Crédit d'impôt à l'investissement pour la fabrication de technologies propres

Note sur l'**évaluation** du **coût** d'une **mesure législative**

Publié le 28 septembre 2023

Le budget de 2023 proposait l'instauration d'un crédit d'impôt à l'investissement remboursable, pour la fabrication de technologies propres, équivalent à 30 % du coût en capital des biens admissibles consacrés aux activités admissibles.

Les biens admissibles comprennent la nouvelle machinerie et le nouvel équipement utilisés pour fabriquer ou transformer des technologies propres clés, et extraire, traiter ou recycler les principaux minéraux critiques[1]. Les activités admissibles comprennent l'extraction, la transformation ou le recyclage de minéraux critiques; la fabrication d'équipement pour les énergies renouvelables ou nucléaires; le traitement ou le recyclage de combustibles nucléaires et de l'eau lourde; la fabrication d'équipement de stockage de l'énergie électrique à l'échelle du réseau; la fabrication de véhicules à zéro émission; la fabrication ou le traitement de certains composants et matériaux en amont pour les activités susmentionnées[2].

Le crédit s'appliquerait aux biens qui sont acquis et deviennent utilisables à partir du 1er janvier 2024, et serait éliminé progressivement à compter de 2032 pour prendre fin en 2034.

Le DPB estime que le crédit d'impôt à l'investissement pour la fabrication de technologies propres entraînera une diminution des revenus fédéraux de 4,3 milliards de dollars de 2023-2024 à 2027-2028.

Coût sur 5 ans

Millions de dollars

Exercice financier	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	Total
Coût total	199	873	936	1 067	1 236	4 310

Notes

· Les estimations sont présentées selon la méthode de comptabilité d'exercice, telles qu'elles figureraient dans le budget et les comptes publics.

[1] Les activités en question comprennent l'extraction et certains travaux de transformation des minéraux critiques suivants : lithium, cobalt, nickel, graphite, cuivre et éléments de terres rares.

[2] Pour la liste complète des activités admissibles, voir Mesures Fiscales: Renseignements Supplémentaires.

· Un nombre positif indique une détérioration du solde budgétaire (en raison d'une baisse des revenus ou d'une augmentation des charges). Un nombre négatif indique une amélioration du solde budgétaire (en raison d'une hausse des revenus ou d'une baisse des charges).
· Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Estimation et méthode de projection

Coût de l'extraction, de la transformation et du recyclage des principaux minéraux critiques
Les données de Ressources naturelles Canada (RNCan) sur l'historique des dépenses pour l'extraction de minéraux critiques par catégorie de dépenses ont été utilisées pour calculer le coût des investissements dans la nouvelle machinerie et le nouvel équipement en proportion des dépenses totales en capital. RNCan a également fourni des données sur les projets avancés et les investissements totaux prévus dans l'industrie des minéraux critiques sur les 10 prochaines années. Les intentions de dépenses totales en capital et la part historique de la machinerie et de l'équipement ont été utilisées pour faire une projection des nouveaux investissements jusqu'en 2028.

Coût de la fabrication des véhicules zéro à émission
Le nombre total de véhicules produits au Canada a été projeté en tenant compte de la production historique de véhicules, des problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement, des tendances et d'autres variables économiques. Pendant la pandémie, le nombre de véhicules produits au Canada a diminué, passant de près de 2 millions en 2019 à 1,1 million en 2021. Nous prévoyons un retour progressif aux niveaux d'avant la pandémie.

Les données des déclarations de revenus T2, de 2010 à 2021, ont été utilisées pour déterminer les acquisitions totales en capital des sociétés qui fabriquent des véhicules[3]. Nous avons ensuite estimé le ratio des coûts en capital par véhicule produit au Canada et pris la moyenne historique pondérée.

En prenant la moyenne historique des acquisitions en capital par rapport à la production, nous avons multiplié ce ratio par notre production totale de véhicules estimée pour obtenir une approximation du montant total annuel des acquisitions en capital dans l'industrie automobile. Nous avons fait croître les coûts en utilisant la projection interne du DPB du déflateur du prix de l'investissement dans la machinerie et l'équipement.

[3] Nous avons identifié ces sociétés en filtrant celles qui utilisaient les codes auto-déclarés 3361 (fabrication de véhicules automobiles), 3362 (fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles) et 3363 (fabrication de pièces de véhicules automobiles) du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Les acquisitions d'immobilisations ont été estimées à l'aide de l'annexe 8, ligne 203.

