



Recommandations en vue du budget de 2015

Résumé

Clean Energy Canada s'efforce d'accélérer la transition du Canada vers une économie fondée sur les énergies propres.

Selon Bloomberg New Energy Finance, en 2013, les investissements mondiaux dans les nouvelles énergies propres ont totalisé 254 milliards de \$US. Au Canada, la même année, ils ont été de 6,5 milliards de \$US. Le Canada est ainsi passé de la 12^e à la 7^e place parmi les pays du G20. Le secteur canadien des énergies propres, qui comprend plus de 700 entreprises, a produit des revenus de plus de 11 milliards de dollars. Il occupe ainsi aujourd'hui 1 % du marché des technologies propres dans le monde, et de nombreux chefs de file du secteur prévoient, depuis ce point de départ, une vigoureuse croissance.

Le présent mémoire propose deux recommandations pour faire en sorte que le Canada puisse prospérer et livrer concurrence dans l'économie mondiale des énergies propres. Dans le budget de 2015, le gouvernement fédéral devrait :

- Proposer des incitatifs fiscaux pour encourager la croissance des technologies de l'énergie solaire et du stockage de l'énergie au Canada;
- Proposer des rabais pour les Canadiens qui achètent des véhicules électriques, programme qui s'harmoniserait avec l'actuel programme américain de rabais sur les véhicules électriques.

Introduction

Clean Energy Canada, fondée en 2010, a ouvert un bureau à Ottawa en mai 2014. Les priorités stratégiques de son travail à l'échelon fédéral sont les suivantes :

- Un soutien fédéral efficace pour les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique;
- La promotion de modes de transport propres, notamment par une accélération de la transition vers les véhicules électriques.

Le présent mémoire formule pour le budget de 2015 des recommandations qui appuieraient la transition du Canada vers une économie fondée sur les énergies propres. Elles portent sur plusieurs des thèmes définis par le Comité permanent des finances de la Chambre des communes pour guider les consultations prébudgétaires de 2014, notamment les suivants :

- Accroître la compétitivité des entreprises canadiennes par la recherche, le développement, l'innovation et la commercialisation;
- Assurer la sécurité et la prospérité des collectivités, notamment en soutenant les infrastructures;
- Améliorer les régimes canadiens de taxation et de réglementation;
- Optimiser le nombre et le type d'emplois pour les Canadiens¹.

¹ <http://www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=6653302&Parl=41&Ses=2&Language=F>.

Un marché mondial des énergies propres en croissance

Selon Bloomberg New Energy Finance, en 2013, les investissements mondiaux dans les nouvelles énergies propres ont totalisé 254 milliards de \$US². En outre les coûts des technologies des énergies propres sont à la baisse, ce qui veut dire que les investissements dans ce secteur permettent de mettre en place, avec un montant donné, plus de capacité en énergies propres que jamais jusqu'ici. Ainsi, Bloomberg a observé une baisse de 80 % des prix des modules d'énergie solaire entre 2008 et 2012³.

Au Canada, la même année, les investissements dans les énergies propres ont été de 6,5 milliards de \$US. Le Canada est ainsi passé de la 12^e à la 7^e place parmi les pays du G20⁴.

L'évaluation que fait l'Agence internationale de l'énergie (AIE) dans ses *Energy Technology Perspectives* de 2014 fait ressortir le fait que des taux de croissance supérieurs à 10 % pour la production d'électricité à partir des énergies solaire et éolienne ont aidé à faire passer la part des énergies renouvelables dans le monde à 20 % en 2011. Toutefois, s'ils veulent éviter de graves perturbations climatiques, les divers pays devront développer l'électricité propre plus résolument pour que sa part de l'offre mondiale d'énergie atteigne 65 % d'ici 2050. Globalement, si on veut que se concrétise le scénario des faibles émissions de carbone de l'AIE, il faudrait des investissements mondiaux de 44 billions de \$US d'ici 2050⁵.

