

Réception des intervenants du Salon de l'auto de Toronto
15 février 2023

REMARQUES :

Larry Hutchinson, président-directeur général de Toyota Canada

« Utiliser tous les outils de notre coffre à outils »

Bonjour, tout le monde.

Merci de vous joindre à nous ce soir.

Nous savons qu'il y a beaucoup d'activités cette semaine, alors merci de passer un peu de temps avec nous.

C'est génial d'être à nouveau ensemble après les années de distanciation sociale.

Mais je dois dire qu'entre-temps, le monde a bien changé.

Par contre, une chose dont je ne me suis *pas* ennuyé, c'est de devoir prendre la parole après une de ces vidéos d'entreprise.

Elles me semblent toujours un peu trop « vantardes ».

Ces dernières années, de nombreuses entreprises ont cessé de communiquer régulièrement leurs chiffres de production et de vente.

Or, si *nous* ne déclarons pas les chiffres, il est difficile pour des intervenants comme vous – ou le grand public – de comprendre ce qui se passe *réellement* dans cet important secteur de l'économie canadienne.

La vidéo est donc ce qu'elle est, et les chiffres sont là pour vous.

Mais plusieurs choses dans la vidéo m'ont sauté aux yeux.

Pour *moi*, le fait que Toyota Canada est le *numéro un des ventes au détail* est l'indicateur le plus important de notre rendement.

Lorsque les Canadiens décident de dépenser *leur propre argent* pour un véhicule neuf, ils choisissent plus souvent une Toyota ou une Lexus que toute autre marque.

Pour nous, c'est la preuve que nous répondons aux besoins des Canadiens.

Et cela nous rappelle notre obligation de leur proposer un large éventail d'options abordables, de grande qualité et respectueuses de l'environnement.

Notre engagement à *fabriquer* nos véhicules là où nous les vendons me paraît également remarquable.

Comme vous l'avez vu dans la vidéo, Toyota Motor Manufacturing Canada a été, une fois de plus le premier fabricant au Canada – et de loin.

Et ce n'est pas une coïncidence si la camionnette la plus vendue sur notre marché est le *RAV4 fabriqué au Canada*.

Ce n'est pas non plus une coïncidence si près des *deux tiers* des véhicules Lexus que nous avons vendus au Canada l'an dernier ont été fabriqués ici même en Ontario.

Enfin, le fait que la Corolla soit la *voiture* la plus vendue sur le marché canadien est aussi important.

Tout cela montre que les Canadiens apprécient toujours les *voitures* bien construites, bien équipées, écoénergétiques et abordables.

J'ai mentionné que le monde de l'automobile semble remarquablement *différent* maintenant, au début de 2023, de ce qu'il était il y a seulement quelques années.

Malgré certains vents contraires, tous les indicateurs montrent que l'action du gouvernement contre l'inflation finira par porter ses fruits et que les performances de notre secteur resteront solides.

Bien que notre industrie soit toujours affectée par les problèmes de chaîne d'approvisionnement mondiale, nos *usines*, y compris celles de l'Ontario, tournent à plein régime et nous faisons le maximum pour réduire les temps d'attente pour les véhicules.

J'en profite pour présenter mes excuses à tous ceux qui ont dû patienter pour prendre livraison de leur véhicule Toyota ou Lexus.

Merci de votre patience et je vous garantis que nous travaillons tous très fort pour répondre à vos besoins dans les plus brefs délais.

Au début de l'année 2023, le gouvernement fédéral a révélé son projet de mandat pour les véhicules zéro émission (VZÉ).

Lorsque certains apprennent que nous sommes contre les mandats de vente VZÉ, ils pensent que nous sommes opposés au progrès environnemental ou contre les véhicules électriques à batterie, ou que nous ne voulons pas être réglementés.

Tout cela est faux.

L'engagement de Toyota à atteindre la carboneutralité ne date pas d'hier et il est bien documenté.

Cet engagement, nous ne l'avons pas seulement déclaré publiquement, mais nous l'avons *démontré* par nos *actes*... de nos opérations de fabrication à nos installations les plus récentes, en passant par la gamme de produits et de technologies que nous offrons.

Et nous *n'attendons* pas pour prendre d'*autres* mesures.

Cette année, 40 % des véhicules que nous vendrons au Canada seront électrifiés.

Cela signifie que nous donnons la priorité à la réduction des émissions de carbone de *plus de 80 000 véhicules électrifiés*... immédiatement et tout au long de leur durée de vie.

Ainsi, l'empreinte carbone globale de l'ensemble du parc de véhicules que nous vendrons cette année sera considérablement réduite.

Nous *n'attendons* pas parce que nous pensons que le changement climatique est *urgent* et complexe, et qu'il nécessite une *action* significative et réfléchie.

Et si nous sommes d'accord pour dire que notre stratégie de réduction des émissions de carbone doit *inclure* les véhicules électriques à batterie, nous savons aussi qu'elle ne peut pas se *limiter* à ces derniers.

Donc, non, nous n'avons pas peur de la réglementation.

