
Impact budgétaire et économique d'une modification au crédit d'impôt à l'investissement pour l'hydrogène propre afin de rendre éligibles les projets de production d'e-méthanol

RAPPORT FINAL

Table des matières

01 Sommaire exécutif	3	07 Marge de manœuvre budgétaire	14
02 Contexte	4	7.1 Estimation initiale du coût du CIIHP	14
2.1 Détails du projet de StormFisher à Varennes	4	7.2 Des projets qui n'auront jamais lieu ou qui sont repoussés	14
2.2 Demandes de modification fiscale	4	7.2.1 Méthodologie de collecte des informations par l'ACH	15
03 Marché de l'e-méthanol	5	7.3 Espace budgétaire libéré	15
3.1 Mondial	5	7.4 Méthodologie de calcul	16
3.2 Canadien et Québécois	6	7.4.1 Valeur de l'investissement en capital	16
04 Impact environnemental	7	7.4.2 Taux d'éligibilité	17
05 Retombées économiques et fiscales	8	7.4.3 Taux de crédit	17
5.1 Retombées économiques	8	7.5 Conclusion sur la marge de manœuvre	17
5.2 Retombées fiscales	9	08 Conclusion	18
5.2.1 Précisions sur les retombées économiques et fiscales	10	09 Bibliographie	19
5.3 Productivité	10		
06 Modification fiscale demandée	11		
6.1 Impact budgétaire	11		
6.1.1 Projets actifs de méthanol au Canada	11		
6.1.2 Effets d'entraînement sur le volet hydrogène du CIIHP	12		
6.2 Impact économique des projets	12		
6.3 Conclusion de l'impact de la modification demandée	13		

Sommaire exécutif

StormFisher prévoit construire, au cours des prochaines années, une usine de production d'e-méthanol sur le site de l'ancienne entreprise Recyclage Carbone Varennes.

Ce projet, qui engendrera des investissements supplémentaires d'environ 650 M\$, permettra de produire 72 000 tonnes d'e-méthanol chaque année et engendrera des impacts économiques et environnementaux importants en plus d'avoir une productivité du travail très élevée.

Le PIB du Canada sera annuellement bonifié de 54,9 M\$ et les gouvernements du Canada et du Québec percevront chaque année respectivement 5,5 M\$ et 5 M\$ en recettes fiscales. En y ajoutant les retombées fiscales de la construction de l'usine, soit respectivement 101 M\$ et 93 M\$ pour le fédéral et le Québec, ce sont plus de 145 M\$ et 133 M\$ que les deux paliers de gouvernement percevront au cours des 10 prochaines années.

À cela s'ajoute une diminution substantielle des émissions de GES mondiales par l'utilisation, grâce à la captation, de CO₂ normalement rejeté dans l'air pour produire le méthanol.

Si le méthanol produit par StormFisher était utilisé dans le transport maritime, c'est plus de 100 000 T CO₂/an qui seraient évités par rapport aux émissions moyennes de ce secteur.

Cependant, le coût important en capital rend l'atteinte de la rentabilité nécessaire à ce projet difficile, considérant les prix de vente attendus. C'est pour cette raison que StormFisher demande au gouvernement fédéral d'obtenir un traitement équivalent à celui octroyé à l'ammoniac, soit que les investissements réalisés pour la production d'e-méthanol soient admissibles à un crédit d'impôt de 15 %.

Pour StormFisher, il s'agit d'une aide estimée à 94 M\$. En considérant l'ensemble des projets équivalents actuellement envisagés, cette modification fiscale aurait un coût maximal de 379 M\$.

Il est estimé que le gouvernement fédéral dispose d'une marge de manœuvre de 2,8 G\$ d'ici 2028 par rapport au coût initial du crédit d'impôt pour l'hydrogène propre (CIIHP). Cette marge de manœuvre est le résultat d'un grand nombre de projets de production d'hydrogène propre, initialement envisagés, abandonnés ou reportés dans le temps.

Ainsi, la modification fiscale demandée est financièrement soutenable pour le gouvernement fédéral, tant par la marge de manœuvre disponible dans le CIIHP que par les retombées fiscales qui surpasseront le coût de la mesure à l'intérieur de la durée de vie prévue de l'usine. Le gouvernement fédéral est donc en mesure d'agir sans risque budgétaire, tout en soutenant un projet qui contribue à la fois à la transition énergétique et à la compétitivité de l'industrie canadienne des carburants propres.

Contexte

2.1 Détails du projet de StormFisher à Varennes

En octobre 2025, StormFisher a fait l'acquisition des installations de Recyclage Carbone Varennes. Ce projet initialement de gazéification de biomasse deviendra, sous la direction de StormFisher, un projet de production d'e-méthanol à partir d'hydrogène produit par un électrolyseur et de captation de carbone.

La combinaison de l'hydrogène vert, produit à partir d'un électrolyseur de 100 MW alimenté par Hydro-Québec, et du carbone capté permet de produire un méthanol à très faible émission de carbone et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre, notamment du transport maritime.

StormFisher prévoit investir autour de 650 M\$ supplémentaires pour compléter la construction de l'électrolyseur ainsi que des installations de production d'e-méthanol. Il est prévu que la construction débute en 2027 et que la production débute en 2028.

À ce moment, l'usine produira 72 000 tonnes d'e-méthanol par année à partir de 100 000 tonnes de CO₂ biogénique provenant d'une usine d'éthanol adjacente à l'usine de StormFisher et de sites d'enfouissement. Cette production de CO₂ est actuellement émise dans l'atmosphère par l'entreprise partenaire. Des investissements supplémentaires seront d'ailleurs nécessaires afin de permettre la captation de ces émissions.

L'usine de Varennes emploiera 37 personnes pour ses opérations dont le coût d'exploitation annuelle sera supérieur à 70 M\$.



StormFisher

Coûts d'exploitation annuelle de plus de

70 M\$

L'usine produira

72 000 tonnes d'e-méthanol par année à partir de

100 000 tonnes de CO₂ biogénique provenant d'une usine d'éthanol

37 nouveaux employés

2.2 Demandes de modification fiscale

Le gouvernement fédéral a permis, lors du budget de 2023, que les investissements en capital, pour projets de production d'ammoniac vert à partir d'hydrogène propre, soient éligibles au CIIHP à un taux de 15 %.