Une transformation de cette ampleur ferait surgir d'immenses possibilités d'exportation pour l'industrie canadienne des technologies propres, secteur qui, selon les Analytica Advisors, regroupe plus de 700 entreprises et a des revenus de 11 milliards de dollars⁶.

Le Canada occupe déjà 1 % de l'actuel marché mondial des technologies propres, et de nombreux analystes estiment qu'une importante croissance est possible⁷. Par exemple, une étude réalisée en 2012 par McKinsey & Company, consultants actifs à l'échelle mondiale, pour le compte de Ressources naturelles Canada a permis de constater que le Canada possède un net avantage dans l'hydroélectricité classique et a le potentiel voulu pour accroître sa compétitivité mondiale pour ce qui est des automobiles de la prochaine génération. McKinsey a également constaté que le Canada pouvait s'imposer comme chef de file dans plusieurs secteurs émergents des énergies propres, notamment, la technologie photovoltaïque, la bioénergie, l'hydroélectricité non classique et l'énergie marine, et les immeubles à haut rendement énergétique⁸.

Saisir la chance du Canada

Que faudra-t-il pour faire augmenter rapidement la production d'énergie propre au Canada?

² Voir la diapositive 4, « New Investment in Clean Energy 2004-2013 », <http://about.bnef.com/presentations/clean-energy-investment-q4-2013-fact-pack/>.

³ Voir la diapositive 8, « PV Expertise Curve, 1976-2012 », http://www.cleanenergyministerial.org/Portals/2/pdfs/BNEF_presentation_CEM4.pdf.

⁴ <http://www.newswire.ca/fr/story/1333657/pew-report-finds-clean-energy-investment-in-canada-rose-45-last-year>.

⁵ Agence internationale de l'énergie, *Energy Technology Perspectives 2014 - Harnessing Electricity's Potential*, Executive Summary, à l'adresse <http://www.iea.org/etp/etp2014/>.

⁶ Analytica Advisors, *Executive Summary: 2014 Canadian Clean Technology Industry Report*, <http://www.analytica-advisors.com/sites/default/files/Stand%20alone%20ES.pdf>

⁷ Ibid.

⁸ McKinsey & Company, *Possibilités offertes par la technologie canadienne de l'énergie sur les marchés mondiaux*, <http://www.nrcan.gc.ca/sites/www.nrcan.gc.ca/files/energy/files/pdf/2013/McK-Report-fra.pdf>.

Le secteur des énergies propres ne croîtra, comme tout autre secteur, que s'il existe une demande de plus en plus importante pour ses produits.

La demande dépend en grande partie des choix que feront les provinces – puisque ce sont les gouvernements provinciaux qui ont compétence à l'égard de la production d'électricité au Canada –, mais, comme on l'a signalé plus haut, la demande peut aussi provenir de marchés étrangers. Les États-Unis sont pour le Canada un marché d'exportation qui s'impose naturellement, mais les entreprises canadiennes peuvent aussi fournir (et elles le font) leur expertise, leurs technologies et leurs services dans le domaine des énergies propres sur le marché mondial, qui est en croissance.

En prévision du budget de 2015, nous formulons deux recommandations dont la mise en œuvre stimulerait directement et indirectement les investissements canadiens dans les énergies propres : offrir au secteur un soutien fiscal propre à accélérer l'investissement et encourager l'adoption des véhicules électriques au Canada.

Recommandation : améliorer le traitement fiscal des technologies de l'énergie solaire et du stockage de l'énergie

Le gouvernement fédéral, et c'est à son honneur, a systématiquement ajouté les technologies propres aux catégories des articles 43.1 et 43.2 pour les déductions pour amortissement, ce qui permet aux entreprises d'amortir plus rapidement les actifs relatifs aux énergies propres et aux économies d'énergie et d'alléger ainsi leur charge fiscale à court terme.

Cette année, les technologies qui préparent les immeubles à l'installation de panneaux solaires et les technologies photovoltaïques intégrées aux immeubles, qui remplacent les matériaux classiques des toits et des murs par des matériaux photovoltaïques, ont besoin de ce stimulant.

