

Montréal, le 25 juillet 2024

Division de la politique commerciale internationale (consultations sur les véhicules électriques)

Ministère des Finances
90, rue Elgin, 14e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0G5

Sujet: Commentaires d'Équiterre dans le cadre des consultations sur les réponses possibles aux pratiques commerciales déloyales de la Chine concernant les véhicules électriques

Notes

- Aucun renseignement fourni n'est commercialement sensible
 - Nous consentons à la divulgation de notre soumission en tout ou en partie
 - Veuillez supprimer les identifiants personnels avant la publication
-

Principes généraux

L'imposition de nouveaux tarifs sur les véhicules électriques chinois doit permettre de protéger les investissements, les emplois et les ressources stratégiques - notamment les minéraux critiques - mais ne doit pas nuire aux consommateurs, qui font face à un marché offrant de moins en moins de véhicules éco-énergétiques et abordables au Canada.

Contexte

À l'heure actuelle, [les constructeurs automobiles nord-américains affirment qu'ils mettent en marché des produits qui ne font que répondre à la demande](#). Cet argument est utilisé pour s'opposer à toute forme de réglementation sur la publicité notamment ou sur toute forme d'encadrement quant à la taille des véhicules. L'industrie n'aurait donc rien à craindre de nouveaux joueurs qui arriveraient avec des modèles plus petits et plus abordables que ceux mis en marché par les constructeurs nord-américains. Il est donc étonnant de constater que [l'industrie est favorable à une modification des pratiques commerciales canadiennes visant l'industrie automobile étrangère pour les aligner sur les pratiques américaines](#), mais rejettent avec force toute tentative d'encadrer l'industrie domestique.

Si l'objectif consiste à suivre la tendance protectionniste américaine, le Canada va manquer l'opportunité de faire évoluer une industrie qui n'a que faire de l'incidence de la mise en marché de ses véhicules sur les finances personnelles, la congestion, l'aménagement des villes et la sécurité des usagers de la route qui sont à l'extérieur des véhicules, ou la pollution des véhicules à essence. Si l'objectif consiste à niveler le terrain de jeu, une surtaxe mesurée peut favoriser une prise de conscience de l'industrie afin qu'elle offre une plus grande diversité de choix aux consommateurs et qu'elle mette en marché des produits moins chers et qui ne seront plus inutilement surdimensionnés et plus polluants.

Investissements et tarifs

Tel que mentionné dans [le contexte explicatif du texte de consultation](#): « Au cours des quatre dernières années, les fabricants de véhicules et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement ont annoncé des investissements de 46 milliards de dollars pour accroître la capacité de production de véhicules électriques du Canada tout au long de la chaîne d'approvisionnement, du raffinage des minéraux essentiels à la production de batteries et jusqu'à l'assemblage final de véhicules ».

Dans ce contexte, il est logique pour le Canada, suivant la voie des États-Unis et de l'Union européenne, de vouloir protéger ces investissements. Le Canada peut donc emprunter deux chemins, puisqu'il est acquis que le *statu quo* n'est pas une option. Le premier chemin est celui des États-Unis qui, avec ses nouveaux tarifs, empêche l'entrée des véhicules chinois dans son marché. Le second chemin est l'approche européenne qui cherche, avec ses propres taux de tarifs, à rééquilibrer les prix des véhicules chinois que l'on dit artificiellement bas en raison de l'importance du soutien étatique, notamment.

Équiterre croit qu'il est possible d'adopter une approche mesurée qui va permettre d'offrir un meilleur choix et des meilleurs prix aux consommateurs, tout en protégeant les investissements et les emplois domestiques. En ce sens, nous favorisons l'approche européenne, et ce malgré la nature très imbriquée de l'industrie automobile nord-américaine et le contexte de l'accord commercial avec les États-Unis et le Mexique.

Cybersécurité

Nous reconnaissons également, tel que mentionné dans le contexte, que l'enjeu de cybersécurité et de sécurité des données doit être pris au sérieux. Toutefois, cet enjeu de protection des données n'est pas limité aux véhicules chinois.

[Selon une étude de la Fondation Mozilla](#), 84% des marques de véhicules étudiées partagent les données des usagers, 76% les revendent, 56% les partagent avec les autorités publiques; la pire marque étant Tesla.