StormFisher demande au gouvernement fédéral de la même manière les investissements liés à la production d'e-méthanol, d'e-méthane et d'e-SAF¹.

Une des raisons mises de l'avant est que le méthanol est un carburant consommé régulièrement à travers le monde et que la production de StormFisher vise à le remplacer par une version qui permettra de réduire les émissions globales de GES.

De plus, compte tenu des prix attendus pour cette production de la part de ses clients et le taux de rendement interne attendu par les investisseurs, il est important pour StormFisher de réduire le coût en capital des infrastructures qu'ils doivent construire.

¹ Le « e- » devant les termes méthanol, méthane indique qu'il s'agit de gaz à très faible, voir aucune, émission nette de GES, car produit à partir d'électricité propre et de CO₂ capturé. Le e-SAF réfère à du Sustainable Aviation Fuel produit à l'aide d'électricité propre.

Marché de l'e-méthanol

3.1 Mondial

En 2023, il s'est produit 110 millions de tonnes de méthanol dans le monde malgré une capacité de production mondiale de 183 MTPA². La Chine est le premier producteur et consommateur de méthanol dans le monde. Il se produit en Chine 69 MTPA de méthanol tout en en consommant 80,7 MTPA (Bloomberg NEF, 2024).

Il est principalement utilisé dans le secteur pétrochimique, entrant notamment dans la production de contreplaqué, de textile, de peinture, d'adhésifs et comme additif à l'essence.

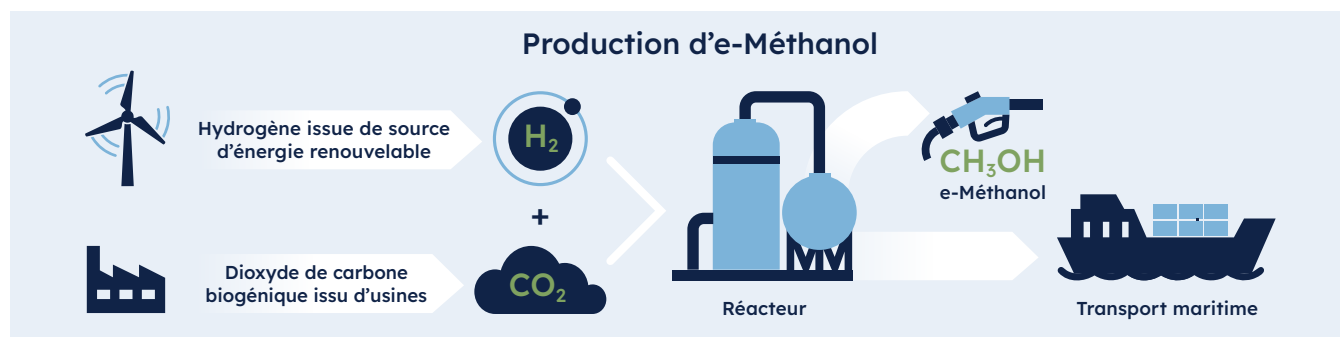
Actuellement, moins de 1 % du méthanol consommé dans le monde est à faible émission de GES (DNV, 2025). Par contre, la réglementation européenne fera en sorte d'accroître la demande pour cette production au cours des prochaines années.

En effet, en 2025, l'Europe a mis pleinement en application le règlement FuelEU Maritime, qui oblige les navires de plus de 5 000 tonnes brutes faisant escale dans les ports européens à réduire progressivement l'intensité GES de

leurs carburants : -2 % en 2025, -6 % en 2030, -13 % en 2035, -26 % en 2040 et -80 % en 2050, par rapport à la moyenne de 2020 (Commission européenne, s.d.). Ces cibles s'appliquent sur l'ensemble du cycle de vie des carburants.

De plus, l'Organisation maritime internationale (OMI) a proposé en 2025 un nouveau mécanisme de tarification des GES pour le transport maritime, prévoyant des pénalités pour les navires dépassant les seuils d'émissions à compter de 2028. L'OMI vise à réduire les émissions de GES dans l'industrie du transport maritime de 20 % d'ici 2030 et 70 % d'ici 2040 comparativement à 2008. L'objectif final est d'atteindre le net zéro d'ici 2050 (DNV, 2025). Les discussions pour l'adoption du nouveau cadre doivent avoir lieu en 2026.

Par conséquent, la demande pour du méthanol à faible émission carbone est appelée à croître substantiellement. Selon le Methanol Institute, le pipeline mondial de projets de méthanol renouvelable et bas-carbone totalisait 56,3 MTPA de capacités annoncées d'ici 2030, dont 21,8 MTPA en e-méthanol spécifiquement (Methanol Institute, 2025). En tenant compte des barrières au



² MTPA : Millions de tonnes par année

développement de projets, la capacité réellement mise en service se situerait entre 6 et 13 MTPA d'ici 2030, en forte hausse par rapport à la production actuelle d'environ 0,2 MTPA (Methanol Institute, 2025).

À plus long terme, l'IRENA et le Methanol Institute projettent que la production mondiale de méthanol renouvelable pourrait atteindre 385 MTPA d'ici 2050 dans un scénario de transformation énergétique ambitieux, dont 250 MTPA d'e-méthanol (International Renewable Energy Agency, 2021).

Cette demande est déjà soutenue par une flotte en pleine expansion : 450 navires dans le monde sont déjà équipés ou en commande avec la capacité de fonctionner au méthanol (DNV, 2025). Comparativement, il n'y a que 41 navires en opération ou en commande qui utilisent de l'hydrogène comme carburant, et le même nombre pour l'ammoniac.

Selon l'IEA, avec les politiques actuellement en place, les carburants bas-carbone couvriront près de 15 % de la demande énergétique maritime d'ici 2050 (International Energy Agency, 2025).



C'est d'ailleurs pourquoi StormFisher a déjà identifié plusieurs partenaires intéressés, a signé des ententes de préliminaires et négocie présentement des ententes définitives avec plusieurs partenaires pour la vente de leur production au cours des prochaines années.

