Note d’analyse

Les taxes d’immatriculation pour VE au Canada

Novembre 2026

ELECTRIC MOBILITY CANADA

20 ANS

MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA



Introduction



Le principal argument contre les taxes imposées aux véhicules électriques (VE) est qu'elles découragent l'adoption de modes de transport plus propres tout en pénalisant injustement les conducteurs sur la base d'hypothèses erronées concernant l'économie et les infrastructures. Alors que les gouvernements font face à une diminution des revenus provenant des taxes sur les carburants, plusieurs administrations ont instauré des frais d'immatriculation spéciaux, des redevances annuelles fixes ou des frais d'utilisation routière calculés au kilomètre visant spécifiquement les VE. Les opposants soutiennent que ces politiques sont contre-productives, inéquitables et fondées sur des calculs erronés.

Pourquoi les taxes d'immatriculation sur les véhicules électriques ne fonctionnent pas

Décourager la transition écologique et les objectifs climatiques

L'argument discutable de « l'usure des routes »

Une taxation disproportionnée et en double

L'oubli des coûts publics évités

Des frais qui ne reflètent pas l'utilisation réelle du réseau routier

Il existe de meilleures solutions

Le point de vue de MEC sur les taxes d'immatriculation des véhicules électriques

1. Décourager la transition écologique et les objectifs climatiques

L'imposition de taxes spéciales aux VE crée un obstacle économique qui va directement à l'encontre des objectifs climatiques. Alors que de nombreuses administrations offrent des mesures incitatives à l'achat de VE, l'ajout de frais annuels punitifs, variant de 100 $ à plus de 400 $ selon la province ou l'État, risque de créer un effet dissuasif auprès des acheteurs potentiels. Les critiques soutiennent que taxer la technologie même que la société cherche à accélérer ralentit la transition hors des combustibles fossiles.

2. L'argument discutable de « l'usure des routes »

L'une des principales justifications avancées pour imposer des taxes aux VE est que ceux-ci sont plus lourds que leurs équivalents à moteur à combustion interne en raison de leurs batteries de grande capacité, et qu'ils causeraient donc davantage d'usure aux routes. Toutefois, selon la loi de la quatrième puissance, un principe d'ingénierie qui régit les dommages causés aux chaussées, l'usure routière est proportionnelle au poids à l'essieu d'un véhicule élevé à la quatrième puissance.

- Les véhicules de promenade causent des dommages négligeables comparativement aux véhicules commerciaux. Un seul camion commercial de 44 tonnes chargé à pleine capacité peut causer autant d'usure routière que des milliers de voitures particulières.

- Imposer des frais d'immatriculation élevés aux propriétaires de VE surestime leur impact réel sur les infrastructures, alors que le transport commercial lourd demeure souvent sous-taxé par rapport aux dommages qu'il occasionne.



Le point de vue de MEC sur les taxes d'immatriculation des véhicules électriques

3. Une taxation disproportionnée et en double

De nombreux frais fixes imposés aux VE sont conçus de manière inéquitable. Les conducteurs de VE contribuent déjà aux finances publiques : Les propriétaires de VE paient des droits d'immatriculation, des taxes de vente et des taxes sur l'électricité utilisée pour la recharge. Dans plusieurs administrations, les sommes versées par un propriétaire de VE au moyen de ces divers mécanismes égalent ou dépassent déjà ce qu'un conducteur moyen de véhicule à moteur à combustion verse en taxes sur l'essence.

4. L'oubli des coûts publics évités

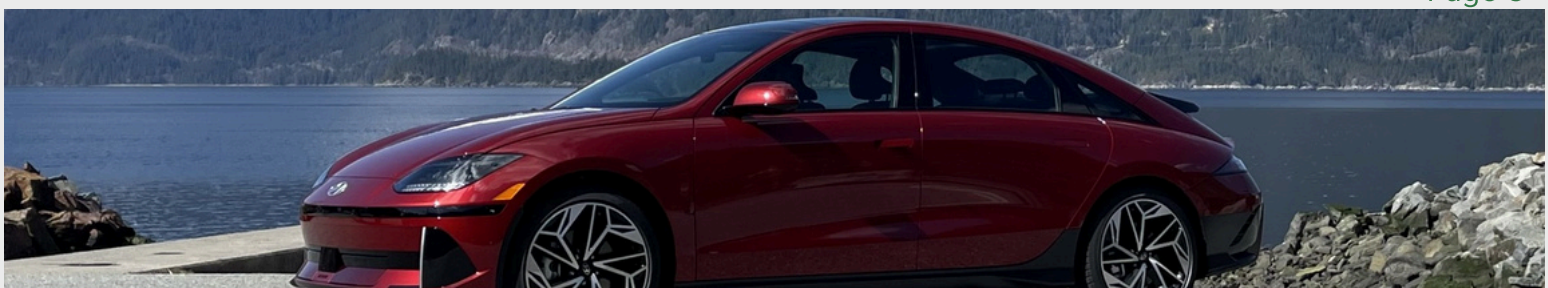
Les taxes sur les carburants ne servent pas uniquement à financer l'entretien des routes. Historiquement, elles ont également joué le rôle d'une pénalité de facto liée à la pollution carbone et à la dégradation de la qualité de l'air locale. En traitant un VE de manière identique, voire plus sévère, qu'un véhicule à essence, le régime fiscal ignore les économies de plusieurs milliards de dollars en santé publique et en réduction des impacts environnementaux que procurent les véhicules zéro émission.

