

# Mémoire pour les consultations prébudgétaires 2025-2026 du Gouvernement du Québec

Présenté par :  
Propulsion Québec

Janvier 2025

## Table des matières

<b>À propos de nous.....</b>	<b>3</b>
<b>Préambule .....</b>	<b>3</b>
<b>Améliorer l'accès au capital.....</b>	<b>5</b>
<b>Soutenir davantage la commercialisation.....</b>	<b>6</b>
<b>Relancer les programmes de soutien à l'innovation pour les secteurs prioritaires .....</b>	<b>6</b>
<b>Bonifier le crédit d'impôt RS&amp;DE pour les secteurs prioritaires .....</b>	<b>7</b>
<i>Ajouter les dépenses liées à la commercialisation.....</i>	<i>8</i>
<b>Continuer d'appuyer le développement d'une filière batterie québécoise....</b>	<b>9</b>
<b>Poursuivre les efforts favorisant la transition vers l'électrification.....</b>	<b>11</b>
<b>L'importance de maintenir les incitatifs à l'acquisition et à la transition.....</b>	<b>12</b>
<b>Écocamionage .....</b>	<b>13</b>
<b>Roulez vert.....</b>	<b>15</b>
<b>Accélérer le déploiement d'un réseau de bornes de recharge adapté aux véhicules lourds.....</b>	<b>16</b>
<b>Soutien aux municipalités .....</b>	<b>17</b>
<b>Transport collectif.....</b>	<b>18</b>
<b>Sommaire des recommandations.....</b>	<b>19</b>

## À propos de nous

La grappe industrielle des transports électriques et intelligents (TEI), Propulsion Québec, a pour mission de positionner le Québec en tant que chef de file mondial de la mobilité durable en accélérant la croissance de l'industrie québécoise des transports terrestres zéro émission et en renforçant sa compétitivité internationale. Nous rassemblons plus de 215 membres qui œuvrent dans des créneaux stratégiques de l'économie et qui contribuent à la lutte contre les changements climatiques : les véhicules zéro-émission, la 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 et le Québec a tous les atouts nécessaires pour se démarquer et se positionner favorablement dans cette révolution industrielle. L'industrie du Québec se distingue, notamment par la fabrication de véhicules zéro émission moyens et lourds (autobus, navettes, trains, transport routier de marchandises, véhicules spécialisés, véhicules industriels, véhicules hors route et récréatifs), la fabrication d'infrastructures de recharge et la conception de systèmes de gestion de l'énergie, la fabrication et l'assemblage de batteries et de composantes, ainsi les services de mobilité.

Cette industrie a le potentiel de contribuer à une croissance propre, de créer des emplois de qualité et de lutter contre les changements climatiques en décarbonant le secteur des transports, principale source d'émission de GES au Québec<sup>1</sup>. Cet écosystème se consolide et poursuit sa croissance.

Au Québec, la tendance est bien ancrée. Au deuxième trimestre de 2024, les ventes de véhicules électriques légers au Québec représentaient plus du tiers (34,6 %) des ventes totales<sup>2</sup>. Aujourd'hui, plus de la moitié des véhicules électriques au Canada sont immatriculés ici, au Québec, représentant 51,6 % du parc électrique national<sup>3</sup>. L'objectif de 32,5 % de ventes de véhicules électriques fixé par le gouvernement du Québec pour 2026 est donc déjà dépassé.

---

<sup>1</sup> 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 2020 et leur évolution depuis 1990 (2022)* : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2020/inventaire-ges-1990-2020.pdf>

<sup>2</sup> Paul-Robert Raymond, *Le Soleil : Plus d'un véhicule sur trois vendu neuf est branchable* (Décembre 2024) : <https://www.lesoleil.com/consommation/2024/12/06/plus-dun-vehicule-neuf-vendu-sur-trois-est-branchable-6J2C5X634VG7TMY5NM5S6QHSDM/>

<sup>3</sup> Statistiques Canada, *Immatriculation des véhicules automobiles neufs, deuxième trimestre de 2024* (septembre 2024) : [https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/240909/dq240909c-fra.htm?utm\\_source=lnkn&utm\\_medium=smo&utm\\_campaign=statcan-general](https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/240909/dq240909c-fra.htm?utm_source=lnkn&utm_medium=smo&utm_campaign=statcan-general)

**Malgré ces données encourageantes, une croissance mondiale moins forte qu’initialement prévu est observée.** Les tensions géopolitiques actuelles, combinées à une conjoncture économique moins favorable fragilisent les chaînes d’approvisionnement et engendrent un ralentissement au niveau des investissements de nombreuses entreprises. À cela s’ajoutent les craintes liées à l’imposition de tarifs de notre principal partenaire commercial, les États-Unis. Dans ce contexte empreint d’incertitude, certaines entreprises décident de reporter leur transition vers l’électrification, causant ainsi un impact sur toute la chaîne du transport terrestre zéro émission (fabricants d’équipement d’origine, filière batterie et industrie de la recharge).

**Soulignons aussi que les entreprises manufacturières des TEI évoluent dans un marché mondial hautement compétitif encore dominé par la Chine.** Cette prédominance chinoise s’explique par plusieurs éléments, notamment le soutien généreux du gouvernement chinois prenant la forme d’exemption de taxes, des rabais à l’achat, du financement pour les infrastructures, du financement pour la R et D, des politiques publiques d’achat et des subventions pour la production de véhicules électriques<sup>4</sup>. Ces aides gouvernementales, combinées à des coûts plus faibles de production, de main-d’œuvre, et une abondance de matières premières expliquent, notamment, le prix plus bas des produits fabriqués en Chine. Ceci est sans mentionner que l’industrie chinoise est de plus en plus intégrée de sorte que certains manufacturiers détiennent des filiales de composants stratégiques (batteries, semi-conducteurs, etc.)<sup>5</sup>.

