

## Mémoire présenté par Clean Energy Canada pour les consultations prébudgétaires de 2023

### Liste de recommandations

**Recommandation 1 : Investir 200 millions de dollars sur trois ans**, attribués par l'intermédiaire du programme d'Incitatifs pour les véhicules à zéro émission (iVZE), afin de stimuler l'achat de véhicules électriques (VE) d'occasion.

**Recommandation 2 : Investir 350 millions de dollars sur quatre ans** pour mettre en place un volet consacré à l'infrastructure des véhicules moyens et lourds (VML) dans le cadre du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (PIVEZ) actuel.

**Recommandation 3 : Investir 7 millions de dollars sur sept ans** pour favoriser un partenariat public-privé afin de mettre en œuvre un plan national pour les batteries destiné à exploiter le plein potentiel de la chaîne d'approvisionnement des batteries du Canada.

**Recommandation 4 : Investir 500 millions de dollars sur cinq ans** pour créer un fonds visant à encourager l'utilisation, dans les projets d'infrastructure financés par le gouvernement fédéral, de matériaux et de pratiques à faibles émissions de carbone qui sont viables sur le plan commercial.

**Recommandation 5 : Investir 15 millions de dollars sur cinq ans** pour financer des programmes de renforcement des capacités, l'embauche de personnel et le soutien technique de sorte que les provinces, les territoires, les municipalités et le secteur privé puissent adopter une stratégie d'achat propre.

**Recommandation 6 : Investir 300 millions de dollars sur cinq ans** pour assurer la démonstration et la diffusion d'un ensemble varié de matériaux de construction novateurs qui ne génèrent presque aucune émission.

**Recommandation 7 : Accorder la priorité à la mise en place d'un financement** visant à assurer l'expansion urgente des infrastructures d'électricité propre.



## 1) Rendre les véhicules de tourisme zéro émission accessibles et abordables pour toute la population canadienne

**Coût : 200 millions de dollars sur trois ans**

En incitant plus de personnes à conduire des véhicules zéro émission (VZE), nous pourrions rendre la vie des Canadiens et Canadiennes plus abordables en plus de favoriser l'essor d'une industrie de VZE de renommée mondiale. Puisque l'alimentation et l'entretien des VZE sont moins dispendieux que ceux des véhicules à essence, leurs propriétaires au pays pourraient économiser de 10 000 à 15 000 \$ sur huit ans<sup>1</sup>. Cependant, le prix courant d'un VZE neuf constitue encore un obstacle pour plusieurs citoyens, particulièrement pour les personnes à faible revenu, qui s'inquiètent de l'inflation et de l'abordabilité.

Il est temps pour le Canada de donner suite à l'engagement pris dans sa lettre de mandat, c'est-à-dire d'instaurer des incitatifs à l'achat d'un VE d'occasion. Aux États-Unis, l'*Inflation Reduction Act* prévoit un crédit d'impôt sur les VE, destiné à répondre aux besoins des acheteurs à revenu faible ou moyen. En effet, le texte de loi définit un plafond de revenu pour déterminer les personnes admissibles au crédit d'impôt et offre jusqu'à 4 000 \$ US à l'achat d'un VE d'occasion. À l'occasion du Budget de 2023, un tel investissement marquant permettrait de prendre exemple sur cette priorité accordée à l'accès élargi à des VE abordables en offrant des incitatifs pouvant atteindre 2 000 \$ CA par VE d'occasion. Au total, cette mesure pourrait impulser l'achat de 100 000 VE d'occasion.

Cet investissement dans l'abordabilité des VE s'ajouterait aux efforts déployés par le Canada pour rendre ces véhicules accessibles à la population en adoptant un mandat national relatif aux VZE.

## 2) Accélérer l'adoption et la production de véhicules moyens et lourds zéro émission

**Coût : 350 millions de dollars sur quatre ans**

Les véhicules lourds qui fonctionnent à l'essence ou au carburant diesel sont responsables de plus de [9 % de toutes les émissions au pays et de plus de 30 % des émissions liées au transport](#). Qui plus est, ces proportions ne cessent d'augmenter. En plus d'entraîner une réduction des émissions, un parc de VZE se traduirait par des économies de 40 000 à 67 000 \$ sur la durée de vie d'un VE par rapport aux véhicules fonctionnant au diesel, car les VE coûtent moins cher à alimenter et à entretenir<sup>2</sup>. L'efficacité et la compétitivité des entreprises canadiennes seraient alors renforcées.

