



Mémoire pour les consultations prébudgétaires 2026-2027 du Gouvernement du Québec

Présenté au ministère des Finances

PAR

Propulsion Québec



Table des matières

<i>À propos de Propulsion Québec</i>	<i>3</i>
<i>Préambule</i>	<i>3</i>
<i>Assurer que le FECC serve à la lutte contre les changements climatiques</i>	<i>5</i>
<i>Maintenir des mesures stables et pérennes de soutien à l'électrification...</i>	<i>6</i>
<i>Soutenir l'électrification du transport interurbain.....</i>	<i>11</i>
<i>Poursuivre le développement d'une filière batterie québécoise.....</i>	<i>12</i>
<i>Encourager l'innovation pour le secteur des TEI.....</i>	<i>13</i>
<i>Relancer le programme Défis Innovation et les appels à projets mobilisateurs pour le secteur des transports innovants.....</i>	<i>15</i>
<i>Adapter la réglementation pour soutenir l'électrification</i>	<i>16</i>
<i>Conclusion</i>	<i>17</i>
<i>Sommaire des recommandations.....</i>	<i>18</i>



À propos de Propulsion Québec

La grappe industrielle des transports zéro émission, Propulsion Québec, a pour mission d'accélérer la croissance de cette industrie et d'en renforcer la compétitivité internationale. Nous rassemblons près de 200 membres qui œuvrent dans des créneaux stratégiques de l'économie : les véhicules zéro-émission, les infrastructures de recharge et la filière batterie.

La grappe mobilise l'écosystème et soutient les innovations et les grandes avancées du secteur à travers des accompagnements ciblés envers ses membres et par le déploiement de projets collaboratifs porteurs.

Préambule

La transition vers le transport zéro émission est une tendance mondiale irréversible, avec plus d'un véhicule neuf sur quatre vendu dans le monde qui est désormais électrique¹. Les ventes de véhicules électriques sont aussi en forte progression dans le monde². Le Québec a tous les atouts pour se démarquer et jouer un rôle clé dans cette révolution industrielle, grâce à son énergie renouvelable, ses minéraux critiques et stratégiques (MCS), un environnement propice à l'expérimentation et une expertise industrielle et technologique de pointe.

Fondée sur la décarbonation du secteur des transports, secteur qui contribue à plus de 43 % des émissions de GES Québec³, l'industrie québécoise des transports zéro émission a le potentiel de bâtir une économie durable, de créer des emplois de qualité tout en luttant contre les changements climatiques. Grâce à son industrie de fabrication de véhicules pour le transport en commun (autobus, trains, etc.), des véhicules zéro émission, son réseau d'infrastructures de recharge et de gestion énergétique, ainsi qu'à une filière batterie et de minéraux critiques en plein développement, le Québec est idéalement positionné pour demeurer un leader de la mobilité durable.

¹ IEA (2025), *Global EV Outlook 2025*, IEA, Paris <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>, Licence: CC BY 4.0

² Association des véhicules électriques du Québec (AVÉQ). « Les ventes mondiales de véhicules électriques en forte hausse en octobre ». 12 novembre 2025. <https://www.aveq.ca/actualite/actualites/les-ventes-mondiales-de-vehicules-electriques-en-forte-hausse-en-octobre>

³ Gouvernement du Québec. 2024. Plan de mise en œuvre 2025-2030 du PEV. <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-mise-oeuvre-2025-2030.pdf>



Faire face aux vents contraires

L'année 2025 a été marquée par un contexte d'incertitude économique et géopolitique qui n'a pas épargné notre secteur. La croissance des ventes de véhicules électriques neufs au Québec a chuté, notamment en raison de la suspension inattendue du programme fédéral d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) et de la suspension temporaire du programme provincial Roulez vert.

Le secteur des transports zéro émission du Québec a aussi subi d'importants vents de face étant donné le recul de certaines politiques publiques aux États-Unis. La diminution des incitatifs et des crédits d'impôt américains a entraîné un ralentissement marqué des ventes de véhicules électriques dans ce pays. Cette situation a eu des répercussions jusqu'au Québec, notamment dans la région de Bécancour, où des décisions prises par des acteurs majeurs comme General Motors et Ford ont mené à des ajustements ou à des reports de projets liés à la production de composants et de batteries. Pour l'écosystème québécois, et particulièrement pour la filière batterie en émergence, ces incertitudes freinent la montée en cadence des chaînes d'approvisionnement locales, retardent des investissements structurants et limitent la création d'emplois spécialisés.

