



***Constructeurs mondiaux d'automobiles
du Canada***

Remarques formulées au Comité permanent de l'environnement
au sujet des véhicules zéro émission

David C. Adams
Président et chef de la direction

xx novembre 2020

Liste des recommandations des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada au Comité permanent au sujet des véhicules zéro émission (VZE)

- **Recommandation 1** : Le gouvernement doit se concentrer sur ses objectifs de réduction des émissions de GES pour 2030 (et au-delà) dans le secteur des transports, par opposition à mettre de l'avant une technologie qui ne permettra pas d'obtenir les réductions souhaitées.
- **Recommandation 2** : Le gouvernement doit achever son évaluation de la dynamique de l'offre et de la demande des véhicules zéro émission sur le marché canadien avant d'exécuter toute forme de mandat national relatif aux véhicules zéro émission.
- **Recommandation 3** : Le gouvernement doit ajouter des fonds au programme iVZE, car actuellement plus de 255 millions de dollars sur les 300 millions de dollars alloués au programme en mai 2019 pour une période de trois ans ont été utilisés.
- **Recommandation 4** : Le gouvernement doit concentrer les mesures incitatives financières et autres pour les VZE sur les véhicules très utilisés tels que les taxis, les services de livraison et autres flottes.
- **Recommandation 5** : Le gouvernement doit travailler avec l'industrie et d'autres partenaires pour rédiger du matériel éducatif et créer des expériences autour des VZE.
- **Recommandation 6** : Le gouvernement doit travailler avec la Fédération canadienne des municipalités pour exiger la modification des codes du bâtiment afin d'exiger l'installation de bornes de recharge dans les nouveaux immeubles à logements multiples et autres espaces de vie à haute densité pour faciliter la recharge des VZE. De même, l'infrastructure de ravitaillement en hydrogène doit être une priorité dans les principaux centres du Canada.

Détails du mémoire

L'association nationale des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada représente les intérêts canadiens des 15 principaux constructeurs internationaux d'automobiles, y compris BMW Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada Corp., Jaguar Land Rover Canada ULC., Kia Canada Inc., Maserati Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Ventas de véhicules Mitsubishi du Canada Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars

Canada Ltd., Subaru Canada Inc., Toyota Canada Inc., Volkswagen Group Canada Inc. et Volvo Cars of Canada Corp. Les CMAC défendent une politique publique judicieuse pour assurer que le marché canadien de l'automobile soit concurrentiel et durable. Nos membres sont dévoués à répondre aux besoins des Canadiens en matière de déplacement en leur offrant un choix plus varié, des caractéristiques de sécurité et des technologies environnementales à la fine pointe de l'industrie. Nos membres s'efforcent également d'éliminer les contraintes réglementaires et les barrières à l'importation et l'exportation qui ne sont pas essentielles.

Les 15 sociétés membres et leurs filiales emploient directement ou indirectement plus de 77 000 Canadiens dans la fabrication, la vente et la distribution de véhicules et de pièces, ainsi que dans le service après-vente, les finances et les activités du siège social d'un océan à l'autre. En 2019, les entreprises membres des CMAC ont vendu 1 146 587 véhicules, ce qui représente 60 % du marché automobile canadien, et ont soutenu plus de 60 % des 3 300 concessionnaires de véhicules neufs du Canada.

Nos membres se sont engagés à décarboniser les produits qu'ils fabriquent; cependant, il est évident que l'objectif de décarbonisation du secteur des transports légers ne peut être atteint en se concentrant uniquement sur les ventes de véhicules neufs – qui représentent environ 8 % de tous les véhicules sur la route. Il est également manifeste que nous n'atteindrons pas nos objectifs de réduction des GES pour l'ensemble du parc de véhicules légers en nous concentrant simplement sur la mise en œuvre de la technologie des VZE, au lieu de nous concentrer sur le véritable objectif de réduction des émissions de GES.

Actuellement, au Canada, il y a environ 168 000 VZE sur la route, sur une population totale de véhicules légers d'environ 23,5 millions de véhicules. Cela équivaut à 0,7 % de tous les véhicules légers actuellement en circulation (figure 1).

