

propulsion Québec

*Grappe des
transports électriques
et intelligents*



EN ROUTE VERS L'ÉLECTRIFICATION DE L'ÉCONOMIE

Mémoire présenté au ministère des Finances du gouvernement du
Canada dans le cadre des consultations prébudgétaires 2020-2021

21 février 2020

Budget 2020-2021

Consultations prébudgétaires

En route vers l'électrification de l'économie

Mémoire de Propulsion Québec

Présentation de Propulsion Québec

La grappe des transports électriques et intelligents du Québec, Propulsion Québec, a été créée en 2017 afin de mobiliser tous les acteurs de la filière autour de projets concertés. Elle a pour objectif de positionner le Québec parmi les leaders du développement et du déploiement des modes de transport terrestre favorisant les transports électriques et intelligents. Propulsion Québec compte aujourd'hui plus de 150 membres de différents secteurs et déploie ses ressources selon sept chantiers distincts visant à développer et soutenir des projets innovants.

L'ambition de Propulsion Québec est qu'à l'horizon 2026, le Québec :

- Soit reconnu comme un leader mondial dans des segments d'activités liés aux transports électriques et intelligents ;
- Mise sur un solide noyau d'entreprises de calibre mondial dans les différents maillons de la chaîne de valeur des transports électriques et intelligents ;
- Devienne un lieu privilégié pour expérimenter ou utiliser les transports électriques et intelligents.

Le Québec a les moyens de se positionner comme un leader dans le transport électrique et intelligent : nous possédons d'énormes réserves d'énergie propre produite localement, des tarifs énergétiques parmi les plus bas du monde, d'importants gisements de matériaux stratégiques, un environnement de recherche à la fine pointe de la technologie et des conditions climatiques propices pour l'expérimentation.

Dans le contexte des consultations prébudgétaires du gouvernement fédéral, Propulsion Québec souhaite présenter trois demandes qui permettront au secteur des véhicules électriques et intelligents de continuer son déploiement et de consolider la place du Québec comme leader de cette industrie en pleine croissance où la compétition mondiale est forte.

1. Investissement pour la mise à niveau du Centre d'essais pour véhicules automobiles (CEVA) de Blainville

Propulsion Québec milite pour le développement et l'implantation de transports électriques et intelligents. Ce développement de nouveaux modes de transports accélère la recherche et le développement technologique, en plus d'avoir des retombées économiques importantes pour le Québec. À ce titre, il est primordial de mettre à la disposition des manufacturiers de véhicules électriques et intelligents et de leurs fournisseurs des services de recherche et développement ainsi que de démonstration-expérimentation afin qu'ils puissent tester leurs prototypes et leur technologie.

Il existe actuellement un retard au Canada dans la mise à disposition de telles infrastructures aux entreprises. Propulsion Québec soutient que ce retard freine le potentiel d'attraction québécois et risque d'entraîner une délocalisation de certaines entreprises de la grappe.

Dans la ville de Blainville, au Québec, se trouve le seul centre d'essais et de validation de Transport Canada. Celui-ci est unique en son genre en Amérique du Nord : géré par PMG Technologies, le site a développé une expertise unique dans les essais routiers, pouvant être réalisés dans tout type de conditions climatiques (dont des conditions hivernales extrêmes), ce qui en fait le centre de collision le plus précis au monde. **Le Centre comporte un laboratoire d'essais structuraux, des chambres à atmosphère contrôlée, un laboratoire de collisions, un laboratoire de sécurité des piétons et environ 25 kilomètres de pistes d'essai.**

Propulsion Québec croit que ce centre d'essai serait l'endroit idéal pour offrir aux entreprises et aux centres de recherche un continuum de services uniques en lien avec la mobilité électrique et intelligente : recherche, prototypage, validation, expérimentation, transfert technologique et commercialisation. Ce faisant, le Québec se démarquerait à l'échelle internationale. **Or, pour ce faire, d'importants investissements doivent être réalisés pour la mise à niveau du centre, afin de répondre aux plus hauts standards technologiques d'aujourd'hui. L'évolution de la mobilité vers des véhicules de plus en plus connectés et autonomes obligent les manufacturiers à devoir réaliser des tests hautement technologiques qui requièrent des équipements et des installations à jour. Qui plus est, ce continuum de services doit être offert à l'intérieur d'un périmètre déterminé.**