Néanmoins, le Québec dispose de leviers concrets pour soutenir et stimuler son industrie des transports zéro émission malgré les défis actuels. La stabilité et le renforcement des programmes d'incitatifs provinciaux ainsi que le soutien à la recherche, à l'innovation et à la production locale, peuvent permettre aux entreprises québécoises de consolider leurs chaînes d'approvisionnement, d'accélérer le développement de technologies de pointe et de diversifier leurs marchés au-delà des États-Unis.

Le Québec a de puissants outils entre les mains et peut mettre en œuvre des actions concrètes en matière d'électrification. La transition énergétique est un tremplin, et nous devons pleinement saisir les opportunités économiques, industrielles et environnementales que nous offre la mobilité durable.

Par la présente, Propulsion Québec soumet ses recommandations dans le cadre des consultations prébudgétaires 2026-2027 du gouvernement du Québec. Nos recommandations visent à renforcer la compétitivité de notre industrie et à créer des emplois qualifiés, tout en soutenant la transition énergétique.



Assurer que le FECC serve à la lutte contre les changements climatiques

Le Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC), spécialement conçu pour la lutte contre les changements climatiques et l'électrification de l'économie, est un outil indispensable pour avancer efficacement vers l'atteinte des objectifs climatiques et réaliser la transition énergétique au Québec⁴. Principalement alimenté par le marché du carbone du Québec, l'argent investi dans le FECC permet, entre autres, de financer des projets de mobilité durable, d'efficacité énergétique, d'électrification des industries et de recherche en technologies vertes. Ces investissements sont essentiels et créent des emplois plus durables qui contribuent à rendre notre économie plus résiliente.

Le projet de loi n° 7 — *Loi visant à réduire la bureaucratie, à accroître l'efficacité de l'État et à renforcer l'imputabilité des hauts fonctionnaires*, prévoit, avec l'article 141, la possibilité de verser les surplus du Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC) au Fonds des générations et au Fonds des transports terrestres (FORT). Pour Propulsion Québec, de telles dispositions laissent craindre un transfert des sommes issues du FECC vers des usages qui ne cadrent pas avec les orientations de ce dernier, ce qui constitue une réduction inquiétante des moyens consacrés à la lutte aux changements climatiques et à l'électrification. Dans le contexte d'urgence climatique que nous connaissons, il est impératif que le gouvernement du Québec mette pleinement à profit tous les moyens, en particulier financiers, afin de garantir le succès de l'électrification et de la décarbonation du transport.

Le récent transfert de 1,8 G\$ de surplus du FECC vers le Fonds des générations annoncé lors de la dernière mise à jour économique⁵ est ainsi préoccupant pour les entreprises de notre secteur, lorsque l'on considère que les programmes Écocamionnage et Roulez vert, tous deux financés par le FECC, ont été mis sur pause pendant un certain temps. Ainsi, discuter du transfert de surplus alors que l'on peine à financer des programmes existants, qui sont efficaces et en demande, semble peu productif. D'autant plus qu'il est largement reconnu que le secteur des transports doit être au cœur des efforts de réduction des émissions de GES.

En ce qui concerne le FORT, celui-ci a des affectations très diverses. À ce titre, il finance ou peut financer autant des gestes qui s'inscrivent dans le mandat du

⁴ Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. *Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC)*. Consulté le 11 décembre 2025. <https://www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/fonds-electrification-changements-climatiques/index.htm>

⁵ Gouvernement du Québec, ministère des Finances. *Le point sur la situation économique et financière du Québec – Automne 2025*. 25 novembre 2025. https://www.finances.gouv.qc.ca/Budget_et_mise_a_jour/maj/documents/AUTFR_lepointNov2025.pdf



FECC, comme les transports collectifs, alors que d'autres, notamment le développement du réseau routier, y sont difficilement conciliables. Le fait de transférer les surplus du FECC ne serait pas problématique en soi, à condition que ces sommes servent exclusivement à bonifier les sommes consacrées aux affectations du FORT visant la lutte aux changements climatiques et à l'électrification, et non à se substituer à celle-ci.

Recommandations :

1. Assurer que le FECC serve à la lutte contre les changements climatiques en :
 - a. Retirant la possibilité que les surplus du FECC puissent être affectés au Fonds des générations, car celui-ci ne contribue d'aucune façon à la lutte contre les changements climatiques ni à l'électrification ;
 - b. Assurant que toute somme ou surplus provenant du FECC et transféré au FORT ne puisse servir qu'aux affectations liées à la lutte aux changements climatiques et à l'électrification;
 - c. Assurant un financement adéquat des programmes existants prévus dans le *Plan de mise en œuvre du Plan pour une économie verte* avant de considérer tout transfert à un autre usage en lien avec la lutte aux changements climatiques et l'électrification.

