

MÉMOIRE DU

PARTI CONSERVATEUR DU QUÉBEC

**PROJET DE RÈGLEMENT PRÉVOYANT CERTAINES
PROHIBITIONS À L'ÉGARD DE VÉHICULES
AUTOMOBILES ET DE MOTEURS À COMBUSTION**



PARTI CONSERVATEUR DU QUÉBEC
Le 19 AOÛT 2024

INTRODUCTION

1. Le Parti conservateur du Québec (le « PCQ ») apprécie l'occasion offerte par le Bureau de la transition climatique et énergétique du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (« ministère » ou « MELCCFP ») d'exprimer dans ce Mémoire ses préoccupations à l'égard du Projet de règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion (« Règlement 2035 ») et, plus généralement, sur les orientations du ministère relatives aux véhicules tout-électriques (« VTE ») et les véhicules moteurs à combustion interne (« VMCI »).
2. Le PCQ a récolté 530 786 voix lors de la dernière élection générale de 2022 (soit 2,5 % de moins que le parti qui est l'Opposition officielle à l'Assemblée nationale).
3. Il porte comme valeurs principales les droits et libertés individuels, la responsabilité personnelle, l'économie de marché, un État québécois avec des responsabilités bien circonscrites à l'intérieur d'un Canada qui respecte l'autonomie du Québec et une confiance dans l'avenir et dans l'esprit innovateur et autonome des Québécois.
4. Le Règlement 2035, tout comme la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants adoptée en 2016 (« Loi 2016 »), le Règlement d'application de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluant de 2017 et sa version « resserrée » de 2023, constituent une politique déraisonnable et irréaliste en plus de constituer des intrusions majeures à la liberté des Québécois, et préoccupent au plus haut point le PCQ. Ces règlements, s'ils sont implantés dans les échéanciers annoncés, risquent d'imposer des coûts économiques et sociaux immenses sur les Québécois et sur les finances publiques du gouvernement du Québec sans aucune commune mesure avec les bénéfices anticipés qu'ils pourraient avoir sur l'environnement. Une approche plus prudente et raisonnable doit être envisagée.
5. La consultation demandée par le ministère ne porte que sur le Règlement 2035. Le PCQ croit cependant que cette consultation ne peut pas et ne doit pas se faire en vase clos et doit tenir compte du contexte d'aujourd'hui et de l'évolution de la réalité économique, technologique et scientifique.
6. Notre objectif dans ce Mémoire n'est pas de discuter des objectifs du gouvernement du Québec de réduire les émissions de gaz à effet de serre (« GES ») dans la province. Notre mémoire porte sur les moyens utilisés et les échéanciers déterminés par le ministère pour arriver à cette fin.

7. Le gouvernement doit considérer trois points majeurs en élaborant sa politique sur les VTE :
 - a. La technologie n'est pas encore au point.
 - b. La production de VTE suffisante et un coût attractif pour les VTE ne sont pas encore au rendez-vous.
 - c. L'alimentation en énergie abordable de ces VTE risque fort d'être insuffisante, selon l'analyse des prévisions d'Hydro-Québec.

Nous élaborons, notamment, ces 3 points dans notre mémoire.

LE CONTEXTE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

8. La Loi 2016 prévoit que, lorsqu'en moyenne, pour trois années modèles consécutives, plus de 4 500 véhicules automobiles neufs sont vendus ou loués au Québec par un constructeur automobile, ce dernier doit, pour l'année modèle qui suit immédiatement la dernière de ces trois années modèles consécutives, accumuler des crédits dont le nombre est déterminé suivant les paramètres, les règles de calcul et les conditions fixés par règlement du gouvernement.
9. Ces crédits se gagnent au moyen de la vente ou de la location, au Québec, de véhicules automobiles neufs électriques ou hybrides (« VE »). Un constructeur automobile qui n'a pas accumulé le nombre de crédits exigés pour remplir ses obligations prévues par la Loi 2016 ou ses règlements doit, dans les trois mois qui suivent l'envoi par le ministre d'un avis de réclamation, payer à celui-ci une redevance dont les paramètres, les règles de calcul, les conditions et les modalités de paiement sont fixés par règlement du gouvernement.
10. Un premier règlement, adopté par le décret 1217-2017 du 13 décembre 2017, prévoyait que le nombre de crédits qu'un constructeur automobile devait accumuler pour une année modèle donnée était déterminé au moyen d'un pourcentage de la moyenne de ses ventes et de ses locations de véhicules automobiles neufs pour cette même année modèle. La valeur du pourcentage est déterminée dans le tableau ci-dessous, en fonction de l'année modèle concernée par le calcul.

Année modèle	Valeur du pourcentage (P)
2018	3,50%
2019	6,50%
2020	9,50%
2021	12,00%
2022	14,50%
2023	17,00%
2024	19,50%
2025 et suivantes	22,00%

11. En 2020, le gouvernement a adopté le Plan pour une économie verte 2030 (« PEV 2030 » ou « Plan vert »), lequel est devenu la politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques du Québec. Le PEV 2030 visait l'objectif de réduire les émissions de GES de 37,5 % par rapport à leur niveau de 1990.
12. Quatre plans de mise en œuvre du Plan vert ont été publiés depuis, aux fins de définir les actions climatiques concrètes qui seront réalisées par les différents ministères et organismes publics partenaires.
13. Le premier plan de mise en œuvre (2021-2026) s'est doté d'un objectif de 1,5 million de VE en 2030, soit 30 % des véhicules automobiles légers sur les routes du Québec.
14. Afin ostensiblement d'assurer la disponibilité de VE pour répondre à la demande et atteindre cet objectif, le premier plan de mise en œuvre prévoyait que le gouvernement augmenterait les exigences de la norme sur les véhicules zéro émission (« norme VZE ») afin d'inciter les constructeurs automobiles à offrir un plus grand nombre de modèles et de véhicules au Québec.
15. C'est ainsi que, par le décret 1422-2023 adopté le 6 septembre 2023, le *Règlement modifiant le Règlement d'application de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants* a été adopté afin d'approuver la norme Véhicule Zéro Émission (« VZE ») soutenant les objectifs gouvernementaux en matière d'électrification des transports.
16. Le Règlement ainsi modifié a notamment eu pour effet de forcer une augmentation rapide du pourcentage de véhicules électriques devant être vendus par les constructeurs, ce pourcentage doublant de 22% en 2025 à 45% deux ans plus tard, puis augmentant de près de

la moitié pour passer à 60% l'année suivante, puis à 75% en 2029 pour finalement atteindre 100% en 2035, comme l'indique le tableau ci-dessous.

2025	22,00 %
2026	32,50 %
2027	45,00 %
2028	60,00 %
2029	75,00 %
2030	85,00 %
2031	91,00 %
2032	95,00 %
2033	97,50 %
2034	99,00 %
2035 et suivantes	100,00 %

17. De plus, le Règlement resserré quadruple à compter de 2025 la redevance imposée pour chaque crédit qu'un constructeur automobile n'a pas accumulé, la propulsant de 5 000\$ à 20 000\$ par crédit manquant.
18. L'effet du Règlement resserré est de diminuer l'inventaire disponible de VMCI que les consommateurs québécois peuvent acquérir ou d'augmenter le prix de ceux-ci d'un montant équivalent à la redevance puisqu'on peut se douter que le constructeur passera le coût de la redevance aux consommateurs.
19. Dans le deuxième plan de mise en œuvre (2022), le gouvernement a adopté une cible plus agressive quant à l'électrification des transports de personnes : 1,6 million de véhicules électriques en 2030. Le troisième plan de mise en œuvre (2023) a rehaussé la barre, sans justification, en adoptant cette fois-ci, une cible de 2 millions de VTE en 2030, ce qui représenterait environ 35 % des véhicules automobiles légers sur les routes du Québec.
20. Et, pour fermer la porte à double tour en 2035, ce plan de mise en œuvre prévoit que 100 % des ventes de véhicules automobiles devront être des véhicules électriques et la vente de véhicules neufs à essence et à diesel serait interdite.
21. C'est dans ce contexte que le projet de Règlement 2035, habilité par la Loi sur la qualité de l'environnement, a vu le jour et c'est celui sur lequel le ministère demande des commentaires. Ce nouveau Règlement 2035 prévoit qu'il sera désormais interdit de vendre

des véhicules automobiles qui ne sont pas exclusivement électriques, incluant un véhicule automobile dont le moteur est alimenté par une pile à combustible à l'hydrogène, ou au moyen d'un autre mode de propulsion qui n'émet aucun polluant, et ce : 1° pour les véhicules automobiles neufs dont l'année modèle est égale ou antérieure à 2034; 2° pour les véhicules automobiles dont l'année modèle est égale ou postérieure à 2035, dès leur mise sur le marché par leur constructeur automobile.

