



# Consultations prébudgétaires en vue du budget fédéral 2026

Présenté au Comité permanent des finances

PAR

**Propulsion Québec**





## Recommandations

1. **Mettre rapidement en œuvre une norme renforcée sur les émissions de GES pour atteindre 75 % des ventes de VZE d'ici 2035 et 90 % d'ici 2040 en assurant un cadre réglementaire stable, contraignant et sans possibilité de contournement.**
2. **Maintenir des incitatifs stables à l'achat de VÉ sans interruption en cours de programme, notamment le PAVE.**
3. **Maintenir le Règlement sur les combustibles propres.**
4. **Prolonger jusqu'en 2040 le crédit d'impôt pour la fabrication de technologie propre et le crédit d'impôt à l'investissement dans les technologies propres.**
5. **Relancer pour 5 ans le Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens lourds zéro émission (iVMLZE).**
6. **Poursuivre le déploiement équitable des infrastructures de recharge à l'échelle du pays en déployant rapidement les sommes allouées à la Stratégie nationale de recharge et par la relance et le maintien du PIVEZ pour 5 ans, tout en intégrant l'identification et la planification de corridors de recharge destinés au transport de marchandises moyen et lourd, particulièrement sur les axes et hubs logistiques stratégiques.**
7. **Assurer un financement stable, prévisible et adéquat au Fonds pour le transport en commun du Canada afin de soutenir le développement des infrastructures de mobilité durable.**
8. **Prévoir un financement spécifique pour l'acquisition d'autobus scolaires et urbains électriques par l'entremise du FTCC.**
9. **Poursuivre le développement du projet ALTO comme levier stratégique favorisant des déplacements intégrés, efficaces et décarbonés entre les grands centres.**
10. **Mettre en place un programme d'aide financière ciblé pour des créneaux porteurs de la filière batterie de véhicules électriques, afin d'accompagner les entreprises manufacturières dans les phases critiques d'industrialisation et de mise à l'échelle, en particulier celles encore en phase pré-revenus et confrontées à d'importants investissements en capital.**



## À propos de nous

Propulsion Québec, la grappe des transports électriques et intelligents, a pour mission d'accélérer la croissance de l'industrie québécoise des transports terrestres zéro émission et de renforcer sa compétitivité internationale.

## Préambule

Le secteur des transports demeure le principal émetteur de gaz à effet de serre (GES) au Canada. À lui seul, l'usage de combustibles fossiles comme carburants contribue à hauteur de 23 % des émissions totales nationales<sup>1</sup>. Pour inverser cette tendance, il est essentiel de concentrer les efforts sur la décarbonation du transport routier en encourageant l'adoption massive des véhicules zéro émission (VZE).

Dans un contexte de profondes perturbations économiques et géopolitiques, la transition énergétique s'impose comme un levier économique, industriel et environnemental qu'il faut saisir.

## Poursuivre une stratégie industrielle globale et ambitieuse

Alors que la transition vers l'électrification s'accélère dans le monde, avec plus d'un véhicule neuf sur quatre vendu dans le monde électrique en 2025<sup>2</sup>, il devient urgent pour le Canada de ne pas prendre davantage de retard dans un virage qui redéfinit l'avenir de l'industrie automobile. À ce propos, Propulsion Québec tient à saluer le lancement de la nouvelle Stratégie automobile canadienne qui marque une étape importante dans la création de conditions favorables à l'accélération de la transition vers le transport zéro émission au Canada.

Par ailleurs, la mise en place d'une norme renforcée et fondée sur les émissions de GES pourra contribuer à l'atteinte des objectifs, mais doit être suffisamment contraignante pour inciter les manufacturiers à accroître l'offre et l'abordabilité des VZE au Canada. **Le fait de viser un taux d'adoption de 75 % en 2035 et de 90 % d'ici 2040 demeure relativement ambitieux, mais doit exiger une mise en œuvre rapide, tangible et sans possibilité de contournement.** Des normes fondées sur les émissions de GES sont déjà en vigueur en Europe et ont démontré leur capacité à soutenir l'adoption des VZE, si bien que les ventes de véhicules électriques ont pour la première fois dépassé les ventes de véhicules thermiques

<sup>1</sup> ECCC. (2025), Émissions de gaz à effet de serre. <https://www.canada.ca/content/dam/eccc/documents/pdf/cesindicators/ghg-emissions/2025/emissions-gaz-effet-serre-fr.pdf#:~:text=La%20croissance%20des%20%C3%A9missions%20du%20Canada%20entre,entre%202005%20et%202023%20est%20essentiellement%20le>

<sup>2</sup> IEA (2025), Global EV Outlook 2025, IEA, Paris <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>.



dans l'Union européenne en décembre 2025<sup>3</sup>.

De plus, le Règlement sur les combustibles propres (RCP) constitue un levier structurant pour le développement d'une filière énergétique plus propre tout en soutenant les investissements dans des solutions innovantes, notamment par la valorisation de l'électricité renouvelable produite localement.

