



Édition 2021

Inventaire des mesures écofiscales au Québec

Remerciements

La Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques de l'Université de Sherbrooke tient à remercier de son appui renouvelé le ministère des Finances du Québec et désire lui exprimer sa reconnaissance pour le financement dont elle bénéficie afin de poursuivre ses activités de recherche.

Mission de la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques

La Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques (CFFP) a été mise sur pied le 15 avril 2003. Sa mission est à la fois de développer la recherche multidisciplinaire et de diffuser des connaissances sur les enjeux socio-économiques relatifs à la politique fiscale et aux finances publiques.

Pour plus de détails sur la CFFP, visitez son site internet à l'adresse :

<http://cftp.recherche.usherbrooke.ca>.

Cette publication annuelle est le fruit du travail de Alexandra Caron-Godin, Michaël Robert-Angers et Lyne Latulippe.

Les auteurs collaborent aux travaux de la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, qu'ils remercient de son appui financier qui a permis la réalisation de cette publication.

Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques

École de Gestion, Université de Sherbrooke

2500, boul. de l'Université

Sherbrooke (Québec) J1K 2R1

cftp.eg@usherbrooke.ca

Pour citer cette étude :

Alexandra Caron-Godin, Michaël Robert-Angers et Lyne Latulippe, *Inventaire des mesures écofiscales au Québec – Édition 2021*, Cahier de recherche 2021-13, Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, 60 p.

TABLE DES MATIÈRES

Mot de la chercheuse principale.....	1
Mise en contexte.....	3
1. Énergie.....	5
1.1 Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (Québec)	6
1.2 Quotes-parts des distributeurs d'énergie versée à Transition énergétique Québec (Québec).....	11
1.3 Taxes sur les carburants (Québec et fédéral)	12
1.4 Remboursement, rabais, exemption de la taxe spécifique sur les carburants (Québec)	14
1.5 Crédit d'impôt remboursable pour la production de biocarburant et d'huile pyrolytique (Québec)	16
1.6 Déduction pour amortissement (DPA) accélérée et bonifiée visant le matériel désigné de production d'énergie propre (Québec et fédéral)	18
1.7 Déduction accélérée des frais liés aux énergies renouvelables et à l'économie d'énergie (Québec et fédéral) ..	19
2. Transport.....	21
2.1 Droits sur immatriculation et permis de conduire (Québec)	22
2.2 Droits à l'acquisition de véhicules moteurs (fédéral)	24
2.3 Déduction additionnelle de 100 % dans le calcul du revenu de l'employeur pour les dépenses de transport en commun (Québec)	27
2.4 Exonération des taxes à la consommation sur les services municipaux de transport en commun (Québec et fédéral)	28
2.5 Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (fédéral)	29
2.6 Déduction pour amortissement accéléré des coûts des véhicules zéro-émission (Québec et fédéral)	30
3. Pollution.....	33
3.1 Droit spécifique sur les pneus neufs (Québec)	34
3.2 Consigne sur bouteilles à remplissage unique (Québec).....	35
3.3 Redevances pour l'élimination des matières résiduelles (Québec).....	36
3.4 Règlement sur la récupération et la valorisation de produits par les entreprises (Québec).....	37
3.5 Règlement sur la compensation pour les services municipaux fournis en vue d'assurer la récupération et la valorisation des matières résiduelles (Québec)	39
3.6 Droits annuels exigibles des titulaires d'une attestation d'assainissement en milieu industriel (Québec)	41
3.7 Crédit d'impôt remboursable pour la mise aux normes d'installations d'assainissement des eaux usées résidentielles (Québec)	42
4. Ressources.....	45
4.1 Redevances exigibles sur l'utilisation de l'eau (Québec)	46
4.2 Compensation financière pour perte de milieu humide et hydrique (Québec)	48
4.3 Crédit et report d'impôt relatif à une fiducie pour l'environnement (Québec et fédéral)	49
4.4 Crédit d'impôt pour dons de biens écosensibles (Québec et fédéral)	50
4.5 Droits et permis sur les ressources forestières (Québec).....	51
4.6 Droits miniers (Québec)	52
4.7 Droits perçus pour une licence d'exploration, de production ou de stockage d'hydrocarbures/autorisation d'exploiter de la saumure (Québec)	53
Pour conclure.....	55
Annexes	57

Liste des tableaux

Tableau 1.	Principales mesures financées par le Fonds vert et administrées par TEQ - 2019-2020.....	7
Tableau 2.	Mesures financées entièrement par la quote-part des distributeurs d'énergie - 2019-2020.....	11
Tableau 3.	Taux de taxe spécifique sur les carburants selon le type -2019, par litre.....	12
Tableau 4.	Remboursements de taxes sur les carburants (Québec) – 2019	14
Tableau 5.	Taux du crédit d'impôt et plafonds de production, par type de biocarburant, depuis le 1 ^{er} avril 2018.....	16
Tableau 6.	Crédit d'impôt remboursable pour la production de biocarburant et d'huile pyrolytique	17
Tableau 7.	Taux de la taxe d'accise en fonction de la cote de consommation.....	24
Tableau 8.	Taxe d'accise sur les véhicules énergivores.....	24
Tableau 9.	Taxe d'accise sur les climatiseurs automobiles.....	25
Tableau 10.	Crédits liés à l'achat des titres de transport en commun	27
Tableau 11.	Exonération des taxes à la consommation sur les services municipaux de transport en commun.....	28
Tableau 12.	Taux du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien	29
Tableau 13.	Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien	29
Tableau 14.	Déduction pour amortissement accéléré des coûts des véhicules zéro-émission	30
Tableau 15.	Droit spécifique sur les pneus neufs (versés à Recyc-Québec)	34
Tableau 16.	Consignation des contenants de boisson à remplissage unique.....	35
Tableau 17.	Redevances sur l'élimination des matières résiduelles	36
Tableau 18.	Écofrais prélevés par les organismes reconnus par Recyc-Québec, 2019.....	38
Tableau 19.	Régime de compensation	39
Tableau 20.	Droits annuels exigibles, attestation d'assainissement en milieu industriel	41
Tableau 21.	Crédit d'impôt remboursable pour la mise aux normes d'installations d'assainissement des eaux usées résidentielles	42
Tableau 22.	Redevances sur l'utilisation d'eau	46
Tableau 23.	Compensation financière pour perte de milieu humide et hydrique	48
Tableau 24.	Crédit d'impôt et report relatif à une fiducie pour l'environnement	49
Tableau 25.	Dons de terres écosensibles : Crédit d'impôt et non-imposition des gains en capital (fédéral)	50
Tableau 26.	Droits et permis sur les ressources forestières.....	51
Tableau 27.	Impôt minier	52

Liste des graphiques

Graphique 1.	Montants versés au FECC provenant de la vente aux enchères du SPEDE - 2013 à 2020, en \$.....	6
Graphique 2.	Quote-part des distributeurs d'énergie versée à TEQ, 2017-2018 à 2019-2020, M\$.....	11
Graphique 3.	Revenus des taxes visant les carburants, 2007 à 2019, en M\$.....	13
Graphique 4.	Recettes tirées des droits sur immatriculation et permis de conduire - 2007 à 2020, en M\$.....	23

Liste des encadrés

Encadré 1.	Le Fonds vert devient le Fonds d'électrification et de changements climatiques.....	9
Encadré 2.	SPEDE vs Modèle fédéral de tarification de la pollution par le carbone.....	10
Encadré 3.	Comparaison interprovinciale du prix de l'essence, avril 2021.....	15
Encadré 4.	FORT revenus et dépenses.....	26
Encadré 5.	Véhicules zéro émission.....	31
Encadré 6.	Matières résiduelles mises en décharge.....	40
Encadré 7.	Municipalités et écofiscalité.....	43
Encadré 8.	Utilisation d'eau potable à des fins résidentielles.....	47

Mot de la chercheuse principale

La Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques présente son édition 2021 de l'inventaire des mesures écofiscales. À partir des informations qui y sont colligées, j'aimerais attirer votre attention sur certains constats.

Au Québec, le gouvernement fédéral, le gouvernement du Québec et les municipalités déploient des mesures coercitives et incitatives visant à modifier le prix associé à certains biens et services, et ainsi, induire des changements de comportements chez les consommateurs. Ces mesures économiques sont adoptées afin de limiter l'impact environnemental de certaines activités et de protéger les ressources naturelles.

Sur la base des mesures recensées, sur le territoire du Québec le coût des mesures écofiscales supporté par les individus et entreprises est de 7,3 G\$ 2019, que ce soit de façon directe, notamment au travers de taxes vertes et de droits environnementaux ou encore, de façon indirecte, par les pertes de revenus fiscaux (devant être compensés par ailleurs) associées aux dépenses fiscales environnementales.

La grande majorité des revenus de prélèvements environnementaux était liée à la consommation d'énergie (4,5 G\$).

De celle-ci, les taxes fédérale et québécoise, visant le pétrole et le diesel utilisés à des fins de transport, génèrent à elles seules plus de 3,3 G\$ (46 % des prélèvements écofiscaux). D'autre part, 968 M\$ ont été tirés du SPEDE, et une part importante de ces recettes s'appuie elle aussi sur l'assiette des carburants pour véhicules moteurs.

Ces prélèvements visant les véhicules propulsés par carburant ont pour effet de hausser le coût économique lié à leur utilisation. À ce titre, ils peuvent donc être qualifiés de mesures écofiscales¹. Par contre, une partie importante de ces revenus sert à entretenir et développer le réseau routier². Les automobilistes et transporteurs routiers obtiennent donc un bénéfice en contrepartie d'une partie des montants prélevés (principe utilisateurs-payeurs).

« Les automobilistes et transporteurs routiers obtenant un bénéfice en contrepartie d'une partie des montants prélevés (principe utilisateurs-payeurs). Aussi, la comparaison internationale semble indiquer que le niveau de taxe assumé par les automobilistes demeure bas. »

¹ Toutes ces taxes sont considérées par la méthodologie eurostat/OCDE, peu importe l'utilisation des fonds. Il faut bien comprendre qu'une partie des taxes liées à l'environnement recensées dans ce cahier n'ont pas été implantées à de strictes fins environnementales, mais en théorie, celles-ci ont néanmoins un impact positif sur l'environnement.

² Ces revenus sont versés au Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), notamment constitué en vue d'assurer l'entretien et le développement du réseau routier supérieur.

Cette assiette est appelée à se contracter avec les parts de marché prises par les véhicules électriques et l'interdiction de la vente des voitures et des camions légers à essence pour passagers à compter de 2035, alors qu'il faudra continuer à entretenir le réseau routier.

De leur côté, les revenus tirés des taxes sur les transports, liés à la possession et à l'utilisation de véhicules moteurs, sont le 2^e groupe de mesures montrant les prélèvements écofiscaux les plus élevés. À eux seuls, les permis et droits d'immatriculation comptent pour 1,1 G\$. Ces prélèvements s'appuient sur tous les types de véhicules, ils pourraient donc être appelés à croître pour remplacer partiellement les taxes sur le carburant.

Dans une perspective de réduction des recettes provenant des taxes sur le carburant, il est également intéressant de constater que le Québec recourt à l'écofiscalité sur la pollution et les ressources, la proportion des recettes provenant de ces prélèvements dans l'ensemble y étant même relativement importante en comparaison de ce que l'on constate du côté des pays de l'OCDE. Ceci étant dit, ces prélèvements pourraient être plus élevés, ces deux catégories générant peu de revenus en proportion du PIB malgré les défis importants auxquels ils répondent. Par ailleurs, on pourrait même y voir une source de revenus pour le niveau local.

Globalement, la comparaison internationale indique que l'écofiscalité, malgré sa pertinence, demeure relativement peu utilisée au Québec. Les recettes tirées de l'écofiscalité représentent 1,6 % du PIB, en deçà de la moyenne de l'OCDE (2,1 %).

Par ailleurs, la crise pandémique a changé la donne, amenant le Québec en déficit budgétaire. Ce contexte rendra difficile la poursuite des objectifs environnementaux du Québec en privilégiant l'usage des subventions, comme dans le cas du programme roulez-vert (véhicules électriques).

Ainsi, on pourrait probablement s'interroger sur certains niveaux de droits et taxes qui n'ont pas été revus depuis plusieurs années. Les paramètres utilisés ne remplissent peut-être plus leur rôle.

L'utilisation accrue de l'écofiscalité demande donc une réflexion supplémentaire au Québec, mais dans le contexte actuel, il apparaît incohérent de ne pas davantage utiliser cet outil.

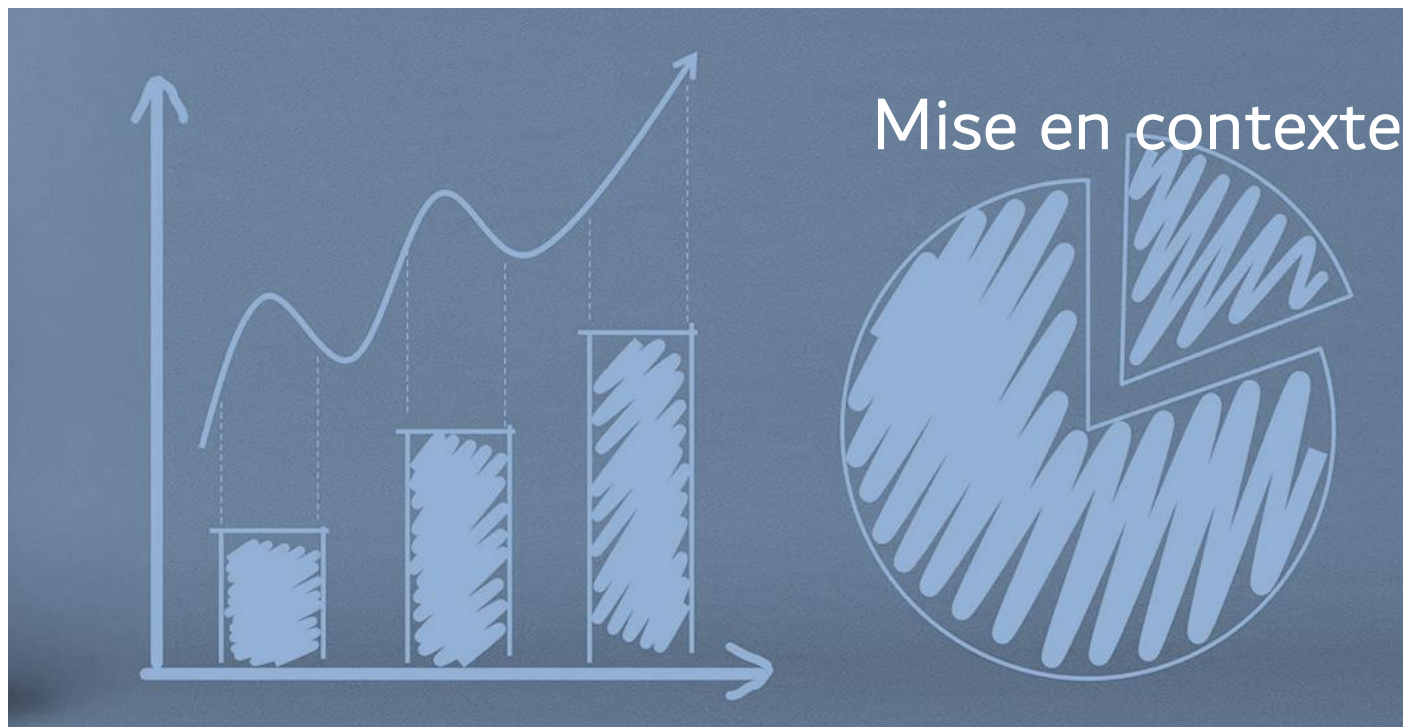
Sur ce, bonne lecture !



Lyne Latulippe

Chercheure principale, Chaire en fiscalité et en finances publiques

« ...davantage
d'espace pourrait
probablement être
occupé par les taxes
sur la pollution et les
ressources... On
pourrait même y voir
une source de
revenus pour le
niveau local. »



Mise en contexte

L'*Inventaire des mesures écofiscales au Québec* sert à recenser les principaux instruments économiques visant à contrôler la pollution et gérer les ressources naturelles dans une perspective de développement durable³.

Ce recensement s'appuie sur la définition utilisée par l'OCDE⁴, et vise à identifier l'« ensemble des impôts, taxes et redevances dont l'assiette est constituée par un polluant ou, plus généralement, par un produit ou un service qui détériore l'environnement ou qui se traduit par un prélèvement sur des ressources naturelles ». Nous avons ajouté à l'analyse les dépenses fiscales favorables à l'environnement⁵.

Deux types de mesures écofiscales sont principalement utilisés. D'une part, des taxes, frais, charges et droits sur les biens et activités dommageables à l'environnement (« prélèvements écofiscaux ») sont issus des législations québécoise et canadienne (loi fiscale, réglementation ou autres) et viennent s'ajouter directement au prix de vente ou encore au prix de production. Ils seront assumés par le client final. Ces prélèvements permettent d'inclure au prix d'un bien ou d'un service, une partie ou la totalité de son coût social et environnemental (le coût associé à l'effet de la pollution sur la santé humaine, le coût de la réhabilitation d'un site, etc.).

³ La réglementation (contraignante et ne reposant pas sur les sources du marché) et les subventions (régimes de traitement préférentiel réservées à certains secteurs, à certaines entreprises ou à certains particuliers, pour mener des activités qu'ils pourraient avoir menées en l'absence de financement) ne sont pas considérées comme des mesures écofiscales dans ce cahier, mais plutôt comme des instruments complémentaires et ce, conformément à la définition établie par la Commission de l'écofiscalité du Canada, qui considère ce type d'intervention moins efficient pour l'atteinte d'objectifs environnementaux. Voir : Commission de l'écofiscalité du Canada (2014), *Une vision intelligente, concrète, réaliste — Des choix canadiens pour une plus grande prospérité économique et environnementale*, p. 18 à 20.

⁴ Cette définition est également utilisée par l'Union européenne dans le cadre du *Règlement (UE) No 691/2011 du Parlement européen et du Conseil*. Ce recensement se base également sur des travaux menés antérieurement et disponible dans : Gouvernement du Québec (2017), *Le recours à l'écofiscalité : principes d'application*, Vérificateur général du Québec (2020), *Rapport du commissaire au développement durable, juin 2020* et OCDE, *Base de données sur les instruments utilisés pour la politique environnementale*, en ligne : < <https://pinedatabase.oecd.org> > (consulté le 21 juin 2021).

⁵ Les dépenses fiscales, bien qu'elles constituent des revenus (et non des prélèvements) pour les ménages et les entreprises, sont considérées comme un coût dans ce calcul, dans la mesure où celles-ci génèrent un manque à gagner en termes de recettes fiscales, qui doit se voir compenser par des prélèvements effectués dans ce cas dans le cadre du régime d'imposition général.

D'autre part, des allègements à la fiscalité des sociétés, des particuliers et aux taxes à la consommation sont prévus afin d'encourager l'adoption de mode de production et de consommation plus respectueux de l'environnement (« dépenses écofiscales »). Ces incitatifs environnementaux font l'objet d'une recension dans les documents annuels *Dépenses fiscales*⁶ et *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales*⁷ produits respectivement par le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral. On y évalue notamment le coût des mesures préférentielles accordées en allègements fiscaux aux contribuables en termes de perte de recettes fiscales gouvernementales.

Cette 3^e édition regroupe les mesures écofiscales regroupées sous la classification utilisée par Eurostat/OCDE⁸ (énergie, transports, pollution et ressources), ce qui permet, jusqu'à un certain point⁹, de dresser des comparaisons internationales par base d'imposition.