L'argument de la cybersécurité est donc plutôt faible en vue d'établir des critères pour l'application de tarifs au regard des pratiques actuelles de l'industrie, à moins d'en venir à la conclusion que les compagnies nord-américaines font une utilisation plus vertueuse des données que les compagnies chinoises. Nous sommes donc en faveur d'une meilleure protection des renseignements personnels de l'ensemble des consommateurs, peu importe le pays d'origine du constructeur.

Restriction d'accès aux programmes gouvernementaux (iVZE, iVMLZE)

L'objectif du programme iVZE est simplement d'encourager les Canadiens à faire la transition d'un véhicule à essence vers un véhicule électrique. Il n'est pas souhaitable de revoir le programme à des fins de protectionnisme, déjà que les consommateurs risquent de faire les frais de l'application de nouveaux tarifs à moins que lesdits tarifs ne servent également à corriger les lacunes du marché du véhicule. Si le gouvernement souhaite revoir la finalité du programme, nous avons des suggestions.

D'abord, ce programme devrait être auto-financé. C'est le marché du véhicule à essence qui devrait être la source de la remise à l'achat du véhicule électrique et non l'ensemble des contribuables canadiens. Équiterre propose de prélever une redevance structurante basée sur les émissions de GES à l'achat de véhicules à essence via une mise à jour du programme d'écoprélèvement.

Ensuite, le programme devrait inciter l'utilisation de modes de mobilité alternatifs. Équiterre propose d'élargir le programme iVZE afin de soutenir l'achat de 50 000 vélos à assistance électrique en offrant, par exemple, une subvention à l'achat de 50 % pour les ménages à faible revenu (jusqu'à 2 000 \$) et de 20 % pour les ménages à revenu moyen et élevé (jusqu'à 1 000 \$). De plus, nous recommandons au gouvernement de soutenir à hauteur de 175 millions de dollars, sur deux ans, la création d'un nouveau programme de mise au rancart dans le cas du remplacement d'un véhicule par un vélo (avec ou sans assistance électrique) ou par un véhicule électrique.

Finalement, afin de rendre le marché plus accessible aux gens qui ont un plus faible revenu ou qui souhaitent limiter leurs dépenses de mobilité, nous suggérons de rendre admissibles les VZE d'occasion au programme iVZE. Par ailleurs, nous croyons que le ministère des Finances devrait adapter les incitatifs à l'achat de VZE en fonction du revenu des ménages et plafonner l'admissibilité en fonction du revenu.

Il n'est pas nécessaire de jouer dans ce programme pour l'interdire aux véhicules chinois, mais il est souhaitable de le repenser pour qu'il ait un plus grand impact sur la croissance de la mobilité durable et pour élargir la portée des programmes. Si le ministère des Finances est finalement prêt à revoir le programme iVZE, nous espérons qu'il soit enfin à l'écoute des recommandations qui auront un impact positif et réel sur la transition énergétique et la mobilité durable.

Protection du consommateur

Près de 15 ans après le sauvetage de l'industrie automobile par les fonds publics, les constructeurs automobiles nord-américains demandent à nouveau aux pouvoirs publics de les sauver d'un modèle d'affaires qui se heurte à nouveau au contexte économique. Alors que l'inflation qui s'est imposée à la suite de la pandémie de COVID-19 continue d'avoir un impact sur le budget des ménages, l'industrie automobile ne cesse de vendre des véhicules plus gros et plus cher. Il est peu étonnant de voir les consommateurs attirés vers des options plus abordables comme les véhicules électriques chinois.

Au cours des dernières années, au lieu d'offrir un choix aux consommateurs, l'industrie les a orientés vers des achats luxueux qui vident leur portefeuille, sans égard à leurs besoins ou à leur réalité économique. En décembre 2023, [le coût moyen d'un véhicule neuf vendu au Canada était de 67 259 \\$, une augmentation de 14% par rapport à décembre 2022](#). Ce bond est encore plus vertigineux quand on le compare au [coût moyen d'un véhicule neuf en 2019 qui était alors de 34 060 \\$](#). De surcroît, on impose aux municipalités des véhicules qui ne peuvent tout simplement pas s'insérer dans un cadre bâti urbain densifié, sans créer davantage de problèmes de congestion, de stationnement et de cohabitation en fonction des usages. Avec la tendance actuelle de véhicules surdimensionnés, ces problèmes vont

s'amplifier surtout dans le contexte d'une densification accrue des municipalités canadiennes qui doivent répondre à la crise du logement.

Nous considérerons comme un échec une réponse gouvernementale qui empêcherait tout simplement les consommateurs d'avoir accès à des véhicules électriques à dimension humaine et à moindre coût.