22. Le Règlement 2035 vise donc aussi les véhicules hybrides dont la vente sera bannie après 2035.

23. Comme l'explique *L'analyse d'impact réglementaire du projet de règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion Mai 2024*, l'impact du Règlement 2035 est double : d'abord, les petits constructeurs (qui n'avaient pas à se soucier du Règlement VZE jusqu'à maintenant) devront cesser de vendre leurs véhicules qui ne sont pas tout-électriques. Ensuite, les constructeurs qui auraient décidé de « continuer de vendre des véhicules à essence et au diable les crédits on va payer la redevance » ne pourront plus le faire.

LES DÉFIS POSÉS PAR LA TECHNOLOGIE

24. Le ministère a clairement décidé du choix technologique pour réduire les émissions GES émises par les VMCI. Il s'agit des VTE et rien d'autre. Ce pari est très risqué.

25. Les VTE coûtent plus cher qu'on pourrait le croire au premier coup d'œil. Bien que leur entretien soit peu dispendieux, les VTE sont plus difficiles à réparer (voir exemple de Hertz, ci-dessous). Les assurances sont plus réticentes à couvrir ces véhicules et ce secteur devra probablement réajuster ses primes selon les évaluations de Morningstar DBRS.

26. À cet égard, l'expérience de Hertz est instructive. Deux ans seulement après avoir annoncé qu'elle achèterait [100 000 Teslas](#) et une série d'autres véhicules électriques, le géant de la location a annoncé qu'elle vendrait 20 000 de ses Teslas et les remplacerait par des VMCI. Elle a annoncé le 1^{er} août 2024 qu'elle allait accélérer son programme de dispositions de Teslas.

27. Hertz a cité des réparations coûteuses comme l'une des raisons de sa décision. De l'avis général, les coûts de réparation de Tesla, en particulier pour les travaux de carrosserie, sont plus élevés que pour les autres marques.

28. Le prix des Teslas a été un autre point sensible pour Hertz. Les sociétés de location achètent généralement des voitures à des prix de vente réduits par rapport au PDSF et les vendent sur

le marché de l'occasion, et elles accordent une attention particulière aux valeurs de revente. En 2021, lorsque Hertz a commandé les Tesla, des calculs vite faits indiquaient qu'elle avait payé un prix proche du prix du catalogue. À l'étape postpandémique, les prix de revente des véhicules électriques d'occasion étaient très élevés, mais ils se sont depuis effondrés et Tesla a considérablement baissé les prix de ses voitures neuves en 2023. Hertz a initialement déclaré qu'il s'attendait à perdre environ 245 millions de dollars sur les Tesla, mais le rapport financier du dernier trimestre, publié le 1^{er} août, indique que les pertes encourues ont jusqu'à maintenant approché le demi-milliard de dollars US. Ce phénomène a eu un impact majeur sur le prix de revente des Teslas détenues par les consommateurs qui ont vu la valeur résiduelle de leur VTE s'effondrer à des niveaux beaucoup plus bas qu'initialement prévus lors de leur achat ou location.

29. Bien que le Règlement 2035 exempte les locations de moins de 3 mois, on voit bien avec l'expérience de Hertz que l'utilisation de VTE ne convient pas à tous, pour tous les besoins et dans tous les contextes.
30. La technologie électrique performe mal en hiver. Selon Recurrent, certains VTE peuvent perdre jusqu'à 30 % de leur autonomie en cas de températures glaciales. [Dans son dernier rapport](#), basé sur les données de 18 000 véhicules, Recurrent a constaté que 18 modèles de véhicules électriques populaires perdaient en moyenne 29,7 % de leur autonomie dans des conditions de gel. Pour une Chevrolet Bolt, la perte est de 32 % et celle de la Tesla Model S atteint 55 %. Cette sous-performance est un obstacle majeur pour les consommateurs québécois et la croissance de ce parc automobile.
31. Le Règlement 2035 laisse une petite porte ouverte à la technologie des piles à hydrogène, une sage décision. En effet, les véhicules à pile à combustible à hydrogène commencent à émerger lentement et pourraient devenir une option viable pour certains cas d'utilisation à l'avenir.
32. Les voitures à hydrogène, ou véhicules électriques à pile à combustible à hydrogène sont des véhicules alimentés par de l'hydrogène. L'hydrogène est stocké dans un réservoir à 700 bars, ce qui génère de l'électricité à haute tension vers une petite batterie tampon qui fournit l'énergie transitoire nécessaire à l'accélération.
33. WAE Technologies (anciennement Williams Advanced Engineering) a [dévoilé](#) une plateforme pour les véhicules électriques à hydrogène en 2023 et le gouvernement britannique a déployé des investissements visant à accélérer la mise en œuvre des véhicules à hydrogène. Nous pourrions donc voir davantage de constructeurs automobiles tourner leurs efforts vers cette technologie moderne dans les années à venir.

- 34.** D'autres technologies prometteuses sont en développement à travers le monde. Malheureusement, le Règlement 2035 risque de miner les chances que celles-ci prennent pied au Québec. En effet, selon celui-ci, seuls les véhicules zéro émission (VZE), soit les véhicules entièrement électriques, ceux utilisant une pile à combustible à l'hydrogène, ou toute autre technologie de propulsion « sans émission de polluants » développée d'ici 2035, seraient autorisés.
- 35.** Par exemple, certains constructeurs automobiles et gouvernements travaillent à la production de moyens alternatifs pour alimenter une voiture : les e-carburants et les biocarburants, qui sont tous deux des types de carburant synthétique.
- 36.** Les e-carburants sont un type de carburant synthétique produit à partir d'hydrogène et de carbone « verts », souvent issus de déchets de biomasse ou de CO2 capturé dans l'atmosphère.
- 37.** Les e-carburants réduisent immédiatement les émissions de CO2, car ils peuvent remplacer les carburants fossiles. Selon leur disponibilité, les e-carburants peuvent également être ajoutés dans un premier temps aux carburants conventionnels. Parmi les autres avantages, citons la possibilité de stockage et de transport en utilisant l'infrastructure existante. En outre, le potentiel d'électricité verte, qui est abondant dans certaines régions du monde comme au Québec, peut être stocké dans les e-carburants et transporté sur de longues distances.
- 38.** Siemens Energy et Porsche travaillent sur le projet Haru Oni avec d'autres partenaires, dont l'entreprise énergétique italienne Enel, ExxonMobil et les sociétés énergétiques chiliennes Gasco, ENAP et AME, principal développeur et propriétaire de Highly Innovative Fuels (HIF), la société qui gère le projet.
- 39.** Haru Oni est la première usine commerciale intégrée à grande échelle au monde destinée à la production de carburants synthétiques neutres en CO2. L'usine pilote au Chili a démarré sa production en 2022 et a effectué sa première livraison de e-carburant en janvier 2023. Le consortium espère pouvoir produire environ 55 millions de litres d'e-carburant en 2024 et 550 millions en 2026.
- 40.** Le Règlement 2035 ne devrait pas miner les chances que les e-carburants soient utilisés au Québec.
- 41.** En effet, ces nouveaux carburants sont carboneutres. Ainsi, même s'ils émettent du dioxyde de carbone, ils en utilisent autant. Il n'y a donc aucune raison de les interdire.