**Cette réalité démontre toute l’importance de poursuivre les efforts qui sont déjà entamés dans le développement de l’industrie au Québec et dans le renforcement de sa chaîne d’approvisionnement pour des raisons économiques, environnementales et de sécurité nationale.** Rappelons aussi que la Vision économique du Québec prévoit de « bâtir une économie verte fondée sur l’électrification des transports, sur le développement de nos autres ressources énergétiques renouvelables ainsi que sur l’émergence de filières économiques d’avenir, respectueuses de l’environnement et créatrices d’emplois de qualité »<sup>6</sup>. Des investissements publics et privés importants ont été consentis dans le secteur stratégique des transports terrestres zéro émission et de sa filière batterie. La poursuite des efforts est essentielle pour rentabiliser les investissements à moyen et long terme et assurer le succès du secteur.

**Pour assurer la compétitivité du secteur, l’accès au capital doit être amélioré. Il en va de même pour la prévisibilité liée aux politiques publiques et aux programmes gouvernementaux.**

---

<sup>4</sup> Scott Kennedy, Center for strategic and international studies (juin 2024) :

<https://www.csis.org/blogs/trustee-china-hand/chinese-ev-dilemma-subsidized-yet-striking>

<sup>5</sup> Paolo Gebaudo, LVSL ; *Voitures électriques, la leçon de la Chine à l’occident* (mai 2024) :

<https://lvsl.fr/https-lvsl-fr-voitures-electriques-le-geant-chinois-qui-defie-lindustrie-occidentale/>

<sup>6</sup> Gouvernement du Québec, *Une vision économique ambitieuse - Un Québec qui gagne* (2021) :

[https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/premier-ministre/politiques\\_orientations/Vision\\_economique.pdf](https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/premier-ministre/politiques_orientations/Vision_economique.pdf)

Par la présente, nous saisissons l'occasion de formuler nos recommandations dans le cadre des consultations prébudgétaires 2025-2026 afin d'assurer le maintien de la croissance du secteur des transports électriques et intelligents (TEI) au Québec.

## Améliorer l'accès au capital

Propulsion Québec reconnaît les efforts et le soutien du gouvernement du Québec visant à bâtir une économie verte, fondée sur des filières d'avenir et l'électrification des transports.

À cet effet, la mise à jour économique de 2023 comportait des mesures intéressantes pour favoriser l'investissement des entreprises, notamment la bonification et la prolongation du crédit d'impôt à l'investissement et à l'innovation (C3i) et l'harmonisation avec le congé fiscal pour grands projets d'investissements jusqu'en 2030 qui permettront de favoriser les investissements des entreprises dans une période économique plus précaire.

Nous tenons aussi à souligner les récents investissements annoncés dans le *Plan de mise en œuvre 2024-2029 du Plan pour une économie verte* pour mettre en œuvre un portefeuille d'investissement destiné aux entreprises à la phase de pré commercialisation ou de commercialisation de leur technologie dans le secteur de la transition énergétique (2,6 millions de dollars d'ici 2026) et pour soutenir les organismes d'accompagnement et les entreprises en amorçage (17,2 millions de dollars d'ici 2028)<sup>7</sup>.

Néanmoins, l'accès au capital des entreprises québécoises du secteur des TEI doit être bonifié devant la concurrence mondiale. En fait, **le secteur des TEI est encore naissant et doit composer avec de forts degrés d'innovation et des enjeux spécifiques liés au financement. Le développement de produit prend du temps et les besoins en capitaux sont importants pour combler des investissements en immobilisations corporelles (CAPEX). La commercialisation d'un produit à grande échelle peut parfois prendre des décennies<sup>8</sup>.**

Une étude de Propulsion Québec<sup>9</sup> a permis de démontrer que le financement est l'un des principaux enjeux freinant le développement des entreprises des TEI québécoises. Nous estimons un manque à gagner de 1,4 G\$ des besoins en capital non comblés<sup>10</sup>. Des

---

<sup>7</sup> Gouvernement du Québec, *Plan de mise en œuvre 2024-2029 du Plan pour une économie verte* (2024) : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-mise-oeuvre-2024-2029.pdf>

<sup>8</sup> Hara Wang, Cyril Yee, Third Derivative; *Climate Tech's Four Valleys of Death and Why We Must Build a Bridge* (Août 2024) : <https://www.third-derivative.org/blog/climate-techs-four-valleys-of-death-and-why-we-must-build-a-bridge>

<sup>9</sup> Propulsion Québec, *Diagnostic de la chaîne de financement dans le secteur des transports électriques et intelligents au Québec* (décembre 2021) : <https://propulsionquebec.com/2021/12/03/une-nouvelle-etude-de-propulsion-quebec-met-en-evidence-lopportunite-dinvestissement-que-represente-le-secteur-des-transports-electriques-et-intelligents/>

<sup>10</sup> Propulsion Québec, *L'État des transports électriques et intelligents au Québec* (mars 2023).

besoins importants sont observés durant les phases critiques de prédémarrage (68 M\$) et de démarrage (421 M\$)<sup>11</sup>. **Il s'agit donc de près de 500 M\$ en capital non comblés pour des jeunes pousses du secteur.**

**Le gouvernement du Québec devrait ainsi profiter du prochain budget pour peaufiner le soutien aux entreprises du secteur des TEI afin de favoriser le développement et la croissance des entreprises ainsi que la production locale de véhicules électriques et d'infrastructures de recharge et le développement de la filière batterie (de l'extraction au recyclage).**

### Soutenir davantage la commercialisation

Le secteur des TEI est, en grande partie, un secteur manufacturier qui nécessite des investissements importants en immobilisations corporelles (CAPEX). Les besoins en trésorerie sont majeurs alors que le capital patient se fait rare. Le crédit d'impôt C3i et le congé fiscal pour les grands projets permettront de combler certains besoins, mais le manque à gagner demeure important.

À l'heure actuelle, il n'y a pas au Québec de fonds d'investissement pour les stades d'amorçage et de démarrage (ronde *Seed* et Série A) spécifiques aux axes des transports terrestres zéro émission. Nous recommandons ainsi la création d'un véhicule de financement à impact dédié aux filières stratégiques du transport zéro émission, de la batterie et de la recharge, notamment, pour soutenir la commercialisation des innovations.