Il en va de même pour les technologies de stockage de l'énergie. À la différence du charbon et du nucléaire, beaucoup de sources d'énergie propre fournissent une énergie variable : le vent ne souffle pas constamment et le soleil ne brille pas toujours. Les technologies de stockage aident à compenser les fluctuations de la production, permettant ainsi à l'énergie éolienne, à l'énergie solaire et à d'autres technologies d'énergie propre de sortir du rôle de sources d'énergie de créneau pour devenir des fournisseurs majeurs d'électricité au Canada.

Actuellement, les dispositions de l'article 43.2 de la *Loi de l'impôt sur le revenu* s'appliquent à certaines technologies de stockage (comme les piles à combustible) mais non à d'autres. Nous recommandons d'étendre leur portée pour englober les dépenses consacrées à *tous* les actifs concrets de stockage autonome. Nous recommandons aussi l'élimination d'une exigence actuelle de l'article 43.1 qui précise que l'énergie stockée doit provenir de panneaux photovoltaïques, d'éoliennes ou d'installations hydroélectriques pour que la réduction d'impôt s'applique.

Pourquoi? D'abord, un meilleur stockage de l'énergie peut améliorer l'efficacité de toutes les formes de production d'électricité, ce qui réduit les coûts et atténue les impacts environnementaux. Deuxièmement, nous sommes convaincus que, au fil du temps, les énergies renouvelables comme celles du vent et du soleil seront celles qui bénéficieront le plus des investissements dans les systèmes de stockage massif de l'énergie, l'obligation de ne stocker que l'électricité provenant de sources renouvelables risque de rendre le stockage trop coûteux pour les exploitants de réseaux à court terme,

ce qui pourrait freiner la croissance au point qu'on en reste à un niveau inférieur à ce qui s'impose pour soutenir l'énergie renouvelable dans la mesure nécessaire⁹.

Enfin, un crédit d'impôt au titre de l'énergie solaire résidentielle – analogue au crédit d'impôt à la rénovation résidentielle, extrêmement fructueux – aiderait les propriétaires de maison intéressés par l'installation de systèmes solaires sur le toit de leur maison¹⁰.

Recommandation : encourager des modes de transport plus propres en offrant un rabais pour les véhicules électriques

La demande d'électricité propre augmentera au fur et à mesure que les consommateurs opteront pour des véhicules électriques (EV) à la place de véhicules à moteur à essence. Par exemple, l'Association canadienne de l'électricité fait remarquer que le rythme de l'adoption des véhicules électriques est l'une des « variables clés » qui influenceront la taille future du réseau électrique au Canada¹¹.

À l'heure actuelle, l'offre d'électricité au Canada produit des émissions relativement faibles de carbone, puisque l'hydroélectricité fournit plus de 60 % de la consommation¹². Brancher les véhicules sur le réseau est donc un atout sur le plan de l'environnement : les VE sont plus efficaces que les véhicules à moteur à essence. Ils réduisent les émissions même s'ils sont alimentés par de l'électricité produite avec des moyens qui émettent beaucoup de carbone. Cet avantage est bonifié si les sources d'électricité sont plus propres¹³.

En 2012, les véhicules de transport de personnes étaient à l'origine de plus de 12 % de toutes les émissions canadiennes de gaz à effet de serre¹⁴— et le Canada est très en retard dans ses efforts en vue d'atteindre son objectif national de réduction des gaz à effet de serre établi pour 2020¹⁵. Mettre un plus grand nombre de VE sur les routes peut aider à réduire les émissions des transports avant la date butoir de 2020.

L'appui pour les VE peut créer des revenus et emplois de grande qualité dans le secteur des transports électriques au Canada, ce qui englobe les entreprises qui produisent l'infrastructure de recharge, les chargeurs, les batteries et les composants des véhicules, ainsi que celles qui offrent leurs compétences en génie et en conception¹⁶.

⁹ Voir Coalition du Budget Vert, *Recommandations relatives au budget 2014*, p. 35-36 pour de plus amples détails : http://www.greenbudget.ca/main_f.html.