- 42.** Finalement, du point de vue environnemental, le Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services a démontré, dans une étude commandée par Hydro-Québec, que la production d'un VTE crée plus de gaz à effet de serre qu'un VMCI, tant à cause du processus de fabrication qu'à cause des minéraux utilisés. Les batteries des VTE sont polluantes et les mines pour produire leurs composantes aussi.
- 43.** Après plusieurs années d'utilisation, le bilan carbone finit par être plus avantageux pour les VTE, du moins au Québec puisque la province est alimentée principalement par de l'hydro-électricité « propre »¹. Mais encore faut-il qu'il ne faille pas remplacer leur batterie, ce qui reste une grosse inconnue.

LES DÉFIS D APPROVISIONNEMENT EN ÉLECTRICITÉ POUR LES VTE

- 44.** Le choix de la technologie tout-électrique par le gouvernement entraîne une panoplie d'autres problèmes, notamment au niveau de l'approvisionnement des VTE en électricité.
- 45.** Contrairement aux produits pétroliers qui sont abondants, peu dispendieux, facilement transportables et entreposables et dont la densité énergétique est 100 fois plus élevée qu'une batterie au lithium-ion, l'alimentation des VTE en électricité soulève d'importants problèmes logistiques.
- 46.** D'abord, le défi d'entreposage de l'électricité pour les VTE est majeur.
- 47.** Parlons du coût. Les batteries de VTE sont très dispendieuses. Le coût total du remplacement d'une batterie Tesla peut s'élever entre 15 000 \$ et 22 000 \$ s'il se produit en dehors de la fenêtre de garantie du fabricant. Tesla offre des garanties pouvant aller jusqu'à 8 ans. Une Tesla modèle Y vaut environ 30% de son coût initial après 8 ans. Le coût de remplacement d'une batterie hors de la période de garantie peut ainsi être plus élevé que la valeur résiduelle du véhicule.
- 48.** Les concessionnaires doivent assumer un coût important pour électrifier leurs installations. Selon un des plus importants concessionnaires automobiles du Québec, un concessionnaire automobile pourrait devoir débourser un demi-million de dollars pour s'équiper de bornes de recharge. Mais de plus, le concessionnaire risque de voir sa facture d'électricité augmenter dramatiquement. Le tarif M d'Hydro-Québec comprend en effet le prix pour l'énergie

¹ A noter que les barrages dotés de grands réservoirs émettent des GES incluant du dioxyde de carbone (CO2) et du méthane (CH4). Le CO2 émis provient de la matière organique qui se décompose dans l'eau après avoir été submergée par la création d'un réservoir. Les émissions déclinent avec le temps sur une période d'une centaine d'années. Ces émissions sont particulièrement importantes durant les 20 premières années d'exploitation. Les grands barrages génèrent aussi du méthane.

(puissance utilisée par une installation électrique pendant une certaine durée) et un prix pour la puissance (quantité totale d'électricité fournie à un instant donné), ce dernier facteur étant beaucoup plus important que le premier. Les concessionnaires risquent donc de voir leur facture augmenter substantiellement s'ils utilisent toutes leurs bornes de recharge en même temps. Des entreprises (comme la Québécoise Flo) travaillent sur des logiciels de contrôle, mais il reste à voir si ceux-ci seront efficaces.

- 49.** Le coût d'installation des bornes dans les appartements multirésidentiels existants est important. Selon Roulons électrique, les coûts totaux d'une telle installation varient généralement de 2 500\$ à 5 000\$ par borne. La distance entre la chambre électrique et la case de stationnement visée constitue le facteur principal dans le coût de l'installation : plus la distance est grande, plus le coût de l'installation augmente. Le coût des dispositifs de contrôle de charge et de gestion de la puissance peut aussi s'ajouter. Une modification à l'installation électrique pourrait également être nécessaire et ajouter des frais au projet.
- 50.** En plus du coût, il y a la capacité du réseau de distribution d'Hydro-Québec qui pose aussi un problème de disponibilité de ces bornes. Hydro-Québec refuse actuellement d'installer un nombre de bornes égal au nombre de stationnements disponibles dans certains immeubles de Montréal en raison de ce manque de capacité du réseau de distribution.
- 51.** Un autre défi se situe au niveau de la génération du pouvoir suffisant pour alimenter le nombre grandissant de VTE. Près du tiers de l'énergie supplémentaire d'Hydro-Québec d'ici 2035, soit 2 922 MW, ne servira qu'à répondre au besoin des voitures électriques. Augmenter la production d'énergie nécessitera des sommes faramineuses et entraînera probablement une hausse générale des tarifs d'électricité aux dépens des consommateurs.
- 52.** Puisque construire de grands barrages prend au moins 10 ans, le Québec est déjà en retard pour satisfaire la demande en 2035.
- 53.** En plus, la fiabilité de l'approvisionnement peut devenir un problème. On se rappellera qu'en 2022, la Californie avait demandé à ses consommateurs d'électricité de limiter la recharge de leurs VTE au moment d'une vague de chaleur. Au Québec, le 3 février 2023, les températures au Québec ont atteint des creux historiques de -48 °C dans la ville de Québec et de -52 °C au Massif, dans la région de Charlevoix, et Hydro-Québec a enregistré un pic historique de demande d'électricité de quelque 43 124 MW ! Imaginez le pic quand le Québec aura dix fois plus de VTE en recharge à -20 °C ! Oui, Hydro-Québec peut acheter de l'électricité à ses voisins (s'ils en ont à vendre), mais à un coût prohibitif. Risque-t-on de devoir demander à Mme Tremblay de choisir entre cuire sa dinde de Noël ou recharger sa VTE ?
- 54.** Et même si la puissance additionnelle requise pour charger les 2 millions de VTE souhaités en 2030 et 2,6 millions en 2035 provenait de l'éolien ou du solaire qui peuvent être construits

plus rapidement que des barrages hydro-électriques, ces technologies, avec leur manque de fiabilité et d'efficacité, comportent leur lot de défis et de problèmes. Nous ne contrôlons pas quand le vent souffle ou quand le soleil rayonne.

55. L'approvisionnement en batteries demeure incertain. Northvolt a annoncé son intention de ralentir son plan de développement international afin de concentrer ses efforts sur sa « giga-usine » située dans le nord de la Suède. Cette décision pourrait entraîner une révision de l'échéancier de son projet au Québec, financé à hauteur de plusieurs milliards de dollars par les gouvernements du Québec et du Canada.
56. Umicore a annoncé avoir interrompu ses investissements dans une usine de matériaux pour batteries de 2,76 milliards de dollars dans l'est de l'Ontario. L'entreprise mondiale de matériaux affirme avoir pris cette décision en raison de la réduction des attentes de croissance sur le marché des véhicules électriques. En octobre dernier, le gouvernement fédéral s'est engagé à investir 551,3 millions de dollars dans le projet et le gouvernement de l'Ontario a déclaré qu'il dépenserait jusqu'à 424,6 millions de dollars en coûts d'investissement.
57. Les actions du fabricant allemand de batteries Varta ont chuté de 80 % à leur plus bas niveau historique après que le fabricant allemand de batteries ait déclaré que les options de restructuration pour éviter l'insolvabilité, potentiellement avec l'aide de Porsche, laisseraient les actionnaires sans rien.

