



JUILLET 2017

# QUOTAS DE VOITURES ÉLECTRIQUES : UNE TAXE DÉGUISÉE

Par Germain Belzile

Le gouvernement du Québec s'est donné comme objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la province de 37,5 % d'ici 2030 par rapport au niveau de 1990<sup>1</sup>. Le secteur des transports, qui représente 43 % de ces émissions, a vu d'importants efforts lui être consacrés en termes de politiques publiques afin d'atteindre cette cible ambitieuse<sup>2</sup>.

Les subventions aux véhicules électriques sont au cœur de ces efforts. En commençant avec les modèles 2018, les fabricants automobiles seront aussi soumis à des quotas de vente de voitures électriques et hybrides. Même si cette mesure n'en a pas le nom, il s'agit indiscutablement d'une taxe, qui augmentera significativement le prix des véhicules conventionnels.

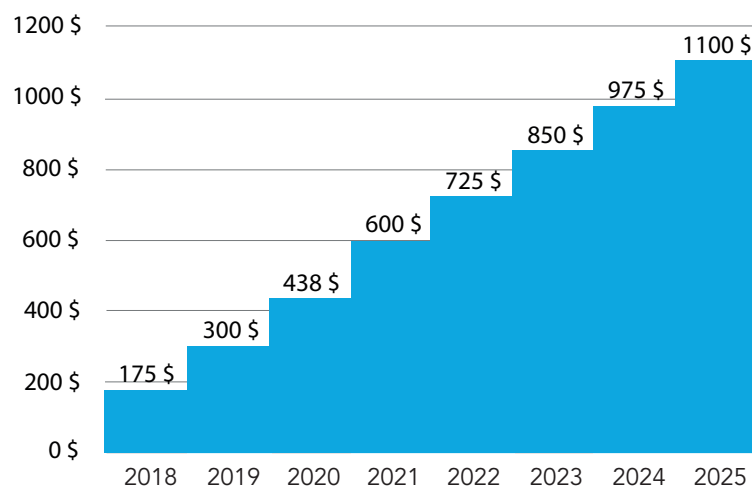
### DES OBJECTIFS ÉLEVÉS

La politique adoptée par le gouvernement vise les constructeurs qui vendent plus de 4500 voitures par année dans la province. Pour l'année modèle 2018, ces fabricants devront accumuler un nombre de « crédits » équivalent à 3,5 % de leurs ventes, un seuil qui augmentera à 22 % en 2025. L'accumulation de ces crédits variera selon le type de véhicule : par exemple, la vente ou la location d'une voiture hybride rechargeable dotée d'une autonomie électrique de 129 kilomètres donnera droit à 1,3 crédit, tandis qu'un véhicule entièrement électrique aura une valeur de 4 crédits. Les constructeurs qui n'atteindront pas leurs objectifs devront acheter des crédits manquants auprès de ceux qui auront accumulé un surplus de crédits ou directement du gouvernement. Le prix d'un crédit sera de 5000 \$<sup>3</sup>.

Les constructeurs n'atteindront vraisemblablement pas ces objectifs. D'abord, il n'y avait que 13 464 voitures électriques sur les routes du Québec en 2016, soit environ 0,26 % du parc automobile de la

Figure 1

### Augmentation du coût marginal des véhicules conventionnels due aux quotas de ventes



Sources : Calculs de l'auteur; voir la note 3.

province, ce qui est d'ailleurs bien en deçà de l'objectif de 100 000 voitures que le gouvernement s'est donné pour 2020<sup>4</sup>. Ensuite, le quota de 3,5 % pour 2018 est plus élevé que la part de véhicules électriques ou hybrides dans les ventes de véhicules automobiles, qui est actuellement de 1,08 %<sup>5</sup>. Enfin, certains fabricants n'offrent aucun modèle électrique.

### LE MÊME EFFET QU'UNE TAXE

En termes économiques, ces quotas auront le même effet qu'une taxe : du point de vue du fabricant, ils augmenteront le coût associé à la vente d'un véhicule traditionnel, et donc le prix que les consommateurs devront payer.

Prenons l'exemple suivant, valable pour l'année modèle 2018, pendant laquelle le quota sera de 3,5 %. Un constructeur qui vend 7500 voitures devra donc écouler des voitures électriques et hybrides en quantité suffisante pour accumuler

262,5 crédits<sup>6</sup>. S'il n'atteint pas cet objectif mais qu'il décide néanmoins de produire et de vendre 100 voitures à essence supplémentaires, il devra acquérir 3,5 crédits. Le coût marginal pour ces 100 véhicules sera de 175 \$ par voiture<sup>7</sup>. Ce coût marginal est identique pour chaque véhicule vendu par le fabricant, tant que celui-ci n'aura pas atteint le quota.

De plus, comme les quotas augmenteront à 22 % d'ici 2025, ce coût supplémentaire augmentera lui aussi, à 1100 \$ par véhicule (voir la Figure 1). Cette augmentation du coût marginal d'une voiture à essence se traduira par des prix plus élevés pour les consommateurs, puisque c'est le coût du dernier véhicule produit qui, combiné à la demande, détermine le prix de toutes les voitures vendues.

En d'autres mots, un coût supplémentaire sera transmis aux consommateurs, ce qui entraînera une pression à la hausse sur les prix des voitures au Québec et une diminution des ventes<sup>8</sup>. La hausse des prix ne sera pas ressentie de façon égale à travers le marché de l'automobile : elle représentera une plus grande partie du coût total d'une voiture d'entrée de gamme que de celui d'une voiture plus luxueuse. Cela signifie que les ménages les plus pauvres, qui achètent des véhicules moins coûteux, devront faire face à des augmentations de prix proportionnellement plus élevées que les ménages plus aisés, qui achètent des voitures plus luxueuses.