#### Recommandations :

1. Mettre rapidement en œuvre une norme renforcée sur les émissions de GES pour atteindre 75 % des ventes de VZE d'ici 2035 et 90 % d'ici 2040 en assurant un cadre réglementaire stable, contraignant et sans possibilité de contournement.
2. Maintenir des incitatifs stables à l'achat de VÉ sans interruption en cours de programme, notamment le PAVE.
3. Maintenir le Règlement sur les combustibles propres.
4. Prolonger jusqu'en 2040 le crédit d'impôt pour la fabrication de technologie propre et le crédit d'impôt à l'investissement dans les technologies propres.

### Soutenir la décarbonation du transport lourd

La décarbonation du transport moyen et lourd doit continuer d'être une priorité. Le transport lourd a connu la plus grande augmentation d'émissions de GES observée entre 1990 et 2021, estimée à 44 %, et représentait en 2021 près de 10,3 % des émissions totales au Québec<sup>4</sup>. Plusieurs opérateurs au sein de notre grappe sont fermement engagés dans la décarbonation de leurs activités, mais doivent toutefois pouvoir s'appuyer sur des programmes incitatifs robustes. Le Canada bénéficie de la présence d'un fabricant de véhicules lourds électriques, PACCAR Canada, qui doit pouvoir profiter d'occasions d'affaires sur le marché canadien. La fin du programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (iVMLZE) depuis le 31 mars 2026<sup>5</sup> suscite de vives inquiétudes au sein de l'industrie.

<sup>3</sup> Reuters, (2026). « Davantage de véhicules électriques que de véhicules à essence vendus dans l'UE en décembre ». Zonebourse. <https://www.zonebourse.com/actualite-bourse/davantage-de-vehicules-electriques-que-de-vehicules-a-essence-vendus-dans-l-ue-en-decembre-ce7e5bdbd089f621>

<sup>4</sup> Comité consultatif sur les changements climatiques. (2023) *Décarbonation du transport lourd de marchandises : construire une voie durable*, Gouvernement du Québec. <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/org/comite-consultatif-changements-climatiques/avis/decarbonation-transport-lourd.pdf>

<sup>5</sup> Gouvernement du Canada. (2025). « Un Canada fort », Budget 2025. <https://budget.canada.ca/2025/report-rapport/pdf/budget-de-2025.pdf>

**Recommandation :**

5. Relancer pour 5 ans le Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (iVMLZE).

**Soutenir le déploiement de la recharge au pays**

Il devient maintenant essentiel de s'assurer du déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge publiques et privées adaptées à différents types de véhicules. En effet, les besoins en infrastructures de recharge sont voués à augmenter dans les différentes régions du pays.

Les corridors électriques constituent par ailleurs un levier structurant pour réduire les émissions du transport de marchandises. En identifiant les axes les plus fréquentés, il est possible d'associer des besoins précis en recharge et d'implanter des infrastructures adaptées pour la circulation de camions électriques. Propulsion Québec a récemment conduit une étude d'opportunité et de faisabilité d'un corridor de recharge entre Québec et Toronto qui permettrait aux camions moyens et lourds 100 % électriques d'effectuer des trajets de longue distance dans un axe logistique majeur du commerce interprovincial<sup>6</sup>. Il y a par ailleurs déjà des corridors en cours de planification aux États-Unis sur de longue distance<sup>7</sup>.

**Recommandation :**

6. Poursuivre le déploiement équitable des infrastructures de recharge à l'échelle du pays en déployant rapidement les sommes allouées à la Stratégie nationale de recharge et par la relance et le maintien du PIVEZ pour 5 ans, tout en intégrant l'identification et la planification de corridors de recharge destinés au transport de marchandises moyen et lourd, particulièrement sur les axes et hubs logistiques stratégiques.

**Poursuivre l'électrification du transport collectif et scolaire au Canada**

Le Canada s'est engagé à décarboner le transport collectif par l'entremise d'investissements clés, dont 2,75 G\$ du Fonds pour le transport en commun à zéro

<sup>6</sup> Propulsion Québec. (2025). Étude d'opportunité et de faisabilité de trajets de camions moyens et lourds 100 % électriques le long du corridor Québec-Toronto : [https://propulsionquebec.com/wp-content/uploads/2026/02/Propulsion\\_Projet-de-corridor-de-camions-100-electriques-Quebec-Toronto\\_v8web.pdf](https://propulsionquebec.com/wp-content/uploads/2026/02/Propulsion_Projet-de-corridor-de-camions-100-electriques-Quebec-Toronto_v8web.pdf)

<sup>7</sup> Global Green Roads Corridor initiative : <https://www.globalgreenroadcorridors.org/pages/corridors>



émission (FTCZE)<sup>8</sup>. Récemment, ce fonds a été remplacé par le Fonds pour le transport en commun du Canada (FTCC). Bien que celui prévoit un financement ciblé pour les solutions zéro émission, l'ampleur de l'enveloppe n'est actuellement pas connue.