3.2 Canadien et Québécois

Un des principaux secteurs qui pourraient profiter de la production d'e-méthanol sur le territoire du Québec est le transport maritime. Le port de Montréal a d'ailleurs entrepris un projet de recherche pour que les navires opérant sur le St-Laurent utilisent de l'e-méthanol (Port de Montréal, s.d.). Ce projet inclut notamment Groupe Océan, un fournisseur de services maritimes québécois, notamment en matière de remorquage et de construction navale.

Le constat est similaire dans le reste du Canada. À Vancouver, l'e-méthanol est identifié comme un carburant qui permettrait de décarboner le transport maritime. Une étude d'Oceans North et Arup propose d'ailleurs la création d'une installation de production d'e-méthanol à grande échelle au Port de Vancouver, visant 200 000 tonnes annuelles d'ici 2040 pour alimenter les corridors de navigation (Oceans North and Arup, 2025).

Considérant les normes mises en place en Europe, celles qui pourraient être appliquées avec le cadre de l'OMI, et la croissance du nombre de navires en service et commandés qui utiliseront du méthanol, les ports au Canada et au Québec pourraient devenir des marchés pour l'e-méthanol produit ici. Par contre, les quantités demeureraient modestes comparativement au marché de l'exportation, notamment en Europe.

C'est d'ailleurs à l'exportation que le Canada et le Québec peuvent prendre leur place, notamment grâce à la demande résultant des nouvelles normes européennes pour le carburant.

Impact environnemental

Le méthanol est produit actuellement à partir de charbon ou de gaz naturel. Ces procédés génèrent une grande quantité de GES au moment de la production avec respectivement 300 g CO₂/MJ³ et 110 g CO₂/MJ sur l'ensemble de leur cycle de vie (Hamelinck & Bunse, 2022). Ainsi, à elle seule, la production de méthanol représente 0,7 % des émissions globales de CO₂, soit 261 millions de tonnes (Bloomberg NEF, 2024).

Au-delà du méthanol, le secteur maritime utilise aussi d'autres carburants, tels que le gaz naturel liquéfié et le diesel marin (marine gasoil – MGO). Dans ces cas, leur intensité carbone moyenne est respectivement de 79,9 g CO₂/MJ et 88,2 g CO₂/MJ (Zamboni, Scamardella, Gualeni, & Canepa, 2024).

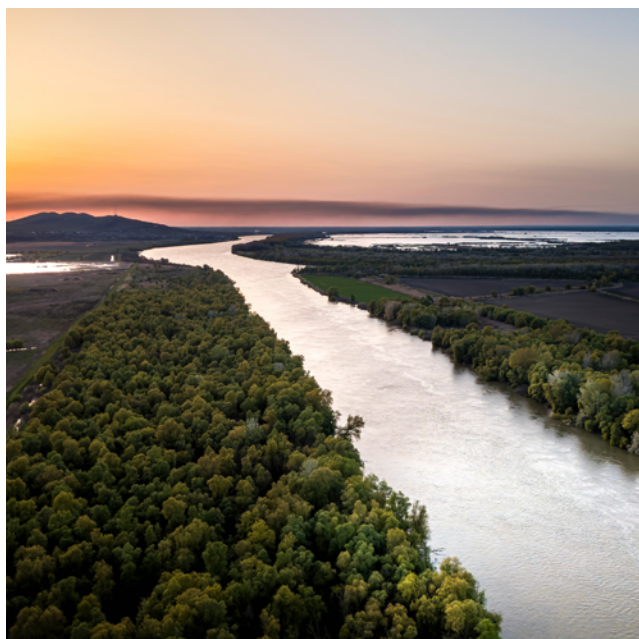
La moyenne actuelle de l'intensité carbone du carburant utilisé dans le transport maritime est estimée à 93,3 g CO₂/MJ (International Maritime Organization, 2025).

De son côté, le e-méthanol, qui est produit à partir d'hydrogène vert et de carbone capturé, peut presque entièrement éliminer ses émissions de CO₂. En fait, si le carbone est directement capté dans l'air, les émissions nettes de GES pourraient être nulles à la combustion si l'électricité utilisée pour produire le méthanol est 100 % renouvelable. Si le carbone vient de source industrielle, l'impact est plus près de 10 g CO₂/MJ (International Renewable Energy Agency, 2021). Selon (Zamboni, Scamardella, Gualeni, & Canepa, 2024), les émissions moyennes sont de 13,6 g CO₂/MJ pour le méthanol vert.

Bref, c'est près de 30 fois moins que le méthanol produit par le charbon, 11 fois moins que celui produit avec du gaz naturel et c'est aussi près de 6 fois moins que les autres carburants utilisés pour le transport maritime.

Pour les projets de StormFisher, TES Canada, Elemental CF et Greenfield, l'empreinte carbone sur l'ensemble du cycle de vie, soit en intégrant les intrants, la production, le transport et la consommation⁴, est estimée entre 4 et 25 g CO₂/MJ.

Techniquement, le e-méthanol produit viendra remplacer le carburant actuellement utilisé dont l'intensité carbone est de 93,3 g CO₂/MJ. Ces 4 projets permettraient, donc, de réduire les émissions de GES de 562 000 T CO₂/an, dont plus de 100 000 T CO₂/an pour StormFisher. Cela équivaut au retrait de 188 000 voitures de la circulation (Ressources naturelles Canada, 2025).



³ MJ : Mégajoule ou 1 million de joules

⁴ Well-to-wake

Retombées économiques et fiscales

Les montants figurant dans cette section ainsi que les valeurs utilisées pour faire les calculs ont fait l'objet d'un arrondi afin de préserver la confidentialité des informations sous-jacentes.

5.1 Retombées économiques

Pour l'ensemble du Canada, le projet de StormFisher à Varennes aura un impact économique total de 54,9 M\$ par année d'exploitation sur le PIB et créera plus de 200 emplois directs, indirects et induits (Tableau 1). La forte majorité de ces

retombées économiques auront lieu au Québec, soit plus de 80 % de la hausse du PIB et des emplois.

À cela s'ajoutent les impacts économiques de l'investissement d'environ 650 M\$ pour la construction des dernières phases de l'usine. Cet investissement accroîtra de 700 M\$ le PIB canadien et de près de 600 M\$ pour le PIB du Québec.