De plus, en augmentant le coût de tous les véhicules traditionnels sans égard à leur consommation d'essence, l'abordabilité des camions légers augmentera relativement à celle des voitures de promenade. Cela signifie que même s'il se vendra moins de voitures à essence, la part de camions légers sera plus élevée parmi celles-ci. Puisque les camions légers polluent plus, l'imposition de quotas, en modifiant le comportement des consommateurs, réduira vraisemblablement les bénéfices environnementaux que le gouvernement cherche à obtenir en favorisant l'électrification du parc automobile du Québec.

## CONCLUSION

Les quotas de vente de voitures électriques sont assimilables à une taxe qui, à terme, fera augmenter le coût marginal d'une voiture traditionnelle de 1100 \$, forçant les consommateurs à payer un prix plus élevé. Même si le but recherché est d'aider le Québec à atteindre ses objectifs de réduction d'émissions de GES, une telle politique pourrait bien être contre-productive d'un point de vue envi-

ronnemental, en favorisant l'achat de véhicules plus énergivores comme les camions légers.

Les seuls véritables bénéficiaires de la politique de quotas seront les fabricants qui ne produisent que des voitures électriques et hybrides et ceux qui vendent moins de 4500 véhicules par an, qui ne seront pas soumis aux quotas. Ces fabricants obtiendront jusqu'à quatre crédits par véhicule vendu, qu'ils pourront ensuite revendre presque en totalité. Comme chaque crédit vaut 5000 \$, cela équivaut à une subvention de 20 000 \$ par voiture pour ces constructeurs, en plus des subventions existantes à l'achat pour les consommateurs, qui sont une méthode inefficace et coûteuse pour réduire les émissions de GES<sup>9</sup>. Considérant ces lacunes importantes, le gouvernement du Québec devrait reconsidérer la pertinence de sa politique de quotas pour les voitures électriques et l'abandonner.

## RÉFÉRENCES

1. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, « Québec adopte la cible de réduction de gaz à effet de serre la plus ambitieuse au Canada », Communiqué de presse, 27 novembre 2015.
2. Sophie Brehain et Olivier Dominic Galarneau, « Transport – Véhicules électriques », Institut de la Statistique du Québec (dir.), *Panorama des régions du Québec*, édition 2016, Gouvernement du Québec, p. 135.
3. Gouvernement du Québec, *Projet de loi n°104 : Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*, Octobre 2016; Gouvernement du Québec, « Règlement visant la limitation du nombre de crédits pouvant être utilisés par un constructeur automobile et la confidentialité de certains renseignements », *Gazette officielle du Québec*, 5 juillet 2017; Gouvernement du Québec, « Règlement sur la loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants », *Gazette officielle du Québec*, 5 juillet 2017; Gouvernement du Québec, « Règlement d'application de la loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants », *Gazette officielle du Québec*, 5 juillet 2017.
4. Calculs de l'auteur; Statistique Canada, Tableau CANSIM 405-0004 : Immatriculations de véhicules, 2016; Matthew Stevens, « Electric Vehicle Sales in Canada : 2016 Final Update », *Fleet Carma*, 8 février 2017.
5. Même en prenant les hypothèses les plus favorables en ce qui a trait au nombre de crédits accumulés, c'est-à-dire 1,3 crédit pour chaque hybride rechargeable et 4 crédits pour chaque véhicule entièrement électrique, l'industrie dans son ensemble n'atteindra pas la cible pour 2018, et encore moins les constructeurs pris individuellement. Calculs de l'auteur; Statistique Canada, Tableau CANSIM 079-0003 : Ventes de véhicules automobiles neufs, Canada, provinces et territoires, 2016; Matthew Stevens, *op. cit.*, note 4.
6. La quantité de crédits requise est calculée en multipliant le pourcentage du quota par la quantité moyenne de voitures vendues pendant une année modèle (basée sur les ventes des années précédentes).
7. Puisque le coût d'un crédit est de 5000 \$, l'acquisition de 3,5 crédits coûterait 17 500 \$, ou 175 \$ par véhicule additionnel.
8. En fait, le ministère de l'Environnement reconnaît ceci lorsqu'il souligne qu'en 2019, la mesure imposera un coût net de 30,5 millions \$, bien que l'étude en question s'appuie sur des hypothèses irréalistes en ce qui a trait à la croissance de la demande dans l'industrie automobile, particulièrement pour ce qui est des voitures électriques. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, *Analyse d'impact réglementaire du projet de règlement d'application de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*, juillet 2017, p. ix.
9. Germain Belzile et Mark Milke, « Les subventions aux voitures électriques sont-elles efficaces? », Note économique, IEDM, 22 juin 2017.



Ce Point a été préparé par Germain Belzile, chercheur associé senior à l'IEDM. La *Collection Environnement* de l'IEDM vise à explorer les aspects économiques des politiques de protection de la nature dans le but d'encourager des réponses à nos défis environnementaux qui présentent le meilleur rapport coût-efficacité.

L'Institut économique de Montréal est un organisme de recherche et d'éducation indépendant, non partisan et sans but lucratif. Par ses publications, ses interventions et ses conférences, l'IEDM alimente les débats sur les politiques publiques au Québec et partout au Canada en proposant des réformes créatrices de richesse et fondées sur des mécanismes de marché. Il n'accepte aucun financement gouvernemental.

IEDM 910, rue Peel, bureau 600, Montréal QC H3C 2H8 - T 514.273.0969 F 514.273.2581 [iedm.org](http://iedm.org)