Il est à noter qu'à moins d'exception, les mesures écofiscales municipales n'ont pas été recensées vu la difficulté associée à la collecte d'information à leur égard et à leur validation (ainsi, à titre d'exemple, les mesures suivantes ne sont pas présentées : l'exemption de taxes municipales et scolaires pour les réserves naturelles en milieu privé et les écocentres qui font dans certains cas l'objet d'une tarification distincte de la taxe foncière, le programme de collecte intelligente de matières résiduelles de Beaconsfield ou encore le programme visant à compenser les émissions de gaz à effet de serre instauré en 2011 à Laval).

⁶ Gouvernement du Québec (2020), *Dépenses fiscales — édition 2019*.

⁷ Gouvernement du Canada (2020), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales : Concepts, estimations et évaluations 2020*.

⁸ Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/environnement/taxes>.

⁹ De façon générale, les taxes ciblées par la méthodologie Eurostat-OCDE sont capturées. Cependant, nos évaluations prennent également en compte les dépenses fiscales environnementales et certaines redevances qui ont notamment pour objectif de capturer la rente économique. Par conséquent, ces prélèvements débordent de la méthodologie Eurostat-OCDE. De même, certains pourraient faire l'argument que certaines mesures devraient se voir catégoriser autrement.

À la suite de la présentation de la Commission des transports et de l'environnement de l'automne 2015¹⁰, le Québec vise dorénavant une baisse des émissions de gaz à effet de serre de 37,5 % sous le niveau de 1990 pour 2030.

Le système québécois de plafonnement et d'échange de droits d'émission de GES contribue à l'atteinte de cet objectif. Il ne s'agit cependant pas du seul dispositif y contribuant.

En effet, en s'ajoutant au prix des carburants, la taxe spécifique du Québec et la taxe d'accise fédérale contribuent à limiter la demande pour ce type de bien. On recense également des incitatifs fiscaux visant à soutenir l'utilisation du biodiésel et du transport en commun, ou encore à augmenter l'offre de produits substitués aux carburants fossiles traditionnels.

Plus généralement, la catégorie de mesures écofiscales liée à l'énergie, comprend les prélèvements écofiscaux sur la production énergétique et les produits énergétiques utilisés pour les transports (tels l'essence et le diesel) et les équipements stationnaires (incluant les huiles lourdes et le gaz naturel)¹¹.

¹⁰ Gouvernement du Québec, Commission des transports et de l'environnement (2015), *Consultations particulières et auditions publiques sur le document de consultation « Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030 »*, 30 septembre - 22 octobre 2015.

¹¹ European commission, Eurostat (2013), *Environmental taxes - a statistical guide*, 42 p.

1.1 Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (Québec)

Sommairement, le Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE), aussi appelé marché du carbone, vise à introduire un coût carbone dans la prise de décisions d'affaire des industries (et dans les choix de consommation des ménages) en plafonnant les émissions de gaz à effet de serre à un niveau défini par le gouvernement du Québec.

Les entreprises doivent détenir des droits pour chaque tonne d'émissions relâchée dans l'atmosphère¹². Le coût des droits d'émission agit de façon similaire à une taxe, celle-ci étant répercutée dans le coût de production des produits, rendant les modes de production carboneutres plus attrayants¹³.

Graphique 1. Montants versés au FECC provenant de la vente aux enchères du SPEDE - 2013 à 2020, en \$



Note : L'augmentation du nombre d'unités mises en vente en 2015 résulte de l'assujettissement des distributeurs de carburants au 1^{er} janvier 2015.

Source : Gouvernement du Québec (s.d.) Revenus des ventes aux enchères versés au Fonds vert, en ligne : <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/carbone/revenus.htm#deux> (consulté le 4 août 2021).

Les revenus du SPEDE tirés de la vente de droits d'émission transitent d'abord par le Fonds vert¹⁴ pour être ensuite réinvestis dans la mise en œuvre de mesures de lutte contre les changements climatiques¹⁵. Ceux-ci s'élèvent à 968 M\$ pour 2019¹⁶.

¹² Certaines entreprises québécoises faisant face à une concurrence provenant des autres provinces ou à l'international reçoivent des allocations gratuites de droits d'émissions de façon à éviter qu'elles délocalisent leurs activités vers des juridictions plus accommodantes au plan environnemental. La liste des secteurs industriels pouvant bénéficier de droits d'émissions gratuits se trouve à l'annexe 2.

¹³ Gouvernement du Québec (2018), *Budget 2018-2019 — Changements climatiques : Des actions pour la réduction des GES*.

¹⁴ La description des Fonds et organismes mentionnés dans ce cahier se trouve à l'annexe 1.

¹⁵ Le projet de loi 44 prévoit que le gouvernement détermine la part des revenus tirés du SPEDE à être allouée aux mesures applicables aux transports. Précédemment, 2/3 des revenus du SPEDE étaient réservés à des mesures du domaine des transports.

¹⁶ 997 M\$ pour l'année financière 2019-2020.

En contrepartie, le Fonds vert a continué à soutenir la mise en œuvre du plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques en 2019-2020¹⁷. Un montant de 310,5 M\$ a été affecté aux mesures de Transition énergétique Québec (TEQ)¹⁸, qui administre des programmes d'aide financière destinés aux particuliers et aux entreprises en vue de favoriser l'efficacité énergétique. Les subventions accordées par cet organisme en 2019-2020 sont présentées au tableau 1.

Tableau 1. Principales mesures financées par le Fonds vert et administrées par TEQ - 2019-2020

	Aide financière 2019-2020	Nombre de participants	Provenance du financement	Aide financière consentie depuis la mise en place	Aide financière moyenne depuis la mise en place
Chauffez-vert*	7,8 M\$	5 906	100 % Fonds vert	31,2 M\$	3,9 M\$ par année
Roulez vert	197,4 M\$ (véhicules électriques et bornes à domicile) 3,5 M\$ (bornes de recharge en milieu de travail et multilogement)	43 473 (véhicules électriques et bornes à domicile) 1672 (bornes de recharge en milieu de travail et bornes pour multilogement)	100 % Fonds vert	488,6 M\$ (véhicules électriques et bornes à domicile) 12,1 M\$ (bornes de recharge en milieu de travail et multilogement)	4 088 \$ par demande (véhicules et bornes) 2 450 \$ par borne de recharge installée en milieu de travail et multilogement
Biomasse forestière résiduelle	6,2 M\$	37 projets acceptés	Fonds vert et Fonds pour une économie à faibles émissions de carbone (féd.) et autre source	53,2 M\$	262 000 \$ par projet
ÉcoPerformance	98,2 M\$	423 projets acceptés	Quote-part, Fonds vert, Fonds pour une économie à faible émission de carbone (féd.)	445,4 M\$	279 000 \$ par projet
Technoclimat	27,6 M\$	13 projets acceptés	Fonds vert, Quote-part et autre source	92,7 M\$	1,5 M\$ par projet

Note* : Les statistiques incluent le volet résidentiel ainsi que le volet commercial, industriel et institutionnel.

Source : Transition énergétique Québec (2021), *Rapport annuel de gestion 2019-2020*.

De plus, un montant de 233,8 M\$ a été transféré au Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) qui est administré par le ministère des Transports du Québec (MTQ)¹⁹. Une partie de ce montant a été imputé au Programme d'aide au développement du transport collectif qui vise la réduction des gaz à effet de serre, soit 93,4 M\$. Par ailleurs, des dépenses de 13,1 M\$ ont été imputées au Programme Écocamionnage²⁰.

¹⁷ Le montant de dépenses aux états financiers du fonds vert peut différer.

¹⁸ Transition énergétique Québec (2021), *Rapport annuel de gestion 2019-2020*, p. 112.

¹⁹ Gouvernement du Québec (2019), *Rapport annuel de gestion 2019-2020* - ministère des Transports, p. 48.

²⁰ *Ibid.*, p. 49.

Enfin, le Fonds vert a versé des sommes totalisant 177,2 M\$ pour les programmes dans le secteur des matières résiduelles, notamment le Programme sur la redistribution aux municipalités des redevances pour l'élimination de matières résiduelles (cette mesure sera présentée plus loin) et le Programme de traitement des matières organiques par biométhanisation et compostage (PTMOBC)²¹.

Il est à noter que les états financiers du Fonds vert 2019-2020 n'étaient pas disponibles en date de production de ce document²².

²¹ Gouvernement du Québec (2020), *Rapport annuel de gestion 2019-2020 - Conseil de gestion du Fonds vert*, p. 61.

²² En date de production de son rapport, la Vérificatrice générale du Québec a relevé un retard dans la production des audits des états financiers du Fonds vert au 31 mars 2020. Voir Gouvernement du Québec (2021), *Rapport du vérificateur général du Québec – Chapitre 1*, p. 8.

Encadré 1 – Le Fonds vert devient le Fonds d'électrification et de changements climatiques

Le projet de loi, visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification, sanctionné le 22 octobre 2020 et entré en vigueur le 1^{er} novembre 2020 apporte quelques modifications factuelles au Fonds vert. Celui-ci est dorénavant désigné sous le nom de Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC), tandis que le Conseil de gestion du Fonds vert (CGFV), dont la mission était d'encadrer la gouvernance du Fonds vert et d'assurer la coordination dans une perspective de développement durable, d'efficacité, d'efficience et de transparence²³ est aboli. La responsabilité du Fonds vert est par conséquent restituée au ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques.

Le FECC est entièrement consacré à la lutte contre les changements climatiques et le gouvernement a comme objectif d'en faire un véritable moteur de développement économique sobre en carbone pour le Québec²⁴.

L'intégralité des revenus issus du marché du carbone y est versée. D'autres sources alimentent également le Fonds, dont des contributions du gouvernement fédéral issues du Fonds pour une économie à faibles émissions de carbone (FEFEC)²⁵.

Un des objectifs derrière ces changements est de simplifier la gestion du Fonds. Ces changements ont pour effet de transférer au Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État les activités en lien avec la gestion des matières résiduelles et la gouvernance de l'eau.

Le Plan pour une économie verte 2030 prévoit des dépenses de plus de 6 G\$ sur la période 2021-2026, dont 1,9 G\$ dédié à l'électrification du transport de personnes. Il est prévu que ces dépenses soient financées à l'aide du FECC (4,1 G\$) et de crédits budgétaires²⁶.

²³ Gouvernement du Québec (2020), *Rapport annuel de gestion 2019-2020 - ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques*, p. 3.

²⁴ Gouvernement du Québec (s.d.), *Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC)*, en ligne : <<https://www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/fonds-electrification-changements-climatiques/index.htm>> (consulté le 20 juin 2021).

²⁵ Gouvernement du Québec (2020), *Politique-cadre d'électrification et de changements climatiques, le Plan pour une économie verte 2030*, p. 100.

²⁶ Gouvernement du Québec (2020), *Budget 2020-2021 – Bâtir une économie verte*.

Encadré 2 – SPEDE vs Modèle fédéral de tarification de la pollution par le carbone

Le Québec dispose du SPEDE qui respecte les normes minimales du modèle fédéral de tarification du carbone, et n'est donc pas assujéti à ce dernier²⁷.

Tandis que le prix des émissions de CO₂ fut de 29,41 \$ la tonne lors des enchères du 18 août 2021 du Marché du carbone Québec-Californie (contre 22,66 \$ le 19 mai 2021), la taxe fédérale sur le carbone s'élève à 40 \$ la tonne en 2021.

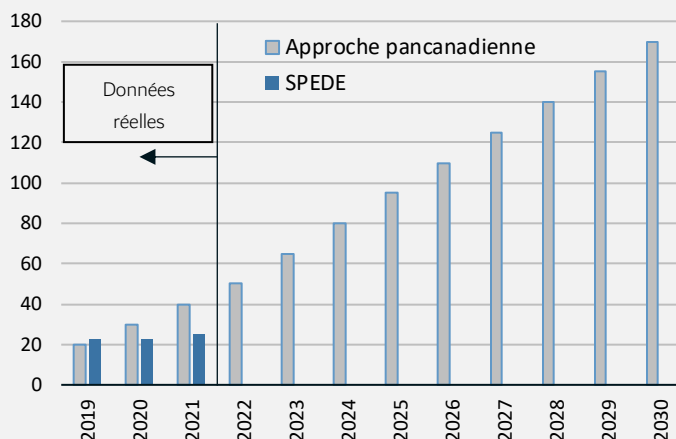
Il faut bien comprendre que des prix plus élevés ne sont toutefois pas nécessairement le reflet de politiques de réduction des GES plus strictes. En effet, le degré de couverture des émissions diffère entre les provinces et certaines de celles-ci ont récemment réduit leur taxe sur les combustibles, alors que d'autres remboursent la taxe sur le carbone au point de vente²⁸.

Le marché du carbone Québec-Californie force les entreprises à réduire leurs émissions de CO₂ à long terme, le nombre de permis de polluer diminuant, leur rareté induisant une hausse de prix pour les entreprises polluantes si celles-ci ne diminuent pas leurs émissions.

Si le marché du carbone a l'effet désiré, le prix de la tonne de CO₂ devrait cependant demeurer stable au Québec, les entreprises modifiant leurs modes de production en diminuant leurs émissions. Par contre, le prix augmentera si le Québec ne rencontre pas ses cibles de réduction.

La taxe fédérale s'applique lorsque les provinces ne tarifient pas le carbone à un niveau suffisant. Le gouvernement fédéral reconnaît le système du Québec au moins jusqu'à la fin de 2022.

Prix sur la pollution par le carbone, projections 2021 à 2030, Approche pancanadienne et SPEDE



Note : Dans le cas du SPEDE, la moyenne des 3 premières enchères de 2021 (25 \$) est présentée.

Sources : Gouvernement du Canada (2021), *Informations supplémentaires sur le modèle fédéral de tarification de la pollution par le carbone*, <<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/fonctionnement-tarification-pollution/tarification-pollution-carbone-modele-federal-information.html>>;

Gouvernement du Québec (2021), *Historique du prix des unités d'émission aux enchères du Québec et de la Californie*, <<https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/carbone/ventes-encheres/historique-prix-encheres-WCI.pdf>>.

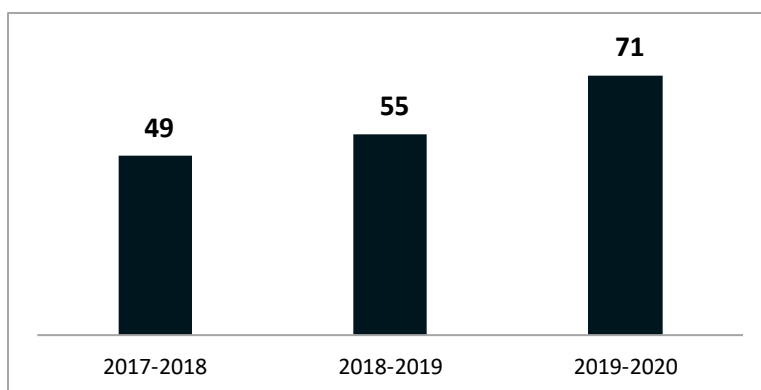
²⁷ Pour davantage d'information sur ce sujet, voir : Antoine Genest-Grégoire et Luc Godbout (2019), *Contours de la tarification du carbone au Canada en 2019*, Cahier de recherche 2019/12, Chaire en fiscalité et en finances publiques.

²⁸ Institut canadien pour des choix climatiques (2021), *La tarification du carbone au Canada : principaux constats et recommandations – rapport sommaire*, 13 p.

1.2 Quotes-parts des distributeurs d'énergie versée à Transition énergétique Québec (Québec)

Les distributeurs d'énergie paient une quote-part annuelle à TEQ²⁹. Les formes d'énergie visées sont l'électricité, l'essence, le diésel, le mazout léger, le mazout lourd, le propane et le gaz naturel. TEQ dirige plusieurs programmes d'efficacité énergétique, les quotes-parts servent à financer entièrement trois de ceux-ci (Tableau 2). Il est à noter que les distributeurs d'énergie versent également des redevances à la Régie de l'énergie du Québec pour lui permettre d'assurer son fonctionnement³⁰.

Graphique 2. Quote-part des distributeurs d'énergie versée à TEQ, 2017-2018 à 2019-2020, M\$



Source : Transition énergétique Québec, Rapports annuels de gestion

Les revenus tirés des quotes-parts s'élèvent à 71 M\$ pour 2019-2020. Le projet de Loi 44 *visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification* abolit Transition énergétique Québec et confie au ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles la responsabilité d'élaborer un plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques³¹. Transition énergétique Québec, avait été créée en 2017 à la suite de l'abolition de l'Agence de l'efficacité énergétique.

Tableau 2. Mesures financées entièrement par la quote-part des distributeurs d'énergie - 2019-2020

	Aide financière 2019-2020	Nombre de participants 2019-2020	Aide financière consentie depuis la mise en place	Aide financière moyenne (depuis la mise en place)
Rénoclimat	38,0 M\$	32 396	200,3 M\$	1 273 \$
Éconologis	3,3 M\$	8 091	39,9 M\$	410 \$
Novoclimat	4,1 M\$	1 842	105,5 M\$	2 310 \$

Source : Transition énergétique Québec (2021), *Rapport annuel de gestion 2019-2020*.

²⁹ La Loi sur Transition énergétique Québec, RLRQ, c. T -11.02, prévoit également un financement provenant du Fonds de transition énergétique.

³⁰ Les redevances versées à la Régie de l'énergie en vertu du *Règlement sur la redevance annuelle payable à la Régie de l'énergie*, RLRQ, c. R -6.01, r.7. ne sont pas considérées dans ce cahier. Celles-ci sont versées par les transporteurs d'électricité et les distributeurs d'électricité et de gaz naturel ainsi que par les distributeurs de produits pétroliers distribuant plus de 100 millions de litres par année. Ces redevances servent à financer les frais de fonctionnement de la régie de l'énergie selon le principe de l'utilisateur-payeur et se chiffraient à 15 M\$ pour l'exercice 2019-2020. Voir : Gouvernement du Québec (2020), *États financiers de l'exercice clos le 31 mars 2020*, Régie de l'énergie.

³¹ Le projet de loi n°44 a reçu la sanction royale le 22 octobre 2020.

1.3 Taxes sur les carburants (Québec et fédéral)

Le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec appliquent des taux de taxe unitaires qui varient selon le type de carburant. Les principaux carburants visés et les taux de taxes applicables sont les suivants :

Tableau 3. Taux de taxe spécifique sur les carburants selon le type -2019, par litre

Carburant	Taxe d'accise fédérale	Taxe spécifique sur les carburants (Qc)
Essence sans plomb	10 cents	19,2 cents
Mazout non coloré (diesel)	4 cents	20,2 cents
Essence d'aviation	10 cents	3 cents

Sources : Gouvernement du Québec (s.d.), *Taux de la taxe sur les carburants*, en ligne : <<https://www.revenuquebec.ca/fr/entreprises/taxes/taxe-sur-les-carburants/taux-de-la-taxe/>> et Gouvernement du Canada (s.d.), *Taux des taxes d'accise*, en ligne : <<https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/crrate/taux-taxes-accise-mise-a-jour-aout-2006.html>> (sites consultés le 1er juin 2021).

Il est à noter que les gouvernements du Québec et fédéral prévoient des exemptions selon l'utilisation du carburant, par exemple, dans le cas de l'essence d'aviation utilisée pour des vols internationaux. La liste complète des exceptions prévues par le gouvernement du Québec se trouve à l'annexe 3.