Il est important de noter que sans un apport en capitaux conséquents pour les premières phases de croissance de nos entreprises locales, la création d'entreprises dans un secteur phare de l'économie québécoise se tarira, et à terme, limitera le nombre d'interventions possibles par des investisseurs institutionnels et de croissance dans des entreprises du secteur du transport terrestre zéro émission créés au Québec.

#### **Recommandation :**

- 1. Créer un véhicule de financement de capital de risque à impact destiné spécifiquement aux entreprises en phase de démarrage pour soutenir la commercialisation d'innovations du secteur des transports terrestres zéro émission.**

### Relancer les programmes de soutien à l'innovation pour les secteurs prioritaires

Récemment, le gouvernement du Québec a interrompu des programmes d'aide financière destinés aux startup et PME du Québec, notamment Impulsion PME, qui visait à offrir du capital de risque à des entreprises innovantes au stade d'amorçage. Ce programme prévoyait qu'Investissement Québec investisse en équité selon une formule

---

<sup>11</sup> Propulsion Québec, *L'État des transports électriques et intelligents au Québec* (mars 2023).

d'appariement des sommes provenant des investisseurs privés. Dans un contexte où les investisseurs recherchent des signaux favorables lors d'une prise de position en équité, ce programme permettait de rassurer les investisseurs privés et de faciliter la clôture de rondes de financements conséquentes pour les entreprises en stade de démarrage.

Dans plusieurs cas, ce programme facilitait la traversée de la vallée de la mort de certaines entreprises, période qui précède la commercialisation d'un projet et lors de laquelle une levée de capitaux est excessivement ardue, étant donné que leur produit n'a pas encore fait ses preuves<sup>12</sup>.

Nous croyons donc essentiel que le gouvernement relance ce programme pour les secteurs prioritaires de l'économie, dont celui des transports terrestres zéro-émission.

Par ailleurs, nous recommandons la relance des appels à projets du programme Innovation volet 2 — Soutien aux projets mobilisateurs pour le secteur des TEI ainsi que le programme Défis innovation Québec pour soutenir l'adoption de solutions innovantes par les ministères et organismes publics.

#### **Recommandations :**

- 2. Relancer le programme Impulsion PME pour des secteurs prioritaires, dont le secteur des TEI.**
- 3. Augmenter le financement de l'innovation à travers la relance des appels à projets collaboratifs et mobilisateurs pour le secteur des TEI.**
- 4. Soutenir l'adoption de solutions innovantes en mobilité par la relance du programme Défis Innovation Québec.**

#### **Bonifier le crédit d'impôt RS&DE pour les secteurs prioritaires**

La 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 canadien<sup>13</sup>. Plusieurs conditions additionnelles s'appliquent selon la forme

<sup>12</sup> IDÉ Trois-Rivières, *La vallée de la mort, qu'est-ce que c'est ?* (Septembre 2021) :

<https://www.idetr.com/fr/blogue/la-vallee-de-la-mort-qu-est-ce-que-c-est>

<sup>13</sup> 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/>

juridique, le revenu imposable et le capital imposable utilisé au Canada par la personne admissible.

En décembre dernier, le gouvernement fédéral a annoncé, dans le cadre de sa mise à jour économique, la bonification du Programme de recherche scientifique et développement expérimental (RDSE) en rehaussant la limite des dépenses admissibles pour bénéficier du taux de crédit maximum de 3 millions de dollars à 4,5 millions de dollars<sup>14</sup>. Nous recommandons au gouvernement du Québec d'appliquer cette bonification.

#### **Recommandation :**

**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 :**

- 5. Rehausser le plafond des dépenses admissibles pour bénéficier du taux de crédit maximum de 30 % au Québec à au moins 4,5 millions de dollars pour l'ensemble des acteurs de l'industrie des TEI. Il est à noter que ce plafond n'a pas été haussé depuis 2008,<sup>15</sup> alors que l'inflation a connu une hausse de 41,5 %<sup>16</sup>.**

#### *Ajouter les dépenses liées à la commercialisation*

Comme mentionné préalablement, les besoins en capitaux sont criants pour les entreprises québécoises, en particulièrement pour la phase de démarrage et de commercialisation.

Il existe, au Québec, certains programmes de financement publics dont les entreprises du secteur des TEI peuvent bénéficier pour la phase de commercialisation. C'est notamment le cas du Programme Innovation et Programme de soutien à la commercialisation et à l'exportation (PSCE). Toutefois, certains volets de ces programmes ont été suspendus récemment.

Dans ce contexte, nous croyons que le programme RS&DE devrait également inclure des activités de pré commercialisation et de commercialisation (expérimentation, projet pilote, tests d'interopérabilité, etc.) et d'acquisition de propriété intellectuelle afin de combler certains manques dans la chaîne de financement et d'accélérer le déploiement des innovations.

<sup>14</sup> Gouvernement du Canada, *Énoncé économique de l'automne 2024* : <https://budget.canada.ca/update-miseajour/2024/report-rapport/FES-EEA-2024-fr.pdf>

<sup>15</sup> Gouvernement du Canada, *Évolution du programme de la RS&DE – une perspective historique* : <https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/recherche-scientifique-developpement-experimental-programme-encouragements-fiscaux/evolution-programme-perspective-historique.html>

<sup>16</sup> Banque du Canada, *Feuille de calcul de l'inflation* : <https://www.banqueducanada.ca/taux/renseignements-complementaires/feuille-de-calcul-de-linflation/>

Afin d'augmenter le bénéfice tangible de résolution d'incertitudes technologiques, il serait important d'inclure certaines activités de pré commercialisation et de commercialisation dans l'admissibilité des dépenses en RS&DE. À partir du niveau de maturité technologique 7, certaines dépenses telles que des déplacements ou certains éléments liés au contrôle de la qualité et pour l'adaptation d'innovation pour des clients potentiels deviennent parfois essentiels à la bonne conduite des travaux.