Cela dit, les constructeurs automobiles investissent des centaines de milliards de dollars dans la technologie des véhicules zéro émission à l'échelle mondiale et, bien que la COVID-19 ait, dans certains cas, retardé l'arrivée de certains modèles, elle n'a nullement dissuadé les constructeurs automobiles de poursuivre le développement et la mise en marché des VZE. En fait, les membres des CMAC auront à eux seuls plus de 125 modèles de VEB et de VHR mis sur le marché entre 2021 et 2025. À cet égard, il est important de souligner que la seule différence réelle entre les perspectives des gouvernements, des ONGE et de l'industrie automobile en ce qui concerne les VZE est la question du calendrier.

L'industrie automobile traverse une transition sans précédent, comme elle n'en a jamais connu en 100 ans d'histoire. Cette transition avance rapidement, mais prendra du temps. Il faut de 3 à 5 ans pour mettre un nouveau modèle sur le marché et environ de 1 à 2 milliards de dollars. Les entreprises automobiles doivent continuer à réaliser des bénéfices sur leurs gammes de véhicules actuelles pour soutenir le développement de véhicules à propulsion avancée. En outre, il faut trouver et encourager de nouveaux fournisseurs et partenaires de la chaîne d'approvisionnement pour conclure des contrats à long terme afin d'obtenir les batteries et autres composants qui sont totalement nouveaux pour la production de VZE.

Comme nous le mentionnons, l'industrie est en train de changer, mais cela prend du temps et le changement est également sensible à la demande, et l'offre sera probablement en retard sur la demande dans l'avenir immédiat.

En conséquence, l'intervention réglementaire à court terme sous la forme de mandats de VZE est incohérente par rapport à l'horizon à moyen et à long terme de cette transition du secteur.

Recommandation 1 :

Le gouvernement doit se concentrer sur ses objectifs de réduction des émissions de GES pour 2030 (et au-delà) dans le secteur des transports, par opposition à mettre de l'avant une technologie qui ne permettra pas d'obtenir les réductions souhaitées.

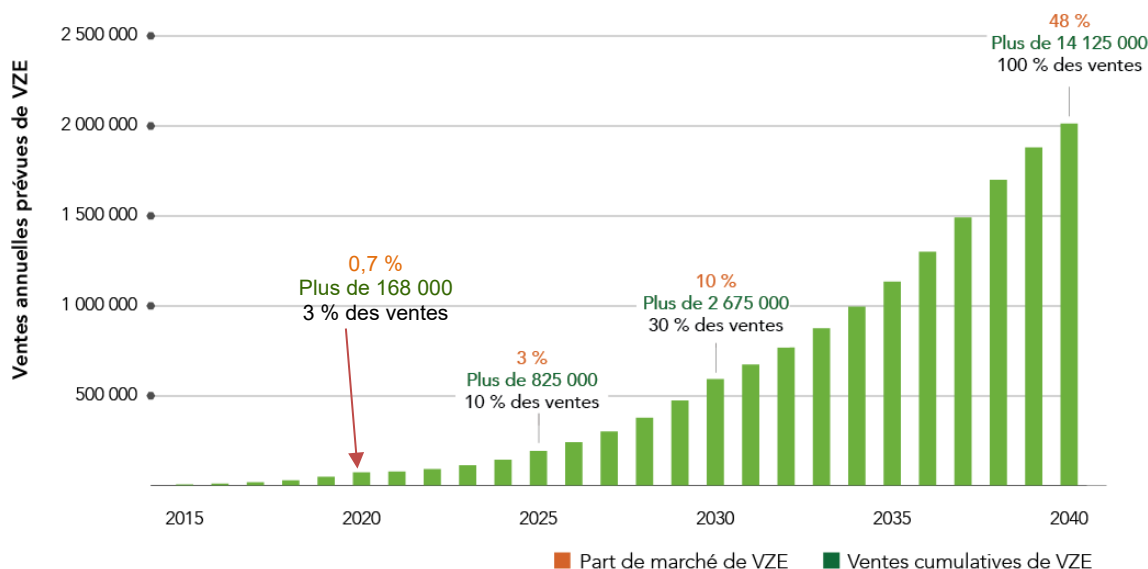
Se concentrer sur la vente d'une seule technologie (VZE) dans le segment des véhicules légers ne permettra pas d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES du gouvernement pour 2030 dans le secteur des transports, même si nous atteignons les objectifs de pénétration des VZE. Toutefois, l'établissement de normes ambitieuses de réduction des émissions pour les ventes de véhicules légers aidera à la fois à atteindre les objectifs de 2030 et à favoriser la pénétration des VZE.