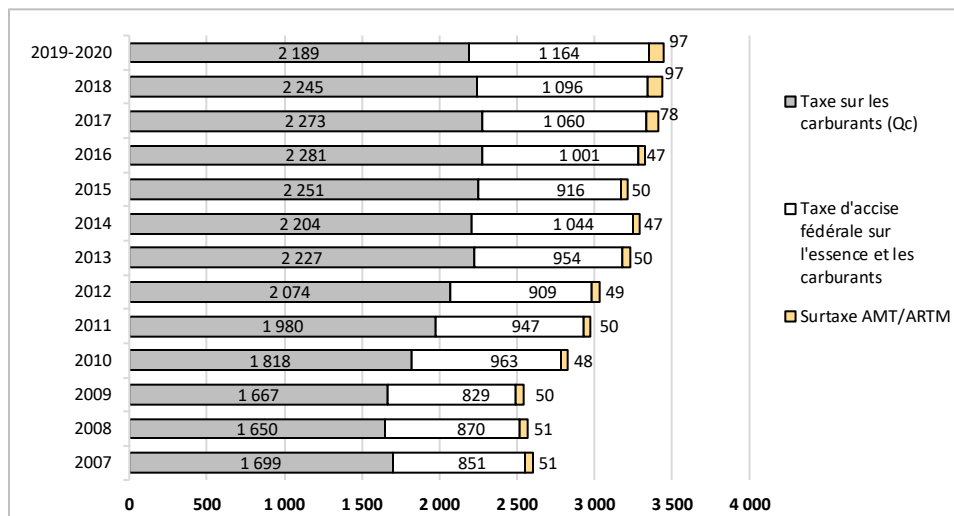
Une majoration de la taxe québécoise de 3 cents le litre est appliquée sur le territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) en vue de financer les transports en commun³². Le litre d'essence ou de diesel vendu sur le territoire de la région d'administrative Gaspésie-îles-de-la-Madeleine fait quant à lui l'objet d'une majoration de 1 cent le litre qui se voit versée à la Régie intermunicipale de transport Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM), également en vue de financer le transport collectif.

En 2019-2020, les revenus de la taxe sur les carburants du Québec s'élèvent à 2,2 G\$. On évalue plutôt ceux-ci à 1,2 G\$ dans le cas de la taxe d'accise fédérale sur les carburants perçus au Québec et à 97 M\$ les revenus provenant de la surtaxe servant à financer l'ARTM (2019).

Les revenus tirés de la taxe spécifique sur les carburants du Québec sont relativement stables depuis 2013, soit à la suite de l'augmentation du taux de la taxe sur les carburants de 4 cents le litre entre 2010 et 2013, à raison de 1 cent par année.

³² La taxe s'élevait à 1,5 cent par litre en 1996 lors de la création de l'Agence Métropolitaine de Transports (AMT). Le taux a été augmenté à 3 cents le litre en 2010, l'AMT percevant la majoration de 1,5 cent le litre pour le compte d'organismes admissibles, agissant à titre de mandataire. Le produit de la taxe se voit versé intégralement à l'ARTM depuis 2017.

Graphique 3. Revenus des taxes visant les carburants, 2007 à 2019, en M\$



Notes : La donnée visant la taxe sur les carburants inclut les revenus liés à la majoration du litre d'essence ou de diesel versé à la RÉGÎM, mais exclut ceux de la majoration de 3 cents (présentés à part), car l'ARTM n'est pas incluse dans le périmètre comptable du gouvernement. La donnée relative à la taxe d'accise fédérale sur l'essence prélevée au Québec en 2019 et celle des revenus versés à l'ARTM sont présentées avec les données 2019-2020. Seuls les montants perçus par l'AMT/ARTM pour leur propre compte sont présentés.

Sources : Statistique Canada, tableau 36-10-0450-01, Gouvernement du Québec (2020), *Rapport Annuel 2019-2020 - ministère des Transports*, p. 46 et Agence métropolitaine de transport et Autorité régionale de transport métropolitain, *Rapports annuels*.

Au Québec, tandis que les revenus tirés des taxes spécifiques sur les carburants servant à alimenter un aéronef ou une locomotive sont versés au Fonds général, les revenus provenant de la vente des autres types de carburants sont versés au FORT³³. Ces montants sont principalement utilisés en vue de l'entretien et du développement du réseau routier du Québec.

Dans le cas du fédéral, la taxe d'accise a assuré le financement du Fonds de la taxe sur l'essence entre 2005 et 2011. Le financement de ce fonds provient maintenant de prélèvements sur le Trésor³⁴.

³³ Les fonds versés au FORT et provenant de la taxe spécifique sur les carburants servent au financement des services de transport en commun, à la construction et à l'exploitation d'infrastructures routières et d'infrastructures de transport en commun. Ils ne servent donc pas entièrement à financer des projets à teneur environnementale.

³⁴ Fédération canadienne des municipalités (s.d.), *Accroître le fonds de la taxe sur l'essence*, en ligne : <<https://fcm.ca/fr/enjeux-prioritaires/infrastructures/fonds-taxe-sur-essence>> (consulté le 1^{er} juin 2021).

1.4 Remboursement, rabais, exemption de la taxe spécifique sur les carburants (Québec)

Au Québec, un remboursement de la taxe sur les carburants peut être accordé dans certaines circonstances à titre d'incitatif environnemental.

Le premier cas est celui du remboursement de la taxe sur les carburants payée sur achat de biodiésel, sous réserve que le biodiésel ne soit pas mélangé avec un autre type de carburant³⁵. Cette mesure encourage l'utilisation du biodiésel qui est « un carburant renouvelable permettant de réduire les émissions polluantes et pouvant contribuer à diminuer les gaz à effet de serre »³⁶.

Le deuxième cas est celui des transporteurs en commun ayant payé la taxe sur les carburants³⁷. « Cette mesure vise à réduire le coût d'un service public répondant aux besoins de transport quotidien d'un nombre important de personnes, qui permet de réduire l'engorgement des réseaux routiers, particulièrement en milieu urbain, contribuant ainsi à un environnement plus sain »³⁸. Dans ce cas, le remboursement s'applique à la taxe sur le carburant assumée par un organisme dont 90 % des services fournis consistent à assurer le transport en commun de passagers dans une municipalité et ses environs.

Du côté du fédéral, un remboursement partiel de la taxe d'accise sur l'essence est possible en certaines circonstances. Afin d'être admissible à ce remboursement, il est nécessaire d'avoir une attestation médicale provenant d'un praticien qualifié indiquant la présence d'une mobilité réduite permanente justifiant l'impossibilité d'utiliser le transport en commun en toute sécurité³⁹.

Tableau 4. Remboursements de taxes sur les carburants (Québec) – 2019

	Dépense fiscale 2019 (Projection)	Nombre de bénéficiaires
Remboursement à l'égard du biodiesel	< 0,5 M\$	16 entités (2018)
Remboursement accordé aux transporteurs en commun	20,6 M\$	100 (2018)

Source : Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales — Édition 2020*, p. C. 363 et C. 364

³⁵ *Loi concernant la taxe sur les carburants*, RLRQ, c. T -1, art. 10.

³⁶ Gouvernement du Québec (2020), *Dépenses fiscales - Édition 2020*, p. C. 364.

³⁷ *Loi concernant la taxe sur les carburants*, RLRQ, c. T -1, art. 10.1.

³⁸ Gouvernement du Québec (2020), *Dépenses fiscales - Édition 2020*, p. C. 363.

³⁹ Gouvernement du Canada (s.d.), *Remboursement de la taxe d'accise sur l'essence*, en ligne : <<https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/impot/particuliers/segments/deductions-credits-impot-personnes-handicapees/remboursement-taxe-accise-essence.html>> (consulté le 1^{er} juin 2021). Le remboursement auquel aura droit le contribuable satisfaisant aux critères d'admissibilités permettra un remboursement de 0,015 \$ par litre acheté ou un remboursement de 0,0015 \$ par kilomètre parcouru. Pour ce faire, il est nécessaire de remplir le formulaire *Loi sur la taxe d'accise – Demande de remboursement de la taxe d'accise fédérale sur l'essence (XE8)*.

Encadré 3 – Comparaison interprovinciale du prix de l'essence, avril 2021

Plusieurs prélèvements écotaxiaux s'appliquent lors de l'achat de carburant pour véhicule moteur (SPEDE, taxe spécifique sur les carburants (Qc) et taxe d'accise fédérale sur l'essence et le carburant diesel). Conséquemment, il peut être intéressant d'évaluer leur effet cumulé sur le prix du litre d'essence au Québec et d'effectuer une comparaison avec les autres provinces.

Récapitulatif des taxes appliquées sur un litre d'essence dans les provinces canadiennes, avril 2021

en cents

Province	Taxe sur les carburants/ Taxe spécifique provinciale	SPEDE/ Taxe sur le carbone	Taxe d'accise fédérale	Total écotaxes	TVQ/ Taxe de vente provinciale	TPS	1 litre d'essence, hors taxes	Total
T.-N.-L.	16,5	6,6	10	33,1	12,4	6,2	93	144,7
Î.-P.-É.	8,5	6,6	10	25,1	11	5,5	85	126,6
N.-É.	15,5	1,3	10	26,8	11	5,5	83	126,3
N.-B.	10,9	8,8	10	29,7	11	5,5	80	126,2
Qc	19,2	5,4	10	34,6	10,9	5,4	77	127,9
Ont.	14,7	8,8	10	33,5	9	5,6	79	127,1
Man.	14	8,8	10	32,8	0	5,8	84	122,6
Sask.	15	8,8	10	33,8	0	6,1	88	127,9
Alb.	13	8,8	10	31,8	0	5,8	84	121,6
C.-B.	14,5	10	10	34,5	0	6,3	92	132,8

Notes : Le Québec et la Nouvelle-Écosse utilisent des systèmes de plafonnement et d'échange des émissions carbone. Dans ce dernier cas, des allocations gratuites aux distributeurs de carburants sont prévues. Terre-Neuve-et-Labrador et l'Île-du-Prince-Édouard (30 \$/tonne), la Colombie-Britannique (45 \$/tonne) et le Nouveau-Brunswick (40 \$/tonne) utilisent leur propre taxe carbone. Les autres provinces utilisent la taxe fédérale (40 \$/tonne). Les taxes de ventes provinciales du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique ne sont pas des taxes sur la valeur ajoutée : elles sont incluses au prix « hors taxes » de l'essence. L'Alberta ne prélève pas de taxes de vente.

Source : Canadian Taxpayers Federation (2021), 23rd Annual Gas Tax Honesty Report.

Bien que le Québec montre les prélèvements écotaxiaux les plus élevés en proportion du prix hors taxe de l'essence ($34,6/77 = 45\%$) parmi les provinces, Terre-Neuve-et-Labrador et la Colombie-Britannique montrent un prix à la pompe plus élevé, respectivement à 144,7 et 132,8 cents.

L'effet du SPEDE sur le prix de l'essence (5,4 cents le litre) est presque deux fois moins important que celui de la taxe carbone de la Colombie-Britannique. Cependant, la taxe sur les carburants du Québec surpasse de 4,7 cents le litre la taxe appliquée par la Colombie-Britannique. Somme toute, ces deux provinces appliquent un niveau d'écotaxe similaire, ce niveau étant le plus élevé en terme nominal parmi l'ensemble des provinces.

1.5 Crédit d'impôt remboursable pour la production de biocarburant et d'huile pyrolytique (Québec)

a) Éthanol, biodiésel et éthanol cellulosique

Une société produisant de l'éthanol (réf. *L./*, art. 1029.8.36.0.95), du biodiésel (réf. *L./*, art. 1029.8.36.0.106.2) ou de l'éthanol cellulosique (réf. *L./*, art. 1029.8.36.0.105) au Québec, pour une vente dans la province, peut bénéficier d'un crédit d'impôt remboursable. Sur le plan environnemental, cette mesure vise d'abord à augmenter la proportion de contenus renouvelables dans les carburants ou essences vendus au Québec⁴⁰. Dans certains cas, les biocarburants permettent également une réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport aux carburants fossiles⁴¹.

Paramètres du crédit

Les modalités de calcul du crédit ont fait l'objet d'une révision en 2018⁴² pour chaque type de biocarburants. Le crédit est accordé par litre vendu, sujet à un plafond mensuel. Ce plafond correspond au nombre de litres journaliers admissibles multiplié par le nombre de jours compris dans un mois donné. Le Tableau 5 présente les taux de crédit et les plafonds de production admissible pour chaque type de biocarburant concerné.

Tableau 5. Taux du crédit d'impôt et plafonds de production, par type de biocarburant, depuis le 1^{er} avril 2018

Type d'essence	Taux	Plafond journalier de production
Éthanol	0,03 \$/litre	821 917 litres
Biodiésel	0,14 \$/litre	
Éthanol cellulosique	0,16 \$/litre	

Source : Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales — Édition 2020*, p. C.253 à C.255.

b) Huile pyrolytique

Un crédit d'impôt remboursable temporaire est disponible pour l'exploitation d'une entreprise d'huile pyrolytique (réf. *L./*, art. 1029.8.36.0.106.9). Cette mesure vise à « accélérer la transition énergétique en misant sur une production d'énergie locale et à faible empreinte carbone et à favoriser la transformation et la modernisation du secteur forestier »⁴³. L'huile pyrolytique admissible à ce crédit est le mélange liquide tiré de la biomasse forestière (parties d'arbres récoltés non commercialisables) par un procédé de décomposition thermique. La *biohuile* produite peut notamment être utilisée dans des chaudières industrielles adaptées à ce type de carburant et constitue un substitut au mazout.

⁴⁰ Gouvernement du Québec (2018), *Dépenses fiscales - édition 2018*, p. C.268.

⁴¹ Certains biocarburants sont cependant mis en cause dans l'augmentation du prix des céréales, l'accélération de la déforestation et l'utilisation accrue des pesticides et engrais chimiques. Voir en ligne : Université Laval (s.d.), *Situation d'apprentissage évaluation*, en ligne : <https://www.pistes.fse.ulaval.ca/sae/?onglet=deroulement&no_version=2349> (consulté le 21 juin 2020).

⁴² Les périodes d'admissibilité révisées sont les suivantes : éthanol, 1^{er} avril 2006 au 1^{er} avril 2023 ; biodiésel, 28 mars 2017 au 1^{er} avril 2023, éthanol cellulosique, 17 mars 2011 au 1^{er} avril 2023.

⁴³ Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales - Édition 2020*, p. C.256.

Paramètres du crédit

Le plafond mensuel de production ouvrant droit au crédit est de 273 972 litres par le nombre de jours compris dans un mois donné et précédent le 1^{er} avril 2023⁴⁴. Un crédit d'impôt de 8 cents le litre est accordé à une société admissible qui produit de l'huile pyrolytique destinée au marché québécois.

Tableau 6. Crédit d'impôt remboursable pour la production de biocarburant et d'huile pyrolytique

	Dépense fiscale 2019 (projection)	Nombre de bénéficiaires
Production d'éthanol	5,7 M\$	Faible nombre de sociétés en 2017
Production de biodiésel	<0,5 M\$	Faible nombre de sociétés en 2017
Production d'éthanol cellulosique	<0,5 M\$	Faible nombre de sociétés en 2017
Production d'huile pyrolytique	<0,5 M\$	n.d.

Source : Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales* — Édition 2020, p. C.253 à C.256.

⁴⁴ *Ibid.*

1.6 Déduction pour amortissement (DPA) accélérée et bonifiée visant le matériel désigné de production d'énergie propre (Québec et fédéral)

Une société peut bénéficier d'une déduction pour amortissement de 100 % dès l'année de mise en service pour le matériel de production d'énergie propre ou de conservation d'énergie dans ses déclarations de revenus fédérales et du Québec. Cette mesure a fait l'objet d'une harmonisation à la mesure fédérale portant sur ces biens en 2018⁴⁵ et vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques en vue de promouvoir une croissance économique durable⁴⁶.

De plus, une déduction pour amortissement de 30 % du montant déduit à ce titre l'année précédente est disponible au Québec. Ainsi, l'incitatif fiscal consiste à réduire le revenu imposable d'un montant plus élevé que la dépréciation économique du bien (réf. *L.I.*, art. 130).

Paramètres des déductions

Cette mesure vise un bien acquis par le contribuable après le 20 novembre 2018 et prévoit qu'un bien, compris dans la catégorie 43.1 ou 43.2⁴⁷ de l'annexe B du *Règlement sur les impôts* (R.I.), peut être amorti en totalité dans son année de mise en service s'il est prêt à être mis en service avant 2024⁴⁸, une réduction progressive du taux d'amortissement étant prévue par la suite.

La déduction pour amortissement additionnelle d'un montant équivalent à 30 % du montant déduit du revenu de l'année d'imposition précédente est permanente⁴⁹.

« Sommairement, les biens visés sont :

- le matériel générateur d'électricité;
- le matériel qui produit à la fois de l'énergie électrique et de l'énergie thermique, à l'exclusion d'une pile à combustible;
- une pile à combustible stationnaire qui utilise de l'hydrogène;
- le matériel de récupération de la chaleur qui est utilisé principalement pour économiser l'énergie, ou réduire les besoins en énergie;
- l'équipement de réseau énergétique de quartier qui utilise de l'énergie thermique. »⁵⁰

Aucune estimation de *dépenses fiscales* visant spécifiquement le matériel de production d'énergie propre n'est disponible, tant au Québec qu'au niveau fédéral⁵¹.

⁴⁵ Gouvernement du Québec (s.d.), *Déduction pour amortissement*, en ligne : <<https://www.revenuquebec.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles-fiscales/details/161513/2018-12-06/>> (consulté le 21 juin 2020).

⁴⁶ Agence du revenu du Canada, Folio de l'impôt sur le revenu S3-F8-C2, « Incitatifs fiscaux pour le matériel lié à l'énergie propre ».

⁴⁷ La catégorie 43.1 vise les biens de la production ou la conservation d'énergie propre acquis après le 21 février 1994 et avant le 22 février 2005, tandis que pour la catégorie 43.2, il s'agit des biens répondant aux exigences de la catégorie 43.1 qui ont été acquis après le 22 février 2005 et avant 2025.

⁴⁸ Gouvernement du Québec (2018), *Dépenses fiscales - édition 2018*, p. C.299.

⁴⁹ Gouvernement du Québec (2018), *Bulletin d'information – Mesures fiscales annoncées à l'occasion de la présentation du Point sur la situation économique et financière du Québec et autre mesure*.

⁵⁰ R.I.R., CRC, c. 945, cat. 43.1.

⁵¹ Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales - Édition 2020*, p. C.291.

1.7 Déduction accélérée des frais liés aux énergies renouvelables et à l'économie d'énergie (Québec et fédéral)

En plus de la déduction pour amortissement accélérée offerte pour les biens compris dans les catégories 43.1 et 43.2, la déduction complète des frais engagés dans l'élaboration et le démarrage de projets d'énergies renouvelables ou de conservation de l'énergie dans l'année où ils ont été encourus, et ce, même si une portion des dépenses est considérée comme une immobilisation, est prévue (réf. *L.I.R.*, par. 66.1 et L.I. articles 400 et 401).

En procédant ainsi, les gouvernements du Canada et du Québec tentent de favoriser les investissements dans des projets liés à la production d'énergie propre et à l'économie d'énergie en permettant d'amortir un coût en capital, souvent des coûts de démarrage, plus rapidement que si la déduction était répartie sur la durée de vie utile des biens visés.

Paramètres

Afin d'être admissibles à la déduction des Frais liés aux énergies renouvelables et aux économies d'énergie au Canada (FEREEC), les dépenses doivent avoir été engagées dans le cadre de la mise en œuvre d'un projet pour lequel il est raisonnable de s'attendre à ce qu'au moins 50 % des coûts en capital aient été engagés pour du matériel décrit dans les catégories 43.1 ou 43.2.

À titre d'exemple, les activités suivantes pourraient se qualifier comme FEREEC :

- Le coût de certaines études de pré faisabilité ou de faisabilité;
- Le coût d'évaluations environnementales;
- Le coût d'études socio-économiques;
- Le coût lié à la négociation d'ententes d'achat d'énergie.