Maintenir des mesures stables et pérennes de soutien à l'électrification

Malgré des cibles et une trajectoire claire pour l'électrification prévues dans le *Plan pour une économie verte* (PEV), Propulsion Québec note que la suspension de plusieurs programmes et mesures clés a créé de l'incertitude pour notre industrie. **Il est nécessaire d'assurer de la prévisibilité à l'ensemble de l'écosystème en continuant de proposer des incitatifs prévisibles, stables et robustes, et ce, sans fermeture en cours de programmes pour bâtir un environnement favorable à l'électrification du transport et à l'atteinte des cibles.** En parallèle, il est aussi essentiel de poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge à travers la province et particulièrement dans les régions éloignées.



Roulez Vert

La dernière année a été notamment marquée par une suspension temporaire du programme Roulez vert. Les ventes de véhicules électriques au Québec se sont effondrées au même moment de la suspension temporaire du programme, passant de 40 % des ventes au dernier trimestre de 2024 à 13,2 % au premier trimestre de 2025⁶. Lors de la reprise du programme en avril 2025, les immatriculations ont augmenté à nouveau, témoignant de l'efficacité des incitatifs. Le programme, qui soutient notamment l'acquisition de véhicules légers électriques et de véhicules légers hybrides rechargeables, a déjà permis de réduire les émissions de GES d'environ 652 000 tonnes équivalent de CO₂⁷. Il est donc important d'éviter des fermetures en cours de programmes.

Notons toutefois que la réduction des montants d'aide financière en 2025 et 2026, de même que la fin annoncée du programme en 2027, risquent de freiner l'intérêt des consommateurs pour l'acquisition de véhicules électriques. Cette situation a été accentuée par l'incertitude entourant le programme d'incitatif fédéral iVZE. Le gouvernement du Québec pourrait ainsi réévaluer la possibilité de prolonger le programme Roulez vert en fonction de la progression du marché. À cet égard, soulignons qu'un prolongement pourrait soutenir les constructeurs automobiles dans un contexte plus difficile. Par exemple, le gouvernement de la Corée du Sud a annoncé une augmentation de 20 % des subventions à l'achat de véhicules électriques en 2026, dans le cadre d'un plan plus large visant à aider son industrie automobile à faire face aux effets des droits de douane imposés par les États-Unis sur ses exportations⁸.

Le volet d'aide à l'acquisition et à l'installation de bornes de recharge du programme devrait également être maintenu. Avec près de 90 % de la recharge qui s'effectue à domicile ou au lieu de travail⁹, il est important de s'assurer de leur disponibilité et de leur démocratisation, notamment dans les immeubles multi-logements. Par ailleurs, l'aide financière destinée aux copropriétés et aux immeubles multi-logements est attendue depuis plus de deux ans ; il devient impératif que cette mesure soit finalement déployée rapidement, afin de soutenir l'adoption des véhicules électriques, d'assurer l'équité d'accès à la mobilité zéro

⁶ Association des Véhicules électriques du Québec, Statistiques SAAQ-AVÉQ sur l'électromobilité au Québec en date du 31 mars 2025. Mis à jour le 17 juin 2025. <https://www.aveq.ca/actualiteacutes/statistiques-saaq-aveq-sur-lelectromobilite-au-quebec-en-date-du-31-mars-2025-infographie>

⁷ Étude des crédits budgétaires 2025-2026 (document CTE-070), ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs : <https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/CTE/mandats/Mandat-53139/documents-deposes.html>

⁸ Reuters. "South Korea to boost EV subsidies in 2026 to help auto industry weather US tariffs" 13 novembre 2025. <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/south-korea-boost-ev-subsidies-2026-help-auto-industry-weather-us-tariffs-2025-11-14/>

⁹ Hydro Québec. Durée et lieu de recharge des véhicules électriques. Consulté le 22 décembre 2025. <https://www.hydroquebec.com/electrification-transport/voitures-electriques/recharge.html>



émission. Rappelons que le *Plan de mise en œuvre (PMO) 2025-2030 du PEV* prévoit la mise en place de cette aide financière au cours de l'année en cours¹⁰.

Écocamionnage

Propulsion Québec tient à saluer la relance du programme Écocamionnage jusqu'en 2028. Attendue longtemps pour l'industrie après sa suspension inattendue, la reprise du programme représente un geste de soutien concret et ambitieux aux efforts de décarbonation. Rappelons que l'arrêt du programme avait entraîné des conséquences majeures et de l'incertitude pour l'écosystème, dont des investissements retardés et la baisse des véhicules zéro-émission sur les routes, alors que le secteur du transport lourd représente près de 30 % des émissions du secteur des transports au Québec¹¹.

