont montré qu'il fallait faire preuve de souplesse en matière de financement pour tenir compte du caractère unique de chaque organisation et communauté autochtone.

Nous avons investi dans le Nord canadien dans le cadre du Programme de démonstration de l'infrastructure pour les véhicules électriques. Un projet mené au Yukon consiste à surveiller l'incidence du climat sur le rendement des bornes de recharge rapide et sur les véhicules électriques. Le projet est réalisé en collaboration avec des partenaires autochtones.

MIEUX TRAVAILLER ENSEMBLE

Pour réussir à atteindre nos objectifs de vente de véhicules zéro émission et à éliminer la pollution des gaz d'échappement provenant du transport routier, nous devons compter sur une solide collaboration entre tous les acteurs et partenaires clés, tant au Canada qu'à l'étranger. Nous renforçons nos liens avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, avec des administrations partageant les mêmes idées à l'extérieur du Canada et avec les intervenants canadiens pour nous assurer que tous vont dans la même direction en ce qui concerne l'adoption de véhicules zéro émission.

En 2017, le gouvernement du Canada, en partenariat avec les provinces et les territoires, a réuni un groupe consultatif d'experts issus de l'industrie, de groupes de consommateurs, d'organisations non gouvernementales et du milieu universitaire afin d'éclairer l'élaboration des politiques relatives aux véhicules zéro émission.

Afin de poursuivre cet important dialogue, le gouvernement lance un nouveau Conseil sur les véhicules zéro émission dont l'objectif est de rassembler les parties afin de trouver des solutions pour accélérer la transition vers les véhicules zéro émission, d'en discuter et d'y travailler. Ce Conseil aidera à évaluer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de vente de véhicules zéro émission au Canada et fournira des conseils pour renforcer les politiques existantes en matière de véhicules zéro émission ou déterminer les mesures supplémentaires qui pourraient être prises.

Dans le but d'échanger les pratiques exemplaires et les leçons apprises, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux continuent de collaborer dans le cadre d'un groupe de travail sur les véhicules zéro émission, coprésidé par le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Colombie-Britannique. Ce groupe de travail se réunit tous les trimestres et a joué un rôle clé dans l'harmonisation des politiques canadiennes sur les véhicules zéro émission et dans la détermination d'autres domaines dans lesquels le gouvernement peut collaborer.

Depuis 2018, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux explorent les options de modernisation des véhicules lourds pour réduire les émissions de gaz à effets de serre. Le gouvernement du Canada a également convoqué un groupe de travail fédéral sur l'écologisation du transport

des marchandises dans le but d'élaborer une approche pangouvernementale pour réduire les émissions du secteur du transport routier de marchandises. Ce groupe de travail offre un forum pour échanger de l'information et de l'expertise concernant le parc actuel et futur de véhicules moyens et lourds, y compris un aperçu des projets, des profils de données et des outils.

