

Mémoire pour les consultations prébudgétaires fédérales

Par :
Propulsion Québec

Août 2024

Liste des recommandations

1. Assurer un décaissement efficace des capitaux du Fonds stratégique pour l'innovation.
2. Maintenir et recapitaliser le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (PIVEZ) et relancer le programme pour les organismes d'exécution.
3. Implanter rapidement une réglementation favorisant le fait que les immeubles multilogement soient prêts pour l'électrification.
4. Mettre en place un programme de financement visant à soutenir le secteur manufacturier des batteries.
5. Mettre en place un mécanisme de financement pour la commercialisation et l'implantation de technologies novatrices qui réduisent l'impact carbone et environnemental de la filière batterie.
6. Créer un véhicule de financement destiné spécifiquement à la commercialisation d'innovations du secteur des TEI.
7. Assurer un déploiement régulier, cohérent et prévisible de l'infrastructure de recharge dans l'ensemble du pays.
8. Accélérer l'adoption et le déploiement des crédits d'impôt à l'investissement (CII) dans les technologies propres et pour la fabrication de technologies propres (FTP).
9. Élargir le CII pour la FTP pour y inclure les investissements aux éléments structurels liés aux bâtiments qui assurent la mise en opération des biens admissibles et permettre que la déclaration d'acquisition de bien admissible soit comptabilisée dans la déclaration de l'année pendant laquelle il est inscrit au bilan du contribuable.
10. Assouplir le crédit d'impôt de 10 % à l'investissement dans la chaîne d'approvisionnement de véhicules électriques afin de rendre admissibles les entreprises œuvrant dans au moins 1 segment de la chaîne (fabrication et assemblage de véhicules électriques, production de batteries et de composantes (anodes, cathodes, séparateurs, collecteurs et électrolyte) ainsi qu'aux cellules, modules et blocs batteries).
11. Maintenir et prolonger les incitatifs et les programmes suivants :
 - a. Le Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (iVMLZE) (en plus d'éliminer le plafond de 1 000 000 \$ et des 10 incitatifs).
 - b. Le Programme d'incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission (iVZE).
12. Assurer que le Fonds permanent pour le transport en commun qui sera lancé en 2026 ait un mécanisme de financement spécifiquement dédié à l'achat d'autobus électriques et de l'infrastructure associée pour le transport en commun et le transport scolaire.
13. Encourager les consommateurs en mettre en place des Systèmes de Gestion de l'Énergie pour Véhicules Électriques (SGEVÉ).

À propos de nous

Propulsion Québec, la grappe des transports électriques et intelligents, a pour mission de positionner le Québec et le Canada en tant que chefs de file mondiaux de la mobilité durable en accélérant la croissance de l'industrie québécoise des transports terrestres zéro émission et en renforçant sa compétitivité internationale.

Nous saisissons l'occasion de formuler nos recommandations dans le cadre des consultations prébudgétaires fédérales afin de permettre la croissance du secteur des transports électriques et intelligents (TEI).

Améliorer l'accès au capital des entreprises

Propulsion Québec reconnaît les efforts et le soutien du gouvernement du Canada visant à stimuler la croissance d'une économie propre. Néanmoins, l'accès au capital des entreprises canadiennes du secteur des TEI doit être bonifié devant la compétitivité mondiale. Une étude de Propulsion Québec¹ a permis de démontrer que le financement est l'un des principaux enjeux freinant le développement des entreprises des TEI québécoises. Nous estimons un manque à gagner de 1,4 G\$ des besoins en capital non comblés². Des besoins importants sont observés durant les phases critiques de prédémarrage (68 M\$) et de démarrage (421 M\$)³.

Il devient essentiel d'envoyer un signal fort aux entreprises, ainsi qu'aux investisseurs en soutenant les entreprises. Nous recommandons au gouvernement du Canada la création d'un véhicule de financement spécifique au secteur des TEI visant les phases de prédémarrage et de démarrage afin de mieux soutenir la commercialisation.

Par ailleurs, notre secteur est, en grande partie, un secteur manufacturier qui nécessite des investissements importants en CAPEX. Les crédits d'impôt annoncés par le gouvernement fédéral permettront de combler certains besoins, mais ils doivent être déployés efficacement. Les besoins en trésorerie sont majeurs alors que le capital patient se fait rare. Par ailleurs, certains programmes actuels, tels que le Fonds stratégique pour l'innovation (SIF), auraient avantage à offrir une réponse et un décaissement plus rapides des sommes pour mieux soutenir les entreprises.

¹ Propulsion Québec, *Diagnostic de la chaîne de financement dans le secteur des transports électriques et intelligents au Québec* (décembre 2021) : <https://propulsionquebec.com/2021/12/03/une-nouvelle-etude-de-propulsion-quebec-met-en-evidence-lopportunite-dinvestissement-que-represente-le-secteur-des-transports-electriques-et-intelligents/>

² Propulsion Québec, *L'État des transports électriques et intelligents au Québec* (mars 2023).

