Montréal, le 13 février 2020

Monsieur Eric Girard
Ministre des Finances du Québec
Édifice Gérard-D.-Lévesque
12, rue Saint-Louis Québec (Québec) G1R 5L3
consultations@finances.gouv.qc.ca

Objet : Consultations prébudgétaires du Québec

Monsieur le Ministre,

En tant qu'entreprise dont la mission est d'accélérer la transition mondiale vers l'énergie durable, Tesla est heureuse de répondre à l'appel de la Commission des finances publiques et de soumettre nos recommandations pour le budget 2020-2021. À ce jour, nous avons livré plus de 900 000 VÉ dans le monde. Cette expérience nous donne un regard unique sur ce qu'il faut pour vendre des véhicules électriques en grande quantité et des mécanismes politiques les plus efficaces pour motiver l'adoption par les clients. Ceci est un moment charnière pour répondre au défi climatique et repositionner le Québec comme un leader canadien et mondial en électrification des transports. Nous croyons que les recommandations suivantes aideront le Québec à atteindre ses objectifs en matière d'électrification des transports.

Afin d'atteindre ses cibles d'électrification des transports, Tesla recommande au Québec de :

1. Maintenir le programme Roulez vert - Volet Roulez électrique et concevoir les règles d'admissibilité de manière à maximiser le potentiel de réduction des gaz à effet de serre du programme ;

TESLA
Tesla Motors Canada ULC
1325 Avenue Lawrence Est
Toronto, ON M3A1C6
Canada

2. Passer à un financement de type pollueur-payeur provenant du secteur automobile par le biais d'un système de redevance-remise sans incidence sur les revenus.

1. **Maintenir le programme Roulez vert - Volet Roulez électrique et concevoir les règles d'admissibilité de manière à maximiser le potentiel de réduction des gaz à effet de serre du programme**

   Dans le cadre de son budget 2019-2020, le Gouvernement du Québec a annoncé son intention de réduire le plafond de prix pour l'admissibilité au rabais Roulez vert. À partir du 1er avril 2020, les véhicules avec un prix de base de 60 000 $ et plus ne seront plus admissibles à l'incitatif. Bien que les revenus du Fonds vert augmentent grâce au succès du programme de plafonnement et d'échange d'émissions du Québec[1], Tesla reconnait que le budget du Fonds vert doit appuyer une variété de mesures et que chaque dollar doit être investi de manière à maximiser la réduction d'émissions de GES. Toutefois, réduire le plafond de prix pour l'admissibilité à 60 000$ n'est pas une approche efficace, parce que cette mesure n'atteint pas les objectifs environnementaux et sociaux visés.

   Les plafonds de prix limitant l'admissibilité à un incitatif pour VÉ ne préviennent pas l'utilisation du rabais par les consommateurs les plus fortunés, parce que ces consommateurs ont aussi accès au rabais et peuvent acheter autant de véhicules admissibles qu'ils le souhaitent. Par contre, ces plafonds de prix réduisent le choix de véhicules pour tous les consommateurs. En réduisant le plafond de prix à 60 000 $, le Gouvernement du Québec éliminera l'accès à l'incitatif pour des camions légers électriques (VUS et camionnettes) et les véhicules entièrement électriques à grande autonomie. **Si l'objectif du programme Roulez vert est de réduire les émissions de GES, les incitatifs devraient viser le remplacement des véhicules polluants comme les camions légers et des véhicules utilisés pour parcourir de longs trajets**

[1] Environnement et lutte contre les changements climatiques, 2020, États financiers du Fonds vert. http://www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/fonds-vert/index.htm

TESLA

Tesla Motors Canada ULC
1325 Avenue Lawrence Est
Toronto, ON M3A1C6
Canada

par des véhicules zéro émissions.[2] Chaque litre d'essence qu'un ménage évite de brûler en achetant un véhicule électrique au lieu d'un véhicule conventionnel est tout aussi bénéfique en termes d'avancement des objectifs politiques de la province et devrait être encouragé. Étant donné que la plupart des consommateurs à revenu faible ou modéré achètent généralement des véhicules d'occasion, la restriction de l'offre de nouveaux VÉ peut avoir un impact négatif sur l'offre de VÉ sur le marché secondaire.

Les camions légers

Les camions légers gagnent en popularité au Québec et ils sont parmi les véhicules les plus polluants. En 2003, 25 % des véhicules immatriculés au Québec étaient des camions légers. Aujourd'hui, ils représentent 41 % des nouvelles immatriculations.[3] Cette croissance se traduit en une augmentation continue de la vente de carburants fossiles, qui efface les efforts de réduction des émissions de GES de la province. Un programme efficace d'incitatif pour VÉ doit absolument viser la décarbonisation de cette catégorie de véhicules. 2020 sera un moment charnière pour l'électrification des transports. Pour la première fois, une gamme de véhicules utilitaires sports et de camionnettes feront leur entrée sur le marché. Cependant, ces véhicules ne sont pas à l'abri des obstacles qui ont freiné l'adoption de voitures électriques au cours des dernières années. Les programmes d'incitatifs joueront donc un rôle important pour attirer l'attention des consommateurs vers ces véhicules plutôt que les VUS et camionnettes alimentés à l'essence et au diésel.