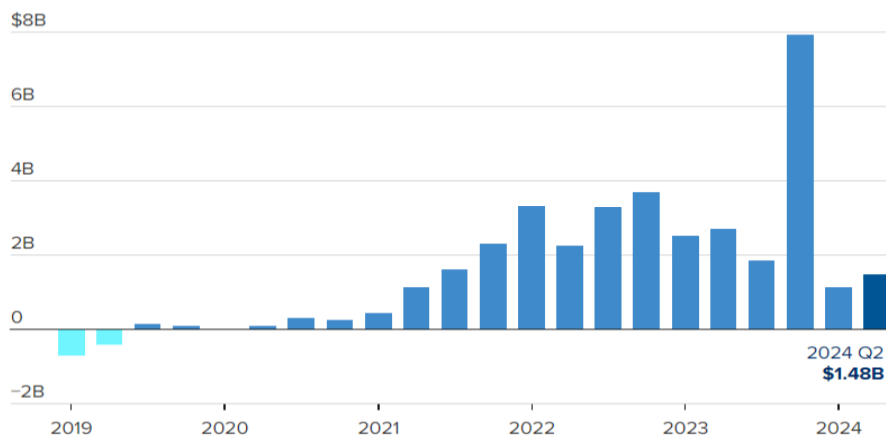
LES DÉFIS COMMERCIAUX ET FINANCIERS DES CONSTRUCTEURS

58. Les défis économiques sont nombreux.
59. Les investissements requis pour effectuer la transition entre la construction de VMCI à la construction de VTE sont titanesques. Au cours des quatre dernières années, les gouvernements fédéral et provinciaux, les constructeurs automobiles et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement ont annoncé des investissements de 46 milliards de dollars pour accroître la capacité de production de VTE du Canada tout au long de la chaîne d'approvisionnement, du raffinage des minéraux essentiels à la production de batteries jusqu'à l'assemblage final des véhicules.
60. Beaucoup de doutes planent sur la rentabilité de ces investissements. La demande de VTE demeure un défi majeur pour les constructeurs automobiles. Les constructeurs automobiles, de Aston Martin à Volkswagen Group, réévaluent leurs ambitions en matière de VTE alors que la trajectoire de croissance de cette technologie perd de son élan.

- 61.** Laurent Favre, directeur général d'OPmobility, un important sous-traitant dans l'industrie automobile, note que la production de véhicules électriques par les constructeurs automobiles américains, allemands et français n'atteint que 60 % des attentes initiales.
- 62.** Malgré une hausse de 61 % de ses ventes de VTE par rapport au Q2 de 2023, la division Ford Model E a perdu 1,14 milliard de dollars au deuxième trimestre, engloutissant les profits de 1,17 milliard de sa division de VMCI. Les revenus de Ford Model E ont chuté à 1,3 milliard de dollars, tandis que le volume a chuté de 23 % au deuxième trimestre. Les pertes de Ford dans le secteur des VTE devraient atteindre 2,5 milliards de dollars au cours du premier semestre 2024. Les pertes plus élevées sont dues à une baisse des volumes et à une « pression sur les prix à l'échelle de l'industrie ».
- 63.** Le prochain camion Super Duty de Ford construit à Oakville sera hybride. Dans un communiqué de presse, Ford a annoncé que son complexe d'assemblage commencera la production de camions en 2026. L'annonce de Ford indique qu'Oakville « ouvre la voie pour apporter une technologie multi énergie à la prochaine génération de camions Super Duty, offrant aux clients plus de liberté de choix et soutenant le plan d'électrification de Ford. » On peut supposer en toute sécurité que « multi énergie » signifie hybride. Mais s'il s'agit d'hybrides rechargeables, d'hybrides légers ou de piles à hydrogène, cela reste inconnu.
- 64.** En avril 2022, Ford a annoncé une dépréciation de 7,4 milliards de dollars US de son investissement dans Rivian après que les actions de celle-ci se soient effondrées de plus de 70 % par rapport à ses sommets. Il semble que le partenariat stratégique entre Ford et Rivian soit tombé à l'eau. Rivian a perdu 106 652\$ USD par véhicule vendu au cours du 1^{er} trimestre de 2024.
- 65.** General Motors (GM) a annoncé un report de la production de camionnettes de transport électriques à son usine d'Orion Assembly dans le Michigan jusqu'à la mi-2026, repoussant ainsi la date de début de six mois. Ce retard est dû à une réévaluation des investissements dans les véhicules électriques face à une demande des consommateurs en ralentissement. GM reportera également le lancement du premier véhicule électrique de Buick initialement prévu pour 2024. Cependant, la PDG Mary Barra n'a pas fourni de nouvelle date lors d'un appel avec les analystes le 23 juillet pour discuter des résultats financiers du deuxième trimestre de l'entreprise. GM introduira des hybrides rechargeables d'ici 2027. Buick construit et vend deux véhicules électriques en Chine, le véhicule multisegment Electra E5 et le plus petit Electra E4, mais n'a pas commenté l'impact potentiel des tarifs douaniers sur ses stratégies de produit.
- 66.** Le bénéfice net de Tesla, leader mondial de l'industrie, a diminué de 43 % à 1,48 milliard de dollars, soit 42 cents par action, au deuxième trimestre de 2024, contre 2,7 milliards de dollars, soit 78 cents par action, un an plus tôt, les ventes automobiles enregistrant une baisse de 7 % pour le trimestre et de 9,6 % au cours des six premiers mois.

Tesla quarterly net income attributable to common stockholders

Q1 2019–Q2 2024



Source: Company reports
Data as of July 23, 2024



67. Le virage européen vers les VTE a lui aussi vacillé en raison des prix élevés et de la suppression des subventions par un certain nombre de gouvernements. Par exemple, l'Allemagne, longtemps considérée comme le moteur de l'innovation automobile, fait face à un ralentissement brutal de son marché de VTE. Selon une enquête récente menée par l'Association centrale de l'industrie automobile allemande (ZDK), qu'on retrouve dans le journal Welt, les commandes de voitures VTE par les clients privés ont chuté de 47 % depuis le début de l'année. Cette baisse vertigineuse n'épargne pas non plus les véhicules hybrides rechargeables qui accusent une diminution de 37 % des ventes, malgré une année 2023 de tous les records. En revanche, la demande pour les véhicules alimentés au diesel ou à l'essence connaît une hausse de 24 %.

68. Volkswagen a récemment annoncé le report de son modèle tout électrique, l'ID Golf, initialement prévu pour 2027. Ce retard de 15 mois est principalement dû à des problèmes logiciels persistants, affectant également d'autres modèles comme le VUS T-Sport, maintenant attendu en 2031.

69. Dans une annonce plutôt sombre, Audi a révélé qu'il envisage sérieusement de mettre fin au VUS Q8 e-tron et à son modèle coupé Sportback. La raison ? Tout comme d'autres constructeurs automobiles, « Audi assiste à un déclin mondial des commandes de clients dans la classe de luxe électrique. ». Bien qu'Audi soit déterminée à atteindre ses objectifs de VTE, la marque basée à Ingolstadt a mis en œuvre une nouvelle stratégie incluant des hybrides, des hybrides rechargeables et des VTE afin de ne pas mécontenter ses clients.