La reprise d'Écocamionnage a envoyé un signal clair à l'industrie pour continuer à investir dans la décarbonation du transport. Nous notons par ailleurs que le *Plan de mise en œuvre (PMO) 2025-2030 du PEV* prévoit un déploiement des sommes pour ce programme jusqu'en 2030¹². Il serait ainsi pertinent que celui-ci puisse être au minimum assuré jusqu'à cette date et que les aides prévues au PMO soient déployées.

Programme d'électrification du transport scolaire (PETS)

Le Programme d'électrification du transport scolaire (PETS) s'inscrit dans le cadre de l'atteinte de la cible de 65 % d'autobus scolaires électriques d'ici 2030 du PEV, en offrant de l'aide financière à l'achat des autobus et à l'acquisition d'infrastructures de recharge. Le soutien du gouvernement dans le cadre du PETS a permis de réaliser des avancées importantes au Québec. Pourtant, la fin en juin 2025 de l'obligation de recourir à des autobus scolaires électriques pourrait représenter un recul supplémentaire aux efforts de transition.

Une demande d'accès à l'information concernant le nombre d'autobus scolaires électriques immatriculés au Québec au cours des derniers mois révèle que depuis la fin de l'obligation, les immatriculations d'autobus électriques sont moindres que ceux ayant un autre type de propulsion.

¹⁰ Gouvernement du Québec. *Plan de mise en œuvre 2025-2030 du PEV 2030*. 2025. <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-mise-oeuvre-2025-2030.pdf>

¹¹ Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2023 et leur évolution depuis 1990*, Gouvernement du Québec, 2025, <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2023/inventaire-ges-1990-2023.pdf>

¹² Gouvernement du Québec. *Plan de mise en œuvre 2025-2030 du PEV 2030*. 2025. <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-mise-oeuvre-2025-2030.pdf>

Tableau 1 : Autobus scolaires neufs immatriculés au Québec pour l'année 2025 (de janvier à septembre)¹³

Mois	Électrique	Autres	Total général
Janvier	0	6	6
Février	0	6	6
Mars	7	8	15
Avril	20	7	27
Mai	36	9	45
Juin	30	12	42
Juillet	24	8	32
Août	16	61	77
Septembre	2	36	38
Total général	135	153	288

Dans le contexte d'offre limité actuel, il serait nécessaire pour le gouvernement de réévaluer cette décision.

Recommandations :

2. Maintenir les mesures dédiées à l'électrification des transports prévues dans le *Plan pour une économie verte*, sans suspension en cours de programme et sans réduction des sommes prévues, et plus spécifiquement, assurer :
 - a. Le maintien du Programme Roulez vert jusqu'au 31 décembre 2027 ;
 - b. Le déploiement de l'aide financière destinée aux propriétaires de multilogement afin de soutenir « la mise à niveau des infrastructures électriques des bâtiments existants afin de permettre l'installation de bornes de recharge pour les occupants » (PMO 2025-2030 du PEV) ;
 - c. Le maintien du programme Écocamionnage, et sa prolongation jusqu'en 2030 tel que prévu dans le PMO 2025-2030 du PEV ;
 - d. Le maintien du Programme d'électrification du transport scolaire (PETS) et la réinstauration de l'obligation d'achat d'autobus scolaires électriques ;
 - e. Le maintien du programme Transportez vert jusqu'en 2030 pour soutenir l'acquisition et l'installation de bornes de recharge rapide et l'efficacité énergétique.

¹³ Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ). Demande d'accès 03.06.34893 : statistiques immatriculation et transport scolaire, « Nombre d'autobus scolaires neufs ayant été acquis par le biais d'un programme de subvention à l'achat », 19 novembre 2025, p4. <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/acces-information/demande-acces-03.06.34893-statistiques-immatriculation-transport-scolaire.pdf>



Poursuivre l'électrification du transport collectif

Le gouvernement du Québec s'est engagé dans une transformation majeure du transport collectif en misant sur l'électrification de la flotte des autobus urbains¹⁴. L'électrification de ce secteur repose sur une planification rigoureuse impliquant la modernisation des infrastructures, le déploiement de la recharge, l'intégration des besoins énergétiques, la croissance du parc, l'optimisation des opérations, la formation du personnel et des investissements importants.

Toutefois, les sociétés de transport font présentement face à des défis significatifs, dont des délais administratifs importants, des projets en attente au Programme québécois des infrastructures (PQI) et le manque de financement. Dans ce contexte, il est aussi préoccupant de rappeler le récent transfert du surplus de 1,8 G\$ du FECC vers le Fonds des générations, alors que les projets d'électrification des sociétés de transports en commun pourraient bénéficier de ces sommes. Ces derniers mois, certaines sociétés de transport en commun ont été contraintes de revoir à la baisse leurs plans d'électrification en raison de l'incertitude entourant le financement des infrastructures nécessaires à l'électrification de leur flotte et des garages¹⁵. En l'absence d'infrastructures adéquates, les sociétés de transport ne peuvent pas poursuivre l'acquisition d'autobus électriques.

