

Blues au sein de l'industrie des véhicules électriques

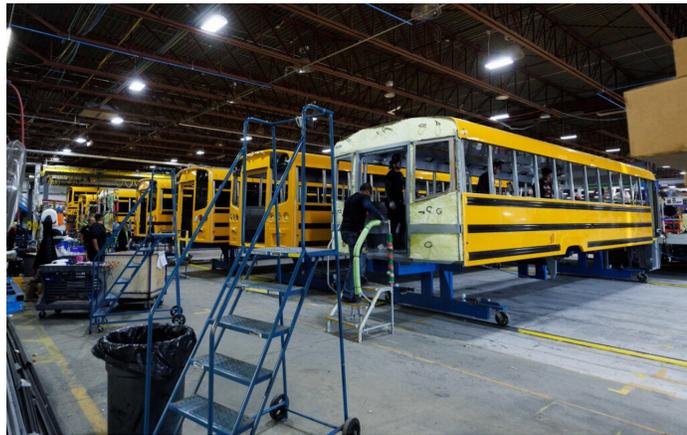
Chronique du 13 mai 2024

L'industrie québécoise des véhicules électriques, mais pas que, semble présentement connaître un moment difficile. Ce n'est toutefois pas le cas pour tous les acteurs.

Dans l'industrie des matériels de transport, il est aisé de construire un prototype innovant qui épatera la galerie. Le passage à la fabrication en grande série est une tout autre paire de manches. Illustrons-le avec plusieurs exemples qui font la manchette ces jours-ci.

Lion Électrique en difficulté

S'il existe une entreprise à laquelle je souhaite belle et longue vie, c'est bien **Lion**, le fabricant québécois de camions et d'autobus scolaires électriques. L'entreprise opère deux usines d'assemblage, à Saint-Jérôme et Joliet (Illinois), ainsi qu'une usine de batteries à Mirabel.



Lion vient tout juste d'enregistrer une perte de 21,7 M\$ au premier trimestre 2024. Conséquence :

l'entreprise ne disposerait plus que de 5 M\$ de liquidités. La situation frôle le tragique puisque la dette à long terme de Lion est de l'ordre de 258 M\$ US. Face à cette situation, Lion a mis à pied 370 employés, pas moins de 20 % de ses effectifs.

Ce n'est pas que les commandes manquent, au contraire. Les contrats en cours portent sur environ 2 000 véhicules, 1 793 autobus et plus de 200 camions.

Lion fait face à un typique problème de croissance. Beaucoup d'entreprises sont rachetées à vil prix par un concurrent, ou pire, par un « dépeceur d'entreprises » à ce moment charnière de leur vie : évitons que ce ne soit le cas pour Lion.

À ce jour, **Lion** a bénéficié de 26 M\$ de subventions de Québec, en plus de 213 M\$ de prêts des deux paliers de gouvernement, de la CDPQ et du Fonds de solidarité FTQ. Mon message à ces acteurs et à quiconque d'autre ayant les poches profondes est tout simple : ne laissez pas tomber **Lion**.

Requiem pour Taïga

Taïga a inventé la motoneige électrique et la motomarine électrique : **RESPECT !**

Cela dit, avec des revenus d'à peine 16,1 M\$ en 2023, entraînant une perte nette de 72,5 M\$, m'est avis que les carottes sont cuites pour cette jeune entreprise montréalaise (fondée en 2015). On en prendra pour preuve que **Taïga** a mis fin à ses activités en février dernier et effectué une première ronde de 70 mises à pied.

En tant que Québécois, je suis fier de **Bombardier**. Rappelez-vous combien j'étais triste que la C-Séries ait été vendue à Airbus, sa division ferroviaire à Alstom. Restait **BPR** (Bombardier produits récréatifs), une entreprise de 10 G\$ de chiffre d'affaires annuel qui domine le marché mondial de la motoneige et de la motomarine.



Quand j'ai parlé la première fois de **Taïga** à cette antenne, j'ai pris soin de ne pas me montrer prophète de malheur. Mais j'avais déjà ma petite idée : *Quand **BPR** va entrer dans la danse, c'en sera fait de **Taïga**.* Voilà qui est chose faite concernant la motoneige électrique et qui, sans doute, le sera bientôt pour la motomarine électrique.

Message à **BRP** : *Ne laissez pas mourir Taïga, absorbez-la !*

Ford dans la tourmente électrique

Y'a pas que pour les petits que le passage à l'électrique est ardu : Ford est en train d'y laisser sa chemise.

La division électrique de Ford, qui ne produit essentiellement que deux modèles, le **F-150 Lightning** et la **Mustang Mach-E**, a enregistré une perte de 1,3 G\$ en 2023. L'on chuchote que Ford perdrait 36 000 \$ chaque fois qu'elle vend un Lightning. Mais encore, ce n'est pas le pire : du fait de l'explosion de l'offre électrique, des dizaines de milliers de Lightning et Mach-E encombrant les cours de Ford, fautes d'acheteurs intéressés.



