



Constructeurs mondiaux d'automobiles
du Canada

Budget 2020-2021 : Consultations prébudgétaires

Février 2020

Monsieur le Ministre,

Les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC) profitent des Consultations prébudgétaires 2020-2021 pour vous transmettre nos recommandations afin d'alimenter votre réflexion. Nous sommes ravis de participer à cette importante démarche démocratique puisque le secteur des véhicules légers, appuyé par certaines mesures fiscales et budgétaires, a un rôle important à jouer pour favoriser la transition énergétique, la mobilité durable et contribuer à la lutte aux changements climatiques au bénéfice de la population québécoise.

Nos principales recommandations sont les suivantes :

1. Maintenir le programme *Roulez vert* et assurer un financement adéquat de ce programme
2. Maintenir et financer adéquatement les programmes de communication et de sensibilisation visant la promotion de l'électrification des transports
3. Introduire des mesures encourageant l'adoption de technologies plus écoénergétiques
4. Introduire un programme visant à encourager les consommateurs à mettre à la casse leurs vieux véhicules avec de nouveaux modèles plus efficaces

Vous trouverez les détails et les raisonnements derrière nos recommandations dans les pages suivantes ainsi que d'autres considérations que nous aimerions que vous preniez en compte.

A. Stimuler l'offre de véhicule zéro émission

Recommandation 1 : a) Maintenir le programme *Roulez vert-Rabais à l'achat de véhicules électriques et de bornes de recharge* et assurer un financement adéquat du programme et b) introduire un rabais ciblé pour les propriétaires de flottes de véhicules de promenades neufs pour encourager l'acquisition de véhicules à zéro émission

CMAC maintient qu'un ensemble de mesures doivent être mises en place afin de stimuler la demande pour les véhicules électriques afin de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre émis par le secteur des véhicules légers, soit 22 % des émissions totales du Québec. Nos membres soutiennent que le programme *Roulez vert*—volet *Roulez électrique* doit être maintenu et financé adéquatement.

Ce programme est toujours nécessaire aujourd'hui même avec l'entrée en vigueur 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*. Il s'agit pour nos membres, d'une question d'équité puisque les manufacturiers automobiles doivent travailler à atteindre les cibles de vente de véhicules à zéro émission à défaut de quoi, ils seront sévèrement pénalisés. Afin d'atteindre ces cibles, les intervenants doivent travailler tant sur l'offre de véhicules, ce que nos membres font en offrant présentement 3 des 5 véhicules entièrement électrique et branchable les plus vendus au Québec en 2018, que sur des initiatives favorisant la demande, telle que ce



programme.¹ Cette mesure est d'autant plus logique que le Fonds vert (ou le futur Fonds d'électrification et de changement climatique), qui soutient ce programme, est largement financé par les automobilistes québécois et que les fonds disponibles s'accumulent.

De plus, le prix des véhicules à faible ou zéro émission est généralement reconnu comme un facteur nuisant à l'achat de ce type de véhicule. Un tel incitatif financier est donc essentiel pour rendre plus accessibles ces véhicules auprès des consommateurs québécois.

CMAC croit que l'annulation de cet incitatif financier pourrait même nuire à l'ensemble des efforts du gouvernement du Québec en matière de changements climatiques dans ce secteur. C'est d'ailleurs ce que nous avons pu constater en Colombie-Britannique et en Ontario. Dans la province de la côte ouest, l'annulation des incitatifs financiers en 2014 a entraîné une baisse drastique des ventes de véhicules à zéro émission. Ce n'est que lorsque le programme fut rétabli que les ventes ont repris. En Ontario, après l'annulation des incitations en 2018, les ventes de VZE ont baissé de 55 % par rapport à la même période de l'année précédente.² Toutefois, la nouvelle mesure incitative fédérale introduite en mai 2020 a considérablement stimulé des ventes de VE.³

Il y aurait également lieu pour le gouvernement d'introduire un rabais ciblé pour les propriétaires de flottes de véhicules de promenades neufs pour encourager les ventes de véhicules à zéro émission aux propriétaires de flottes. Il est prouvé que les véhicules provenant de flottes parcourent plus de kilomètres par année qu'un véhicule personnel ou familial. L'impact sur la réduction de gaz à effet de serre serait encore plus grand si les propriétaires de flottes possédaient davantage de ce type de véhicules dont l'autonomie ne cesse d'augmenter d'année en année.