¹⁰ Pour de plus amples renseignements, communiquer avec l'Association des industries solaires du Canada (<http://www.cansia.ca/>).

¹¹ <http://powerforthefuture.ca/wp-content/uploads/2014/04/Vision2050FR.pdf>

¹² L'hydroélectricité représentait 61 % de la production d'électricité au Canada en 2012 (*National Inventory Report 1990–2012*, partie 3, tableau A13–1, p. 69). À l'adresse

http://unfccc.int/national_reports/annex_i_ghg_inventories/national_inventories_submissions/items/8108.php

¹³ <http://www.plugndriveontario.ca/environmental-%C2%AD%E2%80%90benefits>.

¹⁴ Les voitures, les camions et les motocyclettes servant au transport de passagers ont représenté 85 % du total des émissions du Canada en 2012, qui s'élevait à 699 millions de tonnes (*National Inventory Report 1990–2012*, tableau 2–13, p. 47.)

¹⁵ http://www.ec.gc.ca/ges-ghg/985F05FB-4744-904269-8C1A-D443F8A86814/1001-Canada%27s%20Emissions%20Trends%202013_f.pdf.

¹⁶ <http://emc-mec.ca/files/MEC-Repertoire2008.pdf>.

Les véhicules électriques permettent également aux conducteurs de réaliser des économies de carburant – car le coût de l'électricité consommé par un véhicule en Ontario, par exemple, est environ six fois moins élevé que le coût de l'essence – et de frais d'entretien¹⁷. Mais comme c'est le cas pour la plupart des technologies nouvelles, les véhicules électriques coûtent aujourd'hui plus cher au départ que les véhicules classiques.

EnviroNics Research a constaté, au moyen d'un sondage réalisé en 2012, que le prix d'achat était l'obstacle le plus important pour les Canadiens qui songent à acquérir un VE¹⁸. Compte tenu de ce fait, il n'est probablement pas étonnant que les encouragements à l'achat de véhicules particuliers aient eu des résultats très convaincants : 97 % des ventes de VE réalisées à ce jour au Canada se sont concentrées dans les trois provinces (C.-B., Ontario et Québec) qui proposent ou ont proposé des rabais¹⁹.

Ottawa dit souvent que ses politiques sur le climat et l'énergie s'« harmonisent » avec celles de Washington, et à plus forte raison lorsqu'il s'agit du marché nord-américain de l'automobile, fortement intégré. Il est vrai que les normes des deux pays visant l'efficacité énergétique des véhicules sont harmonisées : nos réglementations à court et à moyen termes sont essentiellement identiques à celles qui s'appliquent au sud de notre frontière. Mais alors que les États-Unis offrent depuis plusieurs années des rabais aux consommateurs pour l'achat de véhicules électriques, Ottawa ne s'est toujours pas doté de dispositions équivalentes. La politique des États-Unis donne déjà des résultats, car on y a vendu jusqu'à maintenant plus de 220 000 véhicules électriques²⁰. Le total du Canada, à titre de comparaison, dépasse à peine 7 400, ce qui est bien inférieur, toutes proportions gardées, au taux d'adoption observé aux États-Unis²¹.

Pis encore, selon Electric Mobility Canada, l'association nationale qui représente les fabricants de VE et les fournisseurs de services connexes, le Canada est le seul pays du G7 qui n'a aucun programme national de soutien des VE²².

Nous proposons que le budget canadien de 2015 prévoie un rattrapage par rapport à ce qui existe déjà officiellement aux États-Unis : des rabais variant entre 2 500 \$ et 7 500 \$ pour tous les modèles de véhicule électrique qui se vendent actuellement au Canada²³. L'actuelle réglementation américaine plafonne les coûts pour le Trésor en limitant le rabais aux 200 000 premiers véhicules vendus par un fabricant²⁴; au Canada, un plafond comparable serait de 20 000.

Pendant ce temps, Washington ne reste pas les bras croisés. Le budget du président Obama pour 2015 a proposé des rabais encore plus ambitieux. Ils pourraient atteindre 10 000 \$ US par véhicule pour une

¹⁷ <http://www.plugndriveontario.ca/cost---benefits>.