³ Ibid.

Recommandations :

Favoriser le développement et la croissance des entreprises du secteur des TEI :

- **Accélérer l'adoption et le déploiement des crédits d'impôt à l'investissement (CII) dans les technologies propres et pour la fabrication de technologies propres (FTP).**
- **Élargir le CII pour la FTP pour y inclure les investissements aux éléments structurels liés aux bâtiments qui assurent la mise en opération des biens admissibles.**
 - **Permettre que la déclaration d'acquisition de bien admissible soit comptabilisée dans la déclaration de l'année pendant laquelle il est inscrit au bilan du contribuable.**
- **Assouplir le crédit d'impôt de 10 % à l'investissement dans la chaîne d'approvisionnement de véhicules électriques afin de rendre admissibles les entreprises œuvrant dans au moins 1 segment de la chaîne (fabrication et assemblage de véhicules électriques, production de batteries et de composantes (anodes, cathodes, séparateurs, collecteurs et électrolyte) ainsi qu'aux cellules, modules et blocs batteries).**
- **Assurer un décaissement efficace des capitaux du Fonds stratégique pour l'innovation.**
- **Créer un véhicule de financement destiné spécifiquement à la commercialisation d'innovations du secteur des TEI.**

Poursuivre les efforts favorisant la transition vers les véhicules zéro émission

Selon la norme canadienne sur la disponibilité des véhicules électriques légers, 100 % des véhicules légers devront être des VZE d'ici 2035⁴. Le *Plan de réduction des émissions pour 2030* du gouvernement du Canada prévoit que 35 % des véhicules moyens et lourds vendus seront des VZE d'ici 2030⁵.

L'exemplarité de l'État et la mise en place de conditions gagnantes pour l'industrie seront essentielles pour assurer le succès de la transition.

⁴ Gouvernement du Canada, Norme sur la disponibilité des véhicules électriques au Canada : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/nouvelles/2023/12/la-norme-sur-la-disponibilite-des-vehicules-electriques-du-canada-cibles-reglementees-pour-les-vehicules-zero-emission.html>

⁵ Gouvernement du Canada, Plan de réduction des émissions pour 2030 : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/plan-climatique/survol-plan-climatique/reduction-emissions-2030/aperçu-secteur.html#secteur6>

Soutenir la décarbonation du transport lourd

Alors que le transport lourd représente un important émetteur de GES (respectivement 30 % et 23 % des émissions totales du secteur des transports au Canada⁶ et aux États-Unis⁷), plusieurs juridictions se sont dotées de cibles ambitieuses et officielles en matière des ventes de nouveaux véhicules lourds zéro émission⁸. Propulsion Québec appuie ainsi la volonté du gouvernement du Canada de mettre en place des exigences de vente pour les véhicules moyens et lourds zéro émission. Nous estimons néanmoins que cette orientation doit être bien coordonnée, notamment avec l'industrie, en tenant compte de l'évolution rapide de la technologie, et en déployant certaines actions complémentaires.

Recommandations :

- **Poursuivre le déploiement d'un réseau de bornes de recharge adapté aux véhicules moyens, lourds et commerciaux.**
- **Lancer rapidement des consultations officielles concernant une norme zéro-émission pour les véhicules lourds.**

L'importance de maintenir les incitatifs à l'acquisition et à la transition

Les différents programmes incitatifs à l'électrification viendront à échéance prochainement. Afin d'assurer une meilleure prévisibilité pour les entreprises qui souhaitent prévoir leurs investissements au cours des prochaines années, nous jugeons essentiel de les prolonger.

Par ailleurs, le gouvernement doit continuer d'encourager l'électrification du transport scolaire et du transport collectif qui permet d'améliorer la qualité de l'air dans les villes et de réduire les GES et ce, particulièrement dans les milieux denses. Nous saluons donc le fait que le futur Fonds pour le transport en commun prévoit un financement ciblé pour l'électrification des véhicules de transport en commun et de transport scolaire. Nous jugeons essentiel de prévoir un financement dédié à l'électrification des véhicules et des infrastructures associées.