En outre, il est possible pour certaines sociétés, soit celles se qualifiant d'une SEEP⁵² (société exploitant une entreprise principale dans le secteur des ressources naturelles), de transférer leur FEREEC à des investisseurs par le biais d'actions accréditives. Les actions accréditives constituent un mécanisme d'abri fiscal autorisé qui permet à une société de transférer certaines déductions inutilisées aux détenteurs de ces actions⁵³. De ce fait, un investisseur qui achète une action accréditive d'une SEEP pourrait, en plus de recevoir une participation dans la société émettrice, déduire de son revenu les FEREEC qui lui sont transférés.

Ici encore, aucune estimation de *dépenses fiscales* n'est disponible pour cette mesure instaurée par le budget fédéral de 1996 et ayant fait l'objet d'une harmonisation au Québec⁵⁴.

⁵² L.I.R., par. 66(15).

⁵³ Gouvernement du Canada (2021), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 143.

⁵⁴ *Ibid.* et Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales - Édition 2020*, p. C.285.

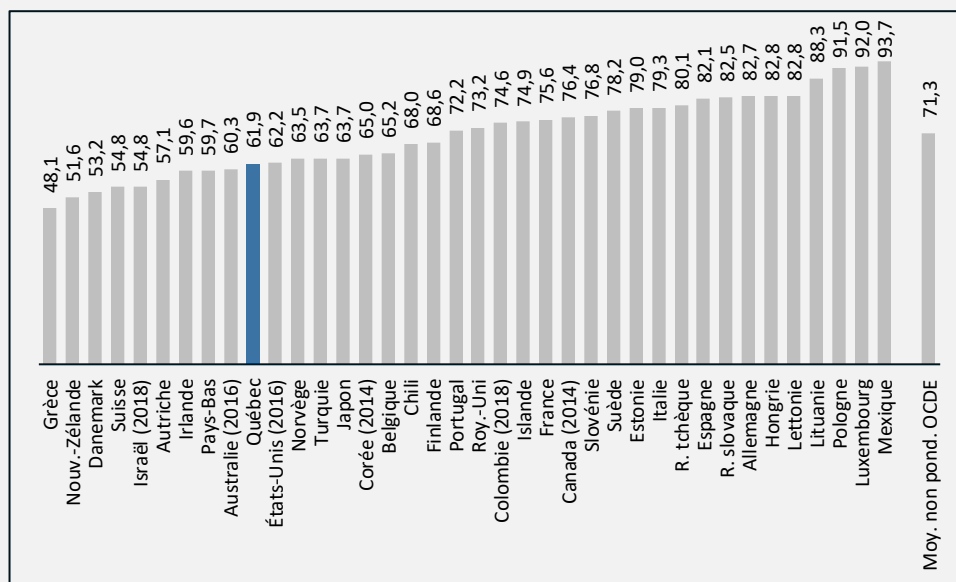
Sommaire et comparaisons - énergie

Les produits énergétiques constituent la base d'imposition sur lesquels reposent 61,9 % de l'ensemble des prélèvements écofiscaux au Québec, une proportion comparable à celle observée aux États-Unis et 9,4 points de pourcentage sous la moyenne OCDE⁵⁵. Mis à part la Grèce, tous les pays de l'OCDE tirent la majorité de leurs recettes provenant des taxes à l'environnement de cette base d'imposition en 2019.

Mesures écofiscales chiffrées – énergie, Québec 2019 (*2019-2020)

Mesure	Prélèvement / <i>Incitatif</i> (M\$)	% ens. mesures	% PIB 2019
SPEDE (Qc)	968,0	13,3	0,21
Quotes-parts (Qc)	71,0*	1,0	0,02
Taxe sur carburant (Qc)	2 189,0*	30,0	0,48
Taxe d'accise sur essence et diesel (féd.)	1 164,0	16,0	0,25
Surtaxe sur carburant (ARTM)	97,4	1,3	0,02
Remboursement de la taxe carburant pour transport en commun (Qc)	20,6	0,3	0,00
Crédit impôt production de biocarburant (Qc)	5,7	0,1	0,00
Total	4 515,7	61,93	0,98

Recettes tirées des taxes à l'environnement reposant sur l'énergie, en proportion de l'ensemble – Québec et OCDE 2019



Source : OCDE. Stats, base de données.

Transport

Dans cette partie, les mesures écofiscales associées à une seconde base fiscale, les transports, sont regroupées. Se voient notamment inclus dans cette catégorie « les prélèvements appliqués sur la vente ou l'importation de véhicules, les droits d'utilisation de véhicules et les droits liés à l'utilisation des routes et autres moyens de transport »⁵⁶.

Entrent dans cette catégorie des prélèvements ponctuels (par exemple lors de l'acquisition d'un véhicule moteur) et des prélèvements récurrents (on peut penser aux droits d'immatriculation).

⁵⁵ Il est à noter que la méthodologie de l'OCDE ne prend pas en compte l'ensemble des éléments recensés dans le présent inventaire.

⁵⁶ European Commission, Eurostat (2013), *Environmental taxes - a statistical guide*, 42 p.

2.1 Droits sur immatriculation et permis de conduire (Québec)

Les droits sur l'immatriculation et le permis de conduire (exclusion faite de la contribution d'assurance) sont considérés comme des mesures écofiscales par l'OCDE. Ils sont conséquemment considérés dans cet inventaire afin de permettre les comparaisons internationales, bien que les revenus qu'ils permettent de générer visent d'abord à permettre un accès au réseau routier. Les droits sur immatriculation et permis de conduire sont perçus par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour être ensuite versés au FORT⁵⁷.

De plus, des droits additionnels définis ci-après s'appliquent dans certaines situations :

Droit d'immatriculation additionnel et droit d'acquisition à l'égard de véhicules munis de moteurs de forte cylindrée (Québec)

Chaque année, toute personne ou société possédant un véhicule de forte cylindrée, soit de 4 litres ou plus et dont le modèle est de 1995 ou ultérieur, se voit dans l'obligation d'assumer un droit d'immatriculation additionnel. De plus, un droit d'acquisition s'applique lors de l'achat d'un véhicule neuf ou usagé de forte cylindrée. Ce droit est égal à 53 \$ pour un véhicule de 4 à 4,9 litres, 106 \$ pour un véhicule de 5 à 5,9 litres et 212 \$ pour un véhicule de 6 litres ou plus⁵⁸.

Les montants perçus par la SAAQ à l'égard des véhicules munis de moteurs de forte cylindrée sont partagés entre la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et le FORT (jusqu'à concurrence d'un montant de 30 M\$ annuellement dans ce dernier cas)⁵⁹. La SOFIL contribue à des projets d'infrastructures municipaux, incluant des projets d'infrastructures de transport en commun.

Contributions additionnelles des automobilistes au transport en commun (Québec)

Les propriétaires de véhicules de promenade qui résident sur le territoire de certaines municipalités doivent verser une contribution additionnelle de 30 \$ pour le transport en commun lors de l'acquittement des droits relatifs à l'immatriculation de leur véhicule.

De plus, un droit d'immatriculation supplémentaire de 50 \$ pour une période de 12 mois est exigé des propriétaires de véhicules de promenade immatriculés sur le territoire de l'agglomération de Montréal⁶⁰.

En ce qui concerne les contributions additionnelles de 30 \$, celles-ci transitent également par le FORT avant d'être transférées aux sociétés de transport collectif et à l'Autorité régionale de transport métropolitain⁶¹. Les sommes sont affectées au transport collectif (métro, lignes de train, transport adapté).

Enfin, la SAAQ perçoit et verse directement à la Ville de Montréal la contribution supplémentaire exigée des propriétaires de véhicules de promenade, qui sert au financement du réseau d'autobus et du métro.

⁵⁷ Il est à noter qu'une partie des revenus des droits et permis automobiles ne sont pas versés au FORT, mais sont utilisés afin de financer les activités de la SAAQ.

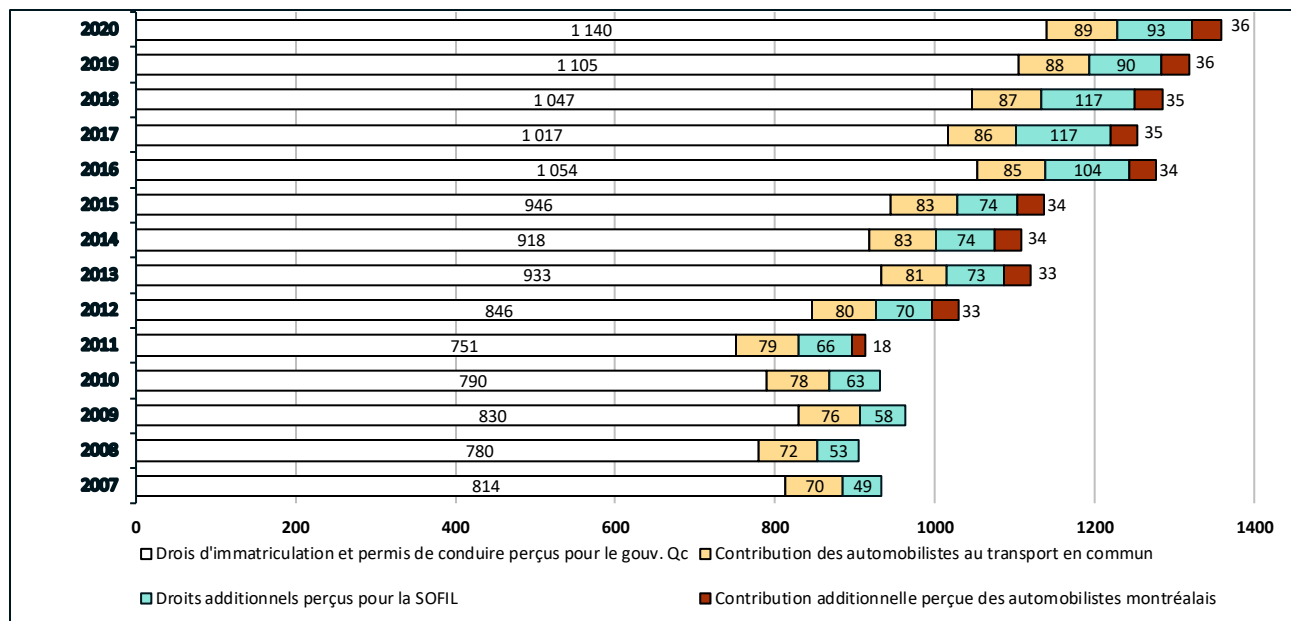
⁵⁸ Société de l'assurance automobile du Québec (s.d.), *Coût d'immatriculation additionnel pour les véhicules de forte cylindrée*, en ligne : <<https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/immatriculation/cout-immatriculation-additionnel-vehicules-forte-cylindree/>> (consulté le 21 juin 2021).

⁵⁹ Voir : Société de financement des infrastructures locales du Québec (2020), *Rapport d'activité 2020*, p. 26 et Gouvernement du Québec (2014), *Le Point sur la situation économique et financière du Québec- Automne 2014*, p. D.55.

⁶⁰ Ville de Montréal (s.d.), *Taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade*, en ligne : <http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=43,87159582&_dad=portal&_schema=PORTAL> (consulté le 21 juin 2021).

⁶¹ Gouvernement du Québec, ministère des Transports (2019), *Rapport Annuel 2018-2019*, p. 26. Cette contribution est exigée dans les régions de Montréal, Québec, Gatineau, Trois-Rivières, Saguenay et Sherbrooke. Celle-ci n'a pas été rehaussée depuis 1992.

Graphique 4. Recettes tirées des droits sur immatriculation et permis de conduire - 2007 à 2020, en M\$



Note: La contribution additionnelle perçue des automobilistes montréalais s'établissait à 45 \$ sur la période 2011-2017. Elle est passée à 50 \$ en 2018.

Source: Société de l'assurance automobile du Québec, Rapports annuels de gestion.

Les recettes perçues par la SAAQ provenant des droits sur immatriculation et permis de conduire sont passées de 814 M\$ en 2007 à 1 105 M\$ en 2019. Quant aux droits additionnels versés à la SOFIL, ceux-ci sont passés de 49 M\$ à 90 M\$ sur cette période, en partie dû à l'imposition d'un nouveau droit d'acquisition de véhicules munis de moteurs à forte cylindrée depuis 2016.

La contribution des automobilistes au transport en commun et la contribution additionnelle des automobilistes montréalais se chiffrent respectivement à 88 M\$ et 36 M\$ en 2019.

Exemption du droit d'immatriculation additionnel applicable aux véhicules de luxe pour les véhicules électriques (Québec)

Des droits d'immatriculation additionnels sont exigés des propriétaires de véhicules dont la valeur dépasse 40 000 \$⁶². Cependant, s'il s'agit d'un véhicule entièrement électrique, hybride rechargeable ou à pile à hydrogène, le propriétaire bénéficie d'une exemption pour la partie de la valeur du véhicule se situant entre 40 000 \$ et 75 000 \$.

La SAAQ ne diffuse pas l'information sur le manque à gagner généré par cette exemption. Cependant, on peut évaluer que l'impact financier de cet allègement est inférieur à 1 M\$ sur une base annuelle⁶³.

⁶² Un véhicule de luxe ou camion léger est considéré comme un véhicule de luxe si sa masse nette est de 3000 kg ou moins, est âgé de 7 ans ou moins et que sa valeur est de plus de 40 000\$. Voir, en ligne SAAQ, *Droits d'immatriculation additionnels pour les véhicules de luxe* <<https://saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/droits-immatriculation-additionnels-vehicules-luxe>>.

⁶³ Voir : Gouvernement du Québec (2017), *Le plan économique du Québec*, page B.258.

2.2 Droits à l'acquisition de véhicules moteurs (fédéral)

Taxe d'accise sur les véhicules énergivores (fédéral)

Le gouvernement du Canada prélève une taxe d'accise sur les véhicules énergivores qui est calculée en fonction des cotes de consommation de carburant des véhicules publiées par Ressources naturelles Canada⁶⁴ (le calcul de la taxe ne s'effectue donc pas sur une mesure de la quantité de GES rejeté par le véhicule). Les automobiles assujetties ne comprennent pas les camionnettes, les fourgonnettes conçues pour dix passagers ou plus, les ambulances ni les corbillards⁶⁵. Les automobiles dont la cote de consommation de carburant est d'au moins 13 litres au 100 kilomètres sont assujetties (tableau 7).

Tableau 7. Taux de la taxe d'accise en fonction de la cote de consommation

Consommation	Taxe	Exemple de véhicule assujetti
Au moins 13 litres, mais moins de 14 litres par 100 km	1 000 \$	Jeep Grand Cherokee SRT8
Au moins 14 litres, mais moins de 15 litres par 100 km	2 000 \$	Toyota Sequoia 4WD
Au moins 15 litres, mais moins de 16 litres par 100 km	3 000 \$	Dodge Viper, Ford GT
Au moins 16 litres par 100 km	4 000 \$	Lamborghini Aventador

Source : Gouvernement du Canada (s.d.), ETS164 — Avis à tous les fabricants et marchands en gros d'automobiles titulaires de licence et aux importateurs d'automobiles, en ligne : <<https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/ets164/avis-a-tous-fabricants-marchands-gros-automobiles-titulaires-licence-importateurs-automobiles.html>> (consulté le 1^{er} juin 2021).

Les recettes tirées de ce prélèvement sont limitées vu la gamme restreinte de véhicules sur laquelle celle-ci s'applique.

Tableau 8. Taxe d'accise sur les véhicules énergivores

Revenus totaux (2019-2020)	Revenus provenant du Québec, 2019-2020 (<i>estimation</i> *)
4,8 M\$	1 M\$

Note * : Estimation pour le Québec basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada.

Source : Gouvernement du Canada (2020), Comptes publics du Canada — Volume II, p. 484.

⁶⁴ Gouvernement du Canada (s.d.), *Outil de recherche pour les cotes de consommation de carburant - véhicules traditionnels*, en ligne : <<https://oe.nrcan.gc.ca/fcr-rcf/public/index-f.cfm>> (consulté le 1^{er} juin 2021).

⁶⁵ Gouvernement du Canada (s.d.), *Série des mémoires sur les taxes d'accise et les prélèvements spéciaux - X3.1 Marchandises assujetties à la taxe d'accise*, en ligne : <<https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/x3-1/x3-1-marchandises-assujetties-a-taxe-accise.html>> (consulté le 1^{er} juin 2021).

Taxe d'accise pour les climatiseurs automobiles (fédéral)

Le gouvernement du Canada prélève une taxe d'accise sur les climatiseurs conçus pour être installés dans les automobiles, les fourgonnettes ou les camions⁶⁶. L'OCDE inclut les taxes sur les équipements en lien avec le transport parmi les taxes environnementales⁶⁷. La taxe d'accise applicable sur tout climatiseur conçu pour être installé dans une automobile, une fourgonnette ou un camion est de 100 \$. Cette taxe sera reflétée dans le prix payé par le consommateur.

Tableau 9. Taxe d'accise sur les climatiseurs automobiles

Revenus totaux (2019-2020)	Revenus provenant du Québec, 2019-2020 (<i>estimation*</i>)
165,8 M\$	33,0 M\$

Note* : Estimation de revenus provenant Québec basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada.

Source : Gouvernement du Canada (2020), Comptes publics du Canada — Volume II, p. 484.

⁶⁶ L'article 7 de l'Annexe I de la *Loi sur la taxe d'accise* qui prévoit la taxe d'accise sur les climatiseurs est entré en vigueur en 1977.

⁶⁷ OCDE, *base de données sur les instruments utilisés pour la politique environnementale*, en ligne : <<https://pinedatabase.oecd.org>> (Consulté le 1^{er} juin 2021).

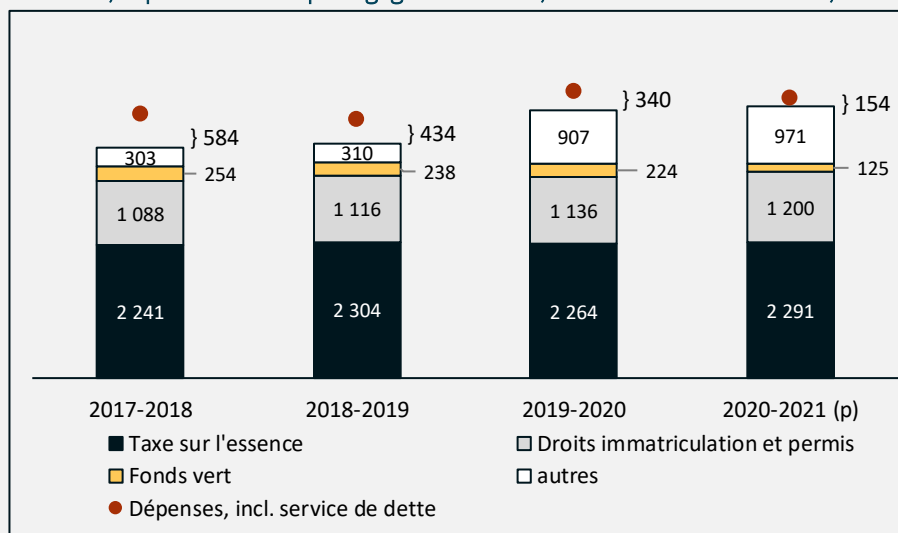
Encadré 4 – FORT revenus et dépenses

Le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) est un fonds spécial du gouvernement du Québec institué en 2010 et affecté notamment au financement de l'entretien du développement des infrastructures routières sous la responsabilité du ministère des Transports et des services de transport en commun des organismes publics. Les revenus du FORT proviennent principalement de la taxe sur les carburants, des droits sur les permis de conduire et de certains droits d'immatriculation, du SPEDE et de contributions de partenaires (dont le gouvernement fédéral) ⁶⁸.