5. Des frais qui ne reflètent pas l'utilisation réelle du réseau routier

Les taxes sur les carburants augmentent en fonction de la distance parcourue et de la consommation. Les frais d'immatriculation des VE sont quant à eux fixes et ne tiennent pas compte du kilométrage réellement parcouru par le conducteur. Les grands utilisateurs du réseau routier et ceux qui roulent peu paient le même montant.

6. Il existe de meilleures solutions

Si les gouvernements souhaitent moderniser le financement des infrastructures routières à mesure que diminuent les revenus provenant des taxes sur les carburants, des solutions comme les redevances d'utilisation routière basées sur la distance parcourue ou des contributions générales aux infrastructures applicables à tous les véhicules permettraient de traiter équitablement l'ensemble des automobilistes sans cibler spécifiquement les VE.



Taxes d'immatriculation des VE au Canada

Quatre provinces ont instauré ou annoncé des droits d'immatriculation ou des frais d'utilisation visant spécifiquement les VE : la Saskatchewan, l'Alberta, le Québec et la Nouvelle-Écosse.

Saskatchewan

La Saskatchewan a doublé ses frais annuels d'immatriculation pour les VE, les faisant passer de 150 $ à 300 $. Selon le gouvernement provincial, cette mesure est justifiée par le fait que les VE contribuent à l'usure des routes sans verser de taxe provinciale sur les carburants. À compter du 1er janvier 2027, ces frais seront indexés à l'inflation nationale et augmenteront automatiquement chaque année, tandis que la taxe sur l'essence qu'ils sont censés remplacer demeure gelée (voir l'analyse de la Saskatchewan EV Association).

Alberta

Depuis janvier 2025, l'Alberta impose des frais annuels d'immatriculation de 200 $ aux VE, explicitement pour compenser l'absence de contribution à la taxe sur les carburants. Les véhicules hybrides conventionnels en sont exemptés. Toutefois, le 22 septembre 2026, le gouvernement de l'Alberta a affaibli cette justification en annonçant l'abolition de la taxe provinciale sur l'essence à compter du 1er octobre, tout en maintenant les frais imposés aux VE. Cette décision soulève une importante question d'équité : les conducteurs de VE continueront de payer une redevance spécifique liée à l'utilisation des routes, alors que les automobilistes utilisant de l'essence ne contribueront plus par l'entremise de la taxe provinciale sur les carburants.

Québec

À compter du 1er janvier 2027, le Québec appliquera des frais annuels additionnels de 125 $ aux VE et de 62,50 $ aux véhicules hybrides rechargeables afin de compenser la perte de revenus provenant de la taxe sur les carburants.

Nouvelle- Écosse

La Nouvelle-Écosse a annoncé une taxe d'immatriculation de 500 $ tous les deux ans pour les VE ainsi qu'une taxe de 250 $ tous les deux ans pour les véhicules hybrides. Des intervenants ont déjà exprimé des préoccupations concernant l'équité de cette mesure ainsi que ses modalités de mise en œuvre. Bien que l'annonce ait été rendue publique, davantage de détails seront nécessaires une fois la structure complète de la taxe dévoilée.

Messages clés

- L'affirmation selon laquelle les VE devraient être assujettis à des taxes particulières parce qu'ils sont plus lourds et causent une usure disproportionnée des routes est trompeuse et non étayée par les données. Cette idée fausse doit être contestée directement.

- Dans leur conception actuelle, les taxes d'immatriculation des VE ne sont pas liées à l'utilisation réelle du réseau routier et peuvent imposer des coûts excessifs aux conducteurs de VE par rapport aux conducteurs de véhicules à moteur à combustion, selon le kilométrage parcouru et l'efficacité du véhicule.

- Ces politiques ignorent les taxes et frais que les propriétaires de VE paient déjà, notamment sur l'électricité utilisée pour la recharge à domicile ou aux bornes publiques.

- Ces frais risquent de ralentir l'adoption des VE, compromettant ainsi les objectifs climatiques et les bénéfices connexes en matière de santé publique.

- Un modèle modernisé de financement des infrastructures, neutre sur le plan technologique et fondé sur l'utilisation réelle, permettrait de répondre aux besoins de revenus gouvernementaux sans pénaliser les technologies qui soutiennent les objectifs environnementaux et économiques.



À propos MEC

Fondée en 2006, Mobilité Électrique Canada (MEC) est l'association nationale de l'industrie de la mobilité électrique au Canada. Sa mission consiste à favoriser et à accélérer la transition vers une mobilité électrique durable grâce à la représentation des intérêts du secteur, à la collaboration, à l'éducation et au leadership intellectuel, avec pour objectif ultime de créer un avenir plus propre, plus sain et plus prospère pour l'ensemble de la population canadienne.

ELECTRIC MOBILITY CANADA 20 YEARS MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA

Contact

Mobilité électrique Canada
info@emc-mec.ca
(438) 700-3784