- 70.** Porsche a abandonné ses objectifs de vente de VTE dans un contexte de baisse de la demande des clients. Le constructeur automobile allemand a reconnu que la transition vers l'électrification prendra plus de temps que prévu. Initialement, la marque visait à ce que 80 % de ses ventes soient entièrement électriques d'ici 2030, mais elle a depuis révisé cet objectif ambitieux, rapporte Reuters. Les ventes de véhicules électriques Porsche n'ont pas été à la hauteur des espérances, avec des niveaux de popularité variables selon les marchés. C'est pourquoi ils considèrent que transformer le Macan, un modèle à succès, en VTE est un risque énorme. Bien que la demande soit raisonnable en Chine, les ventes de Porsche ont ralenti en Europe et stagnent aux États-Unis et les ventes américaines du Taycan en 2024 ont diminué par rapport à l'année précédente, reflétant un marché des VTE en stagnation. Depuis le début de l'année 2024, Porsche a livré 2 054 unités de cette berline électrique. En comparaison, le constructeur a vendu 6 720 modèles 911 et 12 004 Macan durant la même période. Cela étant dit, l'arrivée du Macan EV devrait améliorer les ventes de VTE grâce à un prix plus abordable et un attrait accru en raison de la carrosserie de type VUS. Porsche a déclaré que sa stratégie de placement de produits lui permettrait toujours d'atteindre son objectif de 80 % de véhicules électriques d'ici 2030, mais a souligné que cela dépend de la demande des clients et du développement de l'électromobilité. La société a ajouté : « Notre double stratégie [VMCI et VE] est plus importante que jamais ».
- 71.** Les bénéfices du géant allemand de l'automobile Mercedes ont plongé alors que les ventes de sa nouvelle gamme de VTE sont tombées en chute libre. Mercedes a récemment annoncé qu'elle investirait des milliards de dollars dans la technologie des VMCI pour rendre les moteurs existants et les groupes motopropulseurs hybrides aussi efficaces que possible.
- 72.** Le président-directeur général de Renault, Luca De Meo, a exprimé des doutes sur le calendrier de transition vers les VTE en Europe, ajoutant que le constructeur automobile doit réduire ses coûts s'il veut atteindre ses objectifs en matière de véhicules électriques. Interrogé sur les ambitions de Renault de faire passer 100 % de sa production automobile européenne à des véhicules électriques dans un contexte de marché intérieur faible, De Meo a déclaré : « La vérité, c'est que nous ne sommes pas encore sur la bonne trajectoire pour atteindre 100 % de voitures électriques d'ici 2035. C'est la vérité. »
- 73.** Le constructeur automobile japonais Nissan a annoncé une quasi-disparition de ses bénéfices pour la période d'avril à juin et a revu à la baisse ses prévisions annuelles. Cela s'explique par la nécessité d'offrir des remises importantes sur le marché américain, ce qui met en lumière les risques croissants auxquels il est confronté sur son principal marché. Contrairement à ses concurrents Toyota et Honda, Nissan ne propose pas de modèles hybrides aux États-Unis. Par conséquent, la marque n'a pas pu bénéficier de l'augmentation récente de la demande pour les hybrides, alors que l'engouement pour les véhicules électriques a diminué. Jusqu'à présent, Nissan s'est davantage concentré sur les VTE aux États-Unis et n'y lancera pas de modèles hybrides avant au moins 2026. La baisse du prix unitaire combinée à l'augmentation des dépenses d'incitation a porté un coup dur à ses bénéfices. Nissan est en train de prendre du retard par rapport à d'autres grands

constructeurs automobiles japonais, en grande partie en raison de l'échec du lancement de modèles hybrides aux États-Unis. Les hybrides ont regagné en popularité sur le marché depuis 2023, alors que l'inflation freine la demande de VTE plus chers. En l'absence d'une option hybride sur le marché clé des États-Unis, le nombre de jours d'inventaire de Nissan - combien de temps conserver avant la vente - s'élevait à 55 en juillet, contre 27 pour Toyota et 49 pour Honda. Le manque d'hybrides pèse également sur le prix de vente unitaire de Nissan, qui est essentiel pour augmenter les bénéfices. Le prix de transaction moyen des véhicules Nissan aux États-Unis a baissé de 4 % sur un an pour s'établir à 34 000 \$ en juin, selon la société américaine Cox Automotive. Toyota, en revanche, a connu une augmentation de 5 % à 41 000 \$ et sa part mondiale du marché atteint maintenant environ 60 %. Honda a également connu de fortes ventes de ses CR-V hybrides.

74. Il y a quelques années, Toyota avait été critiquée pour son approche multifacette de l'électromobilité, plusieurs estimant que la marque était réticente à introduire des voitures électriques. Il semblerait que cette approche ait été la bonne, car des marques telles que Mercedes-Benz, General Motors, JLR et Hyundai changent toutes de cap.
75. La stratégie « EV-or-Bust » de Volvo, l'une des plus audacieuses de l'industrie, pourrait être repensée face à la baisse des ventes de VTE sur des marchés clés comme la Chine et les États-Unis. Les ventes de VTE de Volvo aux États-Unis ont chuté cette année en raison de la concurrence accrue et d'une guerre des prix déclenchée par Tesla. Entre janvier et juin, les livraisons des VUS électriques XC40 et C40 ont plongé de 74% à 1981 unités. En réponse, Volvo a réduit l'offre de VTE tout en augmentant les allocations de véhicules hybrides rechargeables aux concessionnaires.
76. Lors d'une émission web trimestrielle avec les investisseurs, Jim Rowan, PDG de Volvo, a réaffirmé sa foi en la propulsion électrique, tout en reconnaissant que l'électrification complète prendra du temps. « Les hybrides rechargeables forment un pont solide pour nos clients qui ne sont pas encore prêts pour une électrification totale », a-t-il déclaré le 18 juillet. Les hybrides rechargeables et les hybrides légers restent populaires auprès des clients, et Volvo continuera d'investir dans cette gamme. Les concessionnaires américains de Volvo s'attendent à vendre des berlines, des familiales et des VUS hybrides au-delà de la décennie. Un concessionnaire a déclaré : « Nous devons le faire, sinon nous mourrons. » Volvo se concentre sur l'offre de véhicules hybrides rechargeables pendant que le marché des VTE mûrit aux États-Unis et ailleurs. Un détaillant a résumé : « Volvo réalise qu'il ne peut pas réussir sans les hybrides rechargeables et les hybrides légers. La stratégie tout-électrique n'est pas quelque chose que les concessionnaires peuvent soutenir. »
77. Des constructeurs américains comme Fisker, Proterra, Electric Last Mile Solutions et Tritium sont devenus insolvables. Au Québec, Taïga a connu le même sort. Lion, qui a bénéficié de près de 250 millions de dollars d'argent public depuis 2008 sans compter les 200 millions de dollars de subventions accordées en vertu du Programme d'électrification du transport

scolaire pour électrifier jusqu'à maintenant environ 6,6% de la flotte québécoise, vit une période difficile au niveau de ses liquidités et de sa rentabilité, son président affirmant que « la transition vers l'électrification prend plus de temps que prévu » pour expliquer la baisse de 48 % de ses revenus au deuxième trimestre, tandis que sa perte s'est élevée à 19,3 millions USD comparé à 12 millions USD au deuxième trimestre de l'an dernier.

78. Tout semble indiquer un fléchissement majeur du marché des VTE.

79. Plutôt que de laisser le marché libre décider de la quantité de VTE à produire pour remplir la demande lentement mais sûrement grandissante pour les VTE, plusieurs états ont décidé de forcer la main des constructeurs en légiférant une hausse coercitive de l'offre de VTE pour forcer les consommateurs à acheter des VTE. Ces gouvernements ont causé un déséquilibre dans l'offre, suivi d'un effondrement des prix des véhicules neufs et aussi des véhicules de seconde main (comme l'a bien montré l'expérience de Tesla/Hertz). Cet effondrement a « brûlé » bien des consommateurs qui ont acheté leurs VTE et ont été forcés d'assumer des pertes importantes lors de la revente de leur VTE. Une approche incitative aurait probablement été plus efficace et n'aurait probablement pas créé les distorsions majeures que le marché vit en ce moment.

80. De même, les sociétés de location de véhicules (appartenant pour la plupart aux grands constructeurs) ont dû enregistrer des pertes massives suite à cette dépréciation accélérée. Une « spirale de la mort » s'en est suivie : les ventes ont reculé encore plus, entraînant un excès d'inventaire encore plus grand, appliquant une pression additionnelle à la baisse sur les prix de véhicules neufs, et donc aussi sur les VTE de seconde main, empirant les pertes pour les consommateurs, de sorte que plusieurs d'entre eux se promettent de ne plus en acheter.