Certains investissements en propriétés intellectuelles devraient également être admissibles à la RS&DE. Des entreprises québécoises font parfois le choix d'acquérir une composante technologique à intégrer à leur infrastructure plutôt que de la développer à l'interne, et ce, pour réduire leur temps de développement afin de conserver leur compétitivité à l'échelle mondiale. Ces entreprises ne devraient pas être freinées dans leur course au développement en choisissant cette avenue. En effet, les entreprises canadiennes d'aujourd'hui incluent bien souvent une multitude d'innovations dans le cadre de leurs projets RS&DE pour en développer une nouvelle. C'est d'autant plus vrai avec l'arrivée des produits connectés qui combinent des composantes logicielles et matérielles. L'achat de propriété intellectuelle dans le but d'accélérer le développement d'un produit intégrant ladite propriété intellectuelle et d'autres composantes technologiques devrait être admissible à certains égards aux crédits RS&DE.

**Recommandation :**

- 6. Inclure dans le crédit d'impôt RS&DE certaines activités et coûts liés à la pré commercialisation et la commercialisation (expérimentation, projet pilote, test d'interopérabilité, etc.) et à certains investissements liés à l'acquisition de propriété intellectuelle.**

### **Continuer d'appuyer le développement d'une filière batterie québécoise**

Dès 2019, Propulsion Québec a mis en lumière l'immense potentiel de la filière des batteries lithium-ion au Québec à travers son étude réalisée par KPMG<sup>17</sup>. Cette étude a révélé tous les atouts formidables de la province, dont une proximité relative des constructeurs automobiles, la présence de matières premières essentielles à la fabrication des batteries, l'accès à une source d'énergie propre et la présence d'un bassin d'entreprises innovantes. Ces atouts confirment que le Québec peut se positionner favorablement dans cette filière d'avenir, allant de l'extraction minière à la récupération et au recyclage des batteries.

Étant donné le potentiel économique, mais aussi pour des considérations environnementales, le gouvernement du Québec a identifié la filière batterie en tant que secteur stratégique de l'économie. En 2020, le dépôt du *Plan québécois pour la*

---

<sup>17</sup> Propulsion Québec, *Filière des batteries lithium-ion : Développer un secteur d'avenir porteur pour le Québec* (KPMG : avril 2019) : [https://propulsionquebec.com/wp-content/uploads/2023/09/2019-09-05-Filiere-des-batteries-lithium-ion-Developper-un-secteur-davenir-pour-leconomie-Qc\\_FR.pdf](https://propulsionquebec.com/wp-content/uploads/2023/09/2019-09-05-Filiere-des-batteries-lithium-ion-Developper-un-secteur-davenir-pour-leconomie-Qc_FR.pdf)

*valorisation des minéraux critiques et stratégiques 2020-2025* visait à faire du Québec un chef de file de la production, de la transformation et du recyclage des minéraux critiques et stratégiques et était doté d'une enveloppe de 90 millions de dollars sur 5 ans<sup>18</sup>. Depuis, les derniers budgets du gouvernement du Québec prévoyaient des sommes pour la valorisation des minéraux critiques et stratégiques, pour assurer le développement de l'industrie du recyclage des batteries et pour poursuivre le développement de la filière batterie au Québec.

Plus récemment, la *Stratégie québécoise de la filière batterie* a confirmé la volonté du Québec de développer une chaîne de valeur complète. Les dernières années ont été particulièrement marquées par des investissements publics et privés majeurs pour des projets de grande envergure au Québec (Northvolt, Volta Energy Solutions, Ultium CAM, Nemaska Lithium, Vale, EcoPro, etc.).

Propulsion Québec reconnaît les efforts et les investissements du gouvernement du Québec pour assurer le développement de la filière batterie québécoise et réitère qu'ils sont essentiels pour faire en sorte que la province se positionne en tant que leader dans cet important créneau d'avenir. Le Québec a ainsi une opportunité de se positionner sur la scène mondiale des batteries vertes grâce à une chaîne de valeur complète, une éthique dès l'extraction des minéraux et un engagement envers la traçabilité et la circularité. La filière batterie au Québec garantit également la stabilité des approvisionnements, favorise les achats locaux et soutient l'essor des acteurs québécois des transports électriques et intelligents, stimulant ainsi l'innovation et la croissance dans la mobilité.

Toutefois, le Québec demeure, encore à ce jour, dépendant de la Chine, notamment pour des produits de seconde transformation nécessaires à la fabrication de cathodes (carbonate ou hydroxyde de lithium, sulfate de différents métaux de base), ainsi que les cellules et les électrolytes.

De nombreuses entreprises, petites et grandes, sont déjà implantées au Québec et sont à pied d'œuvre pour assurer le développement de cette industrie prometteuse : Sayona, Glencore, Nemaska Lithium, Vale Base Metals, Nano One, VoltaXplore, General Motors, POSCO Future M (Ultium CAM), Nouveau Monde Graphite, Calogy Solution, SysNergie, EVT Batteries, Blue Solutions, Ingenext, Ugo Work, Technologies Lithion, EVB360, Hypertronic Technologies, pour en nommer que quelques-unes. Le Québec a tout avantage à miser sur les forces présentes en plus d'attirer des investissements étrangers afin de maximiser les retombées.

---

<sup>18</sup> Gouvernement du Québec, Documents soumis au conseil des ministres : Plan d'action 2023-2025 pour la mise en œuvre du Plan québécois pour la valorisation des minéraux critiques et stratégiques 2020-2025 (janvier 2024) : [https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/gouvernement/MCE/dossiers-soumis-conseil-ministres/2023-0268\\_memoire.pdf](https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/gouvernement/MCE/dossiers-soumis-conseil-ministres/2023-0268_memoire.pdf)

Pour renforcer sa chaîne d’approvisionnement des batteries, le Québec doit poursuivre ses efforts afin de compter sur une industrie opérationnelle dans tous les maillons essentiels, de l’extraction minière au recyclage.