L'autonomie électrique

Les véhicules électriques à grande autonomie électrique conviennent généralement mieux aux personnes qui font de longs trajets. L'admissibilité de ces véhicules au

[2] Canada's National Observer, 2019, Canadian cars are the world's dirtiest. https://www.nationalobserver.com/2019/09/04/analysis/canadian-cars-are-worlds-dirtiest-ev-age-essential

[3] Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, 2020, État de l'énergie au Québec. https://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2020/01/EEQ2020_WEB.pdf

programme Roulez vert permet aux conducteurs de se procurer le véhicule qui convient à leurs besoins. Certaines juridictions ont d'ailleurs compris que le potentiel de réduction des émissions de GES des véhicules électriques varie selon leur autonomie. C'est le cas de la Chine, où le montant de l'incitatif est déterminé en fonction de l'autonomie électrique du véhicule.[4] En 2019, les véhicules de promenade devaient offrir une autonomie d'au moins 250km afin de bénéficier d'une subvention.[5] Le Québec devrait prendre l'autonomie, l'élément le plus important dans l'achat d'un véhicule électrique, en considération lors de la conception des règles d'admissibilité du programme Roulez vert.

Recommandation

Le potentiel de réduction des émissions de GES d'un véhicule électrique varie en fonction de la consommation de carburant du véhicule conventionnel remplacé et du nombre de kilomètres parcourus. **Afin de mieux cibler l'incitatif, Tesla recommande que le montant du rabais soit échelonné en fonction de son autonomie électrique.** Par exemple, l'incitatif pourrait être calculé de sorte que pour chaque 50 kilomètres d'autonomie électrique, telle qu'évaluée par l'Agence américaine pour la protection de l'environnement (EPA), un véhicule serait éligible à recevoir 1 000 $ de rabais, jusqu'à concurrence de 8 000 $. Offrir la totalité du rabais pour des véhicules dont l'autonomie est principalement assurée par les combustibles fossiles, comme c'est le cas pour de nombreux véhicules hybrides-branchables, est l'équivalent de subventionner une centrale électrique qui fonctionne principalement au charbon et seulement une petite fraction d'énergies renouvelables. Aucun gouvernement ne ferait cela aujourd'hui.

[4] British Columbia, 2020, Go Electric Vehicle Incentive Program. https://www2.gov.bc.ca/gov/content/industry/electricity-alternative-energy/transportation-energies/clean-transportation-policies-programs/clean-energy-vehicle-program/passenger-vehicles
[5] International Council on Clean Transportation, 2019, China Announced 2019 subsidies for new energy vehicles. https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_China_Nev_Subsidy_20190618.pdf

TESLA

Tesla Motors Canada ULC
1325 Avenue Lawrence Est
Toronto, ON M3A1C6
Canada

Deuxièmement, les plafonds de PDSF ne permettent pas d'atteindre les objectifs politiques de maximiser les réductions de GES et de limiter l'accès au rabais par les personnes les plus fortunées. Si le gouvernement décide d'aller de l'avant avec un nouveau plafond de PDSF, **Tesla recommande de fixer ce plafond à 75 000$. Un tel seuil inclurait quelques modèles de véhicules électriques qui offrent une autonomie comparable aux véhicules alimentés aux combustibles fossiles, c'est-à-dire plus de 500 kilomètres. Ce plafond de prix permettra également aux conducteurs de VUS de trouver des VÉ qui répondent à leurs besoins et qui sont admissibles au rabais.** La Model 3 Grande autonomie, la Model Y Grande autonomie et quelques véhicules qui seront mis en marché par d'autres manufacturiers à partir de 2020 répondent à ces besoins de capacité, d'espace cargo et d'autonomie électrique.

Au cours des dernières années, la capacité de production de Tesla a grandement contribué au déploiement de véhicules entièrement électriques au Québec. Par exemple, la Tesla Model 3 a fait son entrée sur le marché québécois à l'été 2018 et, en moins de deux ans, des milliers de Model 3 avaient été immatriculées dans la province. La Model 3 uniquement représente plus de 18% du nombre total de véhicules entièrement électriques immatriculés au Québec.[6] L'exclusion de la Model 3 Grande autonomie et de la Model Y du programme d'incitatif pourrait avoir un impact négatif sur l'atteinte des objectifs du Québec en matière d'électrification des transports, dont les cibles de 100 000 véhicules électriques en 2020 et un million en 2030.

