

Le point sur l'électrification des transports

Chronique du 4 décembre 2024

Le Québec n'a jamais pu se faire une place au sein de l'industrie automobile nord-américaine. General Motors a quitté Boisbriand en 2002, Hyundai n'a été présent à Bromont qu'un bref épisode de 6 années (1988-1994). Pour ce qui est de l'énergie, on ne trouve de pétrole nulle part au Québec.

À mes yeux, la révolution électrique des transports est l'occasion à ne surtout pas rater de faire du Québec un pôle industriel continental de la nouvelle mobilité. Côté automobiles et VUS, il n'y a rien à espérer. Mais en partant tôt, nous pouvions nous faire une place dans la fabrication de camions et d'autobus scolaires, voie qu'a emprunté **LION** à Saint-Jérôme. Pour les autobus urbains, nous pouvions compter sur **Nova-Bus**, à Saint-Eustache. Les véhicules récréatifs, motoneiges et motomarines, représentaient également un beau potentiel : l'entreprise montréalaise **TAÏGA** en a fait son affaire. Enfin, il y avait – et il y a toujours – l'immense potentiel que constitue la filière batteries.

Pour toute entreprise novatrice, construire quelques prototypes est chose aisée. Ce qui est difficile, c'est de passer à la grande série, à la production industrielle : les spécialistes de la gestion y voient une « **vallée de la mort** » : nos fleurons y auraient-ils succombé ?

TAÏGA

Je vous ai parlé de TAÏGA en août dernier. À ce moment, l'entreprise avait déjà congédié tout son monde et s'était mise sous la protection de la loi sur les faillites (*Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*). On cherchait alors un repreneur. Comme je l'avais déjà suggéré quelques mois plus tôt¹, le repreneur tout désigné aurait été BRP (*Bombardier produits récréatifs*) :

- « *Cher BRP, ne laissez pas cette perle partir à l'étranger pour une bouchée de pain* » avais-je conclu.

Nous apprenions début octobre dernier que TAÏGA serait reprise par l'entrepreneur Stewart Wilkinson, pdg de Vita Power, une entreprise britannique (Southampton, Angleterre) fondée en 2017 et comptant moins de 50 employés. Le prix consenti par Vita Power n'a pas été rendu public. Les informations qui ont fuité semblent indiquer que :

- **Exportation et développement Canada** recouvrerait sa mise, de près de 25 M\$;
- **Investissement Québec** perdrait les presque 20 M\$ engagés dans TAÏGA;
- Les petits investisseurs perdaient eux aussi l'intégralité de leur investissement.

¹ Chronique **Blues au sein de l'industrie des véhicules électriques, du 13 mai 2024**

Selon un article publié par La Presse du 16 novembre, signé Julien Arsenault, les motoneiges et motomarines fabriquées par TAÏGA souffraient de nombreux vices de conception. Les trois diplômés de McGill qui ont créé TAÏGA seraient passés trop vite à l'étape de la chaîne de montage, sans avoir suffisamment testé leurs produits ni vérifié les capacités réelles de leurs fournisseurs à fournir des éléments de la qualité prescrite.

Voilà tout ce que l'on peut dire aujourd'hui à propos de TAÏGA. Si ce qui est dit au paragraphe précédent est fondé, le nouveau propriétaire devra investir beaucoup d'argent avant de seulement penser à relancer la production. Et s'il devait le faire, rien n'assure qu'il le fera à Montréal. Snif ! Snif !

LION

L'histoire récente de LION est une véritable descente aux enfers : des commandes et des livraisons qui s'effondrent, un premier licenciement de 370 employés au printemps, suivi de 300 autres début août. La situation a continué de se dégrader, au point que l'on évoque aujourd'hui la faillite :

- L'action de LION qui valait 27 \$ à son sommet ne vaut plus que 26 ¢.

En cas de faillite, LION sera vendue au plus offrant. Dans un tel cas, le créancier prioritaire serait le syndicat bancaire (Banque Nationale, Desjardins, BMO) qui a prêté 165 M\$ à LION. Les sommes investies par les gouvernements et autres organismes seraient vraisemblablement perdues :

- Sur les engagements 193 M\$ de **Québec**, ce serait le cas des 130 M\$ déjà déboursés;
- Le prêt de 50 M\$ consenti par **Innovation Canada** risque fort, lui aussi, de n'être jamais remboursé;
- De même pour les 25 M\$ du Fonds de solidarité FTQ, les 7,5 M\$ de Fondation (CSN) ou les 15 M\$ de la Caisse de dépôt et placement.

LION a adopté une stratégie de développement rapide qui, en plus de son usine d'assemblage à Saint-Jérôme, l'a amenée à investir 300 M\$ (230 M\$ US) dans une usine de batteries à Mirabel (ci-contre) et une autre d'assemblage aux États-Unis. C'est ce qui explique qu'elle traîne aujourd'hui une dette de 700 M\$.