#### **Recommandations :**

**Nous recommandons au gouvernement du Québec de poursuivre le développement d’une filière batterie complète et québécoise et plus particulièrement de ;**

- 7. Soutenir les acteurs locaux de la filière batterie en plus de poursuivre les efforts pour l’établissement local de manufacturiers étrangers pour la production de batteries (cellules, anodes, cathodes).**
- 8. Mettre en place un programme de financement visant à soutenir le secteur manufacturier des batteries (extraction de minéraux critiques et stratégiques, traitement des matériaux de batteries, fabrication et assemblage de batteries, réutilisation, reconditionnement et recyclage des batteries).**

#### **Poursuivre les efforts favorisant la transition vers l’électrification**

Avec plus de 43 % des émissions totales, le secteur des transports représente la principale source d’émissions de GES au Québec<sup>19</sup>. Propulsion Québec appuie ainsi les mesures prévues le *Plan pour une économie verte* qui prévoit, notamment de :

- Réduire de 40 % la consommation de produits pétroliers d’ici en 2030 ;
- Faire en sorte que les autobus électriques représentent 55 % du parc total d’autobus urbains d’ici 2030 ;
- Faire en sorte que 65 % de l’ensemble des autobus scolaires en circulation au Québec soient électriques en 2030 ;
- Électrifier 100 % des automobiles, fourgonnettes et VUS du parc de véhicules gouvernementaux d’ici 2030 ;
- Électrifier 25 % des camionnettes du parc de véhicules gouvernementaux d’ici 2030 ;
- Avoir 2 millions de véhicules électriques sur les routes du Québec à l’horizon 2030 ;
- Faire en sorte que les véhicules électriques et les autres véhicules zéro émission constituent 100 % des ventes de véhicules automobiles en 2035, et que la vente de véhicules à essence soit interdite ;
- Instaurer une norme VZE pour les véhicules lourds.

**Il s’agit de cibles ambitieuses dont l’atteinte sera conditionnelle à la mise en place de conditions gagnantes. L’exemplarité de l’État ainsi que le soutien à l’acquisition des véhicules zéro émission par les particuliers et les opérateurs seront donc**

---

<sup>19</sup> Gouvernement du Québec, *Plan pour une économie verte* (2020) : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-economie-verte-2030.pdf>

## **nécessaires pour atteindre les cibles et améliorer le bilan environnemental du secteur des transports.**

Selon les données de la SAAQ au 30 juin 2024, les véhicules 100 % électriques, tous types confondus, représentaient 2,8 % du nombre total de véhicules immatriculés, comparativement à 2,3 % au 31 décembre 2023 et 0,2 % au 31 décembre 2017<sup>20</sup>. Une progression est observée, mais il importe de garder le cap et de continuer de soutenir l'électrification des véhicules moyens et lourds qui ont un impact important sur le bilan GES du Québec.

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

Les programmes incitatifs du gouvernement du Québec ont un impact direct sur le choix d'une entreprise de convertir son parc de véhicules vers des véhicules zéro émission. Afin d'assurer une meilleure prévisibilité pour les entreprises qui souhaitent prévoir leurs investissements au cours des prochaines années, nous jugeons important de les prolonger et de s'assurer qu'il n'y ait pas une période de flottement entre le programme actuel et le programme renouvelé.

*Le Plan de mise en œuvre 2024-2029 du Plan pour une économie verte prévoit un financement jusqu'en 2029 pour les programmes Écocamionnage, Transportez vert, le Programme d'électrification du transport scolaire et le Programme pour l'électrification des autobus interurbains et privés (Écobus).*

Toutefois, certaines actions récentes et l'absence de clarté sur la continuité des programmes génèrent des incertitudes. En effet, le programme Écocamionnage a été suspendu sans préavis le 6 septembre dernier, provoquant de l'instabilité dans le marché. De plus, la date limite pour déposer des demandes dans le cadre du *Programme d'électrification du transport scolaire* est le 31 mars 2025<sup>21</sup>, mais les modalités du programme pour les années subséquentes n'ont pas été annoncées. Par ailleurs, le cadre normatif du programme *Transportez vert* prévoit que le gouvernement peut y mettre fin sans préavis<sup>22</sup>. Enfin, la fin du programme *Écobus* est prévue en 2025 sur le site du ministère des Transports et de la Mobilité durable<sup>23</sup>.

Ces incertitudes liées aux dates de fin, combinées à l'absence de précisions sur les modalités des programmes renouvelés, freinent les investissements des entreprises et nuisent à leur capacité de planification. Nous recommandons ainsi de prolonger les

<sup>20</sup> SAAQ, Nombre de véhicules immatriculés par carburant au 30 juin 2024

<sup>21</sup> Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Programme d'électrification du transport scolaire : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/electrification/programme-electrification-transport-scolaire/Documents/modalites-PETS.pdf>

<sup>22</sup> Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Programme Transportez vert : <https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/transport/Cadre-normatif-Transportez-vert-2021-01-01.pdf>

<sup>23</sup> Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Programme Écobus : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/electrification/ecobus/Pages/ecobus.aspx>

programmes pour une durée de 3 ans en évitant une période de flottement entre les programmes actuels et les programmes renouvelés, et ce, de manière à assurer davantage de prévisibilité en ce qui concerne les décisions d'achat et les projets d'électrification.

#### **Recommandations :**

- 9. Assurer une meilleure prévisibilité pour les entreprises en prolongeant les différents programmes de financement destinés aux entreprises du secteur des TEI.**
- 10. Prolonger rapidement les programmes incitatifs à la transition au moins de 3 ans (*Écocamionage, Transportez vert, Programme d'électrification du transport scolaire et Écobus*) en s'assurant qu'il n'y ait pas de période de flottement entre le programme actuel et le programme renouvelé de manière à réduire l'incertitude et maintenir l'intérêt.**

### *Écocamionage*

Le 6 septembre dernier, le gouvernement du Québec a suspendu, sans préavis, le programme Écocamionnage.

Au cours des dernières années, le Québec a fait preuve d'un leadership exemplaire en matière d'électrification des transports et du développement de la filière batterie. Or, la suspension récente du programme Écocamionnage cause un ralentissement de l'électrification sur le terrain. Certains transporteurs préfèrent maintenant opter pour des véhicules à combustion devant l'incertitude et l'imprévisibilité liées à la réouverture du programme et aux modalités entourant le déploiement des aides financières.