La déconvenue de Ford nous concerne puisque la construction de l'usine de batteries Bécancour, un investissement de 1,3 G\$ – financé pour plus de la moitié par des prêts de Québec et Ottawa – a été suspendue il y a une dizaine de jours.

Rivian et Lucid sur la corde raide

Rivian produit une camionnette électrique axée sur le plein air. De son côté, Lucid, qui fut créé par des transfuges de Tesla, offre une grande berline de luxe ambitionnant de déclasser la Model S de Tesla. Les choses se corsent pour ces deux entreprises :

- Rivian perd 33 000 \$ pour chaque véhicule vendu;
- Ce qui n'est rien à comparer de Lucid, qui en perd 338 000 !

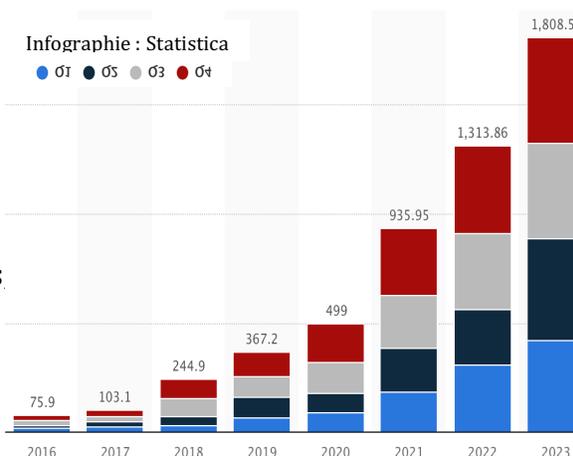
En 2023, Rivian a vendu 50 122 véhicules, Lucid 6 001. Dans les deux cas, l'on est encore loin d'une production en grande série.

Tesla caracole en tête

Est-ce par jalousie, on entend de plus en plus de commentaires négatifs sur **Tesla**, genre « *Les ventes au 4^e trimestre 2023 ont été plus faibles qu'anticipé : l'action Tesla dégringole à la Bourse* », ou encore, « *Au 1^e trimestre 2024, Tesla vend moins de véhicules qu'au trimestre correspondant en 2023* ».

Ces affirmations correspondent à la réalité. Tentons toutefois de considérer les choses dans un contexte plus général. Commençons par les chiffres des ventes.

- Le graphe ci-contre illustre l'extraordinaire progression de Tesla, dont les ventes sont passées de 76 000 en 2016 à plus de 1,8 million l'an dernier ;
- À 1,23 million d'unités, **le Model Y** fut le véhicule le plus vendu au monde en 2023, toutes motorisations confondues
- Au Québec, Tesla s'est accaparé 25 % des ventes de véhicules 100 % électriques l'an dernier (14 704 unités, sur 57 518).



Sous l'angle financier, Tesla a eu un rendement net de 15,5 % en 2023 (13.6 G\$ sur un chiffre d'affaires de 87,5 G\$), impôts à hauteur de 4,5 G\$ soustraits. Le fait est que Tesla est clairement le fabricant occidental de véhicules automobiles qui se porte le mieux.

La Chine partie à la conquête du monde

Depuis 17 ans, la Chine est de loin le premier producteur automobile mondial, approchant les 30 millions de véhicules annuels, trois fois plus que les États-Unis.

La Chine est également championne du monde à la fois en tant que productrice de véhicules 100 % électriques que de marché d'écoulement pour ces véhicules :

- Les deux-tiers des véhicules électriques **construits** dans le monde le sont en Chine, par plus d'une centaine de fabricants, dont le champion **BYD** (*Beyond Your Dreams*), avec plus de 5 millions d'unités annuellement;
- Les deux-tiers des véhicules électriques **vendus** dans le monde le sont également en Chine. En 2024, on s'attend à ce que les ventes mondiales atteignent 17,5 millions d'unités, dont 11,5 millions seront vendues en Chine (Rystad Energy, citée par Journal de Montréal, 28 mars 2024).

J'ajoute que la domination actuelle de la Chine au niveau des batteries de véhicules automobiles est tout aussi flagrante.

Même si les salaires ont progressé en Chine, ce pays conserve à ce chapitre un net avantage concurrentiel sur l'Europe et l'Amérique du Nord. De plus, la Chine maîtrise parfaitement les technologies les plus avancées de fabrication des véhicules électriques autant que de leurs dispendieuses batteries.

À l'évidence, en matière d'électrification des transports, les choses ne vont pas mal pour tout le monde. Si nous n'y prenons garde, la Chine risque de tout balayer.

Conclusion

Je persiste à dire que le Québec a de belles cartes industrielles à jouer en cette ère d'électrification des transports :

- Camions et autobus scolaire chez **Lion**;
- Autobus urbains chez **Nova-Bus**;
- Véhicules récréatifs chez **Taïga** et **BPR**;
- Sans oublier la très prometteuse **filière batteries**.

Apprenons donc des erreurs des autres et ne laissons pas une telle opportunité nous filer entre les doigts.