En ce qui a trait au remboursement à l'achat d'une borne de recharge domestique, CMAC juge que cette mesure va de pair avec le rabais à l'achat d'un véhicule zéro émission pour faciliter la décision du consommateur québécois à faire ce choix de véhicule. L'anxiété liée à l'autonomie des véhicules demeure l'obstacle le plus important pour un acheteur potentiel de véhicule électrique. La possibilité d'avoir accès à une borne de recharge à la maison à prix accessible est un incitatif essentiel pour stimuler l'adoption des véhicules électriques. D'ailleurs, le Rapport présenté en novembre 2018 au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques par le Conseil de gestion du Fonds vert⁴ recommandait de maintenir ce programme et également d'investir davantage dans le réseau de bornes de recharge.

¹ <https://www.aveq.ca/actualiteacutes/statistiques-saaq-aveq-sur-lelectromobilite-au-quebec-en-date-du-31-decembre-2018-infographie>

² <https://globalnews.ca/news/6298949/electric-vehicle-sales-down-ontario/>

³ <https://www.bnnbloomberg.ca/electric-car-sales-climb-in-wake-of-new-5-000-federal-rebate-program-1.1298035>

⁴ <http://www.environnement.gouv.qc.ca/cgfv/documents/Recommandations-CGFV-2018-11.pdf>



B. Promouvoir l'électrification des transports

Recommandation 2 : Maintenir et financer adéquatement les programmes de communication et de sensibilisation visant la promotion de l'électrification des transports

Pour favoriser l'adoption des véhicules à zéro émission par les consommateurs québécois, CMAC juge qu'il est indispensable que les consommateurs comprennent bien non seulement les avantages, mais également les limites de ces technologies. Afin qu'elles puissent être acceptées par un plus grand nombre de consommateurs, ces technologies doivent être décrites correctement et les clients doivent bien les comprendre. Une mauvaise compréhension pourrait entraîner de la déception chez les acheteurs, ce qui freinera l'adoption de ces technologies par les consommateurs. Le gouvernement a donc un rôle important à jouer dans le domaine de la promotion et la sensibilisation pour favoriser l'atteinte des objectifs fixés en matière d'électrification des transports et de réduction des gaz à effet de serre.

C. Pas de système de redevance-remise

Recommandation 3 : Introduire des mesures encourageant l'adoption de technologies plus écoénergétiques plutôt qu'imposer un système de redevance-remise pour les véhicules de forte cylindrée qui font déjà l'objet de tarifs additionnels

L'imposition d'un système de redevance-remise (bonus-malus) pour le secteur automobile revient régulièrement dans l'actualité et lors de débats politiques au Québec. CMAC considère qu'il est préférable de mettre en place des mesures encourageant l'adoption de technologies plus écoénergétiques plutôt que de punir financièrement les consommateurs pour entraîner des changements dans leurs habitudes et leurs préférences d'achats. D'ailleurs, la Société d'assurance automobile du Québec impose déjà un droit d'acquisition pour les véhicules de forte cylindrée à l'achat ou la location variant de 52,25 \$ à 209 \$ en plus d'un coût d'immatriculation additionnel annuel selon le cylindrée variant de 36,75 \$ à 392,00 \$ en 2019⁵. Afin de protéger les contribuables, votre formation politique s'est également engagée⁶ en campagne électorale à ne pas augmenter les tarifs ou les taxes qui ont contribué à alourdir le fardeau fiscal des familles québécoises au cours des dernières années. Cet engagement a été répété à plusieurs reprises depuis par vos vous et vos collègues du gouvernement.

⁵ <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/immatriculation/cout-immatriculation-additionnel-vehicules-forte-cylindree/>

⁶ <https://coalitionavenirquebec.org/wp-content/uploads/2018/09/caq-cadre-financier-2018.pdf?v=1.1.3>



Recommandation 4 : Introduire un programme visant à encourager les consommateurs à mettre à la casse leurs vieux véhicules avec de nouveaux modèles plus efficaces

L'utilisation du Fonds vert (ou du futur Fonds d'électrification et de changement climatique) pour mettre en place un programme visant à encourager les consommateurs à mettre à la casse leurs vieux véhicules inefficaces avec de nouveaux modèles plus efficaces sur le plan environnemental aurait un effet positif sur la réduction des GES. En effet, les nouveaux véhicules émettent beaucoup moins de GES que les vieux véhicules grâce au progrès réalisé dans le développement de moteurs moins polluants. Un tel programme, qui avait permis le recyclage de plus de 50 000 vieux véhicules en près de 10 ans, n'est plus en place depuis 2014⁷. De même, les consommateurs pourraient être encouragés à acheter des véhicules plus efficaces en réduisant la TVQ sur ces véhicules.