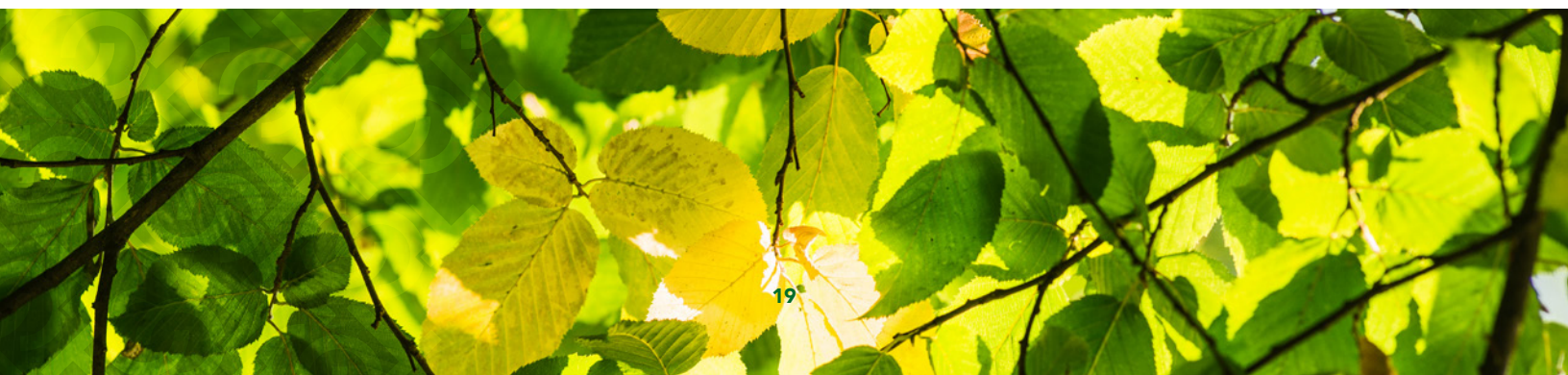
GRUPE DE TRAVAIL SUR LA STRATÉGIE POUR L'HYDROGÈNE

Le gouvernement du Canada a publié la [Stratégie canadienne pour l'hydrogène](#) après avoir travaillé avec tous les ordres de gouvernement, l'industrie, les universités et les organisations non gouvernementales pour déterminer les possibilités et les défis liés à l'utilisation des combustibles à hydrogène. La stratégie définit un cadre pour utiliser l'hydrogène comme outil pour atteindre l'objectif de carboneutralité du Canada d'ici 2050 et positionner le Canada comme un chef de file industriel mondial des carburants propres.

L'hydrogène est un combustible relativement nouveau pour la plupart des Canadiens et des entreprises. Il est donc possible d'accroître notre sensibilisation et notre connaissance collectives à l'égard de ce combustible. Afin de créer un secteur de l'hydrogène dynamique, il est important de sensibiliser davantage les Canadiens à l'hydrogène.

PARTENARIATS INTERNATIONAUX

Nous renforçons également nos alliances et partenariats internationaux sur les véhicules zéro émission au moyen de multiples forums, reconnaissant que le Canada peut mieux atteindre ses objectifs de vente de véhicules zéro émission lorsqu'il agit en tandem avec d'autres grands marchés, comme la Californie et l'Union européenne. Le Canada s'est joint à d'autres administrations partageant les mêmes idées pour faire en sorte que toutes les ventes de nouveaux véhicules légers soient des véhicules zéro émission d'ici 2035 sur les principaux marchés, et d'ici 2040 à l'échelle mondiale. Le Canada a également été l'un des premiers pays à signer un accord mondial visant à atteindre l'objectif de 100 % de véhicules zéro émission moyens et lourds d'ici 2040.





PARTENARIATS INTERNATIONAUX DU CANADA EN MATIÈRE DE VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION

Electric Vehicle Initiative : Depuis 2016, le Canada est membre de ce forum de politique multigouvernemental qui vise à accélérer l'adoption des véhicules électriques. Cette initiative a été lancée dans le cadre de la conférence ministérielle sur l'énergie propre, un dialogue de haut niveau entre les ministres de l'Énergie des principales économies mondiales.

International ZEV Alliance : Depuis 2019, le Canada est membre de cette alliance d'administrations partageant les mêmes idées et travaillant toutes ensemble pour accélérer la transition vers les véhicules zéro émission. L'alliance donne aux gouvernements la possibilité de coopérer en matière de politiques relatives aux véhicules zéro émission et vise à créer une dynamique mondiale en recrutant d'autres administrations pour les rejoindre en fixant des objectifs ambitieux en matière de véhicules zéro émission.

Drive to Zero : Le Canada est un membre fondateur de cette campagne mondiale visant à accélérer la croissance des véhicules zéro émission commerciaux. En partenariat avec les Pays-Bas, Drive to Zero codirige le [protocole d'entente mondial sur les véhicules zéro émission moyens et lourds](#) (en anglais), que le Canada a signé lors de la 26e Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques (COP26).

ZEV Transition Council : Le Canada est fier d'être un membre fondateur de ce conseil, le premier forum politique au monde où les ministres se rencontrent pour discuter de la façon d'accélérer le rythme de la transition mondiale vers les véhicules zéro émission. Le conseil a été le fer de lance de la [déclaration de la COP26 sur l'accélération de la transition vers des voitures et des camionnettes à 100 % émission zéro](#) (en anglais), que le Canada a signée. Pour donner suite à cette déclaration, le Canada a signé lors de la COP27 la coalition Accelerating to Zero (A2Z) (en anglais), avec plus de 200 autres signataires. La Coalition A2Z agit comme une plateforme pour soutenir le développement et la mise en œuvre de politiques VZE à l'échelle mondiale.