Depuis 2017-2018 le FORT montre un manque à gagner après prise en compte du service de dette associé aux infrastructures financées. Ce manque à gagner était de l'ordre de 340 M\$ en 2019-2020.

Ceci implique que pour être en équilibre, le fonds doit utiliser une partie de ses surplus cumulés antérieurement, ou encore, recourir à un financement provenant du Fonds général, en majeure partie alimenté par l'impôt sur le revenu, une solution qui ne s'inscrit pas dans le principe de l'utilisateur-payeur.

Revenus, dépenses et manque à gagner du FORT, 2017-2018 à 2020-2021, en M\$



Source : Gouvernement du Québec (2018), *Budget 2018-2019* et Gouvernement du Québec (diverses années) *Budget des fonds spéciaux*.

⁶⁸ Gouvernement du Québec (2021), *Budget de dépenses 2020-2021*, p. 167.

2.3 Déduction additionnelle de 100 % dans le calcul du revenu de l'employeur pour les dépenses de transport en commun (Québec)

Cette déduction, instaurée en 2006 par le Gouvernement du Québec, n'a pas d'équivalent dans le régime fédéral de l'impôt sur le revenu et vise à « favoriser un usage accru du transport collectif aux heures de pointe et une réduction de l'émission de gaz à effet de serre dans un souci de développement durable »⁶⁹.

Un employeur peut déduire du revenu de l'entreprise un montant supplémentaire équivalent à 100 % des frais remboursés aux employés pour l'achat d'un titre de transport en commun (art. 156.8 et 156.10 *L.I.*).

Paramètres du crédit

Ce type de dépense étant également déductible du revenu de l'entreprise, la société est conséquemment éligible à une déduction totale de 200 % du remboursement accordé aux employés. Les titres de transport en commun doivent présenter une durée mensuelle ou plus longue. Les frais associés au transport adapté sont également admissibles à la déduction⁷⁰.

Non-imposition des avantages accordés aux employés

De plus, un particulier n'est pas tenu d'inclure le remboursement du titre de transport accordé par son employeur dans le calcul de son revenu provenant d'une charge ou d'un emploi⁷¹.

Tableau 10. Crédits liés à l'achat des titres de transport en commun

	Dépense fiscale 2019 (projection)	Nombre de bénéficiaires
Déduction additionnelle de 100 % dans le calcul du revenu de l'employeur (impôts des sociétés)	< 0,5 M\$	149 (2017)
Non-imposition des avantages accordés aux employés visant à encourager le transport collectif (impôts des particuliers)	< 0,5 M\$	n.d.

Source : Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales* — Édition 2020, p. C.170.

⁶⁹ Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales* - Édition 2020, p. C.170.

⁷⁰ Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales* - Édition 2020, p. C.171.

⁷¹ Gouvernement du Québec (s.d.), *Titre de transport en commun*, en ligne : <<https://www.revenuquebec.ca/fr/entreprises/retenues-et-cotisations/situations-et-particularites-pouvant-modifier-le-calcul-des-retenues-et-des-cotisations/avantages-imposables/liste-des-avantages-imposables/logement-pension-transport-et-repas/titre-de-transport-en-commun/>> (consulté le 20 juin 2021).

2.4 Exonération des taxes à la consommation sur les services municipaux de transport en commun (Québec et fédéral)

Le transport en commun de passagers⁷², offert par un organisme exploité ou financé par une municipalité, le gouvernement ou une administration scolaire est exempté de la TVQ⁷³. De même, la taxe sur les produits et services (TPS) ne s'applique pas au tarif demandé par les réseaux de transport en commun exploités par une administration locale, par un gouvernement ou par un organisme à but non lucratif qui est financé par l'État. Ces mesures, qui visent d'abord à soutenir l'accès à un service essentiel, contribuent à réduire le nombre de véhicules en zone urbaine et, conséquemment, les gaz à effet de serre.

Paramètres

Le fournisseur d'un service de transport en commun exonéré en TVQ n'a pas à percevoir la taxe sur ces ventes. Par contre, le fournisseur ne peut se prévaloir d'un crédit de taxe sur intrant pour les achats relatifs à la fourniture de ce service.

Afin de pouvoir bénéficier de l'exemption de la TPS, il est nécessaire d'être une commission de transport qui offre des services publics de transport de passagers, et ce, en totalité ou en presque totalité (90 % ou plus) dans une municipalité et ses environs. Les entités suivantes respectent cette condition :

- une division, un ministère ou un organisme d'un gouvernement, d'une municipalité ou d'une autorité scolaire, dont le but principal consiste à fournir des services publics de transport de passagers;
- un organisme à but non lucratif qui est financé par un gouvernement, une municipalité ou une administration scolaire, dont le but principal consiste à fournir des services publics de transport de passagers;
- un organisme à but non lucratif qui est établi et administré afin d'offrir aux personnes handicapées des services publics de transport de passagers⁷⁴.

Tableau 11. Exonération des taxes à la consommation sur les services municipaux de transport en commun

	Dépense fiscale 2019 (projection)	Nombre de bénéficiaires
Exonération de TVQ	112,0 M\$	n.d.
Exonération de TPS (estimation pour le Québec seulement)	43,8 M\$*	n.d.

Note* : Estimation basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada.

Sources : Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales — Édition 2020*, p. C.339 et Gouvernement du Canada (2021) *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 208.

⁷² Les services de traversiers sont également exonérés en TVQ, mais l'impact de cette dépense fiscale n'est pas considéré dans ce cahier.

⁷³ Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales — Édition 2020*, p. C.339.

⁷⁴ Gouvernement du Canada (s.d.), *Renseignements sur la TPS/TVH pour les municipalités*, en ligne : <<https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/rc4049/renseignements-tps-tvh-municipalites.html>> (consulté le 1^{er} juin 2021).

2.5 Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (fédéral)

Le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) est exigé afin de financer l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). Les fonds recueillis ne sont pas dédiés directement à l'ACSTA, mais sont plutôt remis à l'Agence du revenu du Canada qui accorde des crédits fédéraux discrétionnaires à l'ACSTA afin de financer l'organisme. L'analyse de la gestion des fonds pour les dernières années permet de réaliser qu'une partie des sommes recueillies n'est pas versée à cet organisme, se voyant plutôt conservée par le gouvernement du Canada.

Paramètres

Tout transporteur aérien autorisé, qui fournit un transport aérien à des particuliers dans un aéronef dont la masse maximale homologuée au décollage excède 2 730 kilogrammes et dont le service inclut des embarquements assujettis, doit effectuer le versement de DSPTA. Les taux afférents qui sont perçus par les transporteurs aériens lors de l'achat de billets d'avion varient en fonction des types de vols et en fonction des taxes qui sont applicables.

Tableau 12. Taux du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien

Services acquis au Canada	Lorsque la TPS/TVH s'applique (par embarquement)	Lorsque la TPS/TVH ne s'applique pas (par embarquement)
Voyage intérieur	14,25 \$	14,96 \$*
À l'étranger (à l'intérieur de la zone continentale)	24,21 \$	25,42 \$
À l'étranger (à l'extérieur de la zone continentale)		25,91 \$

Note* : Le service de transport de passagers à l'intérieur du Canada peut être détaxé si le voyage intérieur fait partie d'un voyage international continu.

Source : Gouvernement du Canada (s.d.), *Taux du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA)*, en ligne : <<https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/atcrates/taux-droit-securite-passagers-transport-aerien-dspta.html>> (consulté le 20 juin 2021).

Tableau 13. Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien

Revenus totaux (2019-2020)	Revenus provenant du Québec (2019)	Commentaire
894 M\$	143 M\$	Les droits perçus permettent le financement de l'ACSTA

Source : Statistique Canada, *Tableau 36-10-0450-01*.

2.6 Déduction pour amortissement accéléré des coûts des véhicules zéro-émission (Québec et fédéral)

Les entreprises ayant fait l'acquisition de véhicules légers, moyens et lourds zéro émission à compter du 19 mars 2019 peuvent bénéficier d'une déduction fiscale de 100 %, tant au fédéral qu'au niveau de l'impôt sur le revenu du Québec⁷⁵. La mesure vise à appuyer l'adoption de ce type de véhicules par les entreprises. On encourage ainsi la réduction des gaz à effet de serre⁷⁶. La mesure a été instaurée dans le cadre du budget 2019. De plus, le 2 mars 2020, l'élargissement de la mesure a été proposé afin d'inclure les véhicules routiers usagés, d'autres types de véhicules automobiles zéro émission et les véhicules acquis le 2 mars 2020 ou après, et qui deviennent disponibles aux fins d'utilisation avant 2028.

Paramètres

Les coûts d'amortissement associés aux voitures de tourisme zéro émission sont déductibles jusqu'à concurrence du montant de 55 000 \$ plus la taxe de vente (réf. *R.I.R.* par. 1100 [2] et cat. 54 et 55 de l'annexe II).

Les véhicules admissibles sont :

- Les véhicules munis d'une batterie électrique;
- Les véhicules hybrides rechargeables (munis d'une batterie d'une capacité d'au moins 7 kWh);
- Les véhicules à pile à combustible à hydrogène.

Tableau 14. Déduction pour amortissement accéléré des coûts des véhicules zéro-émission

	Dépense fiscale — Québec, 2019 (<i>estimation</i>)	Nombre de bénéficiaires au Canada
Mesure fédérale	0,8 M\$*	n.d.
Mesure du Québec	n.d.	n.d.

Note* : Estimation basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada.

Source : Gouvernement du Canada (2021), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 160 et Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales - Édition 2020*, p. C.293-294.

⁷⁵ Cette mesure fiscale fait l'objet d'une harmonisation fédéral-Québec. Voir Bulletin d'information 2019-7 du 14 juin 2019, p. 5.

⁷⁶ Gouvernement du Canada (2021), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 159.

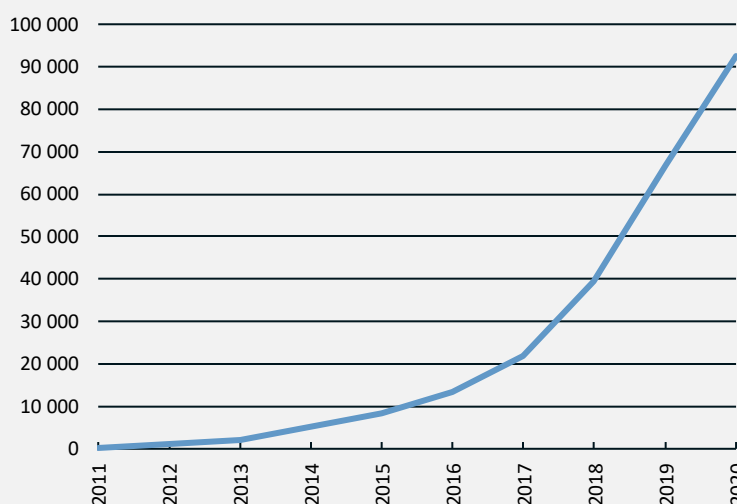
Encadré 5 – Véhicules zéro émission

Depuis le 1^{er} mai 2019⁷⁷, une subvention de 5 000 \$ ou 2 500 \$ est offerte par le gouvernement fédéral à l'achat ou la location d'un véhicule zéro-émission « VZE » neuf, qui est donc immatriculé pour la première fois. Est considéré comme un tel VZE : un véhicule électrique à batterie, un véhicule hybride électrique rechargeable et un véhicule à pile à hydrogène, dont le prix de détail suggéré est de moins de 45 000 \$. Cette subvention est également disponible pour un véhicule de plus de six places, le prix de détail suggéré est alors d'un maximum de 55 000 \$. Quant au montant de la subvention, l'incitatif de 5 000 \$ vise les VZE ayant une batterie d'une capacité d'au moins 15 kWh. L'incitatif de 2 500 \$, vise les véhicules hybrides électriques rechargeables de plus faible portée dont la batterie a une capacité inférieure à 15 kWh. Pour 2019-2020 seulement, des incitatifs s'élevant à 94,9 M\$ ont été versés au Québec, pour 23 086 bénéficiaires⁷⁸.

Cette subvention s'ajoute au rabais sur les véhicules neufs obtenu au travers du programme de subvention du gouvernement du Québec *Roulez vert*, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2012 (voir section 1.1). Dans ce cas, le montant des rabais peut actuellement atteindre 8000 \$ si le véhicule visé est entièrement électrique et que le prix de détail de celui-ci est inférieur à 60 000 \$⁷⁹. Ces mesures ont pour objet d'inciter à l'achat de véhicules électriques. Le Québec s'est donné pour objectif de voir 1,5 million de ceux-ci sur les routes du Québec en 2030⁸⁰. Rappelons qu'en 2019, on dénombrait 6,7 millions de véhicules, dont 4,8 millions de véhicules de promenade en circulation au Québec⁸¹.

Le passage aux véhicules électriques permet de réduire les émissions de GES. Toutefois, ces subventions génèrent des coûts élevés. Seulement du côté du gouvernement du Québec, 756 M\$ ont été versés dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques pour le programme *Roulez vert*⁸², tandis que le plan pour une économie verte 2030 prévoit des dépenses de 1 133 M\$ uniquement à ce titre entre 2021-2022 et 2025-2026⁸³.

Nombre cumulatif de véhicules électriques et hybrides rechargeables
au Québec, 2011 à 2020



Source : Association des véhicules électriques du Québec, statistiques SAAQ-AVEQ sur l'électromobilité au Québec en date du 30 juin 2021 [https://www.aveq.ca] (consulté le 24 août 2021).

⁷⁷ Gouvernement du Canada (s.d.), *Véhicule zéro émission*, en ligne : <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission#/find/nearest?country=CA> (consulté le 1^{er} juin 2021).

⁷⁸ Gouvernement du Canada (2021), *Statistiques du programme iVZE*, en ligne : <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission/statistiques-programme-ivze> (consulté le 5 juillet 2021).

⁷⁹ Gouvernement du Québec (s.d.), *Rabais pour un véhicule neuf*, en ligne : <https://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/rabais/ve-neuf/programme-rabais-vehicule-neuf.asp> (consulté le 1^{er} juin 2021).

⁸⁰ Gouvernement du Québec (2020), *Plan pour une économie verte 2030*, p.4.

⁸¹ Société de l'assurance automobile du Québec (2020), *Données et statistiques 2019*, p. 6.

⁸² Gouvernement du Québec (2019), *Plan budgétaire 2019-2020*, p. E16.

⁸³ Gouvernement du Québec, *Tableau détaillé des actions du plan de mise en œuvre 2021-2026*, en ligne : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/tableau-actions-plan-mise-oeuvre-2021-2026.pdf?1608760028>.

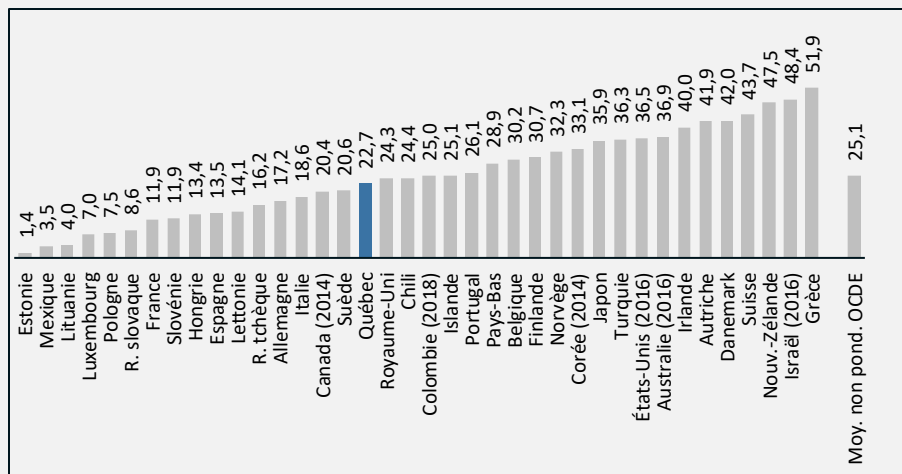
Sommaire et comparaisons - transports

Les mesures écofiscales portant sur les transports représentent 22,7 % de l'ensemble. Si cette proportion est inférieure de 2,4 points de pourcentage à la moyenne OCDE⁸⁴, cette base d'imposition fait l'objet d'une utilisation contrastée parmi les pays de l'OCDE, représentant seulement 1,4 % des taxes à l'environnement en Estonie, contre 51,9 % en Grèce.

Mesures écofiscales chiffrées – transports, Québec, 2019 (*2019-2020)

Mesure	Prélèvement/ <i>Incitatif</i> (M\$)	% ens. mesures	% PIB 2019
Permis de conduire et droits immatriculation (Qc)	1 075,0	14,7	0,23
Droits additionnels pour moteurs de forte cylindrée (Qc)	120,0	1,6	0,03
Contribution add. des automob., transp. en commun (Qc)	88,0	1,2	0,02
Contribution add. pour immatriculation (Ville de Montréal)	35,9	0,5	0,01
Taxe d'accise – véhicules énergivores (féd.)	1,0*	0,01	0,00
Taxe d'accise- climatiseurs d'automobile (féd.)	33,0*	0,5	0,01
Exonération TVQ - Transport en commun (Qc)	112,0	1,5	0,02
Exonération TPS – Transport en commun (féd.)	43,8	0,6	0,01
Droits pour sécurité des passagers – Transport aérien (féd.)	143,0*	2,0	0,03
Déduction pour amortissement – VZE (féd.)	0,8	0,01	0,00
Total	1 652,5	22,66	0,36

Recettes tirées des taxes à l'environnement sur les transports, en proportion de l'ensemble – Québec et OCDE 2019



Source : OCDE.Stats, base de données.

⁸⁴ Il est à noter que la méthodologie OCDE ne prend pas en compte l'ensemble des éléments recensés dans le présent inventaire.



Les mesures écofiscales associées à la pollution visent notamment les émissions nocives dans l'air et l'eau ainsi que la gestion des matières résiduelles (il est à noter que les émissions de carbone sont toutefois regroupées avec les taxes environnementales liées à l'énergie)⁸⁵.

Dans le cas spécifique des mesures écofiscales visant les matières résiduelles, celles-ci incorporent au coût de production ou de vente de produits une partie ou l'ensemble des coûts de leur valorisation, de leur récupération ou encore de leur disposition finale. En définitive, le consommateur assume ces coûts. Toutefois, lorsque les entreprises sont visées par de tels programmes, celles-ci ont avantage à modifier leurs processus de production et leurs intrants en vue d'offrir un prix plus concurrentiel pour leurs produits.

⁸⁵ European commission, Eurostat (2013). *Environmental taxes - a statistical guide*, 42 p.

3.1 Droit spécifique sur les pneus neufs (Québec)

L'objectif du programme québécois de gestion intégrée des pneus hors d'usage est d'orienter ces matières vers les industries de remoulage et de recyclage⁸⁶. Les droits recueillis sont entièrement et exclusivement dédiés au financement du programme instauré en 1999 et permettent le recyclage et la réutilisation de 8 à 10 millions de pneus annuellement⁸⁷.

Paramètres

Au moment de la vente (ou de la location) d'un véhicule muni de pneus neufs, le vendeur doit percevoir un droit de 3 \$ par pneu, inchangé depuis l'instauration de la mesure. Ceci est sujet à certaines exceptions⁸⁸, notamment lorsque le diamètre global excède 123,19 cm (48,5 pouces), excluant ainsi les pneus surdimensionnés du programme. Ce droit, versé à Revenu Québec, est ensuite transféré à la Société québécoise de récupération et de recyclage (Recyc-Québec).