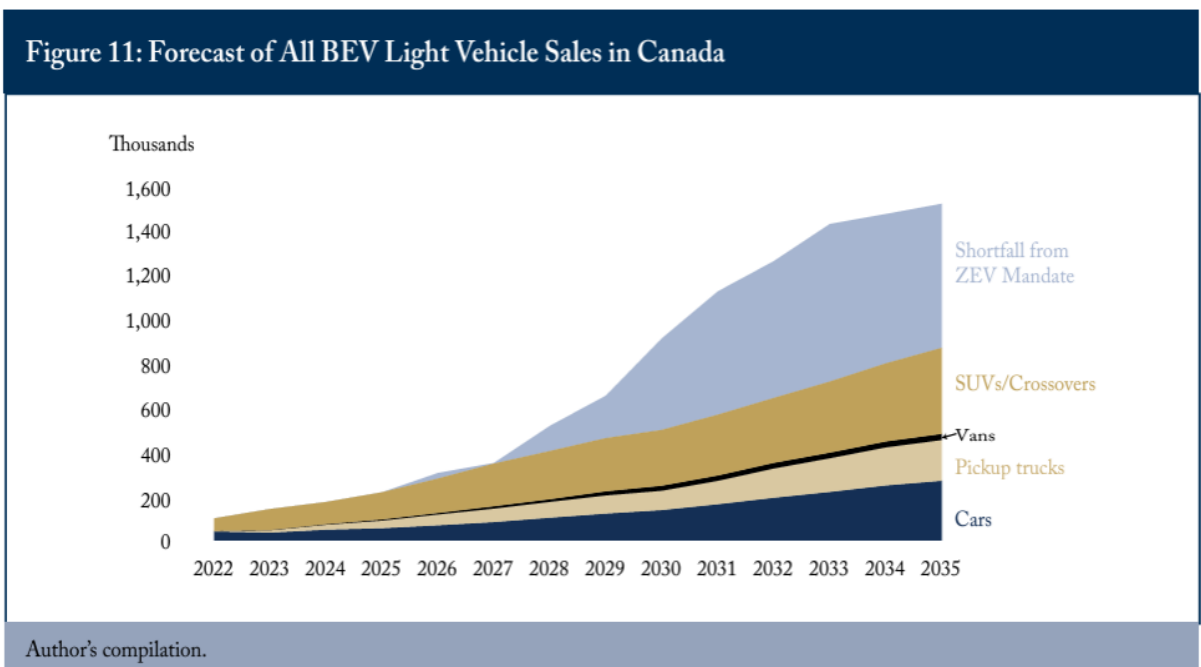
81. Ainsi, dans le sondage Mobility Consumer Pulse de Mackenzie and Co. pour 2024 publié en juin 2024, 46 % des propriétaires de véhicules électriques aux États-Unis ont déclaré qu'il était « très » probable qu'ils redeviennent propriétaires d'un VMCI lors de leur prochain achat. L'Australie est le seul pays avec un pourcentage plus élevé de propriétaires (49 %) que les États-Unis qui se disent prêts à redevenir propriétaires d'un VMCI. La principale raison invoquée par les propriétaires de VTE pour vouloir redevenir propriétaires d'un VMCI est le manque d'infrastructure de recharge disponible (35 %) ; la deuxième raison la plus souvent invoquée était que le coût total de possession d'un VTE était trop élevé (34 %) (le coût total comprend la dépréciation du véhicule).

LES DÉFIS LIÉS À LA CAPACITÉ DE FABRICATION

82. La capacité manufacturière des constructeurs de VTE est limitée. Par exemple, Tesla a produit 1,3 million de VE en 2023. Même si la production de ses quatre giga-usines de Tesla

atteignait 100% de leur capacité, Tesla ne pourrait produire que 3 millions VE en 2025.

- 83.** L'Institut CD Howe a publié une étude évaluant la capacité de production des grands constructeurs présents sur le marché canadien et projetant les ventes de VE au Canada en 2035.
- 84.** Le graphique ci-dessous résume les prévisions des ventes de tous les véhicules légers VTE au Canada pour la période de 2022 à 2035. Les quatre premières couches représentent les ventes prévues de VTE pour les quatre types de véhicules légers vendus au Canada. Le graphique montre que ces ventes totaliseront environ 860 000 en 2035.
- 85.** Le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* (DORS/2010-201) du gouvernement fédéral canadien exigera, d'une façon similaire au Règlement VZE, une hausse des ventes de VTE. Ces ventes devront passer de 20% de toutes les ventes en 2026 (soit environ 300 000 véhicules) à 100% en 2035, soit environ 1 510 000 véhicules. La somme des cinq couches dans le graphique représente les ventes requises de VTE chaque année de 2026 à 2035.
- 86.** La couche supérieure (en gris) représente donc l'écart entre les prévisions de ventes de véhicules légers VTE et le mandat ZEV requis. Comme on peut le constater, la couche supérieure est petite en 2026 et 2027, mais augmente considérablement après ces dates. Le déficit en 2035 est d'environ 650 000 véhicules légers, soit la différence entre la demande globale prévue en 2035 de 1 510 000 véhicules légers et l'offre prévue de 860 000 véhicules légers ZEV. Le déficit cumulé total sur la période 2026 à 2035 devrait être de 3,9 millions de véhicules légers.



87. La conclusion claire des prévisions est que les ventes annuelles de VTE augmenteront considérablement entre 2022 et 2035 (de 100 000 à environ 860 000). Malgré cette forte augmentation, les constructeurs ne pourront pas construire suffisamment de véhicules légers VTE pour satisfaire toute la demande à partir de 2028 environ, le déficit augmentant chaque année jusqu'en 2035. L'interdiction de la vente de véhicules légers VMCI signifiera que la demande pour les véhicules légers ne sera pas remplie. Autrement dit, il y aura une pénurie de véhicules automobiles neufs à vendre au Canada d'ici 4 ans.

LES DÉFIS LIÉS AU COMMERCE INTERNATIONAL

88. Une nouvelle dynamique dans le commerce international des VTE s'est introduite dans le paysage alors que l'administration Biden a annoncé que le taux de droits de douane sur les véhicules électriques augmentera de 25 % à 100 % en 2024. Le taux de droits de douane sur les batteries lithium-ion pour véhicules électriques augmentera de 7,5 % à 25 % en 2024. Cette mesure vise à ralentir l'augmentation récente des exportations de véhicules électriques chinois vers les marchés américains, favorisée selon l'administration Biden par un soutien injuste dû au recours par la Chine d'un large éventail de politiques et de pratiques non commerciales.

89. Cette mesure entraînera une hausse importante du prix des VTE aux États-Unis.

90. En outre, le 12 juin 2024, la Commission européenne a annoncé une conclusion provisoire selon laquelle la chaîne d'approvisionnement en batteries de véhicules électriques de la Chine bénéficie de subventions déloyales qui menacent de porter préjudice aux producteurs européens. Des droits provisoires allant de 17,4 % à 38,1 % pourraient être imposés sur les importations de véhicules électriques fabriqués en Chine à compter du 4 juillet 2024.

91. Le gouvernement du Canada a annoncé vouloir examiner des mesures de réponse potentielles similaires, soit une surtaxe qui pourrait être appliquée à la totalité ou à une partie des VTE importés de Chine ou une inadmissibilité des VTE chinois au programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission et au programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission. Le Chef de l'Opposition officielle à Ottawa a quant à lui annoncé le 9 août 2024 qu'un gouvernement conservateur imposerait des droits de douane « massifs » sur les VTE fabriqués en Chine.

92. En assumant que le gouvernement canadien mette en place ces mesures protectionnistes, on peut s'attendre à ce que ces restrictions augmentent le prix de VTE en Amérique du Nord, restreignent l'offre de VTE et ralentissent leur déploiement en Amérique du Nord et donc au Québec.