¹⁸ http://awsassets.wwf.ca/downloads/wwf_electric_vehicles_survey_report_sept_21_2012.pdf.

¹⁹ wwf.ca/conservation/global_warming/transportation/electric_vehicles_where_are_we_now/.

²⁰ Des chiffres récents, aux États-Unis, montrent que le total des ventes de VE dépasse les 222 000 (voir <http://energypolicyinfo.com/2014/07/two-record-months-of-electric-vehicle-sales/>). Les contrôles de l'Internal Revenue Service sur les rabais pour les VE montrent des ventes cumulatives de plus de 181 000 :

<http://www.irs.gov/Businesses/IRC-30D-Plug-In-Electric-Drive-Motor-Vehicle-Credit-Quarterly-Sales>.

²¹ <http://www.plugndriveontario.ca/>.

²² <http://emc-mec.ca/files/EncouragerLAdoptionRapideDesVehiculesElectriquesAuCanada-V3a.pdf>.

²³ <http://electricvehicles.caa.ca/electric-vehicles-available-in-canada/>.

²⁴ <http://www.irs.gov/Businesses/Plug-In-Electric-Vehicle-Credit-%28IRC-30-and-IRC-30D%29>.

gamme élargie de véhicules non propulsés par des carburants fossiles, sans aucun plafond avant 2019²⁵. Les rabais seraient d'un maximum de 7 500 \$US pour les véhicules de plus de 45 000 \$US. Bien que l'adoption de ces modifications ne soit pas encore une certitude, les législateurs d'Ottawa voudront peut-être songer à adopter des mesures semblables aux dernières propositions américaines.

Certaines administrations offrent aussi des crédits d'impôt pour les propriétaires de maison qui installent une infrastructure de recharge. Ainsi, l'Ontario offre un rabais d'un maximum de 1 000 \$ pour les propriétaires qui investissent dans une modernisation de leur maison ou de leur entreprise pour permettre le rechargement de VE²⁶. Le soutien pour cette infrastructure de rechargement serait une mesure complémentaire efficace des rabais sur les véhicules.

Les législateurs fédéraux s'interrogent peut-être sur les avantages de l'ajout d'un rabais fédéral dans les régions où il existe déjà une mesure incitative provinciale. Toutefois, l'expérience californienne montre que la combinaison d'un rabais fédéral et d'un rabais de l'État²⁷ peut avoir un effet puissant; l'État est nettement un chef de file en ce qui concerne l'adoption des véhicules électriques aux États-Unis, car les consommateurs ont opté pour l'achat d'un VE pour 40 véhicules vendus au quatrième trimestre de 2012²⁸.

Conclusion

La transition globale vers des énergies propres est bien amorcée, et le Canada a l'expertise voulue, les ressources en énergies propres et l'ingéniosité nécessaires pour se classer parmi les gagnants dans cette évolution mondiale. L'accélération de la transition du Canada vers un avenir placé sous le signe des énergies propres à faibles émissions de carbone promet de rapporter sur les plans économique et environnemental. Les mesures que nous proposons pour le budget de 2015 aideraient à renforcer les assises que le Canada a déjà jetées pour bâtir une économie prospère et compétitive fondée sur les énergies propres.

Personnes-ressources

Merran Smith
Directeur
merran@cleanenergycanada.org
604-947-2200

Clare Demerse
Conseillère politique principale
clare@cleanenergycanada.org
613-562-3447 x222

²⁵ <http://www.treasury.gov/resource-center/tax-policy/Documents/General-Explanations-FY2015.pdf>, p. 114-115.

²⁶ <http://news.ontario.ca/mto/fr/2012/12/soutien-aux-conducteurs-de-vehicules-electriques-branchables.html>.

²⁷ <https://energycenter.org/clean-vehicle-rebate-project>.

²⁸ <http://www.plugincars.com/1-40-california-car-sales-were-evs-q4-2012-126646.html>.