En plus des normes de réduction des émissions, il faudra créer des formulations de carburant à plus faible teneur en carbone dans le cadre d'une norme sur les carburants propres afin de garantir que l'ensemble du parc routier de 23,5 millions de véhicules légers puisse réaliser des réductions significatives d'émissions. Comme toujours, le véhicule et les carburants utilisés sont un système symbiotique, de sorte que toute formulation avancée de carburant doit être compatible avec les véhicules sur la route. Actuellement, il y a environ 9,6 millions de véhicules de 12 ans et plus sur les routes canadiennes et il faudra s'assurer que ces véhicules pourront fonctionner avec n'importe quel carburant reformulé.

Idéalement, tant les normes d'émission de GES pour les véhicules légers que toute norme de carburant propre devraient être élaborées de concert avec les États-Unis, étant donné la nature régionale de l'industrie automobile en Amérique du Nord et le fait que les véhicules seront achetés, vendus et circuleront dans l'un ou l'autre pays.

Figure 1

Cibles canadiennes relatives aux véhicules zéro émission



SOURCE : <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission>. Consulté le 15 novembre 2020.

Recommandation 2 :

Le gouvernement doit achever son évaluation de la dynamique de l'offre et de la demande des véhicules zéro émission sur le marché canadien avant d'exécuter toute forme de mandat national relatif aux véhicules zéro émission.

Les questions de l'offre et de la demande en ce qui concerne les VZE ont fait l'objet de longs débats.

L'industrie automobile répond à la demande des consommateurs par l'offre. Comme pour tout produit de base, la situation idéale pour le détaillant est d'avoir une demande légèrement supérieure à l'offre afin de réduire les coûts de possession des stocks.

Jusqu'à présent, les constructeurs automobiles et leurs partenaires détaillants ont très bien réussi à répondre à la demande de VZE, comme en témoigne le programme fédéral d'incitatifs pour l'achat de VZE qui a été très utilisé, plus de 85 % des 300 millions de dollars alloués au fonds étant réclamés en date de septembre 2019. Au départ, Transports Canada prévoyait que ce fonds durerait jusqu'en 2022.

Certains ont suggéré à tort qu'il est nécessaire d'avoir un mandat relatif aux VZE pour forcer la fourniture et la vente de VZE, mais il convient de noter que la Colombie-Britannique a atteint un taux de pénétration des VZE de 9 % des ventes de véhicules avant la mise en place de la législation sur les VZE. En outre, comme tous les VZE représentent actuellement un créneau, le manque de disponibilité des VZE et le temps d'attente qui en résulte chez les concessionnaires ne sont pas différents de ceux des véhicules à moteur à combustion interne de créneau qui peuvent également être très demandés.

Comme l'incidence des mesures de l'offre et de la demande visant à faciliter la croissance des ventes de VZE reste encore largement inconnue, les CMAC recommandent de procéder à une analyse approfondie et indépendante de l'incidence des diverses mesures de l'offre et de la demande avant d'élaborer toute législation nationale sur un mandat relatif aux VZE.

Recommandation 3 :

Le gouvernement doit ajouter des fonds au programme iVZE, car actuellement plus de 255 millions de dollars sur les 300 millions de dollars alloués au programme en mai 2019 pour une période de trois ans ont été utilisés.

Comme nous le soulignons ci-dessus, à la fin du mois de septembre, plus de 85 % des 300 millions de dollars alloués l'année dernière et qui seront disponibles jusqu'en 2022 sous forme d'incitatifs fédéraux en faveur des véhicules électriques avaient été utilisés. Il est évident que sans de nouveaux fonds, les fonds actuels seront épuisés dès la fin de 2020.

Bien que le gouvernement fédéral ait des objectifs ambitieux pour augmenter de manière importante le nombre de véhicules zéro émission sur les routes, le Québec, et plus récemment la Colombie-Britannique, ont adopté une législation rendant obligatoire le volume des ventes de véhicules zéro émission. Il est peu probable que ces objectifs soient atteints sans des mesures incitatives de la demande visant à réduire la différence de prix entre les véhicules zéro émission et les véhicules à moteur à combustion interne, en particulier compte tenu des défis actuels concernant la COVID, dans lequel le prix de l'essence a considérablement baissé, ce qui allonge d'autant le délai de récupération pour les consommateurs qui achètent un VZE.