Feuille de route pour un partenariat renouvelé États-Unis-Canada : En 2021, les gouvernements canadien et américain ont convenu de prendre des mesures de politiques alignées et accélérées sur les efforts visant à atteindre un avenir à véhicules zéro émission. À l'appui de cette feuille de route, les gouvernements ont signé une [déclaration conjointe sur les transports et les changements climatiques](#), qui appelle à une plus grande collaboration pour atteindre 100 % des ventes de nouveaux véhicules zéro émission légers et pour accélérer l'offre et la demande de véhicules zéro émission moyens et lourds.

À L'AVENIR

Il reste encore du travail à faire pour s'assurer que tous les Canadiens passent aux véhicules zéro émission, qui sera essentiel pour que le Canada atteigne l'objectif de carboneutralité d'ici 2050. Bien que les véhicules zéro émission deviennent peu à peu monnaie courante, de nombreux Canadiens n'abandonneront pas les véhicules à essence et au diesel sans aide ciblée.

En outre, tous les ordres de gouvernement ont la possibilité d'analyser plus en profondeur les politiques visant à encourager certains groupes démographiques, notamment les communautés marginalisées ou défavorisées, à adopter des véhicules zéro émission. Par exemple, des administrations comme la Californie commencent à intégrer des considérations de justice environnementale dans leurs politiques relatives aux véhicules zéro émission en incluant des dispositions particulières conçues pour élargir l'accès aux véhicules zéro émission dans des communautés ciblées.

Bien que l'on observe des tendances positives en ce qui concerne l'utilisation des véhicules zéro émission dans le Nord (les ventes de véhicules légers zéro émission ont atteint 4,5 % au Yukon en 2021), des efforts supplémentaires sont nécessaires pour surmonter les principaux obstacles afin que l'utilisation de ces véhicules se généralise.

En sus de l'obstacle du coût initial élevé, le climat froid et la disponibilité limitée des véhicules zéro émission et des infrastructures dans ces régions du pays ont une incidence sur la demande de ces véhicules. De nombreuses collectivités du Nord dépendent également du diesel hors réseau pour la production d'électricité, ce qui réduit les avantages économiques et environnementaux du passage à des véhicules zéro émission.

Le gouvernement continuera à travailler avec les personnes vivant dans ces collectivités pour les aider à surmonter ces obstacles. Cela comprend la construction d'infrastructure pour les véhicules zéro émission dans le Nord, un accès accru à de l'électricité propre ou de l'hydrogène à un prix abordable, ainsi que la recherche, le développement et la démonstration que les véhicules zéro émission peuvent répondre aux besoins des consommateurs et des entreprises dans ces régions. Par exemple, les véhicules hybrides rechargeables, qui possèdent à la fois un moteur à combustion interne et des batteries offrant une autonomie électrique importante, resteront une option pour les communautés nordiques, rurales et éloignées.

Alors que nous nous attendons à ce qu'un plus grand nombre de Canadiens utilisent des véhicules zéro émission, il devient de plus en plus évident que des efforts supplémentaires sont nécessaires pour s'assurer que le réseau canadien peut répondre à la demande accrue d'électricité. Les services publics d'électricité canadiens et les gouvernements fédéral et provinciaux surveillent l'essor des véhicules électriques,

prévoient l'augmentation de la charge, surveillent leur incidence sur le réseau, étudient les comportements d'adoption des clients et élaborent continuellement de nouveaux outils pour planifier les mises à niveau du réseau.

En 2016, le gouvernement a créé un groupe de travail sur la préparation de l'infrastructure et du réseau pour guider les efforts en la matière. Au début de l'année 2020, le gouvernement a commandé une étude pour aider les services publics canadiens à mieux comprendre la demande d'énergie électrique attendue des futurs parcs de véhicules et son incidence potentielle sur le réseau.

Suite à cette étude, une demande de renseignements a été envoyée aux parties prenantes canadiennes afin de mieux comprendre les répercussions sur la préparation du réseau des politiques visant à accélérer l'utilisation des véhicules électriques. Les parties prenantes ont souligné l'importance de l'innovation dans les cadres réglementaires et la conception des tarifs, la nécessité d'adopter des approches coordonnées et d'échanger les connaissances, les préoccupations concernant l'état de préparation et la disponibilité des infrastructures, ainsi que les risques de répercussions disproportionnées. Les éclairages recueillis dans le cadre de cette demande de renseignements ont permis de comprendre les besoins des parties prenantes et du système en matière de préparation du réseau et les travaux futurs pour répondre à ces besoins.