Mais nous *craignons l'échec* de cette réglementation, ce qui aurait de *lourdes conséquences* pour l'environnement, l'économie et les Canadiens moyens.

Notre objectif commun en tant que Canadiens, soit l'élimination des émissions de carbone, est clair et indiscutable... mais *comment* et dans quels délais y parvenir est tout aussi important.

C'est pourquoi il y a une vérité universellement acceptée que nous devons souligner maintenant :

Les problèmes complexes ne se prêtent pas à des solutions simples.

Et le changement climatique est un problème *très* complexe.

Pour résoudre ce problème... et commencer à faire une différence significative *dès maintenant*... nous devons utiliser *tous* les outils de notre boîte à outils.

La politique fédérale sur les VZÉ, telle qu'elle est actuellement rédigée, tente de relever le défi climatique avec *un seul outil* : la vente de *véhicules électriques à batterie neufs*.

Mais cette *approche à un seul outil* pose des problèmes importants.

Elle ne tient pas compte du fait que les émissions de carbone ne proviennent pas seulement des *véhicules neufs*, mais de *tous les véhicules en circulation*.

Cela signifie que nous devons retirer *maintenant* de la circulation le plus grand nombre possible de *véhicules anciens*, moins écoénergétiques, et veiller à ce que les *nouveaux* véhicules qui les remplacent soient aussi écoénergétiques que possible.

Ainsi, une réponse solide et résiliente au défi du carbone doit prendre en compte *chaque* véhicule sur les routes canadiennes et intégrer *toutes les technologies* dont nous disposons pour commencer à réduire nos émissions globales dès maintenant.

Parce que l'effet des émissions de gaz à effet de serre est *cumulatif*. Alors, *plus* nous en faisons, et *plus tôt* nous le faisons, mieux ça ira.

Je pense toutefois que le *plus gros* problème sera l'impact de la hausse de la demande sur le prix et la disponibilité des matériaux pour les batteries.

Entre 2020 et 2022, le prix du lithium est passé de 5 000 dollars US la tonne à plus de 71 000 dollars la tonne.

Je pense que nous pouvons nous attendre à ce que les prix de tous les minéraux essentiels continuent à grimper, en raison de la croissance exponentielle de notre demande.

Et ces prix feront *grimper* le prix des véhicules, ce qui réduira la capacité du Canadien moyen à s'offrir un nouveau véhicule électrique à batterie à court ou moyen terme.

Malgré cette augmentation du prix des véhicules, la norme fédérale exigera que 20 % des véhicules neufs vendus en 2026 soient des VZÉ.

Et, bien que cela représente une croissance significative par rapport à la part actuelle d'environ 8 % des ventes de voitures neuves d'aujourd'hui, ce chiffre est *dénué de sens* si le marché global passe de 1,45 million de véhicules vendus en 2022 à 2 millions comme c'était le cas avant la pandémie.

Une augmentation d'*un tiers* des ventes totales de véhicules se traduirait par une augmentation, et non une diminution, des émissions de carbone provenant de tous les véhicules vendus, même si un nombre record d'entre eux sont des véhicules électriques.

C'est pourquoi le *type de* véhicules électrifiés que nous décidons de fabriquer et de vendre fait également une grande différence.

En effet, si ces mêmes matériaux utilisés dans la confection de batteries étaient utilisés plus efficacement, les émissions de carbone pourraient en fait *diminuer* cette année-là.

Il y a quelques semaines, lors du Forum économique mondial de Davos, notre scientifique en chef, le D^r Gill Pratt, a *clairement* expliqué comment l'offre *limitée* de

minéraux critiques à coût élevé dont dispose l'industrie automobile mondiale peut être utilisée plus efficacement pour réduire les émissions de carbone.

La conclusion?

Le choix de produire des véhicules hybrides plutôt que des véhicules électriques à batterie dans un environnement où les batteries sont limitées présente un avantage d'au moins 13 pour 1 en termes de réduction des émissions de carbone.

Je trouve donc *inadmissible* que d'énormes camions hors de prix alimentés par des batteries qui pèsent autant qu'une petite voiture soient validés par la politique environnementale canadienne... alors que ces mêmes politiques tentent d'éliminer des solutions de recharge plus abordables et plus efficaces.

Si ces batteries géantes de VUS électriques à batterie étaient réparties et utilisées plus efficacement pour remplacer des centaines de milliers de véhicules à essence actuellement sur la route par des hybrides et des hybrides branchables, l'empreinte carbone de l'ensemble du parc automobile canadien diminuerait considérablement, même avec cette augmentation du volume global des ventes.

Cela montre clairement qu'il est nécessaire de se concentrer sur la *réduction globale des émissions de carbone*, plutôt que sur le nombre de véhicules électriques à batterie que nous pouvons vendre.

Dans l'état actuel des choses, cependant, le mandat actuel du gouvernement nous obligera à utiliser *moins* efficacement les matériaux limités pour les batteries en vue de vendre un nombre minimal de véhicules électriques à batterie, ce qui entraînera une *augmentation* des émissions de gaz à effet de serre au Canada.