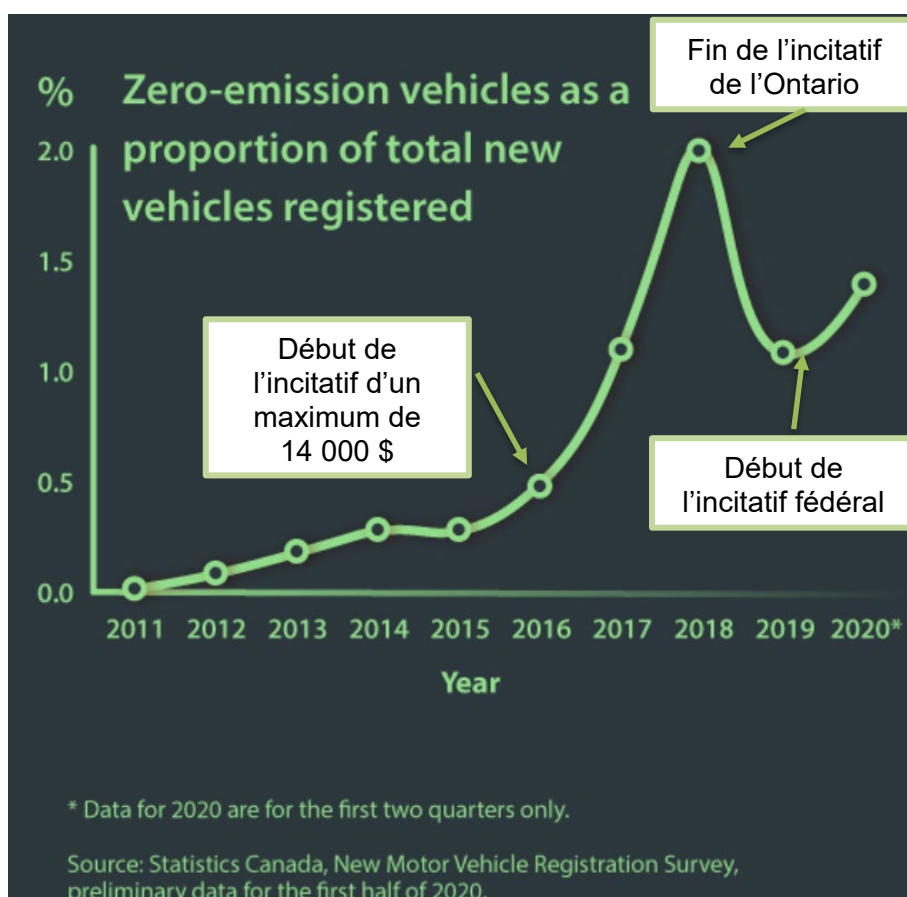
En conséquence, les CMAC recommandent l'ajout de 200 millions de dollars au programme iVZE pour faciliter l'achat de VZE jusqu'en 2022, à la lumière de la réalité financière actuelle du financement du programme iVZE.

Cet ajout de fonds au programme fédéral iVZE est essentiel en raison de l'actuel écart de coût entre les VZE et les véhicules à moteur à combustion interne. Si les incitatifs ne sont pas nécessaires éternellement, ils le seront probablement jusqu'à la parité des prix, ce qui ne sera probablement pas avant la fin de la présente décennie. Cependant, si nous supposons, avec beaucoup d'optimisme, que les incitatifs ne seront nécessaires que jusqu'en 2025, le coût de ces incitatifs pour atteindre les 10 % des ventes (c.-à-d. 190 000 véhicules) serait de 950 millions de dollars pour la seule année 2025, ce qui nécessiterait un investissement de plusieurs milliards de dollars de la part du gouvernement d'ici 2025 pour atteindre l'objectif de 10 % des ventes.

Les faits suggèrent cependant que c'est la présence d'incitatifs plutôt que la présence d'un mandat relatif aux VZE qui stimule l'adoption de véhicules zéro émission. L'Ontario a servi de cas d'étude spectaculaire à cet égard (figure 2).

Figure 2

Ventes de véhicules zéro émission en Ontario



SOURCE : <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission>.

