

Le 18 février 2020

L'honorable Éric Girard
Ministre des Finances
Ministère des Finances du Québec
12, rue Saint-Louis
Québec (Québec) G1R 5L3

Sujet : Recommandations budgétaires 2020-2021

Monsieur le Ministre,

Toyota est heureuse d'avoir l'occasion de formuler des recommandations dans le cadre du prochain budget 2020-2021. Nous sommes conscients du défi pour les gouvernements de respecter les contribuables en utilisant les fonds publics de façon responsable, de même que de l'obligation d'obtenir des résultats clairs et démontrables. Tout cela est vrai, que le financement du gouvernement provienne des recettes générales ou du Fonds d'électrification et de changements climatiques. Dans cette optique, Toyota propose les recommandations suivantes pour le budget 2020-2021 :

1. Rétablir l'admissibilité aux incitatifs destinés aux consommateurs pour un nombre réduit de véhicules électriques à hydrogène (FCEV) au-dessus de 60 000 \$.
2. Faire en sorte que les véhicules hybrides électriques branchables restent admissibles aux incitatifs destinés aux consommateurs.
3. Recommander à vos collègues du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques d'envisager de modifier la Loi sur les véhicules zéro émission (VZE) afin d'autoriser l'attribution de crédits VZE pour tout investissement dans l'infrastructure.

1. Rétablir l'admissibilité à l'incitatif sur les « véhicules électriques » pour un nombre réduit de véhicules électriques à hydrogène (FCEV) au-dessus de 60 000 \$.

Les changements au programme de véhicules électriques qui doivent entrer en vigueur le 1^{er} avril prochain fixent le plafond d'admissibilité à un PDSF de 60 000 \$. Malheureusement, tous les FCEV actuellement sur le marché sont commercialisés à un PDSF supérieur à ce plafond. Toyota a collaboré étroitement avec le gouvernement, par l'entremise de Transition énergétique Québec, pour promouvoir l'adoption des FCEV. Cela, en dépit d'obstacles qui ont entravé le déploiement d'un plus grand nombre de véhicules que les 50 actuels, comme les retards dans l'approbation et la construction de nouvelles stations de ravitaillement en hydrogène au-delà de la seule station

actuellement ouverte au public, ou l'erreur administrative qui a remis en cause l'admissibilité des FCEV à l'incitatif destiné aux taxis et qui a été récemment corrigée en novembre 2019.

Il est compréhensible que le gouvernement ne souhaite pas donner l'impression d'offrir des incitatifs automobiles aux particuliers « fortunés », mais le coût de la technologie FCEV reste élevé, ce qui se répercute dans le PDSF. Une solution pour le gouvernement serait peut-être d'offrir un nombre limité d'incitatifs, par exemple 200 FCEV pour l'admissibilité au-dessus du plafond de 60 000 \$. Une fois ce nombre d'incitatifs atteint, il pourrait alors revenir aux règles du 1^{er} avril 2020.

2. Faire en sorte que les véhicules hybrides électriques branchables restent admissibles aux incitatifs destinés aux consommateurs.

Comme vous l'avez constaté, le programme d'incitatifs destinés aux consommateurs a tendance à dépasser le budget prévu. Nous pouvons prévoir que cette tendance se poursuivra avec l'arrivée sur le marché d'un plus grand nombre de modèles admissibles, de telle sorte que le gouvernement pourrait être tenté de favoriser une forme d'électrification plutôt qu'une autre. Toyota craint que le gouvernement n'accorde sa préférence aux véhicules entièrement électriques au détriment des véhicules électriques branchables, en particulier lorsque la Loi sur les véhicules zéro émission augmente les exigences pour des véhicules électriques purs.

Toyota préconise que le gouvernement maintienne l'admissibilité des véhicules hybrides électriques branchables aux incitatifs destinés aux consommateurs. Cela est particulièrement vrai dans les segments où l'électrification complète n'est ni efficace ni pratique, comme les véhicules utilitaires sport et les camionnettes. En outre, la Toyota Prius Prime (qui dispose d'une autonomie en mode électrique de 40 kilomètres) est le véhicule branchable le plus vendu en dehors des véhicules Tesla. Et le RAV4 Prime (dont l'autonomie estimée en mode électrique est de 64 kilomètres), qui sera lancé sur le marché québécois en 2020, devrait connaître lui aussi un grand succès populaire. La raison du succès des véhicules hybrides électriques branchables est qu'ils offrent aux consommateurs les avantages d'un véhicule électrique pour leurs trajets quotidiens (qui s'établit à une distance moyenne de 35 kilomètres pour 92 % des navetteurs, selon le recensement de 2016 mené par Statistique Canada), tout en leur assurant de pouvoir parcourir de plus grandes distances lorsque l'autonomie en mode électrique est épuisée. Cela, dans le respect de l'environnement grâce au groupe motopropulseur hybride.

3. Recommander à vos collègues du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques d'envisager de modifier la Loi sur les véhicules zéro émission (VZE) afin d'autoriser l'attribution de crédits VZE pour tout investissement dans l'infrastructure.

Le budget 2020-2021 définissant la politique fiscale du gouvernement, il peut également fixer l'orientation d'autres priorités gouvernementales. Le gouvernement s'est engagé à atteindre de nobles objectifs pour le déploiement de véhicules électrifiés à l'horizon 2030, ce qui nécessitera la

construction de l'infrastructure nécessaire. Nous vous encourageons à vous concerter avec vos collègues du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour envisager de modifier la loi sur les VZE afin de donner au Ministre le pouvoir d'autoriser les constructeurs automobiles à obtenir des crédits VZE pour les investissements dans l'infrastructure.

Cet amendement pourrait limiter les types de projets admissibles aux stations de ravitaillement en hydrogène ou aux chargeurs rapides CC à haute tension. Cela permettrait d'alléger la pression qui pèse sur le gouvernement de même que les agences et entreprises indépendantes pour qu'elles n'investissent pas dans des infrastructures sous-utilisées à court terme. L'un des avantages d'impliquer les constructeurs automobiles et de leur attribuer des crédits est qu'ils connaissent le calendrier de lancement de leurs produits. Il est dans notre intérêt de veiller à ce que le déploiement de l'infrastructure correspondante soit aligné sur les volumes de véhicules prévus. Enfin, nous pensons que les projets d'infrastructures d'approvisionnement en carburant pourraient être développés plus rapidement si les constructeurs automobiles et d'autres promoteurs pouvaient obtenir des crédits, car les projets pourraient être basés sur des besoins réels plutôt que sur des considérations politiques.

En conclusion, Toyota remercie le gouvernement du Québec de bien vouloir étudier nos recommandations. Nous comprenons que l'objectif du gouvernement est d'être financièrement responsable et de démontrer les résultats réels de l'utilisation des fonds publics. Nous sommes à votre disposition pour vous rencontrer et discuter plus en détail de nos recommandations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma considération respectueuse.

Cordialement,



TOYOTA CANADA INC.
Scott MacKenzie
Directeur national principal, Affaires externes