Bref, au cours des 10 prochaines années, le projet de StormFisher à Varennes ajoutera au PIB canadien plus de 1,1 G\$⁵. À l'heure actuelle, il est prévu que l'usine soit en fonction pendant au moins 24 ans.

Tableau 1

Retombées économiques de l'exploitation de l'usine d'e-méthanol de StormFisher

	Direct	Indirect	Induits	Totaux
Ensemble du Canada				
PIB ('000 \$)	23 700 \$	23 900 \$	7 300 \$	54 900 \$
Emplois	40	120	50	210
Québec				
PIB ('000 \$)	23 700 \$	16 400 \$	4 800 \$	44 900 \$
Emplois	40	90	40	170

Notes : Multiplicateurs d'entrées-sorties de Statistique Canada, tableau 36-10-0595-01, calculs Gougeon EP.

Tableau 2

Retombées économiques de la construction de l'usine d'e-méthanol de StormFisher

	Direct	Indirect	Induits	Totaux
Ensemble du Canada				
PIB ('000 \$)	275 000 \$	244 000 \$	182 000 \$	701 000 \$
Emplois	2 310	1 960	1 320	5 590
Québec				
PIB ('000 \$)	275 000 \$	181 000 \$	136 000 \$	592 000 \$
Emplois	2 310	1 530	1 000	4 840

Notes : Multiplicateurs d'entrées-sorties de Statistique Canada, tableau 36-10-0595-01, calculs Gougeon EP

⁵ 2 années de construction et 8 années d'exploitation

5.2 Retombées fiscales

Cette activité économique aura un impact fiscal pour les gouvernements du Canada et du Québec. En incluant les revenus d'impôt des emplois soutenus par ce projet (directs, indirects et induits)⁶, ainsi que les impôts sur les bénéfices des entreprises (indirects et induits), les différents paliers de gouvernement profiteront au total de recettes fiscales estimées à près de 212 M\$ (Tableau 3).

Le gouvernement fédéral profitera, à lui seul, de revenus supplémentaires de 101 M\$ tandis que

le Québec obtiendra des revenus fiscaux de 93 M\$ en raison des investissements en capital. Les autres juridictions, qui sont principalement les municipalités, bénéficieront de revenus de plus de 18 M\$.

Une fois la construction complétée, les activités de l'usine engendreront des recettes fiscales annuelles non négligeables. Au total, ce sont près de 13 M\$ par année qui seront répartis entre les différents paliers de gouvernement. Le gouvernement fédéral bénéficiera de 5,5 M\$ par année en revenus supplémentaires. Le gouvernement du Québec, lui, obtiendra 5 M\$ par année en recettes fiscales.

Tableau 3

Impact fiscal de la construction de l'usine de StormFisher (’000 \$ directs indirects et induits)⁷

	Total	Fédéral	Québec	Autres
Fiscalité sur les produits et la production	52 700 \$	9 800 \$	24 600 \$	18 300 \$
Impôts payés par les entreprises	47 000 \$	29 400 \$	17 600 \$	–
Impôts payés par les travailleurs	112 500 \$	61 900 \$	50 600 \$	–
Total	212 200 \$	101 100 \$	92 800 \$	18 300 \$

Notes : Multiplicateurs d'entrées-sorties de Statistique Canada tableau 36-10-0595-01. Les impôts payés par les entreprises ont été calculés à partir des bénéfices d'exploitation bruts. Le revenu de travail moyen par emploi créé a été utilisé pour le calcul des impôts payés par les travailleurs. Les tables d'imposition de 2026 ont été utilisées. Basé sur la valeur des investissements nécessaires anticipée par StormFisher. Calculs Gougeon EP

Tableau 4

Impact fiscal annuel de l'exploitation de l'usine de StormFisher (’000 \$ directs indirects et induits)

	Total	Fédéral	Québec	Autre
Fiscalité sur les produits et la production	4 400 \$	400 \$	1 800 \$	2 200 \$
Impôts payés par les entreprises	3 600 \$	2 400 \$	1 200 \$	–
Impôts payés par les travailleurs	4 700 \$	2 700 \$	2 000 \$	–
Total	12 700 \$	5 500 \$	5 000 \$	2 200 \$

Notes : Multiplicateurs d'entrées-sorties de Statistique Canada tableau 36-10-0595-01. Les impôts payés par les entreprises ont été calculés à partir des bénéfices d'exploitation bruts. Le revenu de travail moyen par emploi créé a été utilisé pour le calcul des impôts payés par les travailleurs. Les tables d'imposition de 2026 ont été utilisées. Basé sur les dépenses d'exploitation annuelles anticipées par StormFisher. Calculs Gougeon EP

⁶ Étant donné la taille des investissements prévus pour ce projet et donc l'amortissement qui sera comptabilisé dans les années subséquentes, aucun impôt sur le revenu n'a été calculé pour l'usine de Varennes.

⁷ La fiscalité sur les produits et la production concernent les taxes et impôts indirects perçus en lien avec la production (taxes foncières, droits et licences, taxes sur la masse salariale) et avec les produits (TPS, TVQ, droits de douane)

Ainsi, au cours des 10 prochaines années, le gouvernement fédéral récoltera plus de 145 M\$ en recettes fiscales grâce à l'usine de StormFisher⁸ qui est prévue être en opération pour au moins 24 ans.

5.2.1 Précisions sur les retombées économiques et fiscales

Les calculs de retombées économiques et fiscales simulent les conséquences d'un ajout de capital net dans l'économie et non pas la pertinence ou la vraisemblance de cet investissement.

Dans le cas qui nous préoccupe, StormFisher a signalé son intention de réaliser les investissements prévus, le marché de l'e-méthanol existe et est en croissance, l'entreprise a signé des ententes de principe et a des négociations avancées avec des acheteurs pour leur production qui permettra de réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

La pertinence de cet investissement et la probabilité qu'il se concrétise sont donc non négligeables. Cela dit, il n'est pas impossible que les retombées économiques et fiscales liées à la construction de l'usine se réaliseraient malgré tout, un autre projet ailleurs au Québec pouvant bénéficier des services des entreprises de construction disponibles. Il s'agit d'une hypothèse forte parfois omise dans les exercices de calcul de retombées économiques.