---

<sup>1</sup> Clean Energy Canada, [The True Cost](#), 2022 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

<sup>2</sup> Pembina Institute, « [A guide to electrifying urban delivery fleets in Canadian cities](#) », avril 2021 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

Un déploiement accéléré des VML zéro émission générerait également des occasions de fabrication. À cet égard, le Canada abrite déjà des chefs de file en matière de fabrication d'autobus et de camions électriques, notamment New Flyer, Nova Bus et Lion Electric. De plus, General Motors entamera sa production de camionnettes de livraison électriques en Ontario au cours de l'année; l'entreprise servira des clients comme FedEx. La demande grandissante à l'échelle nationale en ce qui concerne ces véhicules pourrait stimuler encore davantage l'industrie, ce qui créerait de bons emplois pour la population canadienne.

Les administrations qui ont réussi<sup>3</sup> à faire croître l'utilisation des VML zéro émission et à permettre aux entreprises canadiennes de réaliser des économies et de concrétiser des réductions d'émissions n'ont pas seulement offert des incitatifs à l'achat; elles ont également proposé des mesures de soutien supplémentaires visant à mettre en place les infrastructures nécessaires pour desservir la nouvelle masse de VE. La transition vers un parc de VE met en jeu une pluralité de coûts de projet, d'une part pour les véhicules et l'infrastructure de chargement, et d'autre part pour la conception des sites, la conception électrique, l'installation, les frais de connexion au service public et les coûts différentiels relatifs à l'équipement d'automatisation.

Le Budget de 2023 est une occasion pour le Canada de soutenir l'expansion des VML zéro émission au pays en assumant 50 % des coûts de l'équipement et des logiciels admissibles (ou jusqu'à 500 000 \$) et en rehaussant le seuil (750 000 \$) ainsi que le partage des coûts (75 %) pour les petites entreprises<sup>4</sup>.

### 3) Financer l'alliance canadienne pour les batteries afin de faire du Canada une puissance nord-américaine en matière de batteries

#### Coût : 7 millions de dollars sur sept ans

Les nouveaux modèles de Clean Energy Canada et du Trillium Network for Advanced Manufacturing révèlent qu'une chaîne d'approvisionnement nationale pour les batteries de VE pourrait représenter jusqu'à 250 000 emplois d'ici 2030 et apporter 48 milliards de dollars par année à l'économie canadienne. Cette possibilité nécessite toutefois une action rapide de la part du gouvernement, notamment pour répondre aux investissements majeurs dans la chaîne d'approvisionnement des batteries annoncés par les États-Unis.

Selon les constatations du [Groupe de travail canadien sur les batteries](#), la meilleure approche à adopter par le Canada pour la suite consiste à mettre sur pied un plan national destiné au public et à financer un partenariat public-privé inspiré de l'alliance européenne pour les batteries afin de guider sa mise en œuvre. L'alliance européenne pour les batteries est composée de pays européens, d'institutions d'investissement ainsi que d'intervenants clés de l'industrie,

<sup>3</sup> Voir le [Commercial Vehicle Pilots Program de la Colombie-Britannique](#) et les [investissements dans les infrastructures de VML de la California Energy Commission](#).

<sup>4</sup> Voir le programme [EngrIIZE Commercial Vehicles](#) de la California Energy Commission.

du secteur de l'innovation et du milieu universitaire. Elle est administrée par l'EIT InnoEnergy, une communauté de l'innovation européenne financée par l'Institut européen d'innovation et de technologie.

#### 4) Mettre en place le fonds d'incitation à l'aménagement d'une infrastructure propre pour stimuler l'utilisation par le marché canadien de pratiques et de matériaux de construction à faibles émissions de carbone viables sur le plan commercial

##### Coûts : 500 millions de dollars sur cinq ans

En utilisant son propre pouvoir de dépenser pour investir dans des pratiques et des matériaux à faibles émissions de carbone, le gouvernement du Canada pourrait réduire ses émissions, générer des emplois bien rémunérés et préserver la compétitivité de l'industrie à mesure que le pays et le reste du monde passent à la carboneutralité. Grâce à une mise en œuvre intégrale de l'achat propre, le Canada pourrait **contribuer à une réduction de ses émissions directes et indirectes pouvant atteindre 14 millions de tonnes de gaz à effet de serre (GES)**; il appuierait ainsi un **secteur des matériaux de construction écologiques en pleine croissance, lequel pourrait générer 50 milliards de dollars d'ici 2030<sup>5</sup>**.

Les États-Unis viennent tout juste d'affecter 5,5 milliards de dollars américains à l'approvisionnement de matériaux de construction à faibles émissions de carbone dans le cadre de l'*Inflation Reduction Act*. Leur stratégie prévoit 2 milliards de dollars américains sur quatre ans pour « rembourser les bénéficiaires admissibles ou leur offrir des mesures incitatives [TRADUCTION] », afin de compenser les coûts différentiels (jusqu'à 2 %) liés à l'utilisation de matériaux à faibles émissions de carbone dans les projets routiers du gouvernement fédéral et des États.