Tableau 15. Droit spécifique sur les pneus neufs (versés à Recyc-Québec)

Revenus 2019-2020	Nombre de pneus récupérés et traités en 2019	Commentaire
29,0 M\$	n.d.	Les droits perçus permettent l'autofinancement du programme sur les pneus hors d'usage *

Note * : Le Vérificateur général du Québec a fait mention du risque que les droits de 3 \$ soient insuffisants pour assurer l'autofinancement de ce programme à court et moyen terme : Vérificateur général du Québec (2018,) *Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2018-2019*.

Source : Recyc-Québec (2021), *Rapport Annuel 2019-2020*, p. 33.

⁸⁶ Gouvernement du Québec (2015), *Programme québécois de gestion intégrée des pneus hors d'usage 2015-2020*, Recyc-Québec.

⁸⁷ Recyc-Québec (s.d.), Pneus hors d'usage, en ligne : <<https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/entreprises-organismes/mieux-gerer/pneus-hors-usage>> (consulté le 21 juin 2020).

⁸⁸ Les pneus utilisés aux fins suivantes ne sont pas sujets au droit spécifique sur les pneus : Avions, brouettes, diables, pneus de guidage industriel, souffleuses à neige domestiques, tondeuses à gazon et wagon de métro.

3.2 Consigne sur bouteilles à remplissage unique (Québec)

Au Québec, la consigne vise les contenants de bière et de boissons gazeuses. Un montant variant entre 5 cents (contenants à remplissage unique en aluminium, acier, plastique et autres de 439 ml et moins) et 20 cents (contenants à remplissage unique en verre de 450 ml et plus et contenants à remplissage unique en aluminium, acier, plastique et autres de 440 ml et plus) est perçu à l'achat du produit et est remboursé lorsque le produit est retourné par le consommateur⁸⁹.

L'objectif de la consigne est d'améliorer la production et la consommation responsable en encourageant la récupération et le recyclage des contenants à remplissage unique et en incitant l'industrie de la bière et des boissons gazeuses à utiliser les contenants à remplissage multiple⁹⁰.

Paramètres

Recyc-Québec (bière) et Boissons Gazeuses Environnement (boissons gazeuses) administrent les ententes visant les contenants à remplissage unique, tandis que la consignation des contenants à remplissage multiple fait l'objet d'ententes privées entre les acteurs de l'industrie. Le financement de la consignation est assuré par des contributions des entreprises adhérentes qui en internalisent le coût dans leurs frais de production⁹¹ et les ententes prévoient des pénalités en cas de non atteinte de l'objectif de récupération des contenants à remplissage unique, qui est actuellement de 75 %.

Les contenants de vin et d'autres boissons n'entrent pas dans la catégorie de boissons gazeuses⁹². Le taux de récupération des contenants consignés à usage unique a varié de 72 à 68 % entre 2006 et 2017. Il s'établissait à 70 % en 2017 pour s'établir à 64 % en 2020⁹³.

Tableau 16. Consignation des contenants de boisson à remplissage unique

Revenus 2019-2020	Commentaire
3,1 M\$*	Les charges de Recyc-Québec associées au système de consignation des contenants de boisson s'élèvent à 1 434 177 \$ en 2019-2020.

Note * : Il s'agit des pénalités, quote-part des excédents, récupération des frais de gestion et autres revenus de consignation figurant aux états financiers de Recyc-Québec et non du coût total net associé au processus de consignation pour les entreprises et assumé ultimement par les ménages.

Source : Gouvernement du Québec (2021), *Rapport Annuel 2019-2020 - Recyc-Québec*, p. 43.

⁸⁹ Gouvernement du Québec (2018), *Fiche d'information – Système de consignation*, Recyc-Québec.

⁹⁰ Gouvernement du Québec (2018), *Système de consignation*, Recyc-Québec et Boisvert, R. (2008), *Document de réflexion pour la Commission des transports et de l'environnement relative aux consultations sur la gestion des matières résiduelles au Québec - La consignation des contenants de boissons un atout majeur pour l'environnement*.

⁹¹ Dans le cas des contenants à remplissage unique, le coût de la consignation est principalement constitué des frais d'administration du programme et du transport et de la manipulation des contenants. Ceux-ci sont réduits des revenus associés à la vente de la matière recyclable.

⁹² Une consigne élargie visant tous les contenants de boisson prête à boire de 100 millilitres à 2 litres, qu'ils soient en plastique, en verre ou en métal entrera en vigueur progressivement à compter de l'automne 2022. Le montant de la consigne sera appliqué uniformément à 0,10 \$ pour tous les produits visés, à l'exception des vins et spiritueux, dont le montant s'établira à 0,25 \$. En ligne : Recyc-Québec <<https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/entreprises-organismes/mieux-gerer/consigne/foire-aux-questions>> (consulté le 25 août 2021).

⁹³ Recyc-Québec (s.d.), *Données consigne 2011-2020*, en ligne : <<https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/sites/default/files/documents/statistiques-ventes-recuperation-cru.pdf>> (consulté le 20 juin 2021).

3.3 Redevances pour l'élimination des matières résiduelles (Québec)

Les exploitants de lieux d'élimination au Québec⁹⁴ sont tenus de payer des redevances sur les matières résiduelles reçues. Ces prélèvements visent à réduire les quantités de matière acheminées pour enfouissement. La réglementation établissant ces redevances prévoit un programme de redistribution des redevances aux municipalités. Les redevances reversées aux municipalités facilitent la mise en œuvre de plans de gestion de matières résiduelles (ordures ménagères, matières recyclables, matières compostables et autres).

Paramètres

En 2020, les redevances régulières et supplémentaires, payables chaque trimestre, correspondent respectivement à 12,72 \$ et 10,79 \$ par tonne de matière résiduelle⁹⁵. Ces montants sont indexés annuellement en fonction des indices des prix à la consommation au Canada.

À la suite des changements apportés au Fonds vert en novembre 2020, les recettes transitent par le Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État pour être ensuite partiellement reversées aux municipalités. Une partie des montants est utilisée par le MELCC, servant au financement des activités relatives à la gestion de matières résiduelles et au programme de traitement des matières organiques par biométhanisation et compostage⁹⁶.

Les exploitants des lieux d'élimination doivent fournir au MELCC différentes informations concernant les matières résiduelles reçues. Celles-ci comprennent la provenance, la nature et le poids des matières éliminées pendant l'année. L'allocation des redevances régulières entre les municipalités participantes se fait en fonction de leur performance, les redevances supplémentaires sont accordées en fonction de la population des municipalités. Les municipalités ayant reçu des subventions de ce programme ont l'obligation de fournir au Ministère les comptes détaillant l'utilisation des montants reçus conformément aux exigences du programme.

Tableau 17. Redevances sur l'élimination des matières résiduelles

Revenus 2019-2020 (est.)	Montant redistribué aux municipalités en 2019
130,6 M\$ ⁹⁷	78,9 M\$

Sources : Gouvernement du Québec (2019), *Modification du Règlement sur les redevances exigibles pour l'élimination de matières résiduelles : Québec pose un geste de plus pour encourager la valorisation plutôt que l'élimination de nos matières résiduelles*, en ligne : <<http://www.fil-information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?idArticle=2707241545>> (consulté le 21 juin 2020) et Gouvernement du Québec (s.d.), *Programme sur la redistribution aux municipalités des redevances pour l'élimination de matières résiduelles — Bilan des subventions versées 2006 – 2020*, en ligne : <<http://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/redevances/octroi/sommaire/sommaire.pdf>> (consulté le 20 juin 2021).

⁹⁴ Les lieux auxquels la loi s'applique sont les infrastructures d'élimination incluant les lieux d'enfouissement technique, les lieux d'enfouissement de débris de construction et de démolition et les lieux d'enfouissement en tranchée. Voir le *Règlement sur l'enfouissement et l'incinération des matières résiduelles*.

⁹⁵ Le ministre de l'Environnement a fusionné les redevances régulières et les redevances supplémentaires par un règlement émis le 24 juillet 2019, rendant ces dernières permanentes à compter du 1^{er} janvier 2021. Voir : Gouvernement du Québec (s.d.), *Redevances pour l'élimination de matières résiduelles*, en ligne : <<https://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/redevances/index.htm#fusion>> (consulté le 10 juin 2021).

⁹⁶ Gouvernement du Québec (s.d.), *Redevances pour l'élimination de matières résiduelles*, en ligne : <<http://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/redevances/index.htm>> (consulté le 21 juin 2020).

⁹⁷ Gouvernement du Québec (s.d.), *Programme sur la redistribution aux municipalités des redevances pour l'élimination de matières résiduelles*, en ligne : <<https://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/redevances/octroi/index.htm>> (consulté le 28 juin 2021).

3.4 Règlement sur la récupération et la valorisation de produits par les entreprises (Québec)

La *Loi sur la qualité de l'environnement* prévoit le transfert aux entreprises de la responsabilité des matières résiduelles associées aux produits qu'elles mettent en marché (*responsabilité élargie des producteurs*).

Les entreprises qui mettent en marché les produits visés par règlement doivent internaliser le coût de valorisation et de récupération de ceux-ci à leurs coûts de production. De plus, des taux minimums de récupération doivent être atteints par les entreprises, sans quoi des versements au Fonds vert sont prévus.

Dans la mesure où le coût de la valorisation/récupération des matières résiduelles est inclus au prix de vente des produits, les entreprises ont avantage à minimiser ces coûts afin d'offrir un prix de marché compétitif. La Loi permet d'indiquer, sur la facture des produits, la valeur des écofrais inclus au prix de vente.

Paramètres

Les écofrais ne peuvent être considérés comme des taxes dans la mesure où les montants visés ne sont pas perçus par le gouvernement. En pratique cependant, leur effet est d'inclure le coût de disposition aux prix des produits.

Le règlement vise d'abord les produits identifiés dans le Plan d'action pancanadien pour la responsabilité élargie des producteurs du Conseil canadien des ministres de l'Environnement⁹⁸. Les catégories de produits suivants sont concernées : les huiles usagées, les liquides de refroidissement, les antigels et leurs filtres et contenants, les lampes au mercure, les peintures et leurs contenants, les piles et batteries, les produits électroniques et enfin, les appareils ménagers et de climatisation⁹⁹.

Celles-ci font l'objet de programmes officiels distincts¹⁰⁰.

Ces programmes sont gérés par des organismes de gestion reconnus dont l'entreprise qui met le produit en marché doit être membre. Il est également possible pour une entreprise de mettre sur pied son propre programme de récupération et de valorisation (ex. : Bell et Canadian Tire). Les organismes reconnus par Recyc-Québec et qui sont chargés de mettre en œuvre un programme de récupération et de valorisation des différentes matières sont présentés au tableau 18.

⁹⁸ Gouvernement du Québec (2015), *Liste des produits prioritaires à désigner sous la responsabilité élargie des producteurs*, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

⁹⁹ En ligne : Gouvernement du Québec (s.d.), *Responsabilité élargie des producteurs*, en ligne : <<http://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/reglement/recup-valor-entrepr/faq.htm#1>> (consulté le 21 juin 2020).

¹⁰⁰ Gouvernement du Québec (2019), Fiche d'information – Responsabilité élargie des producteurs, Recyc-Québec.

Tableau 18. Écofrais prélevés par les organismes reconnus par Recyc-Québec, 2019

Organisme	Matière visée	Écofrais (Québec)
Société de gestion des huiles usagées	Huiles, filtres, contenants d'huile, antigels, contenants d'antigels	17,8 M\$
Association pour la gestion responsable des produits (Québec RecycFluo)	Lampes au mercure et fluorescents	3,4 M\$
Écopeinture	Peintures et apprêts, contenants de peinture	Écopeinture ne divulgue pas les informations relatives aux écofrais prélevés.
Appel à recycler Canada	Piles et batteries	7,8 M\$
Association pour le recyclage des produits électroniques-Québec	Produits électroniques (ordinateurs, écrans, téléphones et autres)	17,8 M\$
GoRecycle Canada Inc.	Appareils domestiques, commerciaux et institutionnels de réfrigération et de congélation. Climatiseurs, thermopompes et déshumidificateurs. Cuisinières, fours encastrables, lave-vaisselle, machines à laver et sèche-linges pour usage domestique.	L'entente entre la Société québécoise de récupération et de recyclage et GoRecycle Canada Inc. n'a été conclue que le 29 mars 2021.
Total		46,8 M\$

Note : Recyc-Québec ne diffuse pas les montants d'écofrais facturés aux consommateurs québécois sur une base consolidée.

Sources : Société de gestion des huiles usées (2020), Rapport annuel 2019, p. 19; Association pour la Gestion responsable des produits (2020), Rapport annuel 2019, p. 26; Appel à recycler Canada (2020), Rapport annuel 2019, p. 10 et ARPE-Québec (2020), Rapport annuel 2019, p. 12.

3.5 Règlement sur la compensation pour les services municipaux fournis en vue d'assurer la récupération et la valorisation des matières résiduelles (Québec)

Ce règlement de la *Loi sur la qualité de l'environnement* fut mis en place dans le but de compenser les municipalités pour les coûts associés aux programmes de collecte sélective. Plus spécifiquement, les entreprises assujetties doivent compenser les municipalités pour les coûts engendrés pour le traitement de contenants et emballages, imprimés et journaux¹⁰¹. Chaque année, toute municipalité participante au programme doit évaluer les coûts nets associés à la collecte, au transport, au tri et au conditionnement des matières traitées. Ces calculs sont ensuite transmis à Recyc-Québec afin de déterminer les montants compensatoires¹⁰².

Paramètres

Conformément à la *Loi sur la qualité de l'environnement*, les montants sont d'abord perçus par Éco Entreprises Québec et RecycleMédias¹⁰³ auprès des entreprises. Les compensations transitent ensuite par Recyc-Québec qui reverse les compensations aux municipalités sur la base d'une formule d'allocation prenant notamment en compte le poids de matière collectée, la taille de la population et la distance de la municipalité de Québec ou de Montréal. Le calcul détermine quel pourcentage des coûts des municipalités sera compensé. La compensation est passée de 50 % des coûts associés au recyclage de ces matières entre 2005 et 2009, à 70 % en 2010, à 80 % en 2011, à 90 % en 2012 pour atteindre finalement 100 % en 2013 et pour les années suivantes¹⁰⁴.

Tableau 19. Régime de compensation

	Revenus 2019-2020		Nombre d'entreprises contributrices
Compensation versée par les entreprises pour la récupération de contenants, emballages et imprimés	Éco Entreprises Québec	184,5 M\$	n.d.
Compensation versée par les entreprises pour la récupération des journaux	RecycleMédias	8,9 M\$*	184 en 2021

Note * : Compensation publicitaire d'une valeur de 3,8 M\$ exclue.

Sources : Éco entreprises Québec (2021), *Rapport annuel 2020*, p. 56 et RecycleMédias (2021), *Consultation 2020*, en ligne : <<https://www.recyclemedias.com/wp-content/uploads/2020/10/Recyclemedias-AGA-2020.pdf>> p. 17 (consulté le 20 juin 2021) et Recycle médias (s.d.), *Régime de compensation*, en ligne : <<https://www.recyclemedias.com/fr/regime-de-compensation/qui-est-assujettis/>> (consulté le 20 juin 2021).

¹⁰¹ Gouvernement du Québec (s.d.), *Régime de compensation pour les services municipaux fournis en vue d'assurer la récupération et la valorisation de matières résiduelles*, en ligne : <<http://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/regime-compensation>> (consulté le 20 juin 2021).

¹⁰² *Ibid.*

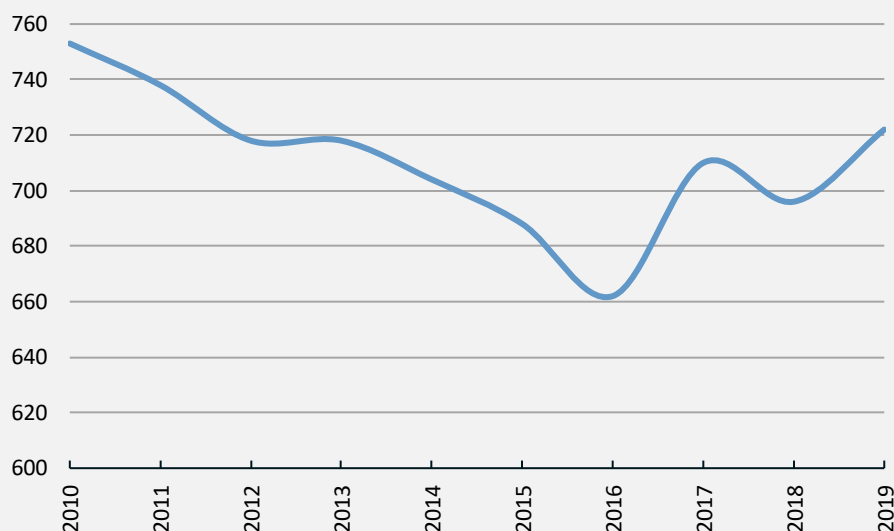
¹⁰³ Recyc-Québec (s.d.), *Régime de compensation pour la collecte sélective des matières recyclables*, en ligne : <<https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/municipalites/collecte-selective-municipale/regime-de-compensation>> (consulté le 21 juin 2020).

¹⁰⁴ Éco Entreprises Québec (2017), *Cadre légal du régime de compensation*.

Encadré 6 – Matières résiduelles mises en décharge

Le plan stratégique 2017-2022 de Recyc-Québec¹⁰⁵ établit une cible de réduction de matière éliminée à 700 kg par habitant en 2019-2020, la quantité effective se situant à 722 kg par habitant en 2019. Les cibles pour 2020-2021, 2021-2022 et 2022-2023 sont respectivement fixées à 675, 625 et 575 kg par habitant¹⁰⁶. Afin de rencontrer la cible de 2023, une réduction de 27 % des matières enfouies et incinérées par rapport au niveau de 2019 devra donc être atteinte.

Matières résiduelles enfouies et incinérées par habitant
Québec, 2010-2019, kg par habitant



Source : La Presse (2021), en ligne : <<https://www.lapresse.ca/debats/editoriaux/2021-03-22/quand-ti-me-ne-suffit-pas.php>> (consulté le 21 juin 2021).

Afin de contribuer à la réduction des quantités éliminées, Recyc-Québec identifie l'écoconception afin de réduire à la source les quantités de matières utilisées dans la conception de produits, d'emballages et de contenants, tout en s'assurant que les matières utilisées aient un potentiel de mise en valeur.

¹⁰⁵ Recyc-Québec (2020), *Plan stratégique 2017-2022*, p. 18.

¹⁰⁶ Gouvernement du Québec (2019), *Plan stratégique 2019-2023 du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques*, p. 7.

3.6 Droits annuels exigibles des titulaires d'une attestation d'assainissement en milieu industriel (Québec)

Certaines catégories d'établissements industriels font l'objet d'un suivi particulier dans le cadre du programme de réduction des rejets industriels. Ces établissements, visés par décret du gouvernement du Québec, doivent obtenir des attestations d'assainissement et assumer des droits annuels pour l'obtention des permis ou certificats auxquels ils sont assujettis. De plus, des montants à déboursier basés sur le niveau de matières contaminantes rejetées sont également exigés de leur part. Les attestations sont renouvelables régulièrement, soit tous les cinq ans, offrant l'opportunité d'ajuster les exigences selon la progression des établissements et des industries¹⁰⁷. De plus, la structure du programme permet la consolidation des exigences environnementales.

Paramètres

Les attestations d'assainissement encadrent les conditions sous lesquelles les industries impliquées doivent exercer leurs activités. En bref, les attestations contiennent les paramètres à respecter en matière de rejets. Les industries ciblées par ce programme sont les suivantes :

- Pâtes et papiers;
- Minéral et première transformation des métaux;
- Chimie organique et chimie inorganique;
- Transformation du métal (industrie du traitement de surface et de la métallurgie secondaire);
- Agroalimentaire, transformation des bois et textiles.