Par contre, en temps de faible croissance économique, comme c'est actuellement le cas au Canada au début de 2026, cette dernière hypothèse est moins solide.

Il est donc préférable d'accorder une attention particulière aux impacts de l'exploitation de l'usine. Cela dit, les retombées liées à la phase de construction ne doivent pas être écartées compte tenu de l'incertitude économique et à titre de comparaison avec les analyses d'impact économique usuelles.

⁸ 2 années de construction et 8 années d'exploitation

5.3 Productivité

Comme le montre le Tableau 5, le projet de StormFisher génère une valeur ajoutée par travailleur de plus de 1,3 M\$, soit une valeur nettement plus élevée que les comparables présentés dans le tableau. Même par rapport aux entreprises du secteur de l'énergie, qui sont très productives, le projet de StormFisher a une productivité près du double.

Cela reflète l'intensité élevée en capital qui est caractéristique des projets énergétiques : chaque travailleur opère et supervise des actifs de grande valeur, ce qui se traduit par une valeur ajoutée par travailleur élevée. Cette productivité élevée du travail est le résultat direct de l'investissement important en capital.

Ainsi, toute proportion gardée, le projet de StormFisher aura une influence à la hausse sur la productivité moyenne nationale.

Tableau 5
Valeur ajoutée par travailleurs (\$)

	Valeur ajoutée par travailleur
Ensemble de l'économie	123 380 \$
Secteur manufacturier	148 341 \$
Secteur de l'énergie	754 669 \$
StormFisher	1 300 000 \$

Note : Statistique Canada, Tableau 36-10-0480-01, données de 2021. Pour la valeur de StormFisher, calcul basé sur les données fournies par l'entreprise en dollars courants (2026), calcul Gougeon EP

Modification fiscale demandée

6.1 Impact budgétaire

Comme il a été mentionné plus tôt, StormFisher demande au gouvernement fédéral de rendre admissibles au CIIHP, à un taux de 15 %, les investissements menant à la production d'e-méthanol, d'e-méthane et d'e-SAF.

Pour le projet de StormFisher, cette modification fiscale aurait un impact budgétaire d'environ 94 M\$.

6.1.1 Projets actifs de méthanol au Canada

Au-delà de StormFisher, cette mesure fiscale serait aussi utilisée par d'autres projets envisagés au Canada et pourrait même générer de nouveaux projets.

Actuellement, il y a au moins cinq autres projets de production d'e-méthanol, d'e-méthane ou d'e-saf envisagés au Canada :

- Nova Sustainable Fuels (Nova SF) en Nouvelle-Écosse
- TES Canada au Québec
- Greenfield au Québec
- Elemental CF en Colombie-Britannique
- Teralta au Manitoba

Tout comme StormFisher, ces projets en sont encore aux étapes préliminaires, n'étant pas sur le point de démarrer leur production.

Toutes ces entreprises ont été approchées dans le cadre du présent rapport. Seuls TES Canada, Greenfield et Elemental CF ont partagé certaines de leurs informations financières préliminaires.

En utilisant ces données, en présumant que 100 % des investissements en capital prévus seraient admissibles au CIIHP bonifié, et en appliquant le coût moyen des 4 projets dont nous possédons les informations aux deux autres projets, le coût de la modification fiscale demandée serait de près de 379 M\$ (Tableau 6).

Tableau 6

Impact budgétaire de la bonification du CIIHP – 100 % des investissements ('000 \$)

	Impact budgétaire
CIIHP - Volet méthanol	379 000 \$

Note : Présume que 100 % des investissements en capital sont éligibles au CIIHP bonifié, Source : données fournies par TES Canada, Greenfield, Elemental CF et StormFisher. L'impact budgétaire de StormFisher est inclus dans l'impact budgétaire du CIIHP – Volet méthanol. Calculs Gougeon EP

Cette estimation doit être considérée à titre informatif, car, comme soulignées précédemment, les données fournies sont des estimations pour des projets toujours aux étapes préliminaires et que nous ne possédons pas les informations pour 2 des 6 projets.

Cela dit, en faisant l'hypothèse que 100 % des investissements sont admissibles au nouveau CIIHP, la valeur obtenue s'avère être une forme de borne supérieure. Si l'hypothèse retenue avait été de 70 %, le coût total aurait été révisé à la baisse de 114 M\$.

6.1.2 Effets d'entraînement sur le volet hydrogène du CIIHP

Tous les projets évoqués ci-haut prévoient la construction d'un électrolyseur pour produire l'hydrogène vert nécessaire à la production du carburant à faible émission, comme l'e-méthanol.

Ainsi, en supposant que la modification fiscale demandée par StormFisher soit nécessaire à la réalisation des projets, ils engendreront aussi un impact budgétaire brut pour le gouvernement fédéral de 1,3 G\$ (Tableau 7).

Il est question d'impact brut parce que certains de ces projets, dont très probablement celui de TES Canada, devaient être inclus dans le calcul du coût du CIIHP lorsqu'il a été annoncé. Il ne s'agit donc pas d'un impact additionnel pour le gouvernement. La liste des projets considérés par le gouvernement n'étant pas disponible, les résultats du Tableau 7 doivent être considérés comme une borne supérieure pour l'impact budgétaire additionnel.

Par contre, notons que le projet de TES Canada, prévoyant la construction d'un électrolyseur de 500 MW, soit 5 fois la taille de celui de StormFisher, a un poids important dans ce calcul et dans la moyenne appliquée aux projets de Nova SF et Teralta.

En excluant TES Canada du calcul de la moyenne à appliquer à Nova SF et Teralta, l'impact budgétaire sera plutôt de 1 G\$.



6.2 Impact économique des projets

En plus des retombées fiscales, les différents projets engendreront des retombées de plus de 300 M\$ par année dans l'économie canadienne. Il faut d'ailleurs souligner que plusieurs de ces projets visent les marchés autant locaux qu'internationaux. TES Canada, par exemple, prévoit vendre la moitié de sa production à Énergir pour alimenter leur réseau en gaz naturel renouvelable. StormFisher, de son côté, a signé plusieurs ententes pour l'exportation de sa production en Europe et en Asie.