Ensuite, nous avons isolé la fabrication totale de véhicules électriques (VE) au Canada à l'aide des déclarations T2 et de données publiques. À l'heure actuelle, la fabrication de VE au Canada est minime. Par conséquent, pour faire une projection de la proportion de la fabrication de VE au Canada, nous avons pris en compte à la fois l'offre et la demande. Pour ce qui est de la demande, nous avons traité les objectifs de vente[4] annoncés par le gouvernement fédéral comme étant exogènes, et nous avons supposé une augmentation de 3 % des nouvelles immatriculations de véhicules par année, en tenant compte de la diminution observée pendant la pandémie. Pour calculer la croissance dans la fabrication de VE, nous avons pris en considération l'évolution des ventes et de la production de VE au Canada. Ces projections tiennent compte des tendances historiques des ventes de VE, des changements dans la chaîne d'approvisionnement, des objectifs de vente du gouvernement fédéral concernant les VE, des annonces des constructeurs automobiles au Canada, des acquisitions de capital pour la fabrication de matériel électrique et électronique pour véhicules automobiles et d'autres variables économiques.

Enfin, nous avons multiplié la part prévue de la fabrication de VE au Canada par le ratio entre les acquisitions totales et la production, afin d'obtenir le coût de fabrication des VE.

Coût de fabrication des batteries et des systèmes de recharge

Le crédit d'impôt à l'investissement pour la fabrication de technologies propres ne s'applique pas aux biens utilisés dans la production d'éléments ou de modules de batteries si cette production bénéficie d'un soutien direct par le biais d'une entente de contribution spéciale avec le gouvernement du Canada. Par conséquent, les ententes avec Volkswagen et Stellantis ne sont pas admissibles. Étant donné le peu d'informations disponibles sur la production de batteries, nous nous sommes servi des communiqués de presse des entreprises et des communications dans les médias pour estimer la capacité future de fabrication de batteries au Canada. Les hypothèses concernant les matériaux et les prix sont tirées du rapport de Trillium. Pour déterminer les coûts admissibles pour ce crédit d'impôt, nous avons estimé le ratio capital/production pour la machinerie et l'équipement, et nous l'avons multiplié par les dépenses courantes.

Pour estimer le ratio capital-production pour ce secteur, nous avons pris notre projection des ventes de VE précédemment utilisée pour estimer les coûts de fabrication de VE, et nous avons estimé un ratio de système de recharge pour chaque nouveau VE vendu. Nous avons fait croître le coût prévu de construction et d'installation d'une borne de recharge par la projection du déflateur de prix de l'investissement en machinerie et en équipement

[4] « [Ce sera une] exigence qu'au moins 20 p. 100 des véhicules légers neufs mis en vente soient des véhicules zéro à émission (VZE), et ce pourcentage augmenterait chaque année pour atteindre au moins 60 p. 100 d'ici 2030, jusqu'à représenter la totalité de l'offre en 2035. » Objectifs de ventes réglementées proposées pour les véhicules zéro émission – Canada.ca.

fait par le DPB. Nous avons calculé le ratio capital-production pour estimer le coût admissible pour ce crédit d'impôt à l'investissement.

Coût de fabrication des autres technologies propres

Le DPB a utilisé les données antérieures de l'annexe 8 des déclarations T2 pour déterminer le montant que les sociétés admissibles ont dépensé en acquisitions totales, en excluant les catégories 1, 3 et 6, pour la fabrication des autres technologies propres. Nous avons ensuite fait croître les acquisitions totales en utilisant le taux de croissance moyen pour la période 2023-2028 du total des nouveaux investissements nets admissibles au crédit d'impôt à l'investissement dans l'électricité et les technologies propres[5].

Sources de l'incertitude

Les dernières données concernant les projets ont été estimées au 11 septembre 2023. Seuls les projets annoncés publiquement à cette date ont été inclus dans notre projection.

Notre estimation ne comprend que les projets les plus avancés dans le secteur minier, mais il n'y a aucune garantie que tous les projets seront réalisés et seront admissibles au crédit d'impôt.