Zero-emission vehicles...	Proportion des véhicules zéro émission par rapport à l'ensemble des véhicules neufs immatriculés
End of Ontario incentive	Fin de l'incitatif de l'Ontario
Start of incentive of...	Début de l'incitatif d'un maximum de 14 000 \$
Start of Federal incentive	Début de l'incitatif fédéral
Year	Année
Data for 2020...	Les données de 2020 portent seulement sur les deux premiers trimestres.
Source: Statistics Canada...	Source : Statistique Canada, Enquête sur l'immatriculation des véhicules automobiles neufs, données préliminaires pour la première moitié de 2020.

Recommandation 4 :

Le gouvernement doit concentrer les mesures incitatives financières et autres pour les VZE sur les véhicules très utilisés tels que les taxis, les services de livraison et autres flottes.

Le véhicule léger moyen demeure immobile environ 96 % du temps. Afin d'obtenir une utilité maximale et de bénéficier des dépenses des fonds d'incitatif gouvernementaux, il est prudent de concentrer ces fonds sur les véhicules très utilisés afin de maximiser le potentiel de réduction des émissions pour les dépenses publiques.

Un autre avantage de l'incitatif à l'adoption des VZE par les taxis et les services de covoiturage est l'exposition de la technologie des VZE aux consommateurs par une expérience de première main, surtout lorsqu'il peut être quelque peu difficile de trouver des VZE chez les concessionnaires locaux.

Recommandation 5 :

Le gouvernement doit travailler avec l'industrie et d'autres partenaires pour élaborer du matériel éducatif et créer des expériences autour des VZE.

Les CMAC recommandent que le gouvernement fédéral travaille avec l'industrie pour coordonner et développer des expériences et du matériel éducatif complet sur les VZE, car il existe encore de nombreux outils éducatifs disparates sur les VZE, mais ceux-ci sont justement disparates et contiennent parfois des renseignements obsolètes ou contradictoires. L'éducation et l'exposition aux VZE sont sous-financées et sont essentielles pour encourager les consommateurs à envisager des véhicules zéro émission. Le ministère des Ressources naturelles du Canada a financé une initiative de sensibilisation aux émissions nulles pour soutenir les initiatives éducatives, mais le dépôt des demandes de propositions vient seulement de prendre fin et il faudra un certain temps avant la mise en œuvre de ces initiatives.

Il faut encourager les efforts permanents de collaboration entre le gouvernement et l'industrie pour assurer une connaissance de base des VZE afin de faciliter l'adoption de ces véhicules par les Canadiens.

Recommandation 6 :

Le gouvernement doit travailler avec la Fédération canadienne des municipalités pour exiger la modification des codes du bâtiment afin d'exiger l'installation de bornes de recharge dans les nouveaux immeubles à logements multiples et autres espaces de vie à haute densité pour faciliter la recharge des VZE. De même, l'infrastructure de ravitaillement en hydrogène doit être une priorité dans les principaux centres du Canada.

Il sera nécessaire de faire un investissement public permanent dans les stations de recharge des VE et les stations de ravitaillement en hydrogène pour donner aux Canadiens la certitude qu'ils pourront ravitailler et recharger leur véhicule au moment et à l'endroit où ils en auront besoin afin d'éliminer la barrière de l'angoisse de l'autonomie.

Toutefois, il a été déterminé que la majorité des automobilistes canadiens de VE rechargeront leur véhicule à la maison ou au travail. Les densités urbaines vont cependant à l'encontre de la recharge à domicile s'il n'y a pas de bornes de recharge disponibles lorsque les citoyens vivent dans des immeubles à logements multiples. Pour faciliter la recharge à domicile, il y aurait lieu d'encourager chaque municipalité à exiger l'installation de stations de recharge dans les nouvelles constructions.

Les véhicules à hydrogène ont des besoins différents en matière de ravitaillement et la recharge à domicile n'est ni rentable ni pratique. Les investissements stratégiques dans les stations d'hydrogène dans les grands centres urbains seront essentiels pour assurer la croissance du marché des véhicules à hydrogène zéro émission au Canada.

Sommaire

En conclusion, les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada apprécient l'occasion qui leur est donnée de présenter ces recommandations au Comité permanent de l'environnement de la Chambre des communes dans le cadre de son étude sur les véhicules zéro émission.