

# Fiche technique

NUMÉRO 5/MARS 2016

## Achat de véhicules électriques : il faut bonifier l'aide financière

Par Gilles L. Bourque

Il semble que le nouveau ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Jacques Daoust, est décidé à suivre la Californie, et plus d'une dizaine d'autres administrations américaines, en promulguant une loi sur les véhicules à zéro émission (VZE) au Québec.

Cette mesure imposant aux grands fabricants d'améliorer la part des véhicules à faible émission de leur offre est nécessaire. Elle représente l'un des éléments essentiels à la matérialisation des nouvelles normes de consommation de carburant en vigueur pour les véhicules vendus en Amérique du Nord pour la période 2017-2025, normes qui doivent permettre de diminuer la consommation moyenne des nouveaux véhicules de 40 % à l'horizon de 2025 par rapport à

2010. En effet, cet objectif ne pourra être atteint par les seules innovations technologiques des moteurs à combustion interne ou par la réduction du poids des véhicules : il ne sera atteignable que par la mise en marché d'un nombre croissant de véhicules à zéro émission. D'où la nécessité d'une loi VZE. Un autre élément est essentiel à la réussite de cet objectif, c'est l'aide financière aux achats de véhicules électriques (VE).

Alors que le Québec n'offre qu'un maximum de 8000 \$ d'aide aux acquéreurs précoces de VE (avec un budget totalement insuffisant de 93 millions \$), une dizaine d'États américains offrent aux acheteurs de VE une aide d'un montant maximum égal ou supérieur à 9500 \$ US (soit plus de 12000 \$ CA). Même notre voisine ontarienne, qui deviendra bientôt notre partenaire au marché carbone, a récemment bonifié son aide pour atteindre ses objectifs. Le tableau 1 illustre les exemples de rabais de quelques États, qui sont des leaders dans ce domaine.

TABLEAU 1  
Exemples de rabais pour les achats de VE

Aux États-Unis	Californie	Jusqu'à 12 000 \$ US, dont 7500 \$ de l'administration centrale, 2500 \$ de l'État en plus d'un 2000 \$ supplémentaire pour les familles à faible revenu
	Colorado	Jusqu'à 13 500 \$ US, dont 7500 \$ de l'administration centrale en plus d'un crédit d'impôt de 6000 \$ de l'État
	Illinois	Jusqu'à 11 500 \$ US, dont 7500 \$ de l'administration centrale en plus d'un crédit d'impôt de 4000 \$ de l'État
	Six autres États	Offrent plus de 9500 \$ US en ajoutant au 7500 \$ de l'administration centrale des aides financières de plus de 2000 \$ pour l'achat ou la conversion d'un VE
Au Canada	C.-B.	Jusqu'à 8000 \$, dont 5000 \$ à l'achat et 3000 \$ du programme Scratch It (pour la mise au rancart de vieilles voitures)
	Ontario	Notre voisin est passé de 8500 \$ de remise à l'achat d'un VE à 14 000 \$, dont 10 000 \$ maximum de base + 3000 \$ additionnel pour une pile à grande capacité + 1000 \$ pour un VE avec 5 sièges ou plus
En Europe	Norvège	Rabais sur la taxe de vente (qui est de 25 % en Norvège) qui peut se compter en plusieurs dizaines de milliers d'euros
	France	Jusqu'à 6300 euros dans le cadre du bonus-malus en plus de 3700 euros pour la mise au rencart d'une vieille voiture, pour un total de 10 000 euros (14 700 \$ CA)
En Asie	Chine	Jusqu'à 55 000 yuans (11 600 \$ CA) de l'État central, en plus les autorités locales peuvent augmenter la mise de quelques milliers de yuans

Plusieurs pays (Norvège, Hollande, Japon) utilisent l'exemption de taxes de vente prohibitives sur les véhicules pour aider les acheteurs de VE. C'est le cas de la Hollande, par exemple, dont la taxe BPM fixée en fonction des émissions de GES peut s'élever à des dizaines de milliers d'euros pour les automobiles ayant des consommations supérieures à 10 litres/100 km. Ces mesures ont des impacts majeurs : selon une récente étude du Centre for Solar Energy and Hydrogen Research Baden-Württemberg (ZSW), les ventes mondiales de VE ont augmenté de près de 70 % en 2015 soit de 330 000 à 550 000, faisant passer les VE sur la route à 1,3 million. Sans surprise, les pays ayant le plus de VE sur la route sont ceux qui ont les meilleurs programmes d'aide financière : les États-Unis, la Chine, la Norvège, la Hollande et la France, principalement.