Le centre attire de nombreux manufacturiers importants de la filière des transports, mais cet investissement est primordial, car il est au cœur même de la création d'une Cité de la mobilité durable, autour du centre d'essais de Blainville dont la valeur ajoutée est unique au monde. Sa mise à niveau fera en sorte non seulement d'en attirer davantage, mais agira comme levier vers d'autres investissements, notamment par le gouvernement du Québec, qui a annoncé son intention de mettre sur pied une zone, qui comprendra aussi :

- Un mini-campus d'universités québécoises, de centres et de chaires de recherche, d'entreprises et autres organisations aspirant à travailler en mode collaboratif à l'émergence de solutions en transport et ayant accès à de l'équipement mutualisé ;
- Un *living lab* au cœur d'une ville de taille moyenne dans la grande région métropolitaine où les infrastructures et la réglementation seront adaptées et où les technologies seront soumises aux tests en conditions réelles.

L'investissement du provincial pourrait également entraîner un soutien financier d'Innovation, Sciences et

Développement économique Canada ainsi qu'Infrastructure Canada. Ainsi, ce premier investissement de Transport Canada engendrerait une cascade d'autres.

Plusieurs organisations canadiennes notables ont manifesté de l'intérêt pour le projet, notamment la Compagnie Électrique Lion, ABB, Bombardier Transport, IBM, NovaBus, Siemens ainsi que plusieurs universités québécoises dont Polytechnique Montréal, l'École de technologie supérieure, l'Université Concordia et l'Université du Québec à Montréal. Le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada est également intéressé.

À noter qu'un plan d'affaires sur le projet de Cité de la mobilité durable a été commandé à la firme Deloitte et pourra être partagé aux instances pertinentes le moment venu.

RECOMMANDATION #1

Que le gouvernement du Canada investisse un montant de 100 M\$ dans la mise à niveau des installations du Centre d'essais pour véhicules automobiles de Transport Canada à Blainville, afin de répondre aux plus hauts standards technologiques et ainsi contribuer à la création de la Cité de la mobilité durable.

2. Bonification des programmes pour l'achat de véhicules zéro émission

Selon le gouvernement fédéral¹, le secteur des transports est la deuxième plus importante source d'émissions de gaz à effet de serre au Canada. En effet, plus du quart des émissions de GES au pays sont produites par des véhicules, dont la moitié de celles-ci par les voitures et les véhicules utilitaires légers. Dans un contexte de lutte aux changements climatiques et de réduction des émissions de GES, le développement et l'utilisation accrue des véhicules zéro émission (VZE) apparaissent essentiels, voire incontournables.

Le gouvernement du Canada a annoncé en avril 2019 la création du programme iVZE, un nouveau programme incitatif pour l'achat de VZE. Ceux-ci comprennent les véhicules électriques à batterie, les véhicules hybrides électriques rechargeables ainsi que les véhicules à pile à hydrogène. Le gouvernement fédéral offre désormais un incitatif à la vente aux consommateurs qui souhaitent acheter ou louer un VZE admissible. Le premier incitatif, d'une valeur de 5 000\$, vise l'achat de véhicules électriques à batterie, de véhicules à pile à hydrogène et de véhicules hybrides électriques rechargeables pouvant franchir de longues distances. Un deuxième incitatif, celui-là de 2 500 \$, concerne les véhicules hybrides électriques rechargeables de plus faible portée. Ceux-ci s'appliquent directement au point de vente.