Par ailleurs, certaines entreprises ont récemment annulé des commandes de véhicules lourds électriques, causant des pertes financières pour les fabricants, concessionnaires et locataires de véhicules. De leur côté, certains opérateurs de parcs de véhicules lourds ont signé des contrats, mais n'ont pu déposer leur demande d'aide financière avant le 6 septembre, ce qui augmente de façon significative et non prévue leurs coûts d'acquisition de véhicules et d'équipements.

Au Québec, le secteur du transport lourd et les camions légers représentent près de 25 % des émissions totales de GES<sup>24</sup>. Qui plus est, les émissions des véhicules lourds ont augmenté de 80,9 % entre 1990 et 2022<sup>25</sup>. La très grande majorité des véhicules moyens

---

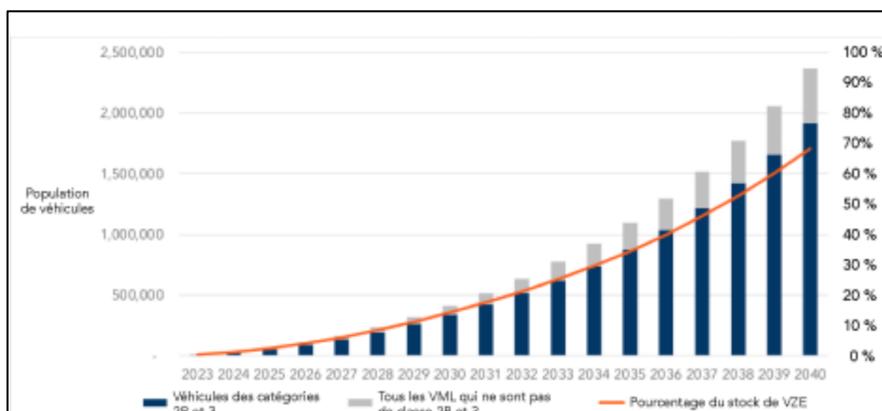
<sup>24</sup> Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, *québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990 (2021)* : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2019/inventaire1990-2019.pdf>

<sup>25</sup> 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 2021 et leur évolution depuis 1990 (2022)* : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2022/inventaire-ges-1990-2022.pdf>

(91 %) et lourds (95 %) sont encore propulsés au diesel<sup>26</sup>. La décarbonation de ce secteur revêt donc une importance pour le Québec et l'atteinte des cibles de réduction de GES et de carboneutralité dont le gouvernement s'est doté. Soulignons que pour l'année 2023-2024, un total de 758 demandes ont été acceptées dans le cadre du programme Écocamionnage, ce qui a permis une réduction des émissions de 17 539 tonnes d'équivalent CO2 par année<sup>27</sup>.

Afin de conserver sa position de leader en matière d'électrification des transports, assurer l'essor de la filière de la batterie et faire croître le secteur des transports zéro émission dans lesquels le gouvernement a investi, le Québec doit maintenir et prolonger les programmes incitatifs à la transition à plus long terme. La courbe d'électrification s'intensifiera au cours des prochaines années et il sera essentiel que les programmes répondent à la demande croissante. Le graphique ci-dessous illustre une augmentation marquée du nombre de véhicules moyens et lourds zéro émission (VML VZE) au Canada d'ici 2040.

**Graphique 1 : Parc de VML à zéro émission et pourcentage du parc total d'ici 2040 au Canada<sup>28</sup>**



Alors que le parc de VML zéro émission augmente, il est impératif que les sommes dédiées au programme Écocamionnage suivent cette tendance à la hausse et de relancer le programme dans les plus brefs délais.

<sup>26</sup> Propulsion Québec, Portrait VÉ : <https://propulsionquebec.com/nos-ressources/portrait-ve/#historique>

<sup>27</sup> Assemblée nationale du Québec, Commission des transports et de l'environnement (CTE-042) : <https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/CTE/mandats/Mandat-51053/documents-deposes.html>

<sup>28</sup> Ressources naturelles Canada, Dunsky énergie + Climat, *Prévisions actualisées des besoins de recharge des véhicules, de l'impact sur le réseau et des coûts pour tous les segments de véhicules* (février 2024) : <https://ressources-naturelles.canada.ca/efficacite-energetique/efficacite-energetique-transports-carburants-remplacement/bibliotheque-de-ressources/infrastructure-de-recharge-pour-les-vehicules-electriques-au-canada/25789#a32>

### Recommandations :

- 11. Relancer le programme Écocamionnage dans les plus brefs délais et s'assurer qu'il soit rétroactif au 6 septembre 2024.**
- 12. Augmenter les fonds destinés au programme Écocamionnage afin de refléter la croissance des véhicules moyens et lourds zéro émission au Québec.**

### *Roulez vert*

Le budget 2024-2025 du gouvernement du Québec a prévu des modifications au programme *Roulez vert*. Une diminution progressive des montants de l'aide financière accordée pour l'acquisition de véhicules a été annoncée, de même que la fin du programme, prévue le 31 décembre 2026. Or, le 16 décembre dernier, le gouvernement du Québec a annoncé la suspension temporaire du programme Roulez vert à partir du 1er février 2025, tant pour le volet acquisition de véhicules que le volet recharge.

Après Écocamionnage, il s'agit de la deuxième suspension inattendue d'un programme liée à l'électrification des transports en quelques semaines seulement. Ces suspensions causent des pertes financières considérables pour les entreprises, alors qu'elles doivent déjà composer avec une situation précaire et un contexte économique et géopolitique incertain.

Le Québec est sur une belle lancée, la tendance à l'électrification est bien encrée, mais il demeure nécessaire de poursuivre les efforts. Les politiques publiques doivent être accompagnées de mesures incitatives pour réussir la transition.