Les données historiques concernant la fabrication de technologies propres sont très limitées, particulièrement dans le secteur des VE. On s'attend à une augmentation considérable des investissements, mais au moment de la rédaction de la présente note, il n'y a que très peu de VE fabriqués actuellement au Canada. Les objectifs de vente du gouvernement fédéral ont été considérés comme exogènes pour les nouvelles ventes de VE. De 2020 à 2022, des problèmes dans la chaîne d'approvisionnement ont eu des répercussions sur la construction de véhicules automobiles ainsi que sur les investissements. Nous avons supposé qu'il y aurait une augmentation graduelle permettant de revenir aux niveaux d'avant la pandémie.

Nous avons utilisé les codes du SCIAN pour savoir quelles seraient les sociétés dont les acquisitions en capital pourraient bénéficier de ce crédit d'impôt. Les codes du SCIAN sont auto-déclarés dans la base de données T2-PALE; il se peut donc que toutes les sociétés et tous les investissements admissibles n'aient pas été inclus dans notre estimation.

[5] Le total des nouveaux investissements nets admissibles au crédit d'impôt à l'investissement pour l'électricité et les technologies propres est tiré de nos précédentes notes d'estimation de coûts concernant les énergies propres; voir Crédit d'impôt à l'investissement dans l'électricité propre et Crédit d'impôt à l'investissement dans les technologies propres.

Actuellement, la fabrication de batteries est extrêmement limitée au Canada; nous nous sommes donc fiés aux communiqués de presse des entreprises. Cela pourrait donner lieu à une éventuelle surestimation, à court terme, de la capacité de production de batteries.

Les coûts de fabrication de VE et de produits connexes, comme les systèmes de recharge, pourraient diminuer à mesure que de nouvelles technologies sont introduites, ce qui constitue une source d'incertitude.

Note préparée par

Rolande Kpekou Tossou, analyste principale
Nora Nahornick, analyste principale

Préparée sous la supervision de

Tim Scholz, directeur, Analyse économique

Sources des données

Coût des nouveaux investissements dans la machinerie et l'équipement pour l'extraction de minéraux critiques
Ressources naturelles Canada

Coût des nouveaux investissements dans la machinerie et l'équipement pour les véhicules à zéro émission, les batteries et les bornes de recharge
Acquisitions en capital – T2-PALE. Nous avons pris le total de la ligne 203 de l'annexe 8, en filtrant les sociétés avec les codes du SCIAN auto-déclarés 3361, 3362, 3363 et 336320. Nous avons exclu les acquisitions en capital liées aux catégories de déductions pour amortissement (DPA) concernant les bâtiments, comme les catégories 1, 3 et 6.
Données historiques sur la production de véhicules – Association canadienne des constructeurs de véhicules
Variables économiques – Perspectives économiques et financières du DPB (mars 2023)
Nouvelles immatriculations de véhicules électriques – Tableau 23-10-0308-01 de Statistique Canada
Hypothèses sur le coût des matériaux – Rapport de Trillium sur le développement de la chaîne d'approvisionnement canadienne en batteries pour véhicules électriques
Ratios capital-production – Tableaux 36-10-0488-01 et 36-10-0096-01 de Statistique Canada
Objectifs de ventes – Objectifs de ventes réglementées proposés pour les véhicules zéro émission

Bornes de recharge – Localisateur de stations de recharge et de stations de ravitaillement en carburants de remplacement

Communiqués de presse et d'entreprises

All New Jeep, Chrysler, Ram Products Will Be Electric From 2026 (cleantechnica.com)
Stellantis to Launch 55 Electric Vehicles by 2025 – Autowise
Ford, partners pick Canada for $900 mln battery materials plant | Reuters
Résultats du premier trimestre de 2023 de la Compagnie Électrique Lion
EV maker Lion Electric is now producing its own Li-ion batteries (electrek.co)
Li-Metal preps to supply lithium for next-gen EV battery makers
Le ministre Wilkinson publie un rapport sur les besoins en infrastructures publiques de recharge des véhicules électriques au Canada
DC Fast Charging Stations Cost - A Comprehensive Guide (energy5.com)

Coût des nouveaux investissements dans la machinerie et l'équipement pour les autres technologies propres

Acquisitions en capital – T2-PALE. Nous avons pris le total de la ligne 203 de l'annexe 8, en filtrant les sociétés avec les codes du SCIAN auto-déclarés suivants : 332410, 334512, 333416, 334410, 333611, 335312, 333990, 335990, 335910 et 331410.

© Bureau du directeur parlementaire du budget, Ottawa, Canada, 28 septembre 2023
T-LEG-3.1.2f
LEG-2324-010-S_f