¹ Gouvernement du Canada, 2019. « Émissions de gaz à effet de serre » [En ligne : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/indicateurs-environnementaux/emissions-gaz-effet-serre.html>]

Une autre mesure a été annoncée lors du dépôt du budget 2019-2020 concernant la transition et la conversion de parcs de véhicules pour les entreprises. Ainsi, afin de soutenir leur achat, le gouvernement proposait que les véhicules zéro émission soient admissibles à une déduction fiscale complète l'année où ils sont mis en service. Les véhicules admissibles comprenaient les véhicules fonctionnant grâce à des batteries électriques, les hybrides rechargeables et ceux fonctionnant grâce à des piles à hydrogène, que ce soient des véhicules légers, moyens et lourds. Cette mesure s'applique à tous les véhicules achetés entre le 19 mars 2019 et le 1^{er} janvier 2024. De plus, les coûts en capital associés aux voitures de tourisme zéro émission sont déductibles jusqu'à un plafond de 55 000\$ plus la taxe de vente.

Propulsion voit d'un bon œil l'introduction de mesures pour faciliter le passage vers les véhicules à zéro émission. Toutefois, nous croyons qu'une déduction fiscale pour l'année de mise en service des véhicules n'est pas suffisante pour encourager cette transition pour les entreprises. Il faudrait à tout le moins que les entreprises puissent bénéficier d'appuis financiers pour effectuer la transition de leur parc, comme c'est le cas pour les propriétaires de voitures électriques et comme l'offre le gouvernement du Québec.

Qui plus est, au Québec, les programmes Transportez vert et Écocamionnage visent à aider, dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, la réduction des émissions de gaz à effet de serre attribuées au transport routier des marchandises. Ainsi, pour le programme Écocamionnage, le gouvernement provincial finance une liste précise de technologies pour les entreprises, allant de l'équipement, dispositif ou tout autre accessoire qui s'installe sur un véhicule à l'acquisition d'un véhicule complet². Dans le cadre de l'achat d'un véhicule à propulsion hybride électrique ou électrique, par exemple, une subvention représentant 50% des dépenses admissibles et pouvant atteindre un montant maximal de 75 000\$ peut être accordée³.

Propulsion Québec demande donc la création d'un programme fédéral de subvention à l'achat de véhicules zéro émissions pour les entreprises, ce qui permettrait à notre avis d'augmenter les incitatifs pour les gestionnaires de parcs de véhicules à effectuer cette transition vers des véhicules moins polluants. De la même façon que le programme québécois Roulez vert et le programme canadien iVZE peuvent se combiner pour l'achat d'un véhicule à usage personnel⁴, il apparaît pertinent que les entreprises puissent se prévaloir de ce même type de subventions.

² Programme Écocamionnage. 2019. « Liste des technologies admissibles au financement », p.2. [En ligne : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/entreprises-camionnage/aide-ecocamionnage/Documents/liste-technologies-admissibles-francais.pdf>]

³ Ibid, p. 12

⁴ Le 15-18. 2019. « Subventions pour l'achat de véhicules électriques : voici comment s'y retrouver ». [En ligne : <https://ici.radio-canada.ca/premiere/emissions/le-15-18/segments/entrevue/128515/subventions-vehicules-electriques>]

RECOMMANDATION #2

Que le gouvernement du Canada maintienne le programme iVZE, voire qu'il bonifie les incitatifs financiers pour l'achat de véhicules zéro émission pour les particuliers.

RECOMMANDATION #3

Que le gouvernement du Canada accorde un soutien financier autre qu'une déduction fiscale aux entreprises qui souhaitent procéder à l'achat de véhicules zéro émissions, notamment par le biais de subventions à l'achat.

3. Bonification du financement pour la recherche et développement

Propulsion Québec est d'avis que la recherche et développement est intimement liée à la croissance d'une entreprise. Que ce soit pour encourager le développement de nouvelles technologies, renforcer nos connaissances ou développer une expertise canadienne, le financement de cette recherche est très important pour les membres de notre grappe. La recherche est bien financée de manière générale au Canada, mais nous sommes d'avis que certaines améliorations peuvent y être apportées.