Les attestations sont renouvelables tous les cinq ans. Premièrement, les industries doivent payer les frais associés à l'obtention d'un permis. Ensuite, en conformité avec le principe de « pollueur-payeur », les détenteurs d'une attestation déboursent des droits annuels. Le montant versé comprend des frais fixes dont le taux est établi le 1^{er} janvier de chaque année, ainsi que des frais variables¹⁰⁸.

Pour 2020 et 2021, les droits variables relatifs aux rejets d'eaux usées et aux émissions atmosphériques sont de 2,15 \$ la tonne métrique rejetée, multipliés par un indice de pondération qui est fonction du danger posé par le contaminant concerné. Les droits annuels variables s'élèvent à un taux unitaire établi variant entre 21,40 \$ et 34,00 \$ par 1 000 tonnes métriques de résidus miniers en 2020. Ce taux s'ajuste en fonction d'un facteur de pondération qui est déterminé selon la catégorie des résidus¹⁰⁹.

Tableau 20. Droits annuels exigibles, attestation d'assainissement en milieu industriel

Revenus 2019-2020	Nombre d'établissements titulaires d'une attestation
7,6 M\$	87

Source : Gouvernement du Québec (2020), *Rapport annuel 2019-2020 - ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques*, p. 15 et 37.

¹⁰⁷ Gouvernement du Québec (s.d.), *Le programme de réduction des rejets industriels et l'attestation d'assainissement*, <<http://www.environnement.gouv.qc.ca/programmes/prri/index.htm>> (consulté le 21 juin 2020).

¹⁰⁸ Gouvernement du Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (2016), *Guide explicatif - Droits annuels exigibles des titulaires d'une attestation d'assainissement en milieu industriel*.

¹⁰⁹ *Règlement sur les attestations d'assainissement en milieu industriel*, RLRQ, c-2, r. 5, Annexe II.

3.7 Crédit d'impôt remboursable pour la mise aux normes d'installations d'assainissement des eaux usées résidentielles (Québec)

Un crédit d'impôt remboursable temporaire sur les frais d'installation, de construction, de rénovation, de reconstruction, de déplacement ou de modification d'un système de traitement d'eaux usées (réf. *L.I.*, art. 1029.8.177) est disponible dans le régime fiscal du Québec. Ce crédit vise à encourager le remplacement des installations septiques désuètes, particulièrement en région¹¹⁰.

Le MELCC évalue que les eaux usées des résidences présentent des risques importants pour l'environnement si elles ne sont pas traitées adéquatement avant leur rejet : « les contaminants contenus dans cette eau peuvent affecter la qualité de l'eau de nos lacs, celle des cours d'eau et la santé de la faune aquatique »¹¹¹.

Les estimations du gouvernement du Québec indiquent qu'environ 32 000 propriétaires profiteront de ce crédit d'impôt et que son coût sera d'environ 65,5 M\$ pour toute la durée où il sera en vigueur¹¹².

Paramètres du crédit

Le montant de ce crédit d'impôt équivaut à 20 % des dépenses qui excèdent 2 500 \$ pour les travaux admissibles. Ce crédit s'applique seulement aux travaux réalisés en vertu d'une entente de service conclue après le 31 mars 2017 et avant le 1^{er} avril 2022. Le maximum cumulatif du crédit est de 5 500 \$¹¹³.

Tableau 21. Crédit d'impôt remboursable pour la mise aux normes d'installations d'assainissement des eaux usées résidentielles

Dépense fiscale 2019	Nombre de bénéficiaires
6,8 M\$	2 971 particuliers (2018)

Source : Gouvernement du Québec (2021,.) *Dépenses fiscales — Édition 2020*, p. C.172.

¹¹⁰ Gouvernement du Québec (2017), *Le plan économique du Québec*, p. B.242.

¹¹¹ Gouvernement du Québec (s.d.), *Eaux usées des résidences isolées*, en ligne : <<http://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/eaux-usees/residences-isolees.htm>> (consulté le 21 juin 2020).

¹¹² Gouvernement du Québec (2017), *Le plan économique du Québec*, p. B.36.

¹¹³ Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques (s.d.), *Crédit d'impôt pour la mise aux normes d'installations d'assainissement des eaux usées résidentielles*, en ligne : <<https://cftp.recherche.usherbrooke.ca/outils-ressources/guide-mesures-fiscales/credit-impot-installations-assainissement-eaux-usees-residentielles/>> (consulté le 20 juin 2021).

Encadré 7 – Municipalités et écofiscalité

En vertu de leurs récents pouvoirs de taxation et d'autres moyens dont elles disposent, les municipalités peuvent employer l'écofiscalité pour limiter les comportements qui portent atteinte à l'environnement sur leur territoire. Depuis 2017, des modifications législatives ont été apportées à la suite de l'adoption du projet de loi 122 s'intitulant la *Loi visant principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leur pouvoir*¹¹⁴. De ce fait, les municipalités jouissent dorénavant d'un pouvoir général de taxation alors que l'art. 500.1 de la *Loi sur les cités et villes* (L.C.V.) prévoit ce pouvoir général de taxation pourvu que cette taxe soit directe¹¹⁵. Le Code municipal édicte à l'article 1000 et ss. que ces pouvoirs généraux devront être imposés par voie de règlement¹¹⁶. De plus, les municipalités ont également le pouvoir général de prélever des redevances réglementaires (art. 500.6 à 500.11 L.C.V. et art. 1000.6 à 1000.11 du Code municipal).

Parmi les enjeux environnementaux auxquels sont soumises les municipalités, on recense l'étalement urbain et l'établissement de quartiers monofonctionnels qui sont à la source de plusieurs problèmes environnementaux et socio-économiques. En effet, ce modèle d'aménagement génère des émissions de GES importantes causées par les distances à parcourir pour accéder aux services. De plus, l'étalement urbain provoque une diminution progressive des terres agricoles et la fragmentation des milieux naturels¹¹⁷.

Les art. 145.21 à 145.30 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.A.U.) prévoient que des contributions monétaires puissent être exigées des requérants d'un permis ou d'un certificat, ce qui permet à une municipalité de financer une partie du coût de l'ajout de services municipaux résultant notamment du développement de nouveaux quartiers. Ce type de contribution est également reconnu sous le terme de redevances de développement. Ces redevances, introduites au Québec en 2016, peuvent donc s'ajouter aux prélèvements soumis à une entente avec les promoteurs et ainsi internaliser les coûts publics issus des développements immobiliers aux prix des nouvelles résidences¹¹⁸.

Les municipalités de Saint-Colomban, Carignan, Prévost et Bromont utilisent notamment les redevances de développement. Actuellement sous-exploité¹¹⁹, cet outil pertinent dans une perspective de développement éco-responsable doit toutefois faire l'objet d'une utilisation respectant les bonnes pratiques au risque d'avoir des effets contraires à ceux recherchés. Les redevances de développement peuvent en effet dans certains cas contribuer à l'étalement urbain ou encore réduire l'abordabilité résidentielle¹²⁰.

Les municipalités ont également l'opportunité de mettre en place des tarifications incitatives, notamment la tarification concernant la gestion des résidus. Ainsi, la ville de Beaconsfield, située à l'ouest de l'île de Montréal, a en 2016 imposé une taxe calculée en fonction du volume de déchets mis à la rue. À cet égard, les bacs sont standardisés et un lecteur à puce permet de facturer les ménages selon leur chargement. En deux ans, la ville a connu une réduction de moitié de la quantité moyenne de déchets enregistrés par habitant. Cette forme de tarification s'apparente au principe d'utilisateur-payeur, où le coût d'un service ou des externalités est supporté par les personnes qui l'utilisent et donc incite à des modifications comportementales. En raison du succès apparent de l'implantation de cette mesure, il fut recommandé d'étendre celle-ci à d'autres municipalités du Québec.

Il convient de souligner que les nouveaux pouvoirs dont disposent les municipalités pourraient être utilisés davantage dans un contexte où il est avancé que le modèle de financement des municipalités reposant à 70 % sur l'impôt foncier a atteint ses limites¹²¹.

¹¹⁴ Loi visant principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs, LQ 2017, c 13.

¹¹⁵ Loi sur les cités et villes, RLRQ, c. C-19, art. 500.1.

¹¹⁶ Code municipal du Québec, RLRQ, c. C-27.1, art. 1000 et ss.

¹¹⁷ Gouvernement du Québec (2017.) *Le recours à l'écofiscalité : principes d'application*, p. 9.

¹¹⁸ Whitmore, J., Pineau, P-O, (2020), *L'écofiscalité au Québec : quelles options pour accélérer la transition énergétique et la décarbonisation de l'économie ? Synthèse d'un atelier tenu le 20 février 2020*, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, p. 17.

¹¹⁹ Tremblay-Racicot, F., Prémont, M.-C. et al. (2020), *Les pouvoirs municipaux de prélèvements monétaires et la transition énergétique en aménagement du territoire et transport terrestre : Encadrement juridique et études de cas*, TEQ, 24 avril 2020, p. 87.

¹²⁰ Tremblay-Racicot, F., Prémont, M.-C. et al. (2020), *Les nouveaux pouvoirs municipaux de prélèvements monétaires et la transition énergétique en aménagement du territoire et transport terrestre : État des lieux*, École nationale d'administration publique, Québec, p. 51 et suivantes.

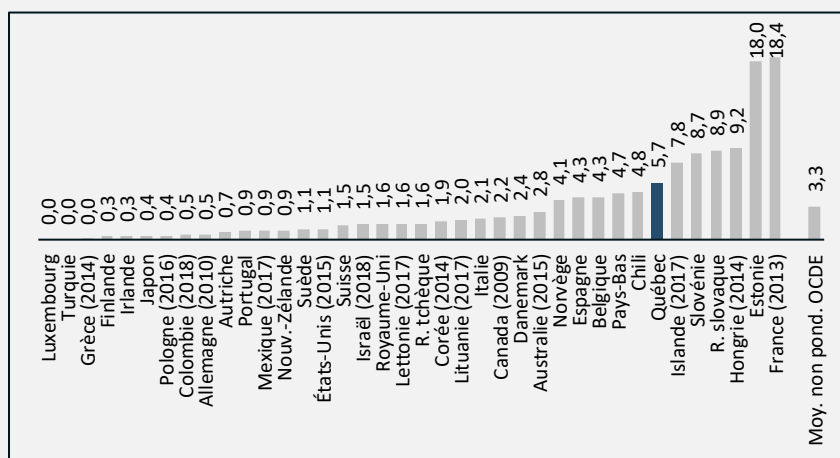
Sommaire et comparaisons - pollution

Si les mesures écofiscales portant sur la pollution constituent 5,7 % de l'ensemble au Québec, pour plusieurs pays de l'OCDE¹²² une faible proportion de leurs recettes provenant de taxes à l'environnement provient de cette base d'imposition, certains pays n'utilisant pas cette catégorie de prélèvements (Luxembourg, Turquie et Grèce).

Mesures écofiscales chiffrées – pollution, Québec, 2019 (*2019-2020)

Mesure	Prélèvement/ <i>Incitatif</i> (M\$)	% ens. mesures	% PIB 2019
Droits sur les pneus neufs (Qc)	29,0*	0,4	0,01
Consignation (Qc)	3,1*	0,04	0,00
Redevances – Matières résiduelles (Qc)	130,6*	1,8	0,03
Écofrais (Qc)	46,8	0,6	0,01
Compensation contenants, imprimés et journaux (Qc)	193,4*	2,7	0,04
Droits annuels, assainissement en milieu industriel (Qc)	7,6*	0,1	0,00
Crédit impôt - Mise aux normes install. eaux usées (Qc)	6,8*	0,09	0,00
Total	417,3	5,72	0,09

Recettes tirées des taxes à l'environnement reposant sur la pollution en proportion de l'ensemble – Québec et OCDE 2019



Source : OCDE. Stats, *base de données*.

¹²¹ Présentation de M. Jasmin Savard, Directeur général de l'Union des municipalités du Québec (2021), *Soutenabilité des finances publiques locales*, en ligne : <https://cftp.recherche.usherbrooke.ca/wp-content/uploads/2021/06/5a-JR2021_JasminSavard_JPEG.pdf> (consulté le 25 août 2021).

¹²² Il est à noter que la méthodologie OCDE ne prend pas en compte l'ensemble des éléments recensés dans le présent inventaire.

Ressources

Dans cette partie, les mesures écofiscales recensées utilisent les ressources naturelles comme base d'imposition. Les ponctions d'eau, la coupe de bois, l'exploitation minière, de même que le réaménagement des espaces naturels pour fins d'activités économiques comptent au nombre des bases de prélèvement considérés dans cette catégorie¹²³.

¹²³ European commission, Eurostat (2013), *Environmental taxes - a statistical guide*, 42 p.

4.1 Redevances exigibles sur l'utilisation de l'eau (Québec)

Les redevances exigibles sur l'utilisation de l'eau sont perçues annuellement de toute industrie utilisant 75 m³ (75 000 litres) d'eau ou plus par jour dans leurs activités. Elles s'appliquent, que l'eau soit puisée directement à la source ou provenant d'un système de distribution d'eau. Ces redevances ont pour objectif la récupération des coûts publics de la préservation, de la réhabilitation, de la restauration et de la mise en valeur des sources d'eau et écosystèmes aquatiques¹²⁴. De plus, les fonds amassés servent à mettre de l'avant et à souligner l'importance de ces écosystèmes¹²⁵.

Paramètres

Le taux général de redevance est de 2,50 \$ par million de litres d'eau prélevé¹²⁶.

Un taux de 70 \$ par million de litres prélevé³ s'applique plutôt aux activités exceptionnelles, qui sont :

- la production d'eau en bouteilles ou dans d'autres contenants, destinée à la consommation humaine ou non;
- la fabrication de boissons¹²⁷;
- la fabrication de produits minéraux non métalliques, lorsque de l'eau est incorporée au produit; la fabrication de pesticides, d'engrais et d'autres produits chimiques agricoles, lorsque de l'eau est incorporée au produit;
- la fabrication d'autres produits chimiques inorganiques de base, lorsque de l'eau est incorporée au produit;
- l'extraction de pétrole et de gaz¹²⁸.

En 2019, les usines de pâtes et papiers furent assujetties à des redevances s'élevant à 904 299 \$ pour 362 millions de m³ d'eau utilisés, en faisant, de loin, la principale industrie visée par la mesure¹²⁹. Les sommes perçues en 2019-2020 ont été versées au Fonds vert. Au cours de cette même année, celui-ci a soutenu des programmes, mesures ou activités dans le secteur de la gouvernance de l'eau (3,9 M\$), notamment en soutenant la gestion intégrée du Saint-Laurent et le projet du Réseau de suivi de la qualité de l'eau (Réseau-rivières) et le Regroupement des Organismes de Bassins Versants du Québec (125 000 \$).

Tableau 22. Redevances sur l'utilisation d'eau

Revenus 2019-2020	Volume d'eau sujet à la tarification
2,9 M\$	800 millions de mètres cubes (2019)

Source : Gouvernement du Québec (2020), *Étude des crédits 2020-2021 MELCC – Demandes des renseignements particuliers de l'opposition officielle – Août 2020*

¹²⁴ Gouvernement du Québec (s.d.), *Redevances exigibles pour l'utilisation de l'eau*, en ligne : <<https://www2.gouv.qc.ca/entreprises/portail/quebec/gerer?lang=fr&g=gerer&sg=&t=o&e=178392098:1616772045:3293462555:1132526802>> (consulté le 20 juin 2021).

¹²⁵ Gouvernement du Québec (s.d.), *Faits saillants – Règlement sur la redevance exigible pour l'utilisation de l'eau*, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, p. 1.

¹²⁶ Règlement sur la redevance exigible pour l'utilisation de l'eau, RLRQ, Q-2, r.42.1 art. 5.

¹²⁷ Code SCIAN 3121.

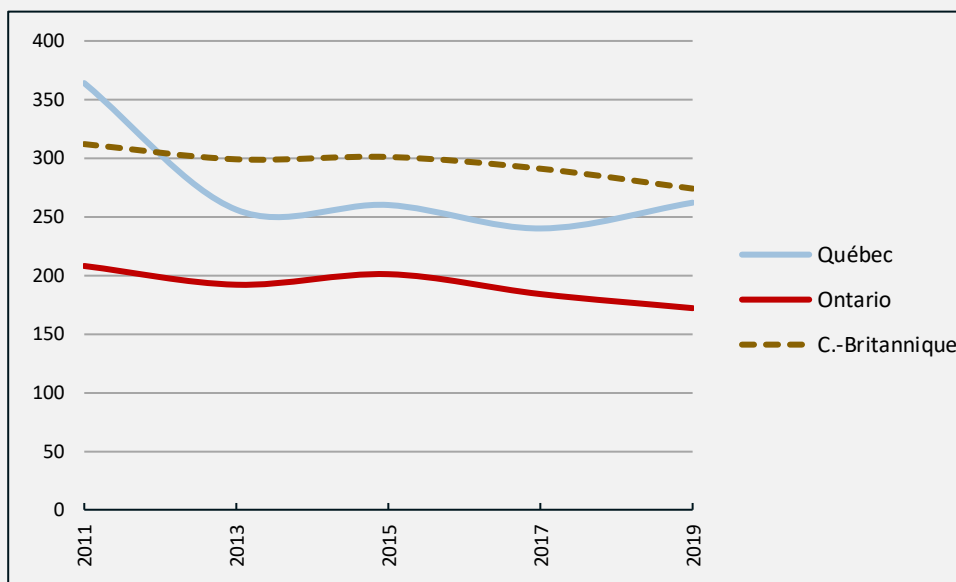
¹²⁸ Gouvernement du Québec (s.d.), *Règlement sur la redevance exigible pour l'utilisation de l'eau*, en ligne : <<http://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/redevance/reglement.htm>> (consulté le 20 juin 2021).

¹²⁹ Gouvernement du Québec (2020), *Étude des crédits 2020-2021 MELCC – Demandes des renseignements particuliers de l'opposition officielle – Août 2020*.

Encadré 8 – Utilisation d'eau potable à des fins résidentielles

Il existe des différences importantes entre les niveaux de consommation d'eau potable à des fins résidentielles parmi les provinces. Bien que l'on observe une réduction de la consommation au Québec depuis 2011, cette consommation est 52 % plus élevée que celle observée en Ontario en 2019.

Utilisation quotidienne moyenne à des fins résidentielles par habitant, Québec, Ontario et Colombie-Britannique
2011 à 2019 (données bisannuelles), en litres



Source : Statistique Canada, *Tableau 38-10-0271-01* (consulté le 26 août 2021).

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cet écart, notamment l'état des systèmes d'aqueduc municipaux. Il convient toutefois de noter des variations importantes de la prévalence des compteurs d'eau chez les ménages selon la province, celle-ci étant plus élevée en Ontario (67 %) que celle au Québec (14 %) et en Colombie-Britannique (35%)¹³⁰. En ce sens, Statistique Canada évalue que « La présence de compteurs tend à réduire l'utilisation de l'eau à des fins domestiques »¹³¹.

La stratégie québécoise de l'eau 2018-2030¹³² établit qu'à l'horizon de 2025, le Québec devrait avoir réduit sa consommation d'eau de 20 % par rapport à 2015. L'utilisation moyenne totale par habitant est passée de 565 à 527 de litres entre 2015 et 2019. En revanche, la consommation moyenne à des fins résidentielles est demeurée stable, celle-ci s'élevant à 262 litres par jour par habitant.

¹³⁰ Statistique Canada, *Tableau 38-10-0102-01* (consulté le 26 août 2021).