La transition mondiale vers un avenir à faibles émissions de carbone devrait entraîner une augmentation importante de la consommation de ressources. Des solutions d'économie circulaire sont nécessaires pour fermer les boucles de matériaux, réduire au minimum les déchets et atténuer la pression sur les ressources essentielles utilisées dans les infrastructures et technologies climatiques clés.

L'électrification du secteur des transports devrait suivre une tendance similaire. En collaboration avec les provinces et les territoires, ainsi qu'avec les intervenants de l'industrie, le gouvernement du Canada prévoit élaborer des lignes directrices nationales relatives à la gestion des batteries de véhicules électriques qui soient respectueuses de l'environnement. Le gouvernement discutera également avec les provinces et les territoires afin d'explorer les mérites d'une approche nationale de la gestion des batteries de véhicules électriques en fin de vie.



Compte tenu de la valeur élevée des métaux contenus dans les batteries de pointe utilisées pour les applications mobiles et stationnaires, il existe de fortes incitations commerciales à améliorer la circularité des chaînes d'approvisionnement des batteries. Cela donne l'occasion aux innovateurs canadiens du recyclage des batteries, comme Li-cycle et Lithion, de se positionner comme des partenaires propres et concurrentiels sur le plan des coûts auprès des acteurs actuels de la chaîne d'approvisionnement des batteries, comme les constructeurs automobiles, les fabricants de cellules et les producteurs de matériaux actifs pour les batteries. Cela offre également aux innovateurs canadiens, comme Moment Energy, la possibilité d'élaborer de nouveaux modèles commerciaux, qui consistent à réutiliser les batteries utilisées dans les applications mobiles pour les utiliser dans des applications stationnaires.

Les organismes fédéraux de financement de l'innovation ont apporté leur soutien pour aider ces entreprises à mettre au point et à commercialiser leurs technologies. Les provinces et les territoires sont également intéressés à créer des régimes réglementaires qui appuient la gestion responsable des batteries en fin de vie, afin d'assurer la protection de la santé humaine et de l'environnement tout en facilitant la récupération de métaux et de matériaux importants en vue de leur réutilisation dans les chaînes d'approvisionnement en batteries. Le gouvernement fédéral entreprend des recherches et des analyses pour éclairer ces processus afin qu'ils soient cohérents avec les efforts pancanadiens visant à mettre en place des chaînes d'approvisionnement concurrentielles.

INVESTIR DANS LE TRANSPORT EN COMMUN

Les investissements dans le transport en commun et le transport actif sont un élément clé du plan du Canada visant à réduire rapidement les émissions de gaz à effet de serre et à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Le gouvernement du Canada investit massivement dans le transport en commun et le transport actif afin d'aider à fournir des options de transport durable dans les collectivités dans l'ensemble du Canada.

En février 2021, le gouvernement a annoncé 14,9 milliards de dollars pour des projets de transport en commun au cours des huit prochaines années, ce qui comprend un financement permanent de 3 milliards de dollars par an pour les collectivités canadiennes à partir de 2026–2027. Il prévoit

également 5,9 milliards de dollars pour soutenir l'expansion des grands systèmes de transport urbain, l'électrification des parcs d'autobus, les infrastructures de transport actif et les solutions de transport pour les collectivités rurales. Ce nouveau financement est distinct du financement de près de 30 milliards de dollars rendu disponible par le plan Investir dans le Canada. Le financement permet déjà de faire avancer des projets cruciaux en Ontario et de réduire les émissions associées au transport grâce au Fonds pour le transport en commun à zéro émission, au Fonds pour le transport actif et au Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural.

Le gouvernement du Canada fait d'importants investissements dans le transport en commun et comprend que nous devons réduire les émissions du transport en visant à la fois à augmenter la part modale des formes de transport durables, tout en menant des efforts pour décarboniser les véhicules routiers. La mise en place d'un réseau de transport en commun à zéro émission dans l'ensemble du Canada est une étape clé pour réduire les émissions, tandis que les réseaux de transport en commun contribuent à la réduction des émissions en encourageant le transfert modal, en luttant contre la congestion et en réduisant la dépendance à l'égard des véhicules personnels.