Recommandations :

Maintenir et prolonger les incitatifs et recapitaliser les programmes suivants en plus de déployer plus rapidement le financement ;

- **Le Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (iVMLZE) (en plus d'éliminer le plafond de 1 000 000 \$ et des 10 incitatifs).**

⁶ Conseil national de recherches du Canada (CRNC), *Battery technologies for electric long-haul trucks (janvier 2023)* : <https://publications-cnrc.canada.ca/eng/view/ft/?id=2111e046-0295-4d39-ba30-376c605d5a7e>

⁷ United States Environmental Protection Agency, *Fast Facts on Transportation Greenhouse Gas Emissions*: <https://www.epa.gov/greenvehicles/fast-facts-transportation-greenhouse-gas-emissions>

⁸ The International Council on Clean Transportation (ICCT), *Interactive phase-out map (Heavy duty vehicle)* (septembre 2022): <https://theicct.org/phase-out-map-hdvl/>

- **Le Programme d'incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission (iVZE).**
- **Assurer que le Fonds permanent pour le transport en commun qui sera lancé en 2026 ait un mécanisme de financement spécifiquement dédié à l'achat d'autobus électriques et de l'infrastructure associée pour le transport en commun et le transport scolaire pour répondre à la demande croissante des opérateurs.**

Soutenir le déploiement d'infrastructures de recharge au pays

Dans un contexte où le Canada a mis en place des cibles d'électrification ambitieuses, il est essentiel de poursuivre le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge publiques et privées pour différents types de véhicules. Également, afin de favoriser une meilleure consommation énergétique des électromobilistes, nous jugeons essentiel d'encourager et soutenir l'acquisition de technologies assurant une gestion optimale de la consommation d'énergie.

Une récente analyse réalisée par Dunsky et le Conseil international pour un transport propre (ICCT) pour le ministère des Ressources naturelles du Canada révèle les importants besoins en matière de recharges publiques et privées à travers le Canada pour les différents types de véhicules (légers, moyens et lourds). Selon les estimations, le pays aurait besoin de 679 000 ports publics pour les véhicules légers et de 275 000 ports publics pour les véhicules moyens et lourds d'ici 2040 pour répondre à la demande croissante⁹. Par ailleurs, la modernisation de 1,6 million places de stationnement dans des immeubles multifamiliaux d'ici 2030 sera nécessaire¹⁰. Quant à la recharge privée pour les véhicules moyens et lourds, celle-ci nécessitera 217 000 ports supplémentaires en 2030 et 1,1 million en 2040¹¹.

Recommandations :

- **Maintenir et recapitaliser le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (PIVEZ) et relancer le programme pour les organismes d'exécution.**
- **Assurer un déploiement régulier, cohérent et prévisible de l'infrastructure de recharge dans l'ensemble du pays.**
- **Encourager les consommateurs en mettre en place des Systèmes de Gestion de l'Énergie pour Véhicules Électriques (SGEVÉ).**

⁹ Gouvernement du Canada, Prévisions actualisées des besoins de recharge des véhicules, de l'impact sur le réseau et des coûts pour tous les segments de véhicules (février 2024) : <https://ressources-naturelles.canada.ca/efficacite-energetique/efficacite-energetique-transports-carburants-remplacement/bibliotheque-de-ressources/infrastructure-de-recharge-pour-les-vehicules-electriques-au-canada/25789>

¹⁰ Ibid.

¹¹ Ibid.

- **Implanter rapidement une réglementation favorisant le fait que les immeubles multilogement soient prêts pour l'électrification.**

Continuer d'appuyer le développement d'une filière batterie locale et durable

Le Canada et le Québec disposent d'atouts formidables pour se positionner en tant que leaders dans la filière batterie lithium-ion de sorte qu'en février dernier, BloombergNEF (BNEF) a placé le Canada au premier rang du classement mondial de la chaîne d'approvisionnement en batteries lithium-ion selon son potentiel à construire une chaîne sûre fiable et durable¹².

En plus de renforcer ses chaînes d'approvisionnement, le Canada a une opportunité de se positionner sur la scène mondiale des batteries vertes grâce à une chaîne de valeur complète, une éthique dès l'extraction des minéraux et un engagement envers la traçabilité et la circularité.

De nombreux acteurs sont déjà bien implantés au Québec. Le Canada a tout avantage à miser sur les forces présentes en plus d'attirer des investissements étrangers afin de maximiser les retombées. Afin de leur permettre d'être compétitifs, le Canada devrait mettre en place des programmes pour soutenir l'extraction des minéraux critiques et stratégiques et la production de batteries et de composantes (anodes, cathodes, composants de batteries, cellule, module, blocs batteries). En plus des crédits d'impôt déjà annoncés, ce type de programme pourrait permettre de soutenir les entreprises qui sont en phase de « pré revenu » et qui doivent investir massivement.

Recommandations :

- **Mettre en place un programme de financement visant à soutenir le secteur manufacturier des batteries (extraction de minéraux critiques et stratégiques, traitement des matériaux de batteries, fabrication et assemblage de batteries, réutilisation, reconditionnement et recyclage des batteries).**
- **Mettre en place un mécanisme de financement pour soutenir la commercialisation et l'implantation de technologies novatrices qui réduisent l'impact carbone et environnemental de la filière batterie.**

¹² Bloomberg NEF : <https://about.bnef.com/blog/china-drops-to-second-in-bloombergnefs-global-lithium-ion-battery-supply-chain-ranking-as-canada-comes-out-on-top/>