Tableau 7
Impact budgétaire brut estimé du volet hydrogène du CIIHP pour les 6 projets ('000 \$)

	Impact budgétaire
CIIHP - Hydrogène	1 276 000 \$

Note : Données fournies par TES Canada, Greenfield, Elemental CF et StormFisher. Pour les 2 projets pour lesquels aucune information n'a été fournie, le coût moyen des 4 autres projets a été utilisé. Calculs Gougeon EP

Tableau 8
Retombées économiques canadiennes des projets d'e-méthanol, e-méthane et e-SAF PIB ('000 \$)

	Direct	Indirect	Induit	Total
Total	133 000 \$	134 000 \$	41 000 \$	307 000 \$

Note : Multiplicateurs d'entrées-sorties de Statistique Canada, tableau 36-10-0595-01. Basé sur les dépenses d'exploitation annuelles anticipées par les entreprises fournies par TES Canada, Greenfield, Elemental CF et StormFisher, calculs Gougeon EP

6.3 Conclusion de l'impact de la modification demandée

Dans la section 5, il a été déterminé que les activités d'exploitation du projet de StormFisher permettraient d'engendrer des recettes fiscales annuelles de 5,5 M\$ au fédéral.

L'impact fiscal pour StormFisher est estimé à 94 M\$.

Donc, il faudra 18 années d'exploitation pour que le gouvernement récupère son investissement initial. Comme mentionné précédemment, il est prévu que l'usine soit en opération au moins 24 ans.

Cela dit, en incluant l'impact fiscal de la construction de l'usine, estimé à 101 M\$ sur 2 ans pour le gouvernement fédéral, le coût de la modification demandée au CIIHP serait complètement

remboursé. Ainsi, chaque année d'exploitation aurait un impact net positif sur les finances du gouvernement fédéral.

Pour les autres projets, comme mentionné précédemment, nous ne disposons pas d'informations suffisantes pour confirmer, hors de tous doutes, que l'impact fiscal total de la construction et de l'exploitation de leurs infrastructures serait le même.

Par contre, en constatant que les recettes fiscales viennent compenser la charge fiscale de la modification demandée dans le projet de StormFisher, à plus forte raison si les recettes fiscales provenant de la construction sont considérées en totalité ou en partie, il est probable que le scénario soit similaire pour les autres projets.



Marge de manœuvre budgétaire

7.1 Estimation initiale du coût du CIIHP

Le gouvernement a annoncé au budget de 2022 son intention de créer un crédit d'impôt à l'investissement pour la production d'hydrogène propre (Ministère des Finances du Canada (1), 2022). Le CIIHP a été confirmé lors de l'énoncé économique de l'automne 2022 (Ministère des Finances du Canada (2), 2022), où il a estimé l'impact budgétaire de 2023-2024 à 2027-2028 à 5,7 G\$. Ce montant a été quelque peu révisé à la baisse au budget suivant de 2023, atteignant 5,6 G\$ (Ministère des Finances du Canada (3), 2023).

En 2024, le directeur parlementaire du budget (DPB) a déposé son évaluation indépendante du coût de la mesure fiscale, qui inclut les projets de production d'ammoniaque à partir d'hydrogène propre, soit 5,7 G\$ sur la même période.

Pour cette dernière estimation, le DPB a consulté les informations recueillies par le Ministère des Finances du Canada et Ressources naturelles Canada. Notons que le DPB indique que les informations du Ministère des Finances dataient de 2021 et qu'ils ont estimé que 40 % des dépenses en capital pour l'électrolyse de l'eau seraient éligibles au CIIHP.

Le DPB mentionne à la fin de son document plusieurs incertitudes en lien avec leur estimation, notamment que les projets sont à des stades très précoces et que plusieurs projets pourraient ne pas se réaliser.

7.2 Des projets qui n'auront jamais lieu ou qui sont repoussés

Depuis cette estimation, certains projets, comme le DPB l'anticipait, ont été abandonnés ou sont demeurés à l'étape de concept, n'ayant entrepris que très peu de démarches depuis.

L'association canadienne de l'hydrogène (ACH) a réalisé un recensement de l'ensemble des projets d'hydrogène propres au Canada qui étaient susceptibles de pouvoir bénéficier du CIIHP afin de reconstituer les calculs du DPB et du Ministère des Finances du Canada.

Parmi ces projets, tout récemment, le gouvernement de Terre-Neuve a annoncé son intention de ne pas renouveler l'accès à des terres publiques pour des projets éoliens liés à trois projets de production d'hydrogène : World Energy GH2 Limited Partnership, EverWind NL Company and Toqlukuti'k Wind and Hydrogen Ltd. (Minister Parrott Provides Update on Wind-Hydrogen Development, 2026).

Au total, les électrolyseurs de ces trois projets étaient d'une capacité de près de 2 000 MW. À cela s'ajoute le projet Argentia Renewables wind energy and green fuel, qui n'est maintenant qu'un projet éolien, ayant abandonné, pour le moment, la production d'hydrogène et d'ammoniaque vert (Kean, 2025).

Résultat, la capacité totale des projets de production d'hydrogène propre est maintenant plus de 2 100 MW inférieure à ce qui a été annoncé au cours des dernières années.

À cela s'ajoutent des projets qui ont été repoussés dans le temps pour diverses raisons, ceux pour lesquelles très peu de nouvelles informations sont disponibles et ceux qui demeurent incertains. Dans tous ces cas, ils ne sont pas retirés des projets potentiels, mais il importe de comprendre que la liste de projets toujours actifs peut surestimer encore les résultats finaux.

Ce qui est observé au Canada est cohérent avec la situation mondiale. Plusieurs projets annoncés au cours des dernières années ont été repoussés dans le temps ou tout simplement annulés. Par rapport à 2024, les capacités de production d'hydrogène attendues d'ici 2030 ont diminué de 12 Mtpa, passant de 49 Mtpa à 37 Mtpa (International Energy Agency, 2025). Selon BloombergNEF, moins du tiers des 1 600 projets annoncés se matérialiseront et parfois plus tard que prévu (BloombergNEF, 2024).

7.2.1 Méthodologie de collecte des informations par l'ACH

La liste de projets établie par l'ACH a été réalisée à partir des annonces faites par les entreprises au fil des dernières années ainsi que des échanges avec elles.