### Recommandation :

- 13. Éviter toute suspension inattendue des programmes gouvernementaux liés à l'électrification des transports en dédiant un financement adéquat basé sur une croissance soutenue de la demande pour les véhicules zéro-émission.**

### *Volet borne de recharge*

La *Stratégie québécoise sur la recharge des véhicules électriques* prévoit la mise en place d'une « approche intégrée pour les aides financières en recharge qui regroupera l'offre plus efficacement et bonifiera des aides financières pour desservir certains nouveaux créneaux non couverts »<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> Gouvernement du Québec, *Stratégie québécoise sur la recharge des véhicules électriques* (septembre 2023) : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/environnement/vehicules-electriques/recharge/Strategie-quebecoise-recharge-vehicules-electriques.pdf>

Nous estimons que cette approche intégrée devrait favoriser un déploiement régulier, cohérent et prévisible de l'infrastructure de recharge dans l'ensemble de la province. L'aide financière destinée à certains secteurs devrait également être bonifiée devant les besoins importants, notamment, la mise à niveau des infrastructures électriques dans des bâtiments multi logements et le transport moyen et lourd.

Nous avons, au Québec, de nombreuses entreprises d'ici qui sont actives dans le secteur de la recharge. Les programmes de recharge permettent non seulement de décarboner le secteur des transports, mais également de soutenir un secteur d'avenir.

#### **Recommandation :**

**14. Déployer rapidement le nouveau programme d'aide financière en recharge pour l'acquisition de bornes de recharge et le déploiement du nouveau programme harmonisé.**

### **Accélérer le déploiement d'un réseau de bornes de recharge adapté aux véhicules lourds**

Au Québec, le secteur du transport lourd représente près de 27,7 % des émissions de GES du transport routier<sup>30</sup>. La décarbonation de ce secteur revêt donc une importance pour le Québec et l'atteinte des cibles de réduction de GES et de carboneutralité dont le gouvernement s'est doté. Nous soutenons ainsi la volonté du gouvernement du Québec de mettre en place une norme véhicule zéro émission (VZE) pour les véhicules lourds, comme proposé dans le récent projet de loi 81, *Loi modifiant diverses dispositions en matière d'environnement*.

Pour réussir l'électrification du transport lourd, des infrastructures de recharge adaptées seront nécessaires. À cet égard, nous tenons à saluer le dépôt, en septembre dernier, de la *Stratégie québécoise sur la recharge des véhicules électriques* qui prévoit, entre autres, une somme de 35 millions de dollars au cours des 5 prochaines années pour accélérer l'implantation de la recharge rapide publique pour le transport lourd et périurbain<sup>31</sup>. Un budget de 24 millions de dollars sur cinq ans est aussi prévu pour la mise en place d'une nouvelle aide financière pour des projets d'électrification du transport lourd ainsi que la mise en place d'un projet pilote sur l'interopérabilité des réseaux<sup>32</sup>. Nous croyons qu'il s'agit d'un pas dans la bonne direction, mais des investissements substantiels devront toutefois être faits afin de répondre aux besoins des entreprises et accélérer le déploiement d'infrastructures de recharge rapides.

<sup>30</sup> Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, *québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2021 et leur évolution depuis 1990 (2023)* : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2021/inventaire-ges-1990-2021.pdf>

<sup>31</sup> Gouvernement du Québec, *Stratégie québécoise sur la recharge des véhicules électriques* (septembre 2023) : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/environnement/vehicules-electriques/recharge/Strategie-quebecoise-recharge-vehicules-electriques.pdf>

<sup>32</sup> [Ibid.](#)

Une récente analyse réalisée par Dunsky et le Conseil international pour un transport propre (ICCT) pour le ministère des Ressources naturelles du Canada révèle les importants besoins en matière de recharges publiques et privées à travers le Canada pour les différents types de véhicules (légers, moyens et lourds). Selon les estimations, le Québec aurait besoin de 1 270 ports publics pour les véhicules moyens et lourds d'ici 2025, 8 239 ports publics d'ici 2030 et 24 200 ports publics d'ici 2035 pour répondre à la demande croissante<sup>33</sup>. Il est à noter que les véhicules moyens et lourds nécessitent généralement des bornes de recharge en courant continu (BRCC) ou à des bornes de recharge ultrarapides.

Le Québec compte actuellement environ 10 000 ports publics de recharge<sup>34</sup>, dont 1400 BRCC<sup>35</sup>. Bien que des actions soient mises en œuvre pour développer des réseaux de recharge à des emplacements stratégiques (exemple quartier industriel de l'Assomption, station de transit de 350 kW à Laval), les efforts doivent être accélérés pour le déploiement à des axes routiers stratégiques pour encourager l'électrification des véhicules moyens et lourds commerciaux.

Par ailleurs, la recharge privée sera essentielle pour la transition vers l'électrification des véhicules moyens et lourds. Nous encourageons ainsi le gouvernement du Québec à prévoir du financement pour continuer de soutenir les opérateurs dans l'installation de borne de recharge adaptée à leur parc de véhicule.

#### **Recommandations :**

- 15. Augmenter le financement dédié au déploiement d'un réseau de bornes de recharge adapté aux véhicules commerciaux lourds afin d'assurer la décarbonation de ce secteur.**
- 16. Soutenir l'acquisition et l'installation de bornes de recharge privées pour les véhicules moyens et lourds.**

### **Soutien aux municipalités**

Les municipalités ont un rôle important à jouer en matière de décarbonation des transports, que ce soit en déployant des projets de transport collectif, de mobilité partagée et d'infrastructures de recharge. Les municipalités représentent aussi des lieux d'expérimentation idéaux pour tester certaines innovations (micromobilité, livraison décarbonée, navettes autonomes, etc.).

---

<sup>33</sup> Gouvernement du Canada, Prévisions actualisées des besoins de recharge des véhicules, de l'impact sur le réseau et des coûts pour tous les segments de véhicules (février 2024) : <https://ressources-naturelles.canada.ca/efficacite-energetique/efficacite-energetique-transports-carburants-remplacement/bibliotheque-de-ressources/infrastructure-de-recharge-pour-les-vehicules-electriques-au-canada/25789>

<sup>34</sup> Gouvernement du Canada, Tableau de bord du Conseil des VZE : <https://tc.canada.ca/en/road-transportation/innovative-technologies/zero-emission-vehicles/zev-council-dashboard>

<sup>35</sup> AVÉQ, Information et statistiques pour le Québec : <https://www.aveq.ca/meacutedias--stats.html>

**Recommandation :**

- 17. Nous encourageons le gouvernement du Québec à dédier des sommes pour appuyer le déploiement des Plans climat des municipalités et en contribuant à la création de zones zéro émission.**

**Transport collectif**

Propulsion Québec souscrit entièrement aux efforts visant à encourager la mobilité durable. Le fait de poursuivre les efforts pour développer un réseau structurant de transport écologique et pour favoriser un transfert modal vers des modes plus sobres en carbone répond à un double objectif : celui du développement économique et la croissance de l'industrie des TEI, ainsi que celui de la lutte aux changements climatiques et de la sobriété énergétique.

