



Réglementations et subventions visant les VEZ : des politiques coûteuses et malavisées

Peter Boag, Président & chef de la direction

Août 2017

Les véhicules à émission zéro (VEZ) sont de plus en plus une priorité des responsables des politiques sur les changements climatiques. L'objectif sous-jacent est la réduction des émissions de GES des véhicules utilitaires légers, en premier lieu grâce à l'électrification des véhicules. Quel que soit le mécanisme politique utilisé, toute intervention gouvernementale visant l'électrification du parc de véhicules légers s'accompagne de coûts importants pour les consommateurs et les contribuables, ignore les préférences des consommateurs et, au bout du compte, restreint leurs choix tout en ne créant que de faibles et incertaines réductions des GES.

Le Québec est devenu le premier territoire canadien à adopter une exigence de ventes d'un certain nombre de VEZ. À compter de l'année modèle 2018, les constructeurs d'automobiles devront générer des crédits VEZ équivalents à 3,5 pour cent de leurs ventes au Québec, et le seuil va rapidement augmenter pour atteindre 22 % en 2025.

Le gouvernement fédéral met actuellement au point une stratégie nationale visant à accroître le nombre de VEZ sur les routes canadiennes. À en juger par les initiatives climatiques fédérales passées, des mandats de vente ou des subventions, ou les deux, feront sans doute partie de cette stratégie.

Qu'est-ce qui cloche dans ce scénario? Réfléchissez à ceci :

La réglementation actuelle relative aux émissions des véhicules légers entraîne déjà d'année en année d'importantes réductions des émissions pour les véhicules de toutes les tailles et de tous les types, résultant en une diminution prévue de 50 % des émissions du parc de véhicules légers en 2025 par rapport au niveau de référence de 2012. Non seulement les VEZ sont-ils à la poursuite d'une cible d'émissions mobile, mais le « zéro » dans VEZ pourrait bien dépasser zéro de beaucoup si l'on tient compte d'un cycle de vie complet qui inclut la combinaison de sources d'énergie utilisée pour produire l'électricité, ainsi que les émissions provenant de la production des véhicules et de la mise au rebut en fin de vie utile. Il n'est pas question uniquement des émissions de gaz d'échappement.

Les véhicules électriques sont offerts à un prix substantiellement majoré, ce qui en fait un moyen coûteux de réduire les émissions. La National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), un organisme américain, estime qu'au cours de la période allant de 2017 à 2025, les réductions de GES obtenues grâce aux véhicules électriques coûteront entre 243 \$ et 291 \$ la tonne. Ce coût est considérablement plus élevé que celui des réductions pour la quasi-totalité des autres secteurs ou plans de tarification du carbone.

Certains gouvernements provinciaux compensent en partie la majoration du coût des véhicules électriques par de généreuses subventions financées par les contribuables – en Ontario, elles s'élèvent à 14 000 \$ pour faciliter l'acquisition d'une luxueuse Tesla S. De multiples analyses démontrent que ce type de politiques d'intervention sur les marchés coûte très cher aux contribuables. Selon une récente étude de l'Institut



économique de Montréal, on estime que le coût des subventions pour véhicules électriques s'élève à 288 \$ la tonne au Québec et à 523 \$ la tonne en Ontario.

Que fait-on des préférences et du choix des consommateurs? Les Canadiens ont acheté près de deux millions de véhicules neufs en 2016. Sur ce total, on ne comptait que 10 839 véhicules électriques, ce qui représente une part du marché d'à peine 0,56 pour cent pour les véhicules légers. Les préférences de véhicules des Canadiens sont fermement liées à la fiabilité et à la performance qu'offrent les véhicules alimentés par des moteurs à combustion interne. Essentiellement, les mandats visant les VEZ établissent des quotas qui limitent les choix des consommateurs et font augmenter le prix des véhicules, comme tout autre système de quotas.

En mettant en application des mandats pour les VEZ, les gouvernements restreignent la capacité des consommateurs de faire un jugement de valeur basé sur leurs besoins individuels et de choisir le véhicule le plus économique pour les satisfaire. Cela rappelle la fameuse citation de Henry Ford datant de l'époque du modèle T : « Tout client peut avoir une voiture peinte de la couleur de son choix, à condition que ce soit noir. »

Les véhicules électriques font-ils partie d'un avenir à émissions réduites? Oui, absolument. Nous sommes toutefois loin d'une acceptation et d'une adoption en masse des voitures électriques. Les ventes de véhicules électriques augmentent, et l'on s'attend à ce qu'elles continuent à augmenter à mesure que la technologie des véhicules et des batteries s'améliorera, que le nombre de modèles de véhicules disponibles sur le marché augmentera et que la majoration du prix de ces véhicules diminuera. Entre-temps, les améliorations apportées à la technologie grand public des véhicules à moteur à combustion interne assureront d'importantes réductions des émissions de GES des véhicules légers pendant encore plus de vingt ans.

Forcer l'entrée sur le marché des véhicules électriques grâce à des quotas de VEZ ou à des subventions interventionnistes financées par les contribuables relève simplement d'une mauvaise stratégie politique. Cela est en outre contreproductif en regard d'un plan de tarification du carbone pancanadien qui favorise des réductions d'émissions au plus bas coût possible par tonne.

Pour obtenir de plus amples renseignements, visitez canadianfuels.ca | info@canadianfuels.ca | 613-232-3709

Suivez-nous