Toutefois, pour maximiser les avantages du transport en commun en matière de réduction des émissions, il faut encourager l'intensification et l'aménagement efficace du territoire dans les collectivités. De plus, dans le cadre de sa toute première Stratégie nationale de transport actif, publiée en 2021, nous nous sommes engagés à aider à offrir des options de transport actif aux Canadiens partout au pays, en appuyant la transition vers des formes de transport plus propres qui aident à réduire les émissions.

À l'avenir, le financement permanent de 3 milliards de dollars du gouvernement du Canada pour le transport en commun à partir de 2026–2027 visera à fournir aux collectivités et aux régions le financement stable dont elles ont besoin pour planifier l'avenir et utilisera la planification intégrée pour mieux faire progresser les résultats économiques, environnementaux et sociaux liés aux projets de transport en commun. Le gouvernement poursuit ses consultations sur l'octroi d'un financement permanent du transport en commun. Elles éclaireront une stratégie d'investissement à long terme visant à bâtir des collectivités durables et inclusives qui mettront le Canada sur la voie d'un avenir carboneutre.

CONCLUSION

Les véhicules zéro émission offrent la promesse d'un avenir dans lequel le Canada sera un chef de file en matière de transport fiable, abordable et durable.

Les mesures décrites dans ce plan d'action se conjugueront pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur routier et soutenir la transition du Canada vers un système de transport à faibles émissions de carbone. Pour atteindre nos objectifs ambitieux en matière de changements climatiques, il est essentiel de décarboniser les transports et de passer à des véhicules zéro émission.

Bien que ce plan ne soit qu'un élément de notre stratégie visant à réduire les émissions de tous les moyens de transport, le transport routier est celui qui contribue le plus aux émissions nationales de ce secteur. La décarbonisation du transport routier est une étape nécessaire sur la voie de l'objectif de carboneutralité d'ici 2050.

Décarboniser le transport routier signifie non seulement réduire les émissions de gaz d'échappement des véhicules, mais aussi réduire les émissions globales du cycle de vie des véhicules. Bien que le Canada possède l'un des réseaux électriques les plus propres au monde, il reste encore beaucoup à faire. Le réseau électrique de demain devra subir un changement important pour s'assurer que l'électricité fournie aux véhicules zéro émission provient de sources non émettrices. Selon l'Institut climatique du Canada, à mesure que le transport s'électrifie, les systèmes électriques doivent subir trois transformations : ils doivent devenir plus grands, plus propres et plus intelligents. Cela nécessitera des changements ambitieux dans les systèmes électriques du Canada; toutefois, cela est réalisable étant donné la solide position de départ du Canada.

Il est essentiel de veiller à ce que ce transfert profite à tous les Canadiens. Jusqu'ici, l'adoption des véhicules zéro émission s'est faite principalement dans les zones urbaines et à revenus élevés. Il sera essentiel de développer les réseaux de recharge et de ravitaillement dans les régions rurales et éloignées et d'accroître la RDD liée au rendement des batteries afin d'améliorer leur utilisation dans les climats plus froids. Nous devons veiller à ce qu'aucune collectivité ne soit laissée pour compte.

L'approche du gouvernement à l'égard des véhicules zéro émission évoluera au fil du temps pour permettre l'ajustement des politiques à la suite des évaluations et des commentaires des Canadiens et des intervenants. À l'avenir, le gouvernement détaillera les mesures qu'il prendra pour décarboniser le transport routier dans les rapports d'étape exigés en vertu de la *Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité*.

Grâce à ce plan d'action, le Canada continue d'être compétitif dans le mouvement mondial d'électrification des transports. Pour réussir, cette transition nécessitera la collaboration des gouvernements, des entreprises et des citoyens. Pour atténuer les risques liés aux changements climatiques et réaliser les réductions d'émissions de gaz à effet de serre nécessaires pour assurer un avenir carboneutre, nous devons mettre à profit notre ingéniosité, nos talents et nos forces en matière d'innovation pour affronter la crise climatique de front et offrir un avenir plus brillant et plus propre à tous les Canadiens.