Or, tout retard dans l'électrification a un effet domino sur l'ensemble de la chaîne de valeur québécoise des transports zéro émission, impactant non seulement les manufacturiers d'autobus urbains électriques, mais aussi les fournisseurs de composants, les entreprises spécialisées dans la recharge et l'ensemble de l'écosystème industriel. Assurer un financement stable et adéquat pour ces projets est donc crucial tant pour la transition énergétique que pour la compétitivité industrielle du Québec.

Il est ainsi essentiel d'adopter une approche concertée, d'accélérer l'approbation des projets et de maintenir les aides financières destinées à l'électrification du transport collectif.

¹⁴ Gouvernement du Québec. *Plan de mise en œuvre 2025-2030 du PEV 2030*. 2025. <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-mise-oeuvre-2025-2030.pdf>

¹⁵ Réseau de transport de la Capitale (RTC). « Électrification : le RTC prend un pas de recul », *Plan d'immobilisations 2026-2035 du RTC*. 5 décembre 2025. <https://www.rtcquebec.ca/medias/communiques/electrification-le-rtc-prend-un-pas-de-recul>



Recommandations :

3. Confirmer rapidement le financement des projets d'infrastructures nécessaires à l'accueil des premiers autobus urbains électriques.
4. Accélérer les étapes de planification, d'approbation et le déploiement des projets de transport collectif électrique.
5. Assurer le maintien et le déploiement des programmes de financement pour soutenir l'acquisition d'autobus urbains 100 % électriques et le déploiement d'infrastructures connexes (garages, recharge, etc.) tels que le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) et le Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif (PAGIT).

Soutenir l'électrification du transport interurbain

Depuis ses débuts, Propulsion Québec encourage le gouvernement du Québec à poursuivre et à renforcer ses efforts en matière d'électrification du transport lourd et de transfert modal vers des modes de transport sobres en carbone. Le Québec a la chance de pouvoir s'appuyer sur une expertise de pointe ainsi que sur des entreprises manufacturières de calibre mondial dans ces segments, qui innovent continuellement pour façonner la mobilité de demain.

À titre d'exemple, l'entreprise Prévost, filiale du groupe Volvo, prévoit lancer au cours de la prochaine année un autocar entièrement électrique, une innovation majeure qui permettra de décarboner le segment du transport interurbain et du transport de navettage. Toutefois, le coût d'acquisition de ces véhicules demeure un frein important, ceux-ci étant actuellement plus du double du coût des modèles à motorisation conventionnelle.

Recommandation :

6. Mettre en place un programme visant à appuyer l'acquisition d'autocars électriques afin de soutenir la décarbonation du transport interurbain.



Poursuivre le développement d'une filière batterie québécoise

Au cours des dernières années, le Québec a posé des jalons significatifs pour le développement de la filière batterie, notamment grâce à une électricité propre et compétitive, à la disponibilité de minéraux critiques et stratégiques (MCS) et à l'émergence de pôles industriels stratégiques, comme Bécancour. Cette filière repose aujourd'hui sur un écosystème diversifié de près d'une centaine d'acteurs présents au Québec, couvrant l'ensemble de la chaîne de valeur, de l'exploration jusqu'au recyclage.

Alors que la filière entre dans une phase de maturation et de mise à l'échelle, les entreprises manufacturières doivent relever des défis croissants liés à l'industrialisation, à l'expansion des capacités de production et à l'ancrage durable de leurs activités au Québec, 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 Québec.** Plusieurs entreprises sont encore en phase pré-revenus et doivent mobiliser d'importants investissements en capital (CAPEX) pour passer à l'échelle commerciale.

Par ailleurs, la revalorisation et le recyclage des batteries assurent une gestion responsable de leur fin de vie tout en créant des retombées économiques significatives. Bien que l'industrie soit en émergence et exige des investissements importants pour le déploiement des infrastructures industrielles, elle constitue un levier stratégique pour récupérer, à long terme, des minéraux critiques et stratégiques au Québec.

Avec l'électrification croissante des parcs de véhicules, le volume de batteries en fin de vie augmentera fortement. Il est donc crucial d'anticiper cette croissance et de structurer un écosystème capable de valoriser ces batteries tout en assurant leur récupération, leur entreposage et leur traitement de manière sécuritaire.



Recommandation :

7. Mettre en place un programme d'aide financière ciblé pour des créneaux porteurs de la filière batterie, afin d'accompagner les entreprises manufacturières dans les phases critiques d'industrialisation et de mise à l'échelle, en particulier celles encore en phase prérevenue 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.