Nos membres soulignent notamment l'importance d'augmenter les enveloppes budgétaires des programmes pour la recherche appliquée. Il y a une demande de plus en plus grande à cet effet, afin de développer des technologies innovantes qui seront ensuite intégrées dans de nouveaux produits par les entreprises. Toutefois, les budgets à cet effet stagnent malgré une hausse de la demande.

Le Programme d'aide à la recherche industrielle du Conseil national de recherches du Canada (PARI / CNRC) est un chef de file pour l'aide à l'innovation pour les petites et moyennes entreprises (PME). Il est d'ailleurs très apprécié de plusieurs de nos entreprises. Toutefois, le principe est le même que pour les enveloppes concernant la recherche appliquée : de plus en plus de demandes sont effectuées, il y a donc une nécessité de le bonifier. Nos entreprises ne demandent qu'à utiliser le programme, qui permet aux PME de transformer leurs idées en succès commercial, tout en conservant les partenariats, la crédibilité technique et l'innovation au Canada.

Au Québec, les Centres collégiaux de transfert de technologie (CCTT) sont financés par le gouvernement fédéral pour la recherche et développement, notamment au niveau du conseil de recherches en sciences naturelles et en génie (CRSNG). Toutefois, les CCTT peinent à couvrir les frais fixes et les frais généraux des projets de recherches, tout en continuant d'avoir les frais les plus bas pour les PME. Nous croyons qu'il serait pertinent d'augmenter au-delà de 20% les frais généraux permis dans les projets de recherche. Ceci permettra aux CCTT de continuer la mission innovante qui leur a été confiée pour les PME, sans devoir charger un prix beaucoup plus haut pour lesdites innovations, et de parfois accommoder des PME qui ont des budgets plus faibles.

En terminant, Propulsion Québec est une grappe pour le développement des véhicules électriques et intelligents : comme ceux-ci constituent à notre avis le futur pour le transport, nous souhaitons la mise en place de programmes de financement au palier fédéral qui seraient uniquement destinés à la mobilité. Au vu des ambitions du Canada en matière de réduction d'émissions de GES, et avec les statistiques sur le transport nommées à la section 1, nous croyons que le financement de la recherche et développement en transport durable est une direction dans laquelle le gouvernement devrait fermement s'engager.

RECOMMANDATION #4

Que les enveloppes financières des programmes de recherche appliquée soient bonifiées afin de satisfaire la demande actuelle.

RECOMMANDATION #5

Que le gouvernement développe des programmes de financement de la recherche spécifiquement dédiée à la mobilité durable.

RECOMMANDATION #6

Que le budget du Programme d'aide à la recherche industrielle du Conseil national de recherches du Canada soit augmenté.

RECOMMANDATION #7

Qu'il soit permis pour les centres de recherches académiques de couvrir plus de frais généraux dans les programmes de financement.

Sommaire des recommandations

1. Que le gouvernement du Canada investisse un montant de 100 M\$ dans la mise à niveau des installations du Centre d'essais pour véhicules automobiles de Transport Canada à Blainville, afin de répondre aux plus hauts standards technologiques et ainsi contribuer à la création de la Cité de la mobilité durable.
2. Que le gouvernement du Canada maintienne le programme iVZE, voire qu'il bonifie les incitatifs financiers pour l'achat de véhicules zéro émission pour les particuliers.
3. Que le gouvernement du Canada accorde un soutien financier autre qu'une déduction fiscale aux entreprises qui souhaitent procéder à l'achat de véhicules zéro émissions, notamment par le biais de subventions à l'achat.
4. Que les enveloppes financières des programmes de recherche appliquée soient bonifiées afin de satisfaire la demande actuelle.
5. Que le gouvernement développe des programmes de financement de la recherche spécifiquement dédiée à la mobilité durable.
6. Que le budget du Programme d'aide à la recherche industrielle du Conseil national de recherches du Canada soit augmenté.
7. Qu'il soit permis pour les centres de recherches académiques de couvrir plus de frais généraux dans les programmes de financement.