L'électrification permet d'améliorer le bilan environnemental, améliore la qualité de l'air dans les villes et a des impacts économiques notables sur notre économie locale et la santé des citoyens. L'électrification permet aussi d'engendrer des gains au niveau du fonctionnement de la maintenance par rapport aux véhicules à combustion ou au diesel.

Il est également à noter que les impacts de l'électrification du transport collectif sont plus importants dans les milieux denses. En fait, une étude de l'Université Concordia<sup>4</sup> a démontré « les autobus électriques sont la clé de l'atteinte des cibles de carboneutralité en ville » et qu'au niveau du parc d'autobus à Montréal, l'électrification « pouvait entraîner une réduction importante non seulement des émissions de gaz à effet de serre cumulatifs (30,1 %), mais aussi des coûts d'entretien et, sur le plan social, de santé »<sup>5</sup>.

Au cours des dernières années, le gouvernement du Québec s'est engagé dans une importante démarche d'électrification des transports collectifs en prévoyant qu'à partir de 2025 « tous les nouveaux véhicules acquis par les sociétés de transport en commun et bénéficiant d'une subvention gouvernementale seront des véhicules électriques afin d'atteindre la cible de 55 % des autobus urbains électrifiés en 2030 »<sup>6</sup>. À cet égard, Le gouvernement du Québec soutient à 95 % les immobilisations liées à l'acquisition d'autobus entièrement électrique et à 85 % les infrastructures liées au projet (terminus, aire d'attente, garage et centre d'entretien)<sup>7</sup>.

**Recommandations :**

- 18. Poursuivre les efforts visant à financer de façon suffisante, prévisible et pérenne l'exploitation et le maintien des actifs de transport collectif et interurbain afin d'améliorer l'offre, la fréquence et la pérennité du réseau.**
- 19. Maintenir les programmes d'aide financière pour l'électrification du transport collectif (véhicules et infrastructures), notamment le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.**

## Sommaire des recommandations

### **Améliorer l'accès au capital**

1. Créer un véhicule de financement de capital de risque à impact destiné spécifiquement aux entreprises en phase de démarrage pour soutenir la commercialisation d'innovations du secteur des transports terrestres zéro émission.
2. Relancer le programme Impulsion PME pour des secteurs prioritaires, dont le secteur des TEI.
3. Augmenter le financement de l'innovation à travers la relance des appels à projets collaboratifs et mobilisateurs pour le secteur des TEI.
4. Soutenir l'adoption de solutions innovantes en mobilité par la relance du programme Défis Innovation Québec.
5. Rehausser le plafond des dépenses admissibles pour bénéficier du taux de crédit maximum de 30 % au Québec du programme RSDE à au moins 4,5 millions de dollars pour l'ensemble des acteurs de l'industrie des TEI.
6. Inclure dans le crédit d'impôt RS&DE certaines activités et coûts liés à la pré commercialisation et la commercialisation (expérimentation, projet pilote, test d'interopérabilité, etc.) et à certains investissements liés à l'acquisition de propriété intellectuelle.

### **Continuer d'appuyer le développement d'une filière batterie québécoise**

7. Soutenir les acteurs locaux de la filière batterie en plus de poursuivre les efforts pour l'établissement local de manufacturiers étrangers pour la production de batteries (cellules, anodes, cathodes).
8. Mettre en place un programme de financement visant à soutenir le secteur manufacturier des batteries (extraction de minéraux critiques et stratégiques, traitement des matériaux de batteries, fabrication et assemblage de batteries, réutilisation, reconditionnement et recyclage des batteries).

### **Maintenir les programmes d'aide financière pour l'électrification**

9. Assurer une meilleure prévisibilité pour les entreprises en prolongeant les différents programmes de financement destinés aux entreprises du secteur des TEI.
10. Prolonger rapidement les programmes incitatifs à la transition au moins de 3 ans (*Écocamionage, Transportez vert, Programme d'électrification du transport scolaire et Écobus*) en s'assurant qu'il n'y ait pas de période de flottement entre le programme actuel et le programme renouvelé de manière à réduire l'incertitude et maintenir l'intérêt.

11. Relancer le programme Écocamionnage dans les plus brefs délais et s'assurer qu'il soit rétroactif au 6 septembre 2024.
12. Augmenter les fonds destinés au programme Écocamionnage afin de refléter la croissance des véhicules moyens et lourds zéro émission au Québec.
13. Éviter toute suspension inattendue des programmes gouvernementaux liés à l'électrification des transports en dédiant un financement adéquat basé sur une croissance soutenue de la demande pour les véhicules zéro-émission.

### **Poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge**

14. Déployer rapidement le nouveau programme d'aide financière en recharge pour l'acquisition de bornes de recharge et le déploiement du nouveau programme harmonisé.
15. Augmenter le financement dédié au déploiement d'un réseau de bornes de recharge adapté aux véhicules commerciaux lourds afin d'assurer la décarbonation de ce secteur.
16. Soutenir l'acquisition et l'installation de bornes de recharge privées pour les véhicules moyens et lourds.

### **Soutenir les municipalités et le transport collectif**

17. Dédier des sommes pour appuyer le déploiement des Plans climat des municipalités et en contribuant à la création de zones zéro émission.
18. Poursuivre les efforts visant à financer de façon suffisante, prévisible et pérenne l'exploitation et le maintien des actifs de transport collectif et interurbain afin d'améliorer l'offre, la fréquence et la pérennité du réseau.
19. Maintenir les programmes d'aide financière pour l'électrification du transport collectif (véhicules et infrastructures), notamment le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.