D. Autres considérations

Comme mentionné précédemment, 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* à changer significativement la donne au Québec. Après quelques années de mise en œuvre, nous sommes déjà à considérer quelques modifications à cette dernière ainsi qu'au règlement s'y rattachant. Le but de ces modifications est de rendre l'atteinte d'objectifs de réduction des émissions de GES plus facile, réduire certains irritants pour notre industrie et permettre la conformité à la loi pour les manufacturiers n'offrant pas de véhicules à zéro émission. Dans la perspective de la révision législative de la loi de 2021, nous voulons entamer un dialogue sur ces recommandations. Considérant qu'elles peuvent avoir des implications fiscales ou financières, elles sont jointes ici :

Recommandation 5 : Modifier l'article 14 du règlement pour reporter l'obligation d'accumuler un minimum de crédits VZE

Ces crédits ont déjà une valeur supérieure et cet article punit les constructeurs qui utilisent des technologies innovantes de véhicules à faibles émissions (VFE). Le nombre de crédits octroyés aux VFE entraîne la vente d'un nombre plus élevé de ces véhicules afin que les manufacturiers puissent se conformer aux exigences du règlement. Des articles récemment publiés font état de pénuries de matières premières nécessaires aux batteries automobiles. Ainsi, il semblerait sensé de continuer de soutenir les véhicules hybrides rechargeables à court/moyen terme étant donné que leurs batteries sont deux fois plus petites que celles des VEÉ. Par conséquent, pour une même allocation de ressources rares, vous pouvez éventuellement produire deux véhicules à faibles émissions ou plus. Enfin, il a été démontré que les propriétaires d'hybrides rechargeables

⁷ <http://www.aqlpa.com/programmes-et-actions/programme-faites-de-lair>



parcourent autant de kilomètres par an en mode électrique que les propriétaires de véhicules entièrement électriques.⁸

Recommandation 6 : Modifier la loi pour que les critères incluent la première immatriculation du véhicule plutôt que la première vente

L'article 6 de la loi limite les crédits aux véhicules vendus au Québec uniquement. Toutefois, les véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Québec, mais achetés à l'extérieur de la province (exemple : Ottawa) ne sont pas comptabilisés. Certains manufacturiers fournissent des VE à la flotte québécoise, mais ne reçoivent pas de crédits pour ces véhicules.

Recommandation 7 : Modifier la loi afin que le ministre puisse délivrer des crédits pour des initiatives supplémentaires qui favorisent l'adoption des VE.

Nous espérons que nos commentaires ci-dessus vous seront utiles lors de l'élaboration de votre budget et nous demeurons disponibles à répondre à vos questions.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.



David Adams
Président
Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada
1 Concorde Gate, Suite 701, Box 20
Toronto, ON M3C 3N6
dadams@globalautomakers.ca

⁸ Plotz et al., CO2 Mitigation Potential of Plug-In Hybrid Electric Vehicles larger than expected, Scientific Reports, 28 Nov. 2017



À propos de CMAC

CMAC est l'association nationale du secteur qui représente les intérêts de 15 constructeurs automobiles internationaux de renom, comme BMW Group 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., Ventes de véhicules Mitsubishi du Canada, Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada, Inc., Toyota Canada Inc., Volkswagen Group Canada Inc. et la Compagnie des Automobiles Volvo du Canada. Nos membres représentent plus de 87 % du marché québécois de voitures de promenade neuves.

Les membres des CMAC et leurs associés emploient, directement ou indirectement, plus de 77 000 Canadiens dans la fabrication, la vente, la distribution, les pièces, le service et le financement automobile, ainsi que dans les opérations des sièges sociaux. En outre, nos membres soutiennent près de 67 % des concessions automobiles au Québec employant environ 23 500 personnes. Les trois quarts de nos membres ont des bureaux régionaux et un tiers ont des centres de distribution de pièces dans la province. Il y a également six centres de formation et une société de financement opérant au Québec qui, ensemble, emploient des centaines de Québécois.

