

LA MOBILITÉ À FAIBLE EMPREINTE CARBONE : LA VOIE DE L'AVENIR

Un système de redevance-remise pour le segment des véhicules légers au Canada

Équiterre a mandaté Horizon Advisors pour évaluer l'efficacité potentielle d'un système de redevance-remise dans la réduction des émissions d'échappement pour le segment des véhicules légers au Canada. Horizon Advisors a examiné les programmes canadiens de bonus-malus, qui sont gérés séparément : en vertu du programme fédéral de l'écoprélèvement, des frais (un malus) sont imposés pour l'achat d'un véhicule à fortes émissions, alors qu'en vertu du programme gouvernemental iVZE, une remise (un bonus) est offerte pour l'achat d'un véhicule zéro émission (VZE) ou d'un véhicule hybride rechargeable (VHR). Les systèmes de bonus-malus des territoires ayant le plus réduit leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules légers en favorisant l'adoption des VZE et des VHR sont explorés.

POURQUOI ADOPTER UN SYSTÈME DE REDEVANCE-REMISE?

Les options de tarification suggérées pourraient ultimement former la base d'un **programme entièrement autofinancé** dans le cadre duquel les frais prélevés pour les véhicules plus polluants servent à offrir une remise aux acheteurs de véhicules à plus faibles émissions de carbone. À cette fin, il est recommandé que le Canada modifie l'écoprélèvement et le programme iVZE afin de les rassembler sous la gouverne d'un seul organisme administratif. Ces deux volets pourraient alors servir à **atteindre des objectifs de politique partagés et permettre au gouvernement de les évaluer et de les ajuster en tandem** selon un ensemble d'indicateurs communs. Le système de redevance-remise **braque directement l'attention sur le problème des émissions de combustibles fossiles**, et **implique dans le programme, avec des motivations et des rôles différents, à la fois les fabricants, les concessionnaires et les consommateurs**.

AMÉLIORER LES OUTILS POLITIQUES DU CANADA EN ÉVALUANT LES MEILLEURES PRATIQUES AILLEURS DANS LE MONDE

Il est largement admis que le programme canadien d'écoprélèvement affiche plusieurs faiblesses structurelles : il ne s'applique qu'à une petite partie du marché (principalement les camionnettes de grande taille et les véhicules de luxe), la différenciation prononcée des mesures incitatives entraîne des réductions marginales des émissions, et il entraîne des signaux de prix faibles. Les territoires étudiés dans notre étude ont imposé des frais basés sur les GES pour une plus grande partie du marché des véhicules que le Canada. Du côté des remises, même si le programme iVZE représente un pas dans la bonne direction pour soutenir l'adoption des VZE et des VHR, les mesures incitatives offertes par le Canada sont nettement inférieures à celles des principaux territoires.

Dans le cadre de leurs programmes de relance économique postpandémie, les États membres de l'Union européenne qui hébergent une forte industrie manufacturière dans le secteur de l'automobile en ont plus particulièrement profité pour renforcer leurs mesures incitatives favorisant les VZE.

TROIS APPROCHES POSSIBLES POUR UN SYSTÈME DE REDEVANCE-REMISE AU CANADA

Voici trois (3) approches visant à améliorer les mesures bonus-malus en vigueur au Canada par l'adoption d'un système de redevance-remise plus cohérent. Nous avançons qu'un système réellement efficace doit :

- **Envoyer des signaux appropriés au marché** par des points de bascule et une tarification progressive;
- **Améliorer l'environnement d'investissement pour les entreprises** sans favoriser une technologie plutôt qu'une autre;
- **Communiquer aux consommateurs les avantages environnementaux et économiques** des mesures.