Des batteries plus petites signifient également des *coûts moindres* pour les personnes qui achètent un véhicule neuf.

Pour gagner la bataille contre le carbone, il faut que les nouvelles technologies soient *largement* adoptées et utilisées par les conducteurs canadiens. *L'abordabilité* et le *choix* seront donc des éléments clés pour obtenir les bons résultats.

Et cela me ramène à la Corolla...

La voiture la plus vendue au Canada.

Je suis heureux d'annoncer que notre objectif est que 50 % des berlines Corolla que nous vendrons cette année soient des hybrides.

Cela, sans mandat VZÉ ni incitatifs du gouvernement à l'achat.

Et cela est possible parce que le prix de base d'une Corolla hybride est *inférieur* d'au moins 20 000 dollars à celui d'une Tesla Model 3, même après les incitatifs fédéraux, ce qui la rend *abordable* pour un éventail beaucoup plus large d'acheteurs de voitures neuves.

Comme je l'ai déjà dit plus tôt, *environ 40 % des ventes globales de Toyota Canada cette année seront des véhicules électrifiés.*

Et, si le gouvernement ne nous limite pas, nos ventes de véhicules électrifiés – hybrides, hybrides branchables, électriques à batterie et électriques à pile à combustible – vont continuer d'augmenter.

D'ici 2025, pratiquement *chaque modèle* de la gamme Toyota sera disponible en version électrifiée.

Et, contrairement à *certains* constructeurs automobiles, nous proposerons nos options électrifiées en *volume*.

C'est parce que nous savons que les véhicules électriques à batterie ne peuvent à eux seuls répondre aux divers besoins des Canadiens en matière de conduite automobile, d'est en ouest ou du nord au sud.

Alors même que nous déployons tous les outils de réduction des émissions de carbone dont nous disposons actuellement, nous développons rapidement d'*autres* nouvelles technologies comme la combustion interne à l'hydrogène et les carburants de synthèse.

Je trouve les carburants de synthèse particulièrement intéressants.

Imaginez un avenir où nous aurions tous des hybrides branchables. Les gens conduiraient la plupart du temps en mode électrique, réduisant déjà leurs émissions de 80 ou 90 %, puis, pour arriver à 100 %, ils utiliseraient un *carburant de synthèse zéro émission* pour les rares fois où ils auraient besoin de parcourir de plus longues distances ou de remorquer une charge.

Des émissions carboneutres... moins d'impact sur l'environnement que celui des mines que nécessiterait un plus grand nombre de véhicules électriques à batterie... pratiquement aucun problème d'infrastructure... et un moyen de transport abordable pour tous.

Cet avenir est à la fois pratique et possible.

Donc, si une technologie peut aider le Canada à réduire ses émissions globales de carbone, ne devrait-on pas l'envisager?

Je ne sais pas pourquoi le gouvernement rejette tout simplement ce genre d'idées sans les examiner.

Nous devons utiliser *tous les outils* de notre boîte à outils.

Et même des outils que nous n'avons pas encore.

Malheureusement, nos gouvernements ont déclaré qu'il n'y avait pas de place pour ces solutions de rechange dans le cadre de nos mandats fédéraux et provinciaux actuels et proposés en matière de VZÉ.

Alors que le Canada envisageait sa proposition de réglementation VZÉ, nous avons expliqué qu'il était possible pour les entreprises d'atteindre un objectif de 60 % de VZÉ tout en ne réduisant que de 48 % leurs émissions globales de carbone.

Nous avons proposé que le règlement VZÉ permette aux entreprises de se conformer à leur plan en fournissant soit 60 % de VZÉ OU une réduction de 60 % des émissions globales de gaz à effet de serre, sans exiger une combinaison technologique spécifique.

Parce que *nous savons que nous pouvons réduire davantage les émissions de carbone à un coût moindre pour les consommateurs canadiens, et plus rapidement, tout comme nous le faisons aujourd'hui.*

Nous savons que le fait d'offrir plus de choix aux consommateurs facilitera l'élimination des véhicules anciens des routes canadiennes.

Et nous savons que chaque nouveau véhicule électrifié à réduction de carbone que nous mettons aujourd'hui sur les routes canadiennes a un rôle important à jouer dans la transition vers un avenir sans émissions.

Alors, voici mon message :

Notre mission est trop importante et a trop d'impact pour qu'on se trompe.

Le coût d'une erreur est trop élevé et la route vers 2050 ne cesse de se raccourcir.

Dans le même temps, il est essentiel de disposer de choix de transport abordables.

Nous sommes prêts à travailler avec les gouvernements et à servir nos clients pour atteindre un avenir carboneutre, mais nous n'attendons pas pour agir.

Nous utilisons déjà tous les outils dont nous disposons, et nous réduisons les émissions de carbone de notre parc depuis de nombreuses années.

Nous vous invitons à visiter nos kiosques au salon de l'auto cette semaine... ou les salles de montre de nos concessionnaires tout au long de l'année 2023, alors que nous continuons à déployer nos outils pour un avenir à faibles émissions de carbone.