L'alliance industrielle « Acheter propre » invite le gouvernement fédéral à suivre le rythme des investissements récents des États-Unis, à garantir aux producteurs canadiens l'accès à un marché intérieur sur lequel vendre des matériaux à faibles émissions de carbone, et à maximiser son potentiel de réduction des émissions de GES liées à l'approvisionnement en instaurant un fonds à court terme pour compenser les coûts différentiels associés à l'utilisation de matériaux à faibles émissions de carbone. Un investissement de 100 millions de dollars par année, éliminé progressivement après cinq ans, dans le fonds d'incitation à l'aménagement d'une infrastructure propre permettrait d'offrir une aide financière visant à compenser les coûts différentiels liés à l'utilisation de pratiques et de matériaux de construction à faibles émissions de carbone (jusqu'à 2 % des coûts du projet) dans les projets d'infrastructure financés par le Canada à l'échelle nationale, provinciale et municipale. Un incitatif financier pour les soumissions de projet à faibles émissions de carbone contribuerait à sensibiliser les organismes d'approvisionnement, à créer un marché pour les biens à faibles émissions de carbone et à encourager l'utilisation de pratiques exemplaires existantes dans l'industrie de la construction.

---

<sup>5</sup> Répercussions directes et indirectes sur le marché privé si tous les ordres de gouvernement mettaient en œuvre l'achat propre, selon une nouvelle étude menée par la firme Global Efficiency Intelligence.

Nous recommandons que le fonds soit administré par Infrastructure Canada et qu'il constitue un supplément aux autres programmes de financement offerts, qui comportent un volet de partage des coûts. Il devrait assumer les coûts différentiels (jusqu'à 2 % des surcoûts du projet) liés à l'utilisation de matériaux et de pratiques de construction à faibles émissions de carbone dans les projets financés par le gouvernement fédéral. En fonction de l'approche adoptée pour réduire les émissions de carbone intrinsèque, les projets devraient se soumettre à une vérification relative aux matériaux à faibles émissions de carbone (au moyen des déclarations environnementales de produits) ou présenter une analyse du cycle de vie du projet qui confirme une réduction des émissions de carbone intrinsèque par rapport à une base de référence. Un tel investissement contribuerait à l'établissement d'une trajectoire destinée à s'assurer que tous les transferts d'infrastructures fédérales d'ici 2030 comprennent des dispositions relatives à l'achat propre.

## 5) Renforcer les capacités du secteur public élargi pour favoriser l'adoption de pratiques d'achat propre

### Coût : 15 millions de dollars sur cinq ans

Au-delà des coûts, le manque de sensibilisation, de compréhension et de capacités au sein des gouvernements provinciaux, des administrations locales et des organismes publics fait obstacle à l'adoption de politiques d'approvisionnement écologique à grande échelle.

Dans les modèles internationaux fructueux, une équipe jouait le rôle de pilier pour donner des renseignements pratiques sur l'approvisionnement durable<sup>6</sup>. En formant une équipe fédérale d'experts en matière d'approvisionnement à faibles émissions de carbone, le Gouvernement du Canada pourrait assurer la formation et le renforcement des capacités des autres ordres de gouvernement et du secteur privé. Cette équipe devrait d'abord apporter du soutien aux organismes publics afin de transmettre son expertise technique et de surmonter les obstacles des projets. Ensuite, elle devrait offrir aux entrepreneurs et aux ingénieurs du soutien propre aux projets, notamment par des visites des lieux virtuelles ou en personne ainsi que du soutien technique. Enfin, l'équipe devrait élaborer des produits de communication et des ressources en ligne dans l'optique d'accroître la sensibilisation à l'égard des matériaux et des processus à faibles émissions de carbone à l'extérieur de l'administration publique.

---

<sup>6</sup> Le modèle du [PIANOo](#), le Dutch Public Procurement Expertise Centre, pourrait être un bon exemple à suivre.

Nous recommandons un engagement de 15 millions de dollars sur cinq ans, soit 6 millions de dollars pour embaucher environ 10 équivalents temps plein qui assureraient la constitution de l'équipe et 9 millions de dollars pour la création de ressources<sup>7</sup>.

## 6) Investir dans l'innovation canadienne pour décarboner l'industrie et veiller à ce que les gouvernements soient prêts à acquérir les technologies émergentes

### Coût : 300 millions de dollars sur cinq ans

Mis à part les incitatifs financiers visant à déployer des matériaux à faibles émissions de carbone immédiatement commercialisables, il est nécessaire de soutenir et de faire croître la création de matériaux novateurs qui ont une empreinte carbone moindre. L'Agence internationale de l'énergie (AIE) estime que dans les industries de l'acier, du ciment et dans d'autres industries lourdes, des technologies précommerciales doivent être mises en œuvre pour atteindre environ 60 % des réductions d'émissions selon le scénario de la carboneutralité d'ici 2050<sup>8</sup>. Les gouvernements doivent donner leur appui pour garantir l'accessibilité à grande échelle de ces technologies d'ici le milieu ou la fin de la décennie 2020, sans quoi ils risquent de rater des cycles d'investissement majeurs pour l'atteinte de la carboneutralité.

