

LA ROUTE VERS UNE MOBILITÉ À FAIBLE EMPREINTE CARBONE

Un système de redevance-remise pour les 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 de gaz issues du tuyau d'échappement 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). Le rapport étudie aussi les meilleures pratiques des juridictions ayant le plus réduit les émissions de gaz à effet de serre (GES) de leurs véhicules légers grâce à un système de bonus-malus et qui ont vu se multiplier les VZE et de VHR. Enfin, l'étude propose un système adapté au contexte canadien.

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 acheteur·euse·s de véhicules à plus faibles émissions de carbone. À cette fin, il est recommandé que le Canada réforme son programme d'écoprélèvement et son programme iVZE afin de les rassembler sous la gouverne d'un seul organisme administratif. Ces deux (2) volets pourraient alors servir à **atteindre des objectifs partagés**, en plus de **permettre au gouvernement de les évaluer et de les ajuster en tandem** selon un ensemble d'indicateurs communs. Parmi d'autres points forts, le système de redevance-remise permet de **braquer l'attention sur l'enjeu des émissions de GES et d'impliquer à la fois les fabricants, les concessionnaires et les consommateur·trice·s**.

AMÉLIORER LES POLITIQUES DU CANADA EN S'INSPIRANT DES MEILLEURES PRATIQUES À TRAVERS DANS LE MONDE

Le programme d'écoprélèvement du Canada 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), il propose des mesures incitatives différenciées qui favorisent des réductions d'émissions marginales, et il envoie des signaux de prix faibles. Les juridictions étudiées dans le rapport, dont le Danemark, l'Allemagne et les Pays-bas, 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 de VZE et de VHR, les mesures incitatives offertes par le Canada sont nettement inférieures à celles de juridictions comparables.

Dans le cadre de leurs programmes de relance économique postpandémique, les États membres de l'Union européenne, dont plus particulièrement les importants joueurs du secteur de la fabrication automobile, en ont profité pour renforcer les 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. Un système efficace doit :

- **Envoyer des signaux appropriés au marché** par des paliers et une tarification progressive;
- **Améliorer le climat d'investissement** sans favoriser une technologie plutôt qu'une autre;
- **Communiquer les avantages environnementaux et économiques** du système aux consommateur·trice·s.

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

Cette approche établirait **des frais fixes pour tous les véhicules à moteur à combustion interne (MCI)**, peu importe leurs 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 seraient augmentés annuellement selon un calendrier préétabli afin de fournir au gouvernement des revenus suffisants pour offrir une remise constante arrimée aux cibles de vente de VZE, soit jusqu'en 2040. Par exemple, une cible intérimaire de 5 % pour 2022 pourrait être atteinte avec des frais d'environ 500 \$ par véhicule à MCI et une remise de 10 000 \$ pour l'achat d'un VZE. Les frais augmenteraient ensuite progressivement à 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 %, et ainsi de suite. Le gouvernement pourrait aussi décider de ne pas imposer de 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 compagnies d'assurance plutôt que par le gouvernement. Ces frais seraient établis selon l'intensité des émissions du véhicule et pourraient d'autres données comme la distance parcourue annuellement.

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 du véhicule**, ce qui permettrait au Canada d'harmoniser progressivement ses mesures bonus-malus à celles des juridictions les plus avancées. 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 acheté. Même si l'imposition de frais élevés liés aux émissions des véhicules dissuaderait les consommateurs d'opter pour des modèles plus polluants, la présente analyse recommande une structure de frais qui deviendrait de plus en plus contraignante à mesure que le marché et que les consommateurs s'adaptent aux frais liés aux émissions.

La structure de frais pour 2021 offrirait le choix aux consommateurs de se procurer un VZE pour éviter de payer l'écoprélèvement. Alors que celui-ci deviendrait plus contraignant au fil du temps, **le Canada devrait immédiatement bonifier ses remises à l'achat d'un VZE** afin qu'elles correspondent à celles offertes par les juridictions les plus avancées. De plus, **les mesures incitatives devraient être corrélées au revenu** du ou de la destinataire de la remise. D'autres recommandations clés pour réformer 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 en collaboration avec l'industrie;
- ❖ Mettre en place une remise ne pouvant pas dépasser 15 000 \$, avec un taux plus faible pour les véhicules usagés;
- ❖ Faire correspondre le taux de la remise avec les émissions du véhicule;
- ❖ Fournir une remise supplémentaire quand un véhicule à MCI est mis à la casse;
- ❖ Exiger des détaillants qu'ils annoncent clairement le montant de la remise aux consommateurs;
- ❖ Remettre les remises à l'achat d'un VZE ou d'un VHR par chèque ou par dépôt direct six (6) mois après l'enregistrement d'un véhicule neuf admissible et douze (12) mois après l'enregistrement d'un véhicule usagé admissible.

LA VOIE À SUIVRE POUR DÉCARBONISER LE SECTEUR DES VÉHICULES LÉGERS

En améliorant les mesures bonus-malus par l'adoption d'un système plus contraignant et unifié, le Canada pourrait envoyer un signal fort au marché automobile pour **accélérer la décarbonisation des véhicules légers** et attirer les investissements nécessaires pour la production locale de VZE. Toutefois, il est important de noter qu'**il n'existe aucune solution miracle pour y arriver**. En plus d'un système de redevance-remise, une parfaite réforme des politiques publiques prévoirait un programme de mise à la casse des véhicules à MCI lié à l'achat de VZE, des incitatifs financiers pour les fabricants de VZE, des investissements massifs dans les infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant, une norme VZE nationale et une réglementation plus stricte sur les émissions de GES des véhicules.