Emplois

Le sauvetage de l'industrie automobile énoncé à la section précédente a permis de sauver des milliers d'emplois et de permettre aux collectivités locales de traverser la crise économique de 2008. Mais le sauvetage de 2008 n'a pas amené le secteur sur la voie de la transition. Au contraire, l'industrie en a profité pour se surdimensionner et anéantir tous les efforts d'efficacité énergétique.

La transition ne doit pas se limiter à changer la source d'alimentation énergétique de nos modes de transports, de nos industries, de nos secteurs d'activité économique. Elle consiste à modifier nos habitudes de consommation, notre façon de nous déplacer et nos modes de production. C'est beaucoup plus qu'une simple transposition du pareil au même en saupoudrant des énergies renouvelables.

Des nouvelles opportunités d'emploi durables se dessinent dans le cadre de cette transition qui ne va pas anéantir le transport de personnes et de marchandises, bien au contraire. Le tollé soulevé par l'annonce de la disparition de la Bolt avait d'ailleurs forcé Chevrolet à revenir sur sa décision. Les besoins sont immenses pour la production de véhicules à taille humaine, d'autobus, de trains et d'infrastructures de transport collectif qui vont servir à mieux connecter les Canadiens dans les villes, les banlieues et les régions du pays.

Pratiques environnementales

Tel que demandé dans les directives du ministère des Finances, nous souhaitons porter à l'attention des autorités gouvernementales certains enjeux environnementaux liés à la construction de véhicules électriques.

Le fabricant de batteries Northvolt par exemple a choisi de construire son usine de production et de recyclage de batterie sur un terrain à McMasterville qui aura un impact important sur la biodiversité, notamment les milieux humides présents en grande quantité. Il y a également des préoccupations liées aux rejets dans la rivière Richelieu, un habitat essentiel du chevalier cuirvé, un poisson en voie de disparition qui n'existe qu'au Québec.

De plus, [le gouvernement fédéral a récemment approuvé la reclassification et donc la destruction de 37 plans d'eau en zone de dépôt de résidus miniers](#) pour permettre la réalisation du projet de la mine du lac Bloom de la compagnie Minerai de fer du Québec. Ce projet, qui vise à alimenter les besoins d'électrification en minéraux, en est donc un de transition énergétique. Il n'est cependant pas sans conséquence sur l'environnement.

Nous reconnaissons que toute pratique industrielle a des conséquences sur l'environnement, peu importe le pays. Nous sommes d'avis que l'imposition de tarifs liés à l'impact environnemental de la production doit être mesurée en fonction de l'écart de

l'impact entre la production domestique et la production étrangère. Nous sommes donc favorables à ce que le gouvernement réalise une analyse du cycle de vie complet afin de déterminer le taux de taxe applicable en fonction de l'impact environnemental total de la production des véhicules.

Recommandations

Nous recommandons de limiter la surtaxe à l'aide de critères d'équivalence liés notamment au soutien étatique et à l'impact environnemental, de façon à offrir un meilleur choix aux consommateurs tout en protégeant nos intérêts économiques.

Nous invitons également le gouvernement à considérer la possibilité d'intégrer les critères de taille et de masse totale de véhicules à rendre disponibles aux consommateurs canadiens via la norme fédérale sur les véhicules zéro émission (VZE) ou en collaboration avec les provinces qui possèdent déjà leur propre norme VZE.

L'application de nouveaux tarifs, s'il s'avère nécessaire d'en imposer, ne devraient pas empêcher les consommateurs d'avoir accès à des produits qui sont indisponibles ici, c'est-à-dire des véhicules de plus petite taille à plus bas prix. En limitant les tarifs ou en s'abstenant d'appliquer des tarifs sur les véhicules que les constructeurs nord-américains refusent de produire ou produisent en quantité insuffisante parce qu'ils veulent maximiser leurs profits, le gouvernement permettrait aux consommateurs d'avoir un choix.

Nous enjoignons le gouvernement à ne pas tomber dans la simplicité qui vise à désigner une menace potentielle et qui aura comme incidence de protéger un secteur qui ignore largement les besoins des consommateurs, qui n'a aucune considération pour le coût de la vie, qui ne se soucie guère de la sécurité des usagers du réseau routier qui n'utilisent pas de véhicules surdimensionnés et qui ne réfléchit pas à l'impact de leurs produits sur l'aménagement urbain.



Marc-André Viau
Directeur des relations gouvernementales
Équiterre