Nous recommandons au gouvernement d'engager 300 millions de dollars sur cinq ans dans le cadre du Budget de 2023 pour l'élaboration, la mise à l'essai, la démonstration et le déploiement de matériaux et de produits précommerciaux qui contribuent à l'atteinte des objectifs de carboneutralité.

Nous recommandons également l'affectation de 55 millions de dollars par année, sur cinq ans, au Carrefour d'innovation pour les matériaux de construction à faible teneur en carbone de RNCan. Si plus de financement est alloué au Carrefour, les entreprises canadiennes seront mieux à même de repérer les matériaux de construction précommerciaux ou en phase de prototype dans l'ensemble de la chaîne de valeur des matériaux de construction et des technologies à faibles émissions de carbone. Elles pourront aussi financer la recherche et le développement de même que les tests en conditions réelles, puis communiquer les données.

De plus, un montant supplémentaire de 5 millions de dollars par année, sur cinq ans, devrait être attribué à Solutions innovatrices Canada d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) pour veiller à ce que les technologies et les produits émergents aient un plan de commercialisation dans le cadre de l'approvisionnement fédéral.

---

<sup>7</sup> Nous recommandons que la petite équipe soit intégrée aux [Services pour un gouvernement vert](#) de Ressources naturelles Canada (RNCan). Elle pourrait néanmoins tirer parti des contacts et de l'expertise de [Soutien en approvisionnement Canada](#) et du [Carrefour de la croissance propre](#).

<sup>8</sup> Agence internationale de l'énergie, [Achieving Net Zero Heavy Industry Sectors in G7 Members](#), mai 2022 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

## 7) Soutenir le déploiement rapide de l'infrastructure d'électricité propre en appui à une nouvelle production d'énergie renouvelable dans le réseau de distribution d'électricité canadien

À mesure que le monde délaisse les combustibles fossiles, le Canada devra presque doubler sa production d'électricité carboneutre d'ici 2050<sup>9</sup>. Et si le Canada souhaite respecter ses objectifs climatiques, la grande majorité de cette électricité devra provenir de sources renouvelables. Grâce à l'électricité propre, les ménages peuvent réduire leurs factures d'électricité et les consommateurs peuvent échapper aux flambées des prix des combustibles fossiles. De plus, les entreprises qui envisagent d'investir au Canada considèrent de plus en plus l'électricité propre comme un avantage concurrentiel<sup>10</sup>.

L'un des moteurs les plus importants pour le développement de la production d'énergie renouvelable est l'accroissement du transport entre les provinces<sup>11</sup>. Récemment, les États-Unis ont investi près de 2,9 milliards de dollars pour stimuler le développement du transport de l'électricité<sup>12</sup>. Certes, l'électricité relève surtout de la compétence provinciale, mais le gouvernement fédéral a un rôle essentiel à jouer pour assurer des bas prix aux contribuables et pour aider à financer et à encourager la construction d'infrastructures de transport.

Au moment où le Canada cherche à mettre en œuvre le *Règlement sur l'électricité propre*, des investissements majeurs sont nécessaires dans la production, le transport et la distribution pour parvenir à un réseau de distribution d'électricité carboneutre en 2035. Clean Energy Canada n'a pas quantifié l'ampleur des investissements requis, mais l'organisme recommande au gouvernement fédéral de réaliser un investissement majeur à l'occasion du Budget de 2023 pour favoriser le déploiement d'une infrastructure d'électricité propre<sup>13</sup>.

---

<sup>9</sup> Clean Energy Canada, *Underneath it All*, décembre 2021 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

<sup>10</sup> General Motors [a souligné](#) que la capacité du Québec à produire de l'énergie peu coûteuse à faibles émissions de carbone a fortement influé sur sa décision d'implanter ses installations de matériaux de batterie dans la province.

<sup>11</sup> Régie de l'énergie du Canada, « [Grandes conclusions](#) », *Avenir énergétique du Canada en 2021*, 2021.

<sup>12</sup> Voir les dispositions relatives au transport de l'électricité dans l'*Inflation Reduction Act* de 2022.

<sup>13</sup> La Coalition pour un budget vert a suggéré un investissement de 12 milliards de dollars sur cinq ans; Coalition pour un budget vert, [Recommandations relatives au budget de 2023](#), 2022.