8. Poursuivre l'élaboration d'un mécanisme de récupération et de valorisation spécifique aux batteries de véhicules électriques et de stockage, en collaboration avec l'industrie. Ce mécanisme devrait s'inspirer d'autres juridictions et optimiser tout le cycle de vie des batteries et qui fait en sorte que toutes les batteries en fin de vie qui se trouvent sur le territoire du Québec, peu importe leur valeur économique, soient récupérées et gérées de manière responsable.

En ciblant ces créneaux à fort potentiel, le Québec serait en mesure de renforcer l'ancrage industriel de la filière, de réduire les risques associés aux investissements manufacturiers majeurs et de maximiser les retombées économiques et industrielles sur son territoire.

Encourager l'innovation pour le secteur des TEI

Bonifier le crédit d'impôt relatif à la recherche scientifique et au développement (RS&DE)

La recherche et développement (R et D) est partie intégrante de l'écosystème des TEI et les entreprises sont particulièrement actives dans ce domaine. Plusieurs centres de recherche et de transfert technologique tels que l'Institut du véhicule innovant (IVI), le Centre national en électrochimie et technologies environnementales (CNETE), Optech (optique et photonique), le CIRADD



(développement territorial durable) et le Centre d'excellence en électrification des transports et en stockage d'énergie d'Hydro-Québec collaborent avec plusieurs acteurs du milieu. Les projets de R et D sont nombreux et souvent coûteux étant donné les investissements initiaux nécessaires en équipement et matériels.

Au Québec, le crédit d'impôt est de 30 % pour les 3 premiers millions de dépenses admissibles et chute à 14 % pour l'excédent des dépenses d'un projet pour les sociétés sous contrôle canadien¹⁶. Plusieurs conditions additionnelles s'appliquent, selon la forme juridique, le revenu imposable et le capital imposable utilisé au Canada par la personne admissible.

Le gouvernement fédéral avait annoncé, dans le cadre de sa mise à jour économique 2024, la bonification du Programme de recherche scientifique et développement expérimental (RD&SE) en rehaussant la limite des dépenses admissibles pour bénéficier du taux de crédit maximum de 3 millions de dollars à 4,5 millions de dollars¹⁷. En novembre dernier, le gouvernement a proposé dans son Budget 2025 de rehausser davantage le plafond des dépenses annuelles admissibles au crédit bonifié du programme afin d'encourager l'investissement dans l'innovation, pour le faire passer de 4,5 millions à 6 millions de dollars¹⁸. Nous recommandons au gouvernement du Québec d'appliquer une telle bonification.

Recommandation :

9. Comme plusieurs entreprises du secteur des TEI encourent ou sont en voie d'encourir des dépenses en RS&DE supérieures à 3 millions, nous proposons de bonifier de crédit d'impôt RS&DE pour rehausser le plafond des dépenses admissibles pour bénéficier du taux de crédit maximum de 30 % au Québec à 6 millions de dollars pour l'ensemble des acteurs de l'industrie des TEI. Il est à noter que le plafond n'a pas été haussé depuis 2008¹, alors que l'inflation a connu une hausse de plus de 45 % (Banque du Canada).

¹⁶ RCGT, Crédit d'impôt pour la RS&DE : <https://www.rcgt.com/fr/planiguide/tableaux/4-impot-des-societes-et-impot-federal-americain/credits-dimpot-pour-la-rsde/>

¹⁷ Gouvernement du Canada, Énoncé économique de l'automne 2024, <https://budget.canada.ca/update-miseajour/2024/report-rapport/FES-EEA-2024-fr.pdf>

¹⁸ Gouvernement du Canada, Budget fédéral 2025, <https://budget.canada.ca/2025/report-rapport/pdf/budget-de-2025.pdf>



Relancer le programme Défis Innovation et les appels à projets mobilisateurs pour le secteur des transports innovants

Dans un contexte de modernisation des marchés publics et en vue de la prochaine Stratégie gouvernementale des marchés publics, la relance du programme Défis Innovation offrirait au gouvernement du Québec un levier concret pour soutenir le développement et l'adoption de nouvelles solutions de transport. Trop souvent encore, des entreprises innovantes du secteur des transports zéro émission rencontrent des obstacles dans le déploiement de leurs solutions, particulièrement dans le processus d'appel d'offres. En plus de soutenir l'essor des entreprises et PME québécoises des TEI, en réduisant les risques liés aux phases de démonstration et de commercialisation, le programme permet ainsi d'accélérer l'intégration de solutions technologiques innovantes et locales et de combler les défis d'approvisionnement des ministères et organismes.

