

Note d'information: Les modifications apportées à la norme canadienne sur la disponibilité des véhicules électriques ont une incidence sur la recharge

Sommaire exécutif

La Norme sur la disponibilité des véhicules électriques (Norme) oblige les constructeurs automobiles à offrir des véhicules électriques (VÉ) aux consommateurs canadiens. Il s'agit d'un signal de marché essentiel qui a déjà stimulé des investissements massifs dans plus de 7 500 bornes de recharge rapide publiques, représentant selon le Conseil canadien de l'infrastructure de recharge (CCIC) environ 1 milliard de dollars en investissements à l'échelle du pays.

Malgré l'impact des tarifs douaniers, l'industrie canadienne de la recharge est en voie d'atteindre les cibles projetées pour 2030, soit entre 22 000 et 23 000 bornes de recharge rapide publiques, si les taux actuels de croissance et d'investissement se maintiennent. Ce qui représente plus de 1,5 milliard de dollars d'investissements supplémentaires en infrastructures de recharge rapide d'ici 2030, si l'on se fie à la Norme telle qu'actuellement définie.

Alors que le Canada envisage de modifier à la baisse le niveau d'ambition de la Norme, les réseaux de recharge du pays préviennent qu'une réduction des exigences minimales de ventes de VÉ pourrait entraîner une forte diminution :

- du déploiement de stations de recharge; et
- de la croissance du PIB associée à l'électrification des transports.

Une réduction des cibles de la Norme aura un impact disproportionné sur la rentabilité des investissements en recharge, puisque la norme fixe présentement des obligations *annuelles* de ventes.

Aujourd'hui, la Norme exige que les véhicules zéro émission (VZE) représentent 60 % des ventes de voitures neuves d'ici 2030. Une telle cible justifie les investissements nécessaires pour le déploiement environ 12 500 nouvelles bornes de recharge rapide publiques d'ici 2030.

Une réduction modérée de cette cible — par exemple à 40 % d'ici 2030 — entraînerait une baisse estimée de 38 % du nombre de nouvelles bornes rapides au cours des cinq prochaines années.

Une réduction plus importante, disons à 30 %, pourrait se traduire par une diminution de 62 % du nombre de nouvelles bornes d'ici 2030.

Une telle révision à la baisse aurait également des répercussions économiques considérables, réduisant d'environ 500 millions de dollars les investissements directs dans la recharge rapide publique seulement.

Note d'information: Les modifications apportées à la norme canadienne sur la disponibilité des véhicules électriques ont une incidence sur la recharge

En ce sens, le CCIC exhorte le gouvernement fédéral à maintenir des cibles ambitieuses pour 2030 et 2035 afin de préserver l'élan du déploiement des infrastructures de recharge publique et des mises à niveau connexes du réseau électrique canadien.

Le Conseil canadien de l'infrastructure de recharge (CCIR)

Le CCIR vise à établir un écosystème de recharge pour véhicules électriques (VÉ) à la fois complet et économiquement viable à l'échelle du Canada. Les membres du CCIR représentent plus de 50 % des bornes de recharge publiques au pays.

Les membres du CCIR estiment que cette mission peut être soutenue en offrant aux gouvernements et aux parties prenantes des conseils et un plaidoyer fiable, basés sur des considérations économiques et techniques solides, tirant parti de l'expertise et de l'expérience de ses membres.

Le CCIR regroupe les organisations œuvrant dans l'industrie de la recharge des VÉ, notamment les propriétaires de bornes, les exploitants de réseaux publics et privés, les fournisseurs et manufacturiers de technologies de recharge, les installateurs et responsables de l'entretien, ainsi que les entreprises offrant des services connexes d'infrastructure ou de financement pour le déploiement et l'exploitation des bornes de recharge.