S'il est sérieux dans sa nouvelle mission, le ministre Daoust doit augmenter l'aide aux acheteurs de VE. Dans notre rapport sur le financement de la transition dans les transports<sup>1</sup>, nous avons fait une proposition qui permettrait de bonifier et de prolonger le programme québécois d'aide financière aux acheteurs de VE, à un coût moindre pour le gouvernement, avec des objectifs réalistes, néanmoins ambitieux de VE sur la route. Notre proposition repose sur une combinaison d'aides financières du Québec et d'Ottawa ainsi que sur un outil de fiscalité écologique dont l'efficacité a été prouvée par la France depuis plusieurs années<sup>2</sup>. Le nouveau programme d'aide que nous proposons consisterait à :

- remplacer le système actuel par la mise en place d'un **bonus-malus à l'achat de véhicule** (voir tableau 2) ;
- il serait complété par une élimination **temporaire et partielle** de la TVQ et de la TPS ;
- cette élimination de la taxe de vente serait **temporaire** puisqu'elle devrait être réévaluée en 2020, ou avec l'atteinte d'un objectif de 60 000 achats de VE (soit 15 % des achats de véhicules neufs et 3 % du parc total) ;
- cette élimination de la taxe de vente serait **partielle** puisqu'elle serait plafonnée à un montant de 35 000 \$ (la taxe de vente s'appliquerait aux montants excédents) ;
- le bonus-malus, quant à lui, se poursuivrait après 2020, quitte à le réévaluer de façon périodique de manière à s'assurer **qu'il soit financièrement neutre pour l'État** (puisque les malus doivent permettre de financer les bonus sur le moyen terme).

Le tableau 2 présente les critères du bonus/malus proposé. Les acheteurs de véhicules dont la consommation correspond à la cible de consommation énergétique des nouveaux véhicules pour 2016 (127 GR de CO<sub>2</sub>/km ou 5,5 l/100 km) ne reçoivent aucun bonus et ne paient aucun malus. Au-delà de cette norme, les acheteurs doivent déboursier un malus en fonction de la consommation, avec un maximum de 3500 \$ pour les véhicules consommant plus de 10 litres au 100 km ; en deçà, ils reçoivent un bonus pouvant aller jusqu'à 4000 \$ pour les véhicules tout électriques. Notre proposition comporte des bonus/malus bien en deçà du modèle français (où le malus peut atteindre jusqu'à 8000 euros) du fait qu'elle se combine

à un volet de baisse de taxes. Son acceptabilité devrait donc être plus grande.

TABLEAU 2  
**Bonus/malus pour le Québec**

- bonus de 4 000 \$ pour véhicules tout électriques
- bonus de 3 500 \$ pour VHR (hybride rechargeable) avec autonomie >30 km
- bonus de 2 500 \$ pour VHR avec autonomie entre 15 km et 29 km
- bonus de 1 000 \$ aux véhicules à combustion consommant moins de 4,5 litres/100 km
- 0 \$ pour les véhicules consommant entre 4,6 et 6,5 litres/100 km
- malus de 500 \$ pour véhicule consommant 6,6 à 8 litres/100 km
- malus de 1 500 \$ pour véhicule consommant 8,1 à 9 litres/100 km
- malus de 2 500 \$ pour véhicule consommant 9,1 à 10 litres/100 km
- malus de 3 500 \$ pour véhicule consommant plus de 10 litres/100 km

Nous proposons en outre de remettre en vigueur et de bonifier le programme « Faites de l'air » auparavant géré par l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) qui accorderait une remise supplémentaire de 2500 \$ pour ceux qui mettent au rancart une voiture âgée de plus de 12 ans. Avec notre proposition, l'acheteur d'un véhicule tout électrique pourrait, au maximum, obtenir un appui financier de 11 750 \$, soit 4000 \$ provenant du bonus, 3500 \$ provenant du Québec (l'élimination de la TVQ), 1750 \$ provenant du fédéral (l'élimination de la TPS) et finalement 2500 \$ du programme « Faites de l'air ». Au bout du compte, le coût pour l'acheteur d'un VE de 35 000 \$ serait donc de 28 500 \$ plutôt que de 40 250 \$. De cette façon, le Québec ferait un premier pas, timide, vers le club des leaders dans l'électrification des transports.



## Fiche technique

NUMÉRO 5/MARS 2016

**Institut de recherche en économie contemporaine (IRÉC)**  
1030, rue Beaubien Est, bureau 103  
Montréal, Québec H2S 1T4  
514 380-8916/Télocopieur : 514 380-8918  
www.irec.net

Dépôt légal à la Bibliothèque nationale du Québec  
Chercheur : Gilles L. Bourque

Les fiches techniques visent, dans le format succinct d'un seul feuillet recto/verso, à faciliter la compréhension d'un concept ou d'un calcul économique sur un thème précis d'intérêt public. En s'appuyant sur les résultats de recherches plus fouillées de l'IRÉC, elles offrent la possibilité de s'interroger sur les paramètres économiques des propositions dans l'actualité québécoise.

1. Voir [\[http://www.irec.net/upload/File/rrc2015\\_10\\_06financetransport\(1\).pdf\]](http://www.irec.net/upload/File/rrc2015_10_06financetransport(1).pdf).

2. Grâce au bonus-malus, les ventes de véhicules entièrement électriques sont passées de 1000 à 22 000 entre 2010 et 2015.