



Canadian Vehicle
Manufacturers' Association
Association canadienne
des constructeurs de véhicules

NOTE

DEST. : Parties intéressées
EXP. : Association canadienne des constructeurs de véhicules
DATE : 18 décembre 2023
OBJET : Point de vue de l'industrie automobile sur la réglementation à venir visant la vente de véhicules zéro émission

On s'attend à ce qu'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) publie prochainement la version finale de la réglementation qui encadrera les ventes annuelles de VZE à partir de l'année modèle (AM) 2026 et jusqu'à l'AM 2035. La présente note répond aux principales questions soulevées par rapport à cette réglementation, à ses conséquences et à son applicabilité.

À quoi peut-on s'attendre de la réglementation d'ECCC?

La réglementation exigera que les VZE représentent une proportion croissante des ventes annuelles de nouveaux véhicules légers au Canada à partir de l'année modèle 2026. Les VZE devront représenter au moins 20 % des ventes de nouveaux véhicules légers en 2026, 60 % en 2030 et 100 % en 2035. Les VZE comprennent les véhicules hybrides rechargeables (VHR), les véhicules électriques à batterie (VEB) et les véhicules électriques à pile à combustible (VEPC).

Que font les constructeurs automobiles pour accroître l'électrification?

Depuis 2012, le nombre de modèles de VZE proposés aux Canadiens est passé de 3 à 77. L'année prochaine, on s'attend à voir 41 modèles supplémentaires pour l'ensemble des segments de véhicules au pays.

Les constructeurs automobiles se sont engagés à consacrer [1 200 milliards de dollars à l'électrification à l'échelle mondiale](#). Au Canada, Ford, GM et Stellantis mènent la transformation vers l'électrification avec près de 15 milliards de dollars canadiens de nouveaux investissements depuis 2020, ces fonds étant majoritairement destinés à l'assemblage de VZE et à la chaîne d'approvisionnement en batteries.

Cette réglementation sera-t-elle applicable?

Les ventes de VZE ont augmenté rapidement au Canada, [atteignant 13,3 % des ventes de nouveaux véhicules au troisième trimestre en 2023](#), grâce aux constructeurs automobiles qui mettent sur le marché de nouveaux modèles pour répondre aux besoins des Canadiens. L'augmentation des ventes de VZE dépend de conditions de marché favorables, de mesures d'incitation à l'achat plus attrayantes pour les consommateurs, d'une sensibilisation accrue du public, de l'expansion de l'infrastructure de recharge, d'une capacité de réseau élargie et de la mise en place d'une chaîne d'approvisionnement en batteries à l'échelle nord-américaine.

Quelles sont les conséquences de la réglementation proposée pour les Canadiens?

D'après [l'analyse de la réglementation](#) effectuée par le gouvernement, le mandat de vente devrait donner lieu à une réduction du choix des consommateurs à mesure que les véhicules conventionnels seront progressivement éliminés et à une augmentation du prix des véhicules en raison du coût plus élevé des VZE :

- « Les modifications proposées devraient avoir un effet disproportionné sur les ménages à faible revenu, en raison du coût initial plus élevé des VZE dans les premières années et de la hausse potentielle des coûts associés aux véhicules conventionnels, qui serait attribuable à la diminution de l'offre de ces véhicules causée par l'augmentation des cibles de vente de VZE. »
- « Les ménages à faible revenu sont plus susceptibles de vivre dans des unités locatives, ce qui peut être incompatible dans certains cas avec l'équipement de recharge à domicile. Les ménages à faible revenu qui achèteraient un VZE seraient donc plus susceptibles d'avoir à se fier aux bornes de recharge publiques, qui peuvent facturer un supplément au coût de l'électricité. »
- « Les modifications proposées auraient des effets disproportionnés sur les ménages des collectivités rurales et du Nord, qui peuvent avoir un faible accès aux infrastructures de recharge publiques. De plus, les communautés du Nord devraient faire face à des difficultés accrues pour effectuer la transition vers les VZE, en raison des périodes prolongées de températures basses qui peuvent avoir une incidence sur l'autonomie utilisable de véhicules électriques à batterie. Enfin, le coût de l'électricité varie d'une région à l'autre, et les Canadiens qui vivent dans les régions où ce coût est élevé pourraient ne pas bénéficier des mêmes économies sur l'énergie que ceux qui vivent dans les régions où le coût de l'électricité est bas. »

Les Canadiens peuvent-ils facilement recharger leurs VZE?

Avec seulement [25 000 stations de recharge publiques opérationnelles](#) actuellement, il n'y a pas de voie évidente pour mettre en place l'infrastructure de charge nécessaire pour soutenir la totalité des ventes de VZE.

Les projections du gouvernement montrent que les ventes de VZE doivent atteindre 400 000 véhicules en 2026, 1,2 million en 2030 et 2 millions en 2035. Cela signifie que les ventes devront être multipliées par seize par rapport aux niveaux de 2022. Des taux de croissance de cette ampleur se traduiront par la présence de 12,4 millions de VE sur les routes du pays au cours des 12 prochaines années, alors qu'il y a 345 000 VZE en circulation aujourd'hui.

Pour être en mesure de combler les besoins de recharge du parc de VZE en pleine croissance, nous aurons besoin d'un vaste réseau de stations de recharge publiques et privées. Ressources naturelles Canada (RNCAN) [estime](#) que le pays aura besoin de 195 000 points de recharge publics d'ici à 2030 et de 442 000 d'ici à 2035 pour atteindre les objectifs de vente de VZE. La mise en place de cette infrastructure de recharge publique nécessitera un investissement total d'environ 20 milliards de dollars au cours des trois prochaines décennies.