Qui plus est, plusieurs sociétés de transport au Québec font face à des défis importants concernant le financement et la mise à niveau des infrastructures et des garages pour l'accueil des autobus électriques, ce qui freine plusieurs projets et oblige à revoir les ambitions. Alors que l'ensemble des provinces ont eu confirmation d'un financement issu du FTCC, le Québec est toujours en attente, faute d'entente avec le gouvernement fédéral<sup>9</sup>.

Dans un contexte où les besoins sont criants pour les sociétés de transports du Québec, la province doit bénéficier de sommes prévues dans l'enveloppe globale de 25 G\$ du FTCC<sup>10</sup>.

Le transport scolaire doit aussi pouvoir bénéficier de financement dédié, alors que la transition de ce secteur pourrait avancer plus rapidement et de façon stable. Tandis que la majorité des autobus diesel qui roulent au Canada proviennent des États-Unis, des joueurs comme Girardin Blue Bird et LION assemblent une portion de leurs autobus électriques au Canada<sup>11</sup> et contribuent à l'économie locale.

### Recommandations :

7. Assurer un financement stable, prévisible et adéquat au Fonds pour le transport en commun du Canada afin de soutenir le développement des infrastructures de mobilité durable.
8. Prévoir un financement spécifique pour l'acquisition d'autobus scolaires et urbains électriques par l'entremise d'une enveloppe dédiée aux solutions zéro émission du FTCC.

### *Soutenir des projets structurants de mobilité durable*

Propulsion Québec réitère l'importance de déployer au Canada des projets structurants de transport collectif afin d'améliorer la mobilité des personnes, d'accélérer la transition énergétique et de renforcer la connectivité entre les

<sup>8</sup> Infrastructure Canada. (2021). Le gouvernement du Canada cible le transport par autobus à zéro émission avec le lancement d'un nouveau fonds. <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/le-gouvernement-du-canada-cible-le-transport-par-autobus-a-zero-emission-avec-le-lancement-d-un-nouveau-fonds-835903615.html>

<sup>9</sup> Olivier Lemieux. (2026). « Financement du transport collectif : Québec et Ottawa toujours incapables de s'entendre ». Radio Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2242720/financement-transport-collectif-entente>

<sup>10</sup> Olivier Lemieux. (2026) « Transport collectif : le nouveau fonds fédéral amputé de 5 milliards ». Radio Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2224485/transport-collectif-baisse-fonds-federal?depuisRecherche=true>

<sup>11</sup> Leif Einarson. (2026). Le premier bulletin canadien sur les autobus scolaires électriques. Green communities Canada. <https://greencommunitiescanada.org/le-premier-bulletin-canadien-sur-les-autobus-scolaires-electriques/?lang=fr> .



grands centres. Le Québec compte un grand réseau de fournisseurs actifs dans la fabrication de matériel roulant électrique et véhicules de transport collectif. Les investissements en mobilité durable contribuent à la fois à réduire l'auto solo et à renforcer une chaîne d'approvisionnement locale innovante.

Dans ce contexte, le projet de train à grande vitesse ALTO représente une initiative importante pour le corridor Québec–Toronto, avec le potentiel de favoriser l'intermodalité et une meilleure intégration des réseaux régionaux, métropolitains et interurbains.

Notre grappe réitère ainsi son appui au projet.

#### Recommandation :

9. Poursuivre le développement du projet ALTO comme levier stratégique favorisant des déplacements intégrés, efficaces et décarbonés entre les grands centres urbains du corridor Québec–Toronto.

### Poursuivre le développement d'une filière batterie

Alors que la filière entre dans une phase de maturation et de mise à l'échelle, les entreprises manufacturières doivent relever des défis liés à l'industrialisation, à l'expansion des capacités de production et à l'ancrage durable de leurs activités, dans un contexte de volatilité des marchés nord-américains et d'incertitude quant à l'évolution de la demande. **Ces enjeux soulignent l'importance de disposer d'outils de soutien spécifiquement adaptés aux réalités de la filière manufacturière des batteries afin de maximiser les retombées économiques et industrielles pour le Canada.**



### **Recommandations :**

10. Mettre en place un programme d'aide financière ciblé pour des créneaux porteurs de la filière batterie de véhicules électriques, afin d'accompagner les entreprises manufacturières dans les phases critiques d'industrialisation et de mise à l'échelle, en particulier celles encore en phase pré-revenus et confrontées à d'importants investissements en capital.

Ces aides devraient viser :

- Les projets miniers et le raffinage des MCS correspondants ;
- La fabrication de matériaux actifs et composants de cellule ;
- Fabrication de cellules, modules, blocs batteries, systèmes de gestion et composantes mécaniques ;
- Les compagnies qui reconditionnent, réutilisent et recyclent les batteries.