Par ailleurs, les projets mobilisateurs ont démontré leur pertinence pour accélérer le développement et la commercialisation de solutions en transports innovants au Québec, en favorisant la collaboration entre entreprises, centres de recherche et donneurs d'ordres. Ces projets ont permis de réduire les risques liés à l'innovation, de valider des technologies en conditions réelles et de faciliter le passage de la phase de développement à la mise en marché.

Dans un contexte de concurrence internationale accrue et de besoins importants en démonstration à grande échelle, la relance de projets mobilisateurs constitue un levier stratégique pour soutenir la compétitivité de l'industrie québécoise des transports électriques et intelligents, favoriser l'adoption de solutions locales et générer des retombées industrielles durables.

Recommandations :

- 10.** Relancer le programme Défis innovation pour soutenir le développement d'innovations en voie de commercialisation dans le secteur des TEI à travers les marchés publics.
- 11.** Relancer les programmes de projets mobilisateurs en transports innovants, en priorisant des projets collaboratifs axés sur la démonstration et le déploiement de technologies en conditions réelles, notamment dans les domaines des véhicules zéro émission, des infrastructures de recharge et des systèmes de transport intelligents.



Adapter la réglementation pour soutenir l'électrification

Outre le soutien financier, certaines mesures réglementaires pourraient avoir un impact significatif sur l'adoption de véhicules zéro émission, notamment dans le transport lourd, sans nécessiter de dépenses directes de la part du gouvernement.

Au Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) encadre les classes de permis de conduire.

- Le permis de classe 5 (détention courante au Québec) autorise la conduite de véhicules dont la masse nette est inférieure à 4 500 kg ;
- Tout véhicule dépassant ce seuil nécessite un permis de classe 3 (camion porteur) ou classe 1 (tracteur routier), selon l'usage ;
- Quelques exceptions existent (véhicules récréatifs, véhicules-outils, véhicules de service), mais elles n'incluent pas les camions électriques légers utilisés à des fins de livraison locale ou de collecte.

De ce fait, certains camions électriques légers se retrouvent classés dans la catégorie des véhicules lourds nécessitant un permis de classe 3, bien que leur usage, gabarit et vocation soient identiques à ceux d'un modèle à essence nécessitant seulement un permis de classe 5.

Le modèle Rizon, un camion moyen 100 % électrique, illustre bien cette problématique. Il est offert en deux configurations :

- **Modèle M**
 - Poids du châssis : 3 400 kg
 - PNBV combiné : 7 255 kg
- **Modèle L**
 - Poids du châssis : 3 900 kg
 - PNBV combiné : 8 162 kg

En y ajoutant des équipements standards (boîte de chargement, benne, etc.), on atteint rapidement une masse nette supérieure à 4 500 kg, ce qui oblige à détenir un permis de classe 3, même si le poids nominal brut du véhicule (PNVB) reste inchangé et que la charge utile est ajustée en conséquence.

Cette situation entraîne plusieurs impacts négatifs, comme l'obligation pour les employeurs de recruter ou former des chauffeurs spécialisés, dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre qualifiée ; et est un frein direct à l'adoption commerciale des VÉ par les petites entreprises, les municipalités ou les services de livraison locaux.

Recommandations :

12. Augmenter la limite de poids applicable à la classe de permis 5 pour les véhicules électriques uniquement, de 4500 kg jusqu'à 6 500 kg. Rappelons que des exceptions ont déjà été adoptées pour les véhicules-outils et les véhicules de service. Une formation pourrait être offerte aux conducteurs pour assurer une condition optimale et sécuritaire. Rappelons aussi que les véhicules électriques, notamment le modèle Rizon, sont souvent équipés de système de sécurité plus poussés que les modèles à combustion.

Cette mesure permettrait :

- De ne pas affecter davantage le réseau routier, puisque le PNBV reste inchangé ;
- De faciliter l'accès aux VÉ, particulièrement dans un segment où l'électrification est réalisable à court terme ;
- D'aligner les règles provinciales avec les objectifs du Plan pour une économie verte 2030 et les normes VZE.

Conclusion

Malgré les défis et l'incertitude actuelle, le Québec dispose de leviers concrets pour soutenir et structurer durablement son industrie des transports zéro émission.

Au cours des dernières années, des bases solides ont déjà été mises en place, tant sur le plan des politiques publiques que du développement industriel et de l'innovation. En misant sur le maintien et le renforcement des programmes d'incitatifs gouvernementaux, sur la poursuite du développement de la filière batterie et sur un appui soutenu à la recherche et à l'innovation, le Québec peut se positionner avantageusement comme chef de file de la mobilité durable en Amérique du Nord.