Les besoins en matière de recharge publique impliquent un accès généralisé à la recharge dans les immeubles résidentiels à logements multiples (IRLM). RNCAN estime que 2,2 millions de chargeurs de VE devront être installés dans les IRLM d'ici à 2035. Si cela ne se matérialise pas, il faudra davantage de possibilités de recharge publique.

Pour soutenir la mise en place de cette infrastructure de recharge, le Canada doit investir dans la production d'électricité propre et dans la capacité du réseau. Rien qu'en Ontario, la [décarbonation du secteur de l'électricité](#) coûtera entre 375 et 425 milliards de dollars canadiens. Selon le Boston Consulting Group, les services publics devront investir entre 1 700 et 5 800 USD par VE pour moderniser les réseaux électriques.

D'après le commissaire à l'environnement et au développement durable, « il reste un large écart entre le nombre actuel de bornes de recharge et le nombre requis d'ici 2035 ». Le [rapport](#) du commissaire indique que si le nombre de bornes de recharge ne suit pas le rythme des objectifs de vente de VZE, nous risquons de ne pas pouvoir atteindre ces cibles.

L'incitation fédérale à l'achat de VZE ne répond-elle pas aux problèmes d'accessibilité financière des consommateurs?

Sans incitations gouvernementales plus importantes pour combler l'écart de prix avec les autres véhicules, les ventes de VZE n'atteindront pas le rythme requis pour que l'on puisse atteindre les objectifs de vente fixés.

Selon une étude de J.D. Power, [l'écart de prix moyen](#) entre les véhicules à moteur à combustion interne et les VZE est de 14 000 dollars canadiens. Jusqu'à ce que la parité de prix entre les VZE et les véhicules à moteur à combustion interne soit atteinte, les incitations à l'achat telles que le programme iVZE du gouvernement fédéral, les mesures incitatives provinciales et d'autres mesures financières et non financières seront essentielles pour compenser les coûts plus élevés auxquels les consommateurs devront faire face.

Le programme iVZE offre aux Canadiens un incitatif maximal de 5 000 dollars canadiens. Le crédit s'applique aux véhicules neufs dont le prix de détail suggéré par le fabricant (PDSF) est inférieur à 65 000 dollars canadiens pour les voitures et à 70 000 dollars canadiens pour les camions, les VUS et les fourgonnettes.

À titre de comparaison, la loi américaine sur la réduction de l'inflation offre aux Américains un crédit d'impôt allant jusqu'à 7 500 USD (environ 10 000 CAD) pour les véhicules neufs et jusqu'à 4 000 USD pour les véhicules d'occasion, et ce jusqu'en 2032. Ce crédit s'applique aux véhicules dont le prix de détail suggéré par le fabricant (PDSF) est inférieur à 55 000 USD (environ 75 000 CAD) pour les voitures et à 80 000 USD (environ 109 000 CAD) pour les camions, les VUS et les fourgonnettes.

La production de batteries et l'approvisionnement en minéraux critiques sont-ils suffisants pour soutenir l'électrification?

L'Agence internationale de l'énergie (AIE) prévoit que pour parvenir à la carboneutralité à l'échelle mondiale d'ici à 2050, il faudra [six fois plus d'intrants de minéraux](#) d'ici à 2040 qu'il y en a aujourd'hui. Et relativement à cette augmentation, on s'attend à ce que la demande en intrants de minéraux pour les VE et le stockage des batteries soit multipliée par un facteur d'au moins 30 d'ici à 2040.

Selon la firme Benchmark Minerals Intelligence, [384 nouvelles mines](#) produisant du cobalt, du lithium, du nickel et du graphite seront nécessaires d'ici à 2035 pour répondre à la demande de batteries lithium-ion. Et cela ne constitue que la première étape, la transformation des minéraux critiques bruts étant

dominée par la Chine. D'ici à 2030, on estime que l'Amérique du Nord ne répondra intérieurement qu'à 3,5 % et 3,4 % respectivement de ses besoins en cathodes et en anodes.

Les constructeurs automobiles s'opposent-ils aux réglementations visant à réduire les émissions de carbone?

Non. L'industrie automobile respecte systématiquement les réglementations de plus en plus strictes en matière d'émissions.

Depuis 2005, selon le rapport sur le rendement en matière d'émissions de GES d'Environnement et Changement climatique Canada, l'industrie a réussi à réduire de près de 29 % les émissions de GES des nouveaux véhicules jusqu'à l'année modèle 2019. Cela est dû aux investissements réalisés dans les nouvelles technologies, que ce soit pour les VZE ou les groupes motopropulseurs conventionnels, afin de répondre aux normes de plus en plus strictes en matière d'émissions de GES.

Le Canada a toujours aligné sa réglementation sur les émissions des véhicules légers sur celle de l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA). Notre pays doit continuer à aligner ses normes d'émissions de GES sur celles des États-Unis, compte tenu de la nature hautement intégrée de l'industrie. Cela permet aux Canadiens d'avoir accès à une large gamme de véhicules et de technologies de pointe, au prix le plus bas.

La poursuite de l'alignement sur les exigences de l'EPA devrait permettre de réduire les émissions et d'accroître encore davantage la pénétration des VZE, compte tenu des normes d'émission sans précédent proposées par l'administration Biden. L'analyse coûts-avantages de la réglementation sur les ventes de VZE réalisée par le gouvernement fédéral a révélé que les réductions supplémentaires de GES attribuables au mandat de vente étaient négligeables.