Aux dernières nouvelles, de potentiels repreneurs québécois se profilent. Il s'agirait du groupe Saputo, associé au groupe Mach² de Vincent Chiara, deux groupes qui ont prêté 90 M\$ à LION en juillet 2023.

² C'est notamment ce groupe qui redéveloppe présentement le site Radio-Canada, en association avec Devimco.

Selon un article du Journal de Montréal (25 novembre), la stratégie de développement rapide de LION l'a amenée à « brûler les étapes », évoquant le « développement de véhicules désordonné, des tests routiers insuffisants et des dépassements de coûts massifs ». On trouve à cet égard une similitude avec ce que l'on a vu précédemment avec TAÏGA.

Cette stratégie aurait également reposé sur des perspectives de vente apparaissant aujourd'hui totalement déraisonnables :

- En 2021, LION annonçait des ventes de 15 800 camions et 2 600 autobus en 2024;
- La réalité, c'est qu'à ce jour, en 2024, tout au plus 400 véhicules ont été vendus, dont seulement 36 camions.

Bien malin qui peut dire aujourd'hui ce qu'il adviendra de LION, une entreprise aux actifs industriels de grande qualité, mais au carnet de commande très raréfié.

NORTHVOLT

C'est le 2 octobre 2023 que je vous ai parlé la première fois de l'usine de batteries de la société NORTHVOLT qui serait construite à McMasterville. Sans surprise pour ceux qui me connaissent, je me suis montré enchanté de cette annonce de 7 G\$... même si 3 G\$ proviendront de Québec et d'Ottawa.



État initial du terrain de 70 hectares ayant antérieurement accueilli une usine chimique CIL. Photo La Presse



État d'avancement des travaux d'aménagement du site à la fin octobre 2024. Photo La Presse.

Depuis lors, le projet NORTHVOLT a suscité une quantité phénoménale d'opinions défavorables... allant jusqu'à souhaiter l'échec du projet. J'invite ceux qui sont de cet avis à relire la conclusion de ma chronique du 2 octobre 2023 :

« (Grâce à la filière batterie et tout particulièrement au projet NORTHVOLT) nous devons bientôt notre niveau de vie non plus aux sables bitumineux de l'Alberta ou au pétrole de l'Arctique, mais à la vitalité de notre économie ».

Le dossier NORTHVOLT est présentement si confus que personne ne peut dire si l'usine québécoise sera construite ou ne le sera pas. J'y reviendrai dès que la situation aura été éclaircie.

Ventes de véhicules électriques

De ce côté, tout va bien. Au premier octobre, les ventes de véhicules électriques s'élevaient déjà à plus de 83 000 unités, ce qui laisse présager que l'année 2024 se conclura par nettement plus de 100 000 unités, soit au moins 1/3 du total des ventes de véhicules neufs.

Les ventes sont bien sûr dynamisées par les subventions. 2024 est toutefois la dernière année où elles sont à leur plus haut niveau, 7 000 \$ de Québec et 5 000 \$ d'Ottawa. L'an prochain, la subvention de Québec passera à 4 000 \$, puis à 2 000 \$ en 2026, pour disparaître en 2027. Le fédéral n'a à ce jour fait aucune annonce relativement au montant de sa subvention, que demeure à 5 000 \$ jusqu'à nouvel ordre.

Au 1^e octobre, le parc de véhicules électriques en circulation au Québec totalisait 335 300 unités. L'objectif de 2 millions de ces véhicules en circulation sur les routes du Québec en 2030 est-il atteignable ? D'après moi, oui, même après l'arrêt de toute subvention. Cela s'explique par une réalité économique toute bête³ :

- Il y a présentement parité des **prix d'achat** des véhicules électriques et à essence;
- Les véhicules électriques ont toutefois un net avantage au niveau des **coûts d'opération**;
- Au fil des ans, d'ici 2030, **l'avantage économique** du véhicule électrique par rapport à celui à essence deviendra écrasant.

Mot de la fin

En matière de mobilité motorisée, autant du côté de la fabrication de véhicules que de la production de l'énergie, le Québec n'a à toute fin pratique toujours été qu'un **marché de consommation**. J'y vois un profil Tiers-Monde : consommer, sans produire.

Le constat qui s'impose aujourd'hui, c'est que notre tentative des dernières années de faire du Québec un **pôle de production** de la nouvelle mobilité électrique vit des moments difficiles. Or, dans ce secteur comme dans tout autre, nous n'aurons atteint la maturité économique que l'orsque nous serons parvenus à rééquilibrer les deux termes de l'équation production vs consommation.

³ Voir sur ce sujet ma chronique du 20-03-2024, titrée **Abolition des subventions véhicules électriques**.