2. **Passer à un financement de type pollueur-payeur provenant du secteur automobile par le biais d'un système de redevance-remise sans incidence sur les revenus**

[6] AVÉQ, 2020, Statistiques sur l'électromobilité au Québec en date du 31 décembre 2019. https://www.aveq.ca/actualiteacutes/statistiques-saaq-aveq-sur-lelectromobilite-au-quebec-en-date-du-31-decembre-2019-infographie

Au fur et à mesure que la popularité des VÉ augmente, le budget nécessaire au soutien du programme Roulez vert continue de croître. Plusieurs options sont disponibles pour limiter l'impact financier de l'incitatif pour véhicules électriques, sans compromettre l'efficacité du programme en matière de réduction d'émissions de GES. Pour permettre au Fonds vert de soutenir d'autres initiatives de réduction des GES, le Québec devrait compléter les dollars du Fonds vert à l'aide d'un système de redevance-remise. Cette approche est préconisée par plusieurs groupes environnementaux et sociaux, car elle favoriserait effectivement l'adoption de véhicules à zéro émission et découragerait l'achat des véhicules les plus polluants. Il s'agit d'une approche efficace et financièrement responsable.

Dans le cadre du *Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques du Québec 2018-2023*, le Québec avait prévu introduire un système de redevance-remise encourageant l'achat de véhicules zéro émission et décourageant l'achat de véhicules polluants en 2020-2021. C'est avec déception que les groupes environnementaux, les citoyens et les entreprises du secteur des transports durables, incluant Tesla, ont appris en février 2020 que le Gouvernement ne prévoyait plus se pencher sur cette solution au cours du présent mandat.[7] Pourtant, un sondage effectué par la firme Léger Marketing mandaté par Équiterre, Vivre en ville, la Fondation David Suzuki et l'Association des véhicules électriques du Québec démontre qu'une majorité de Québécois sont « favorables à ce que le gouvernement du Québec décourage l'achat de véhicules polluants et nuisibles à la lutte contre les changements climatiques en instaurant une nouvelle taxe ».[8] Le système de redevance-remise, ou bonus-malus, consiste à inciter les consommateurs à choisir des véhicules zéro émission à l'aide d'un rabais et à autofinancer ce rabais à l'aide d'une contribution financière provenant d'achats des véhicules les plus polluants. Ce type de système prévoit généralement des exemptions pour certains types

[7] Journal de Québec, 2020, Les Québécois « sont prêts à faire des sacrifices pour l'environnement, croit Benoit Charette ». https://www.journaldequebec.com/2020/02/02/prets-a-faire-des-sacrifices-pour-lenvironnement

[8] Équiterre, 2020, Mesure de remise-redevance sur les véhicules, Sondage auprès des Québécoises et Québécois. http://bit.ly/sondageRD

Tesla Motors Canada ULC
1325 Avenue Lawrence Est
Toronto, ON M3A1C6
Canada

d'utilisations, comme c'est déjà le cas pour les droits d'acquisition et les droits d'immatriculation pour véhicules de forte cylindrée.[9] Un tel système existe en France depuis une décennie. Le programme, intitulé « Aides à l'acquisition de véhicules propres » et communément appelé « bonus-malus » a fortement contribué au déploiement de véhicules à faibles émissions et zéro émission sur le territoire français[10].

Recommandation

Tesla **appuie la recommandation des groupes environnementaux et sociaux en faveur d'un système de redevance-remise sur les véhicules.** Une telle mesure permettrait d'inverser la tendance à l'accroissement de la part des véhicules polluants dans le parc automobile du Québec et aiderait remettre le Québec sur la bonne trajectoire pour atteindre ses cibles climatiques.

Conclusion

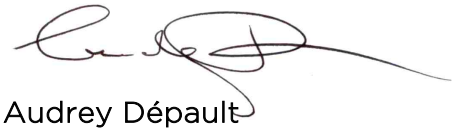
Le Québec possède tous les atouts nécessaires pour retrouver un rôle de chef de file mondial en électrification des transports. Avec une combinaison efficace de politiques axées sur l'offre, la demande et les infrastructures, le Québec pourrait atteindre ses cibles de déploiement de véhicules zéro émissions. Cependant, en plus d'un nombre cible de véhicules zéro émission mis en marché, il est important pour le Québec de viser tout particulièrement le remplacement de véhicules polluants par des véhicules entièrement électriques, afin que son plan d'électrification puisse également appuyer l'atteinte de cibles climatiques. Il est essentiel pour le Québec de maintenir son programme Roulez vert avec des règles d'admissibilité qui répondent aux divers besoins de transport des Québécois. Il est tout aussi important d'assurer la soutenabilité financière du programme d'incitatif par un système de redevance-remise. Il s'agit d'un moyen efficace de minimiser ou d'éliminer l'impact financier d'un tel programme.

[9] SAAQ, 2020, Fortes cylindrées exemptées des droits d'acquisitions et des droits d'immatriculation additionnels. https://saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/fortes-cylindrees-exemptees/?ADMCMD_prev=
[10] Cour des comptes. En ligne : https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2018-05/NEB-2017-Aides-acquisition-vehicules-propres.pdf

Tesla Motors Canada ULC
1325 Avenue Lawrence Est
Toronto, ON M3A1C6
Canada

Je serais ravie d'avoir l'occasion de discuter plus amplement de ces recommandations, ou plus largement, du déploiement de véhicules électriques et de solutions de production et de stockage d'énergie propre.

Espérant le tout conforme à vos attentes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Audrey Dépault
Associée principale, Politiques et relations gouvernementales
Tesla Canada
adepault@tesla.com