Il est toutefois essentiel de reconnaître que les retombées industrielles et économiques de l'électrification des transports s'inscrivent dans un horizon de moyen et de long terme. Cette transition exige de la constance, de la prévisibilité



et une vision à long terme. En consolidant les acquis et en poursuivant les efforts amorcés, le Québec se donne les moyens de participer pleinement à cette révolution industrielle et d'en capter les bénéfices durables. Accélérer les actions concrètes en matière d'électrification des transports permettra ainsi de faire de la transition énergétique un véritable moteur de développement économique et de création d'emplois de qualité dans un secteur hautement stratégique pour l'avenir du Québec.

Sommaire des recommandations

- 1. Assurer que le FECC serve à la lutte contre les changements climatiques en :**
 - a. Retirant la possibilité que les surplus du FECC puissent être affectés au Fonds des générations, car celui-ci ne contribue d'aucune façon à la lutte contre les changements climatiques ni à l'électrification ;**
 - b. Assurant que toute somme ou surplus provenant du FECC et transféré au FORT ne puisse servir qu'aux affectations liées à la lutte aux changements climatiques et à l'électrification;**
 - c. Assurant un financement adéquat des programmes existants prévus dans le *Plan de mise en œuvre du Plan pour une économie verte* avant de considérer tout transfert à un autre usage en lien avec la lutte aux changements climatiques et l'électrification.**
- 2. Maintenir les mesures dédiées à l'électrification des transports prévues dans le *Plan pour une économie verte*, sans suspension en cours de programme et sans réduction des sommes prévues, et plus spécifiquement, assurer :**
 - a. Le maintien du Programme Roulez vert jusqu'au 31 décembre 2027 ;**
 - b. Le déploiement de l'aide financière destinée aux propriétaires de multi-logement afin de soutenir « la mise à niveau des infrastructures électriques des bâtiments existants afin de permettre l'installation de bornes de recharge pour les occupants » (PMO 2025-2030 du PEV);**
 - c. Le maintien du programme Écocamionnage, et sa prolongation jusqu'en 2030 tel que prévu dans le PMO 2025-2030 du PEV;**
 - d. Le maintien du Programme d'électrification du transport scolaire (PETS) et la réinstauration de l'obligation d'achat d'autobus scolaires électriques;**
 - e. Le maintien du programme Transportez vert jusqu'en 2030 pour**



soutenir l'acquisition et l'installation de bornes de recharge rapide et l'efficacité énergétique.

3. Confirmer rapidement le financement des projets d'infrastructures nécessaires à l'accueil des premiers autobus urbains électriques.
4. Accélérer les étapes de planification, d'approbation et le déploiement des projets de transport collectif électrique.
5. Assurer le maintien et le déploiement des programmes de financement pour soutenir l'acquisition d'autobus urbains 100 % électriques et le déploiement d'infrastructures connexes (garages, recharge, etc.) tels que le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) et le Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif (PAGIT).
6. Mettre en place un programme visant à appuyer l'acquisition d'autocars électriques afin de soutenir la décarbonation du transport interurbain.
7. Mettre en place un programme d'aide financière ciblé pour des créneaux porteurs de la filière batterie, afin d'accompagner les entreprises manufacturières dans les phases critiques d'industrialisation et de mise à l'échelle, en particulier celles encore en phase prérevenue 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.
8. Poursuivre l'élaboration d'un mécanisme de récupération et de valorisation spécifique aux batteries de véhicules électriques et de stockage, en collaboration avec l'industrie. Ce mécanisme devrait s'inspirer d'autres juridictions et optimiser tout le cycle de vie des batteries et qui fait en sorte que toutes les batteries en fin de vie qui se trouvent sur le territoire du Québec, peu importe leur valeur économique, soient récupérées et gérées de manière responsable.



9. Comme plusieurs entreprises du secteur des TEI encourent ou sont en voie d'encourir des dépenses en RS&DE supérieures à 3 millions, nous proposons de bonifier de crédit d'impôt RS&DE pour rehausser le plafond des dépenses admissibles pour bénéficier du taux de crédit maximum de 30 % au Québec à 6 millions de dollars pour l'ensemble des acteurs de l'industrie des TEI. Il est à noter que le plafond n'a pas été haussé depuis 2008¹, alors que l'inflation a connu une hausse de 44,37 %¹.
10. Relancer le programme Défis innovation pour soutenir le développement d'innovations en voie de commercialisation dans le secteur des TEI à travers les marchés publics.
11. Relancer les programmes de projets mobilisateurs en transports innovants, en priorisant des projets collaboratifs axés sur la démonstration et le déploiement de technologies en conditions réelles, notamment dans les domaines des véhicules zéro émission, des infrastructures de recharge et des systèmes de transport intelligents.
12. Augmenter la limite de poids applicable à la classe de permis 5 pour les véhicules électriques uniquement, de 4500 kg jusqu'à 6 500 kg.