LES DÉFIS COMMERCIAUX ET FINANCIERS DE L'INDUSTRIE QUÉBÉCOISE DE L'AUTOMOBILE

- 93.** Selon le *Plan d'action 2024-2025* du Comité sectoriel de main-d'œuvre des services automobiles (CSMO Auto), l'industrie automobile qu'on dit « solidement implantée dans toutes les régions du Québec » a généré un PIB de 7,6 milliards \$ en 2021. Elle compte 18 500 entreprises et emploie 102 060 travailleurs qui assurent l'entretien et la réparation de plus de 6 310 810 véhicules.
- 94.** Ces entreprises sont réparties en deux grands secteurs d'activités. Le premier réunit les concessionnaires et marchands de véhicules neufs et d'occasion, de véhicules récréatifs et de loisirs, ainsi que de véhicules lourds. Selon le CSMO Auto, ce secteur représente 25 % des entreprises.
- 95.** Le second secteur regroupe donc 75 % des entreprises, soit les entreprises impliquées dans l'après-marché. Ces entreprises sont actives dans les sous-secteurs de la vente de pièces et d'accessoires neufs, la vente de pièces et d'accessoires usagés (recycleurs), la revente de pneus (incluant l'installation), les ateliers mécaniques, les ateliers de carrosserie et les ateliers de réparation de parebrise.
- 96.** Le Québec compte près de 900 concessionnaires québécois qui emploient des milliers de travailleurs. Les concessionnaires de VMCI anticipent des pertes financières importantes à mesure que la demande pour ces véhicules diminue. Des licenciements et une augmentation du chômage dans ce secteur sont à prévoir et la fermeture de concessionnaires de marques offrant peu ou pas d'options électriques pourrait aggraver la situation.
- 97.** Les entreprises autres que les concessionnaires qui fournissent des pièces et des services pour les voitures thermiques ressentent déjà l'impact de cette transition. Cela pourrait entraîner des fermetures d'entreprises et des pertes d'emplois supplémentaires.

LES DÉFIS SOCIAUX

- 98.** La dynamique des régions est bien différente de celle des villes.
- 99.** Les régions ne bénéficient pas de systèmes de transports collectifs et les distances à parcourir pour se rendre à destination sont souvent plus longues que celles que l'on retrouve en milieu urbain.
- 100.** Les défis technologiques et commerciaux mentionnés plus haut sont d'autant plus importants dans les régions que l'étendue du territoire et la faible densité de son occupation

haussent les coûts d'installation de bornes et de distribution du réseau d'Hydro-Québec.

- 101.** Hydro-Québec se prépare à laisser le secteur privé s'emparer du marché de la recharge et des bornes électriques, à partir de 2030. Le changement ne devrait pas laisser indifférents les détenteurs de véhicules électriques en région. On peut s'attendre à ce que les fournisseurs privés facturent un prix plus élevé là où les bornes sont peu utilisées.
- 102.** L'impossibilité pour de nombreux travailleurs de se déplacer pourrait entraîner des fermetures d'entreprises en région.
- 103.** La transition pourrait aussi entraîner la fermeture de nombreux petits dépanneurs et stations-service dans les villages puisqu'ils dépendent de l'achalandage créé par la demande de produits d'essence pour les véhicules thermiques, ce qui affectera la qualité de vie locale.
- 104.** Les véhicules électriques, souvent plus chers, risquent aussi de créer une inégalité d'accès pour les ménages à faible revenu, non seulement dans les villes, mais, à plus forte raison, dans les régions².
- 105.** L'interdiction de revendre les véhicules VCMI pourrait limiter leur accessibilité à des options de financement compte tenu des pertes importantes que les sociétés de financement (appartenant en majorité aux grands constructeurs) ont subies avec les dépréciations beaucoup plus importantes que prévu³.

LES DÉFIS DE TAXATION

- 106.** Depuis plusieurs années, les revenus liés à la taxe sur le carburant stagnent, notamment en raison du nombre grandissant d'automobilistes qui se procurent des voitures électriques et à l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, ce qui donne moins d'argent à l'état pour procéder au maintien et à l'amélioration du réseau routier.
- 107.** Dans un cahier de recherche publié récemment, les chercheurs Michaël Robert-Angers, Jean-Philippe Meloche et Luc Godbout avancent qu'une taxe kilométrique est une solution qui ressort du lot pour remédier à cette perte de revenus pour l'État.

² On peut tracer un parallèle avec l'expérience de la Norvège. Voir le paragraphe 107.

³ Voir paragraphe 79.

- 108.** Le groupe de chercheurs estime que le montant qui devrait être perçu en 2030 pour compenser les recettes tirées de la taxe sur les carburants et l'augmentation des dépenses nécessaires à l'amélioration du réseau routier serait de 8,4 cents par kilomètre en moyenne pour les véhicules légers, ce qui reviendrait à 1600\$ par année pour un véhicule roulant 20 000 km.
- 109.** Les mêmes chercheurs notent que le retrait progressif du rabais sur le véhicule accordé dans le cadre du programme *Roulez vert* diminuera les aides gouvernementales de 7000 \$ à compter du 1er janvier 2027 (pour le moment, aucun changement n'a été annoncé à l'égard du rabais de 5000 \$ consenti par le gouvernement fédéral et du rabais de 600 \$ offert par le gouvernement du Québec pour une borne de recharge à domicile). Les chercheurs ont calculé que l'effet de cette diminution du rabais de 7000 \$ rendrait le coût de détention d'une VTE Chevrolet Bolt plus élevé de 1249 \$ par rapport à celui d'une VMCI Toyota Corolla en assumant un prix d'un litre d'essence à 1,60 \$. Toutefois, si le prix de l'essence est de 1,71 \$ et non de 1,60 \$, l'écart de coût de propriété serait ramené à zéro. Selon l'évolution d'un tel scénario, une taxe kilométrique sera, pour le propriétaire d'un VTE, un fardeau additionnel net.

DES DÉFIS PAS SEULEMENT AU QUÉBEC, MAIS PARTOUT SUR LA PLANÈTE

- 110.** Plusieurs pays et États américains ont récemment ralenti ou ajusté leurs objectifs en matière de VE, invoquant divers défis tels que le coût, les infrastructures et la résistance des consommateurs.
- 111.** États-Unis : alors que les États-Unis continuent de soutenir l'adoption des VE, les modifications apportées au crédit d'impôt pour véhicules propres en vertu de l'*Inflation Reduction Act* ont rendu moins de modèles éligibles aux crédits d'impôt complets, ce qui pourrait expliquer en partie le ralentissement de la croissance de ventes de VTE à court terme et à la frilosité des consommateurs.
- 112.** Royaume-Uni : en septembre 2023, le Royaume-Uni a reporté de cinq ans son calendrier pour l'élimination complète des VMCI, marquant un revirement par rapport à un consensus politique de longue date sur le climat, deux ans seulement après que le Royaume-Uni ait accueilli la COP26 à Glasgow. Malgré ce revirement, le patron de Stellantis, propriétaire de Vauxhall, a déclaré récemment que le régime de quotas du Royaume-Uni, qui oblige les constructeurs à atteindre des objectifs de vente de VE qui augmentent chaque année, a été fixé « au double de la demande naturelle du marché » et signifie que les constructeurs automobiles devraient vendre leurs véhicules à perte pour éviter des amendes. « Pour survivre, les entreprises doivent faire des profits », a-t-il déclaré. "Je ne vendrai pas de voitures à perte."