OPTION A : UN SYSTÈME DE REDEVANCE-REMISE À TAUX CONSTANT

Cette approche établirait **des frais fixes pour tous les véhicules à MCI**, peu importe les différences d'émissions, et les revenus ainsi prélevés pourraient être réutilisés par l'offre de remises pour l'achat de VZE et de VHR. Ces frais fixes

pourraient être augmentés annuellement selon un calendrier prédéterminé de façon à fournir au gouvernement des revenus suffisants pour offrir une remise constante fixée selon les objectifs en matière de VZE. Par exemple, un objectif intérimaire en matière de VZE de 5 % pour 2022 pourrait être atteint avec des frais d'environ 500 \$ par véhicule à MCI et une remise de 10 000 \$ pour l'achat d'un VZE. Les frais pourraient ensuite augmenter graduellement pour atteindre 1 000 \$ en 2025, tandis que les remises pour l'achat d'un VZE demeureraient à 10 000 \$, ce qui équivaldrait à un objectif en matière de VZE de 10 %. Les frais pourraient continuer à grimper jusqu'en 2040, alors que les remises demeureraient constantes. Le gouvernement pourrait aussi décider ne pas imposer les frais pour les véhicules les moins chers, auquel cas les frais imposés pour les autres véhicules à MCI devraient être augmentés.

OPTION B : UN SYSTÈME DE REDEVANCE-REMISE SELON LA CIRCULATION

Cette approche peut être **comparée à une taxe sur la circulation automobile**, à la différence que, dans ce cas-ci, les frais seraient prélevés par les assureurs automobiles plutôt que par les gouvernements. Ces frais seraient établis selon l'intensité des émissions, et pourraient comprendre la distance parcourue entre le travail et le domicile et le kilométrage annuel.

OPTION C : UN SYSTÈME DE REDEVANCE-REMISE EN FONCTION DES ÉMISSIONS (RECOMMANDÉ)

Cette approche offre un système dans le cadre duquel **à la fois les frais et les remises sont calculés selon les émissions des véhicules** en question, ce qui permettrait au Canada d'harmoniser progressivement ses mesures bonus-malus à celles des territoires les plus avancés sur ce plan. De nombreux pays européens se sont dotés de frais d'immatriculation ou de taxes de circulation élevés qui sont modulés en fonction des émissions de CO₂ du véhicule en question. Même s'il est prouvé que l'imposition de frais élevés pour les émissions des véhicules dissuaderait les consommateurs d'opter pour des modèles plus polluants, nous recommandons plutôt une structure de frais qui deviendrait progressivement plus contraignante à mesure qu'une réponse serait observée sur le marché et que les consommateurs s'adaptent à la mesure.

La structure de frais pour 2021 leur offrirait le choix de se procurer un VZE pour éviter de payer l'écoprélèvement. Alors que celui-ci deviendrait plus sévère avec le temps, le Canada devrait immédiatement bonifier ses remises à l'achat d'un VZE afin qu'elles correspondent à celles offertes par les territoires les plus avancés sur ce plan. De plus, les mesures incitatives devraient être corrélées au revenu du destinataire de la remise. D'autres recommandations clés pour améliorer le programme iVZE incluent :

- ❖ Mettre sur pied un programme de remise à l'achat d'un VZE ou d'un VHR avec une formule à frais partagés selon un ratio 1:3 entre l'industrie et le gouvernement
- ❖ Établir une remise ne pouvant pas dépasser 15 000 \$, avec un taux plus faible pour les véhicules usagés
- ❖ Faire correspondre directement le taux de la remise et les émissions du véhicule
- ❖ Fournir une remise supplémentaire quand un véhicule à MCI est mis à la casse
- ❖ Exiger des détaillants qu'ils affichent le montant de la remise de façon claire pour les consommateurs
- ❖ Envoyer les remises à l'achat d'un VZE ou d'un VHR par chèque ou par dépôt direct respectivement six (6) ou douze (12) mois après l'achat d'un véhicule neuf ou usagé admissible.

LA VOIE À SUIVRE POUR DÉCARBONISER LE SECTEUR DES VÉHICULES LÉGERS

En améliorant les mesures bonus-malus au Canada par l'adoption d'un système plus exigeant et unifié, notre pays peut envoyer un signal fort au marché automobile pour accélérer la décarbonisation du segment des véhicules légers et attirer les capitaux nécessaires pour la production locale de VZE. Il est cependant important de noter qu'**il n'existe aucune solution miracle pour mener la décarbonisation de ce segment**. Une réforme exemplaire des politiques publiques sur ce plan prévoirait, en plus d'un système de redevance-remise, des mesures directement liées aux achats de VZE pour inviter la mise à la casse des véhicules à MCI, des incitatifs financiers pour les fabricants de VZE, des investissements supplémentaires dans les infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant, un mandat national pour les VZE et une réglementation plus stricte des émissions de GES des véhicules.