Des recherches supplémentaires ont permis de mettre à jour cette compilation au cours des dernières semaines.

Cette méthode de collecte d'information ne garantit pas une précision à toute épreuve. Les informations disponibles pour certains de ces projets datent parfois de plusieurs mois, voire plusieurs années. Parfois, les communications officielles peuvent laisser croire à la solidité du projet, mais certaines informations officieuses ou connaissances du marché peuvent laisser croire que les projets en question sont à risque d'être éventuellement abandonnés.

⁹ Tous les projets dont le démarrage est prévu après 2029

Finalement, cette liste ne contient aucun projet non annoncé et actuellement travaillé de façon moins publique.

Par contre, il est important de noter que les démarches du DPB et du Ministère des Finances du Canada, en se basant sur le document du DPB, semblent avoir emprunté une méthodologie similaire. Le DPB fait d'ailleurs la mention suivante :

Vu le manque d'informations, les projets et leurs calendriers sont très incertains. De plus, il manque souvent de données dans le cas des projets qui sont à un stade précoce. Nous avons formulé des hypothèses conformes aux normes de l'industrie pour compléter l'ensemble de données en cas d'informations manquantes, notamment en ce qui concerne les dépenses en capital, les calendriers et les profils de dépenses. » (Directeur parlementaire du budget, 2024)

Ainsi, les informations collectées par l'ACH pourraient être incomplètes et imprécises, mais représentent le meilleur exercice réalisé à la connaissance de StormFisher et de l'ACH.

7.3 Espace budgétaire libéré

Tous ces projets faisaient vraisemblablement partie de la liste des projets retenus par le Ministère des Finances et le DPB pour estimer l'impact budgétaire du CIIHP.

Avant leur retrait, l'ACH estimait que l'impact budgétaire du CIIHP sur 10 ans serait supérieur à 8,4 G\$. Ramené sur la période 2023-2024 à 2027-2028⁹, l'impact budgétaire serait plutôt de 5 G\$, soit 600 M\$ de moins que l'estimation du DPB.

Cependant, une fois le retrait des projets abandonnés, tels que décrits au [point 7.2](#), l'impact budgétaire du CIIHP tombe à 2,8 G\$ (Tableau 9), un écart de 2,9 G\$ avec l'estimation du DPB.



Tableau 9

Impact budgétaire estimé du CIIHP ('000 \$)

	2023-2028	vs. Budget	vs. DPB
Budget 2023	5 560 000 \$	-	-178 000 \$
DPB (2024)	5 738 000 \$	178 000 \$	-
ACH (2026)	5 082 000 \$	-478 000 \$	-656 000 \$
ACH - révisé (Fév 2026)	2 835 000 \$	-2 725 000 \$	-2 903 000 \$

Note : Liste des projets d'hydrogène par électrolyse fournie par l'ACH, hypothèses de coûts, ajustements et calculs Gougeon EP

Il importe de souligner que cette estimation est basée sur des hypothèses uniformes pour tous les projets (voir section suivante 7.4). Mais ces hypothèses tendent à surestimer l'impact budgétaire des projets comparativement aux hypothèses retenues par le DPB, ce qui devrait minimiser l'écart avec l'estimation de ce dernier.

¹⁰ CAPEX

7.4 Méthodologie de calcul

7.4.1 Valeur de l'investissement en capital

L'ACH a tout d'abord établi une liste de tous les projets de production d'hydrogène par électrolyse de l'eau qui ont été annoncés au cours des dernières années. Pour chacun de ces projets, la taille de l'électrolyseur, en MW, a été obtenue grâce à des informations rendues publiques par les promoteurs.

La valeur de l'investissement en capital¹⁰ a ensuite été estimée, l'information n'étant que très rarement disponible publiquement. Les valeurs utilisées (Tableau 10) ont été établies en collaboration avec l'ACH et StormFisher.

Tableau 10

Hypothèses pour le calcul du coût des investissements en capital

Taille de l'électrolyseur	Coût du projet (M\$ / MW)
20 MW et moins	8,5
De 20 MW à 80 MW	7,0
Plus de 80 MW	5,5

Les données présentées au Tableau 10 peuvent évidemment être sous-estimées ou surestimées. Par contre, dans les deux cas, étant donné la taille des projets abandonnés, l'écart demeurerait important.

Avec des valeurs 10 % inférieures, le coût du CIIHP de 2023 à 2028 serait de 2,6 G\$, ou 283 M\$ de moins que le scénario de référence présenté au tableau ci-dessus. Si les valeurs étaient 10 % plus élevées, l'impact budgétaire du CIIHP serait de 3,4 G\$, soit 567 M\$ de plus que le scénario de référence. Les écarts par rapport à la prévision du DPB demeurent donc largement au-dessus de 2 G\$.

7.4.2. Taux d'éligibilité

Il est présumé que 70 % des investissements ainsi calculés sont éligibles aux crédits d'impôt. Il est probable que ce taux d'inclusion soit élevé par rapport à la réalité. Par contre, il ferait en sorte de surestimer le coût du CIIHP et donc minimiser l'écart avec l'estimation du DPB.

7.4.3. Taux de crédit

Finalement, un taux de crédit d'impôt a été appliqué en fonction de la source d'énergie. Pour les projets alimentés par de l'énergie éolienne, un taux de 40 % a été appliqué. Lorsqu'alimenté par de l'hydroélectricité, le taux utilisé était plutôt de 25 %. Pour les autres projets, dont ceux en Ontario, par exemple, un taux de 15 % a été appliqué.¹¹

En présumant un taux de crédit d'impôt de 40 % à tous les projets, le CIIHP coûterait 3,2 G\$ pour la période 2023-2028, toutes choses étant égales par ailleurs. À noter, en ne limitant pas le calcul à la période de 2023-2028, le CIIHP coûterait 6,1 G\$ pour les projets annoncés et en développement présentement, soit à peine 400 M\$ de plus que la prévision du DPB pour la période de 5 ans.

7.5 Conclusion sur la marge de manœuvre

Étant donné que de nombreux projets d'hydrogène propre ne verront finalement pas le jour, il est raisonnable de présumer que le CIIHP coûtera moins cher que ce qui était prévu initialement.