- 113.** Norvège : bien qu'elle ait l'un des taux d'adoption des VE les plus élevés au monde, la Norvège connaît un ralentissement de la croissance des ventes de VE. Cela est dû en partie à la maturité du pays en matière d'adoption de VE et à la réduction des subventions. Le pays a en effet réalisé que les généreuses subventions aux acheteurs de VE ont eu comme impact de compromettre des objectifs sociétaux vitaux. Selon Bjørne Grimsrud, directeur du centre de recherche sur les transports TØI, les subventions spectaculaires aux VTE ont largement profité aux riches, contribuant ainsi à creuser le fossé entre riches et pauvres dans un pays fier de ses politiques sociales égalitaires. Pire encore, le boom des véhicules électriques a entravé les efforts des villes norvégiennes pour se détacher de la dépendance à l'automobile et permettre aux résidents de se déplacer en transports en commun ou à vélo. Malgré les applaudissements de l'étranger, le gouvernement norvégien a donc commencé à supprimer certaines de ses subventions à l'électrification afin d'atténuer les inconvénients de la promotion sans restriction des véhicules électriques. « Les pays devraient introduire des subventions aux véhicules électriques de manière à ne pas creuser les inégalités ni stimuler l'utilisation de la voiture au détriment des autres modes de transport », explique M. Grimsrud. "Mais c'est ce qui s'est finalement produit ici en Norvège."
- 114.** L'Allemagne a progressivement supprimé plusieurs subventions à l'achat de véhicules électriques, y compris la fin des subventions pour les véhicules hybrides rechargeables début 2023 et toutes les subventions aux véhicules électriques d'ici décembre 2023. Cette décision a entraîné une diminution du prix global et de la part de marché des ventes de voitures électriques, de 30 % en 2022 à 25 % en 2023. Un nouveau mécanisme de soutien visant à accélérer le déploiement des VE en Allemagne grâce à des déductions fiscales accrues pour les constructeurs de voitures a été mis en place récemment. L'Allemagne a besoin de multiplier par six ses ventes de VE pour atteindre son objectif d'émissions. Le pays est loin d'avoir le rythme pour mettre 15 millions de véhicules électriques sur les routes d'ici 2030 et un groupe de lobby plaide pour d'autres moyens de réduire les émissions des transports.
- 115.** Ces ajustements reflètent les complexités et les défis auxquels sont confrontés les pays dans leur transition vers la mobilité électrique, et démontrent qu'il faut équilibrer les objectifs climatiques ambitieux avec les réalités économiques et logistiques.

VERS UNE APPROCHE PLUS FLEXIBLE ?

- 116.** Les modèles hybrides deviennent courants. Autrefois réservée aux voitures économiques, la technologie hybride est maintenant disponible dans à peu près toutes les catégories de véhicules, des berlines familiales, des minifourgonnettes, des camionnettes pleine grandeur et des petits camions à toutes les tailles de véhicules utilitaires sport.
- 117.** Selon le ministère américain de l'Énergie, les Américains ont acheté 46 % de voitures hybrides de plus en 2023 qu'en 2022. Les hybrides permettent de réaliser des économies de carburant à un prix modeste et se conduisent généralement comme des voitures

traditionnelles.

- 118.** Signe de la popularité grandissante des hybrides, la vénérable Camry de Toyota deviendra exclusivement hybride à compter de l'année-modèle 2025. Sa Prius nouvellement redessinée reçoit des critiques élogieuses et effectue près de 4 litres aux 100 km.
- 119.** GM, le premier constructeur américain à se lancer corps et âme dans les VTE, prévoit désormais produire des hybrides rechargeables. GM introduira en effet des hybrides rechargeables d'ici 2027.
- 120.** Le président nord-américain de VW, Pablo Di Si, a déclaré à CNBC qu'il croyait à une approche équilibrée, ajoutant qu'il était en discussion pour introduire des modèles hybrides aux États-Unis.
- 121.** Hyundai, Kia et Toyota prévoient offrir différents niveaux d'électrification dans leur offre de véhicules.
- 122.** Dans une note à ses clients, l'analyste Adam Jonas de Morgan Stanley a mentionné que la croissance des ventes de véhicules hybrides était cinq fois plus élevée que celles des VTE. « Toyota est presque complètement absente du marché des véhicules à batterie, mais augmentera sa part de marché aux É.-U. plus que tout autre constructeur cette année. Prenez un instant pour réfléchir à cela. Les VTE peuvent être l'avenir, mais ils peinent dans le présent. »

CONCLUSION

- 123.** La mise en place progressive de l'interdiction de l'achat de VMCI au Québec présente des défis complexes et ce, à plusieurs niveaux.
- 124.** Bien que le Plan vert et son plan de mise en œuvre puissent souhaiter un idyllique objectif de VTE à 100% en 2035, la réalité économique et empirique de l'inacceptabilité sociale et du rejet de cet objectif par la société québécoise devrait dicter au gouvernement du Québec une attitude plus prudente, flexible et réaliste.
- 125.** Il n'est pas impossible que les défis mentionnés dans ce mémoire relatifs aux VTE soient éventuellement résolus à un coût économique par des percées scientifiques, technologiques ou économiques.

126. Ainsi, il est possible que le prix des matières premières nécessaires à la fabrication de batteries puisse baisser ou que de nouvelles composantes chimiques dans les batteries soient moins dispendieuses ou que de nouvelles technologies autres que les piles électriques puissent émerger au cours des prochaines années.

127. Il est aussi possible que la réglementation mondiale visant les encouragements fiscaux ou réglementaires à une telle transition énergétique change au fil des années pour tenir compte de l'évolution des technologies et du marché.

128. Considérant les incertitudes relatives

- a. à la technologie qui sous-tend la production de VTE ;
- b. à la demande des consommateurs pour les VTE compte tenu des coûts des VTE, de l'élimination prévue des subventions à l'achat de VTE, des désavantages (réels ou perçus) de cette technologie en termes de disponibilité de bornes de recharge et d'autonomie dans le climat québécois ;
- c. à la capacité des constructeurs, même si la demande des consommateurs se maintenait, de fournir des VTE compte tenu des pressions négatives sur le prix de leur produits et de la rentabilité des VTE ;
- d. à la valeur de revente de VTE achetés par les consommateurs compte tenu de l'effondrement des prix causés par l'imposition d'une offre dépassant la demande mandatée par l'État et leur consécutif désintérêt à racheter un autre VTE et à l'impact sur les alternatives de financement ou de location que pourraient avoir ces dévaluations ;
- e. aux droits imposés sur les importations chinoises de VTE ce qui impactera le prix des VTE (lequel prix est un obstacle majeur à leur achat) ;
- f. à la capacité financière limitée du gouvernement du Québec de subventionner *ad vitam aeternam* l'achat de VTE ;
- g. au déploiement de la capacité de distribution de courant électrique par Hydro-Québec dans son réseau de distribution pour alimenter l'énorme besoin généré par l'addition de 2 millions de VTE au Québec en 2030, tant un niveau des consommateurs que des fournisseurs de services (garages d'entretien) et des concessionnaires ;
- h. aux défis sociaux, notamment en région, causés par un déploiement massif de VTE et un manque d'alternatives de transport collectif ;
- i. au manque d'alternatives de VMCI pour une majorité de Québécois en région n'ayant pas accès au transport collectif.

LE PARTI CONSERVATEUR DU QUÉBEC DEMANDE AU MINISTÈRE :

- **DE** ne pas adopter le Règlement 2035 ;
- **DE** suspendre l'objectif contenu au Plan de mise en œuvre 2023 d'avoir 2 millions de VE au Québec d'ici 2035 ;
- **D'adopter** un moratoire du Règlement VZE en gelant le pourcentage de VTE devant être vendus par les constructeurs à celui de l'année 2024, soit 19,5% ;
- **D'annoncer** que des consultations publiques seront tenues d'ici 2030 afin d'évaluer :
 - a. la pertinence des objectifs du Plan de mise en œuvre à la lumière de la nouvelle réalité des objectifs compte tenu de l'évolution des connaissances scientifiques et le succès des mesures adoptées et mises en vigueur alors pour atteindre lesdits objectifs ; et
 - b. si les défis et incertitudes mentionnés dans le présent Mémoire se sont estompés ou ont trouvé des solutions technologiques commerciales ou autres justifiant la fin du moratoire.

RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Karim Elayoubi
Président
Commission politique
Parti conservateur du Québec