L'écart estimé par rapport à la prévision budgétaire initiale est de 2,7 G\$.

Aux vues des hypothèses de calcul et de la taille des projets récemment abandonnés, cette estimation apparaît réaliste. Notons d'ailleurs que le projet de TES Canada fait partie des projets inclus dans le coût estimé du CIIHP.

¹¹ Source : ACH

Conclusion

StormFisher demande au gouvernement de bonifier le CIIHP afin que ses investissements pour la production d'e-méthanol soient admissibles à un crédit d'impôt de 15 %, comme pour l'ammoniac. Pour son projet, cela représente une aide fiscale probable de 94 M\$ et, surtout, l'atteinte de la rentabilité exigée par ses investisseurs.

Pour les 6 projets présentés dans cette étude, le coût maximal de la modification fiscale serait de 379 M\$.

Ces investissements engendreront des retombées économiques et fiscales. Pour l'exploitation de l'usine de StormFisher, le gouvernement fédéral bénéficiera de recettes fiscales supplémentaires de 5 M\$ par année, ce qui permettrait au gouvernement fédéral de récupérer son aide fiscale sur une période de 18 ans.

Si, en plus, on tient compte des 101 M\$ de recettes fiscales provenant de la construction de l'usine, ce remboursement est immédiat.

Cela dit, il a aussi été établi que le gouvernement dispose déjà des marges de manœuvre budgétaires pour répondre favorablement à la demande de StormFisher.

En effet, en considérant les prévisions budgétaires pour le CIIHP et l'évolution de plusieurs projets d'hydrogène vert, il a été possible d'identifier une marge de manœuvre s'élevant à 2,7 G\$, ce qui constitue un espace fiscal considérable. Par rapport aux près de 400 M\$ que coûterait la demande fiscale, la marge de manœuvre disponible est près de 7 fois supérieure.

Cet écart important permet d'affirmer avec confiance que, même dans l'éventualité où la demande pour le crédit d'impôt venait à croître de façon significative, que la marge de manœuvre de 2,7 G\$ s'avérerait surestimée parce que davantage de projets se réalisent, ou que les recettes fiscales étaient moindres que prévu, l'espace budgétaire demeurerait suffisant pour absorber les coûts associés à cette mesure fiscale.

Qui plus est, la demande pour ce type de production est appelée à croître et elle permettra de soutenir le développement d'une filière industrielle qui contribuera à réduire de façon significative les émissions de GES. De plus, comme démontré à la [section 5.3](#), ces projets à forte valeur ajoutée contribueraient à hausser la productivité moyenne au Canada.

Bibliographie

Bloomberg NEF. (2024). *Scaling up hydrogen : The case for low carbon methanol*.

BloombergNEF. (2024, Mai 14). *Hydrogen Supply Outlook 2024: A Reality Check*. Retrieved Mars 3, 2025, from BloombergNEF: <https://about.bnef.com/insights/clean-energy/hydrogen-supply-outlook-2024-a-reality-check/>

Commission européenne. (n.d.). *Decarbonising maritime transport – FuelEU Maritime*. Retrieved Février 2026, from European Commission – Mobility and Transport: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/decarbonising-maritime-transport-fueleu-maritime_en

Directeur parlementaire du budget. (2024). *Crédit d'impôt à l'investissement pour l'hydrogène propre*. Directeur parlementaire du budget.

DNV. (2025). *Maritime forecast to 2050 - Energy Transition Outlook 2025*.

DNV. (2025). *Methanol fuel in shipping - Barriers and pathways to low-ghg methanol as a marine fuel*.

Global maritime forum. (2024, Mai 9). *Decarbonisation of shipping could create up to four million green jobs*. Retrieved from Global maritime forum: <https://globalmaritimeforum.org/press/decarbonisation-of-shipping-could-create-up-to-four-million-green-jobs/>

Hamelinck, C., & Bunse, M. (2022). *Carbon footprint of methanol*. Methanol Institute.

International Energy Agency. (2025). *Global Hydrogen Review 2025*.

International Energy Agency. (2025). *World Energy Outlook 2025*.

International Maritime Organization. (2025, Mars 3). *The IMO New-Zero Framework - FAQs*. Retrieved from International Maritime Organization: <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/faqs-the-imo-net-zero-framework.aspx>

International Renewable Energy Agency. (2021). *Innovation outlook - Renewable methanol*.

Kean, G. (2025, Décembre 01). *Withdrawn, but not forgotten: Argentia Renewables plans scaled-down version of Placentia Bay wind energy plan*. Retrieved from The Telegram: <https://www.saltwire.com/newfoundland-labrador/argentina-renewables-scales-back-wind-plan>

Methanol Institute. (2025, Novembre). *Renewable methanol*. Retrieved Février 2026, from Methanol institute: <https://methanol.org/renewable/>

Minister Parrott Provides Update on Wind-Hydrogen Development. (2026, Février 19). Retrieved from Newfoundland & Labrador - News Release: <https://www.gov.nl.ca/releases/2026/minesen/0219n03/>

Ministère des Finances du Canada (1). (2022). *Budget 2022 - Un plan pour faire croître notre économie et rendre la vie plus abordable*.

Ministère des Finances du Canada (2). (2022). *Énoncé économique de l'automne 2022*.

Ministère des Finances du Canada (3). (2023). *Budget 2023 - Un plan canadien*.

Oceans North and Arup. (2025). *Port of Vancouver E-Methanol Study*.

Port de Montréal. (n.d.). *Carburants alternatifs : le Port de Montréal se lance dans un projet de recherche sur l'e-méthanol*. Retrieved from Port de Montréal: <https://www.port-montreal.com/fr/le-port-de-montreal/nouvelles-et-evenements/nouvelles/emethanol>

Ressources naturelles Canada. (2025, Mars 3). *Calculateur des équivalences des émissions de gaz à effet de serre*. Retrieved from Ressources naturelles Canada: https://oee.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/calculateur/calculateur-ges.cfm#input_frame

StormFisher. (2025). *StormFisher | Overview for Finance Canada*.

Zamboni, G., Scamardella, F., Gualeni, P., & Canepa, E. (2024). *Comparative analysis among different alternative fuels for ship propulsion in a well-to-wake perspective*.

GOUGEON
Économie  Politique