¹³¹ Statistique Canada, *Publication 21-006X*, Vol. 7, no. 5, <<https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/21-006-x/2007005/findings-resultats-fra.htm#n1>>.

¹³² Gouvernement du Québec (2018), *Stratégie québécoise de l'eau 2018-2030*, p. 39.

4.2 Compensation financière pour perte de milieu humide et hydrique (Québec)

La *Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques* (LCMHH) s'inscrit dans la Stratégie québécoise de l'eau (SQE) dont l'objectif est de conserver un niveau net de milieux humides et hydriques stable jusqu'en 2030. La Loi prévoit le versement de compensations financières exigées des initiateurs de projets pour les pertes de milieux que leurs projets engendreront¹³³.

Paramètres

La formule de compensation est établie au mètre carré en tenant compte du coût d'un terrain vague dans la municipalité régionale de comté concernée et du coût de création ou de restauration d'un milieu humide ou hydrique équivalent à celui retiré par le promoteur d'un projet¹³⁴. Les compensations financières sont versées au Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'état. Ce fonds, créé en 2017, sert à la réalisation de la mission du MELCC, incluant les coûts de contrôle du respect de la *Loi sur la qualité de l'environnement*¹³⁵. La compensation pour des impacts en rive et plaine ne s'applique présentement pas, et ce jusqu'au 31 décembre 2021, date à laquelle un nouveau cadre réglementaire en rive, littoral et plaine inondable sera mis en place¹³⁶.

Tableau 23. Compensation financière pour perte de milieu humide et hydrique

Revenus 2019-2020
21,0 M\$

Source : Gouvernement du Québec (2020), *Rapport annuel 2019-2020* - ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, p. 37.

¹³³ Gouvernement du Québec (2018), *Rapport annuel 2017-2018*, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, p. 3.

¹³⁴ Gouvernement du Québec (2018), *Feuillelet d'information - Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques*, en ligne : <<http://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/milieux-humides/feuillelet-reg-compensation.pdf>> (consulté le 20 juin 2021).

¹³⁵ Gouvernement du Québec (2020), *Budget de dépenses 2019-2020 – Budget des fonds spéciaux*, p. 68.

¹³⁶ Gouvernement du Québec (s.d.), *Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques*, en ligne : <<https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/milieux-humides/reglement-compensation-mhh.htm>> (consulté le 20 juin 2021).

4.3 Crédit et report d'impôt relatif à une fiducie pour l'environnement (Québec et fédéral)

Cette mesure, qui fait l'objet d'une harmonisation dans les régimes fiscaux du Québec et du fédéral, vise à favoriser la réhabilitation de sites d'exploitation minière et d'activités industrielles apparentées¹³⁷. Les cotisations versées à une fiducie engagée dans la restauration de sites permettent, sous certaines conditions, d'obtenir un allègement fiscal¹³⁸. Sans la présence de cette mesure d'allègement, les sommes versées à la fiducie pourraient ne pas pouvoir être déduites du revenu des sociétés (réf. L.I.R. art. 20).

Paramètres

La mesure a notamment pour effet de devancer le moment où sont déduits les frais de restauration¹³⁹. Celle-ci permet d'améliorer le flux de trésorerie des contribuables au moment du versement de contributions à une fiducie pour l'environnement admissible et non lorsque la fiducie effectue les dépenses de restauration, soit après la fermeture du site, à un moment où le revenu imposable de la société contributrice pourrait être nul.

Les fiducies pour l'environnement sont également assujetties à un impôt spécial, toutefois, cet impôt donne droit à un crédit d'impôt remboursable pour les exploitants. La valeur de cette dépense fiscale sera généralement positive si la société doit payer de l'impôt au moment du versement de la contribution à la fiducie (ce qui donne droit à la déduction dès ce moment), mais n'a pas d'impôt à payer au moment du retrait (ce qui pourrait bien être le cas de l'exploitant d'une seule mine qui n'est plus exploitée)¹⁴⁰.

Tableau 24. Crédit d'impôt et report relatif à une fiducie pour l'environnement

	Dépense fiscale 2019 (projection)	Nombre de bénéficiaires
Impôt du Québec	< 0,5 M\$ pour le régime d'impôt des particuliers	22 particuliers (2018)
	< 0,5 M\$ pour le régime des sociétés	n.d. (2017)
Impôt fédéral	11 M\$ (estimation pour le Québec)*	Moins de 50 bénéficiaires au Canada

Notes * : Estimation pour le Québec (crédit fédéral) basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada. Aucune donnée n'est disponible pour les particuliers et les entreprises qui ne sont pas constituées en société.

Sources : Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales — Édition 2020*, p. C289 et Gouvernement du Canada (2021), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 134.

¹³⁷ Une fiducie pour l'environnement a pour seul but de financer la restauration d'un emplacement au Canada qui sert ou a servi principalement à l'exploitation d'une mine, à l'extraction d'argile, de tourbe, de sable, de schiste ou d'agrégats, au dépôt de déchets ou à l'exploitation d'un pipeline, si la fiducie a été créée après 2011. Gouvernement du Québec (s.d.), *Crédit d'impôt relatif à l'impôt payé par une fiducie pour l'environnement — citoyens*, en ligne : <<https://www.revenuquebec.ca/fr/citoyens/credits-dimpot/credit-dimpot-relatif-a-limpot-payé-par-une-fiducie-pour-l'environnement-citoyens/>> (consulté le 20 juin 2021).

¹³⁸ Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales - Édition 2020*, p. C.290.

¹³⁹ *Ibid.*

¹⁴⁰ Gouvernement du Canada (2021), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 133.

4.4 Crédit d'impôt pour dons de biens écosensibles (Québec et fédéral)

Le don de terres écosensibles au profit d'un organisme public de bienfaisance permet de bénéficier d'un crédit d'impôt pour les particuliers ou d'une déduction pour les sociétés pour don de bienfaisance, le gain en capital découlant de ce don faisant l'objet d'un taux d'inclusion nul. Cette mesure fait l'objet d'une harmonisation dans les régimes fiscaux du Québec (art. 752.0.10.6 et 231.2 *L.I.*) et du fédéral (art. 38, 110.1, 118.1, 248 et 207.31 *L.I.R.*). Les objectifs poursuivis sont d'encourager la protection des terres écosensibles et d'accroître en nombre et en superficie les aires protégées au Québec au bénéfice des générations futures¹⁴¹.

Paramètres

Pour le détail de la mécanique et de la valeur fiscale du crédit d'impôt pour don (particuliers), voir la fiche *Crédit d'impôt pour dons*¹⁴² produite par la CFFP. En ce qui concerne la déduction (sociétés), la mesure permet une réduction du revenu imposable même si ce don n'a pas été engagé en vue de gagner un revenu. Il est à noter que l'avantage fiscal relatif à ce type de don n'est pas plafonné à 75 % du revenu imposable du contribuable¹⁴³.

La non-imposition des gains en capital réalisés lors de la disposition (don) de terres écosensibles permet au contribuable d'obtenir un crédit/une déduction calculées sur la pleine valeur marchande du bien. Cette valeur doit être attestée par le Ministre de l'environnement.

Tableau 25. Dons de terres écosensibles : Crédit d'impôt et non-imposition des gains en capital (fédéral)

	Dépense fiscale — Canada, 2019 (projection)	Nombre de bénéficiaires au Canada
Crédit d'impôt pour don	5 M\$ — régime d'impôt des particuliers	n.d.
Déduction d'impôt pour don	2 M\$ — régime d'impôt des sociétés	n.d.
Non-imposition des gains en capital	2 M\$ — régime d'impôt des particuliers	Moins de 100 (2019)
	1 M\$ — régime des sociétés	Moins de 20 (2019)

Notes : Estimation de revenus provenant du Québec basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada. Aucune statistique spécifique concernant l'importance de cette mesure au Québec n'est disponible.

Sources : Gouvernement du Canada (2021), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 246.

¹⁴¹ Gouvernement du Québec (s.d.), *Dons écologiques : Guide pour l'obtention du visa fiscal*, en ligne : <<http://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/prive/don-visa/>> (consulté le 20 juin 2021).

¹⁴² Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, *Crédit d'impôt pour dons*, en ligne : <<https://cftp.recherche.usherbrooke.ca/outils-ressources/guide-mesures-fiscales/credit-impot-dons/>> (consulté le 22 juin 2020).

¹⁴³ Gouvernement du Canada (2020), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 129.

4.5 Droits et permis sur les ressources forestières (Québec)¹⁴⁴

Des droits et des permis sur les ressources forestières du Québec sont exigés et les revenus perçus sont versés au Fonds des ressources naturelles — volet Aménagement durable du territoire forestier. Les sommes accumulées dans ce Fonds sont utilisées afin de financer des activités liées à l'aménagement durable de la forêt et à sa gestion, à des activités liées à la sensibilisation et l'éducation forestière et à la mise en valeur ou à la transformation des ressources en milieu forestier¹⁴⁵.

Paramètres

Sont inclus ici les revenus tirés de la délivrance de permis liés à diverses ressources forestières du Québec ainsi que des redevances, telles celles payées pour le bois.

Le Bureau de la mise en marché des bois est responsable de fixer le taux des redevances annuelles pour le bois¹⁴⁶. Afin de déterminer les redevances que doivent acquitter les bénéficiaires d'une garantie d'approvisionnement, le Bureau de la mise en marché des bois utilise une méthode qui permet de transposer le prix de la ressource tel qu'il serait possible de la retrouver sur un marché libre.

Afin de déterminer exactement la redevance annuelle à payer, il est nécessaire de considérer le volume de bois récolté dans l'année et de déterminer la proportion de ce volume de bois récolté par rapport à la garantie d'approvisionnement total du bénéficiaire, car la formule à utiliser peut différer selon les situations particulières¹⁴⁷.

Tableau 26. Droits et permis sur les ressources forestières

Revenus 2019-2020
274,6 M\$

Source : Gouvernement du Québec (2020), *Rapport annuel 2019-2020 - Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs*, p. 83.

¹⁴⁴ D'un point de vue économique, les droits sur les ressources forestières peuvent être considérés comme la perception de la rente associée à la mise en valeur de cette ressource par l'état, qui agit à titre de propriétaire terrien. Cependant, tandis que les revenus de rente liés aux ressources non renouvelables ne sont généralement pas considérés comme des prélèvements environnementaux, le cas des rentes liées aux ressources renouvelables est moins tranché. Ici, les droits et permis sur les ressources forestières sont considérés comme une mesure écofiscale car une partie des revenus sert à des fins d'aménagement durable de la forêt.

¹⁴⁵ Gouvernement du Québec (2020), *Budget de dépenses 2020-2021 – Budget des fonds spéciaux*, p. 114.

¹⁴⁶ *Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier*, RLRQ, c. A-18.1, art.95.

¹⁴⁷ *Règlement sur la méthode d'évaluation de la redevance annuelle et sur la méthode et la fréquence d'évaluation de la valeur marchande des bois sur pied achetés par les bénéficiaires en application de leur garantie d'approvisionnement*, RLRQ, c. A-18.1, r 6, art.3-4.

4.6 Droits miniers (Québec)¹⁴⁸

Les exploitants miniers au Québec sont assujettis à un régime des droits miniers qui vise à indemniser le gouvernement pour la perte de ressources non renouvelables appartenant au domaine public¹⁴⁹. Ces droits miniers tiennent compte du cycle d'exploitation des mines qui a un effet sur leur rentabilité annuelle.

Les droits miniers alimentent le Fonds des générations et le Fonds des ressources naturelles, ce dernier finançant notamment la sécurisation de sites miniers abandonnés¹⁵⁰.

Paramètres

Les exploitants miniers ont l'obligation de payer des droits sur chaque mine exploitée. Le montant payable est le plus élevé entre :

- un impôt minimum équivalent à 1 % de la valeur de la production à la tête du puits lorsque celle-ci est inférieure à 80 M\$, ce taux passant à 4 % pour la valeur de la production surpassant 80 M\$;
- un impôt minier sur le profit annuel de l'exploitant divisé par le total de la valeur brute de la production annuelle pour l'ensemble des mines qu'il exploite, dont le taux progressif varie successivement de 16 % à 22 % à 28 % en fonction de la marge bénéficiaire, soit jusqu'à ce que celle-ci atteigne respectivement 35 %, 50 % et 100 %¹⁵¹.

Il est à noter que l'impôt minier minimum peut être appliqué à l'encontre de l'impôt minier sur le profit annuel futur et que l'impôt minier sur le profit est déductible aux fins de calcul des impôts sur le revenu.

Tableau 27. Impôt minier

Revenus 2019-2020	Nombre de contribuables en 2019
393 M\$	22 sociétés

Note : Un taux de change de 1,3269 a été utilisé afin de convertir en dollars canadiens l'impôt minier versé en dollars américains. Source : Banque du Canada (s.d.), *Taux de change moyens annuels*, en ligne <<https://www.banqueducanada.ca/taux/taux-de-change/taux-de-change-moyens-annuels/>> (consulté le 28 juin 2021).

Source : Gouvernement du Québec (2021), *Quantité, valeur de la production à la tête du puits et droits versés par les sociétés minières*, p. 2 et 3.

¹⁴⁸ Les droits miniers peuvent à certains égards être considérés comme des royalties versées à l'état, auquel cas ils ne constitueraient pas une mesure écofiscale. Toutefois, les revenus générés par ce prélèvement sont pris en compte par l'OCDE dans l'évaluation des revenus tirés des taxes vertes. Sur cette base, la mesure a été incluse à l'analyse. Voir : OCDE, *Database on Policy Instruments for the Environment*, <<https://pinedatabase.oecd.org/>>.

4.7 Droits perçus pour une licence d'exploration, de production ou de stockage d'hydrocarbures/autorisation d'exploiter de la saumure (Québec)

Afin de régir le développement et la mise en valeur des hydrocarbures en milieu terrestre et hydrique et d'assurer la protection de l'environnement et la récupération optimale de la ressource¹⁵², le gouvernement du Québec a adopté la *Loi sur les hydrocarbures* et ses règlements.

Par le biais de cette législation, le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles est en mesure d'accorder et de gérer des droits liés aux ressources énergétiques et minérales du Québec et ainsi de promouvoir et d'encadrer la mise en valeur durable de ces dernières¹⁵³.

Paramètres

Les titulaires d'une licence d'exploration, de production ou de stockage d'hydrocarbures doivent payer des droits annuels relativement à l'exploitation de ces ressources qui sont ultimement versées au Fonds de transition énergétique du Québec. Ces montants sont administrés par le TEQ.

À titre d'exemple, les droits annuels payables par le titulaire d'une licence d'exploration sont de :

- 52 \$ le km² pour la première période de validité de la licence ;
- 105 \$ le km² à partir du premier renouvellement de la licence jusqu'au cinquième renouvellement ;
- 262 \$ le km² à partir du sixième renouvellement et des suivants¹⁵⁴.

Tableau 28. Licences d'exploration, de production ou de stockage d'hydrocarbure

Revenus 2019-2020	Licences attribuées
1,2 M\$	n.d.

Source : Gouvernement du Québec (2020), *Rapport annuel 2019-2020 - Ministère de l'Énergie et des ressources naturelles*, p. 85.

¹⁵² *Loi sur les hydrocarbures*, RLRQ, c. H-4.2, art.1.

¹⁵³ Gouvernement du Québec (2020), *Rapport annuel 2019-2020 - ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles*, p.85.

¹⁵⁴ *Règlement sur les licences d'exploration, de production et de stockage d'hydrocarbures et sur l'autorisation de construction ou d'utilisation d'un pipeline*, RLRQ, c. H-4.2 r.3, art. 42.

Sommaire et comparaisons - ressources

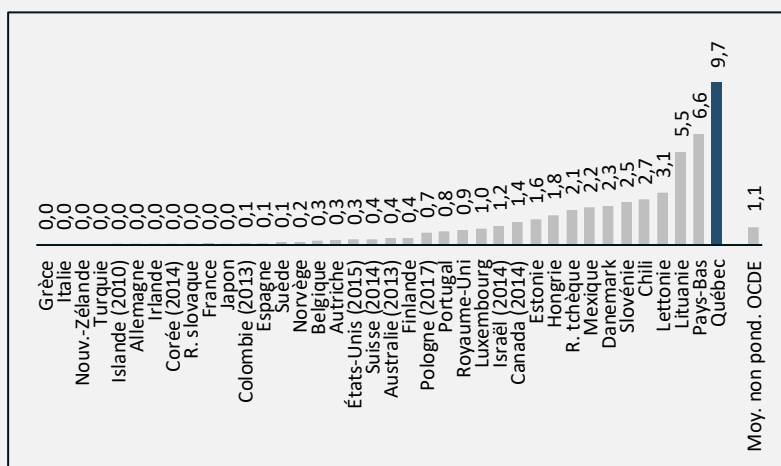
Les mesures écofiscales portant sur les ressources constituent 9,7 % de la valeur de l'ensemble au Québec. En comparaison, celles-ci constituent une part relativement marginale des prélèvements écofiscaux dans la plupart des pays de l'OCDE¹⁵⁵. Néanmoins, quelques éléments concourent à un dosage plus élevé des prélèvements utilisant les ressources comme base d'imposition au Québec :

- le Québec utilise relativement peu l'écofiscalité en général en pourcentage de son économie, recourant moins aux prélèvements utilisant l'énergie et les transports comme base d'imposition;
- une part importante de l'activité économique du Québec repose sur l'exploitation des ressources;
- les prélèvements fiscaux les plus importants de cette catégorie peuvent être partiellement associés à une contrepartie pour l'accès à la matière¹⁵⁶.

Mesures écofiscales chiffrées – ressources, Québec, 2019 (*2019-2020)

Mesure	Prélèvement/ <i>Incitatif</i> (M\$)	% ens. mesures	% PIB 2019
Redevances sur l'eau (Qc)	2,9*	0,04	0,00
Compensation pour milieu humide (Qc)	21,0*	0,29	0,00
Déductibilité – Contributions fiducie pour l'env. (féd.)	11,0	0,15	0,00
Allègements fiscaux – Dons de terres écosensibles (féd.)	2,0*	0,03	0,00
Droits et permis – Ressources forestières (Qc)	274,6*	3,77	0,06
Droits miniers (Qc)	393,0*	5,39	0,09
Licence, exploration, production et stockage hydrocarbures (Qc)	1,2*	0,02	0,00
Total	705,7	9,68	0,15

Recettes tirées des taxes à l'environnement reposant sur les ressources en proportion de l'ensemble – Québec et OCDE 2019

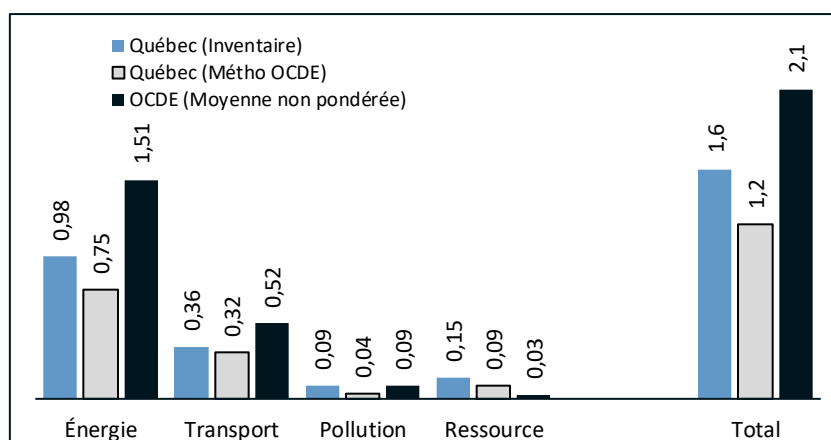


Pour conclure

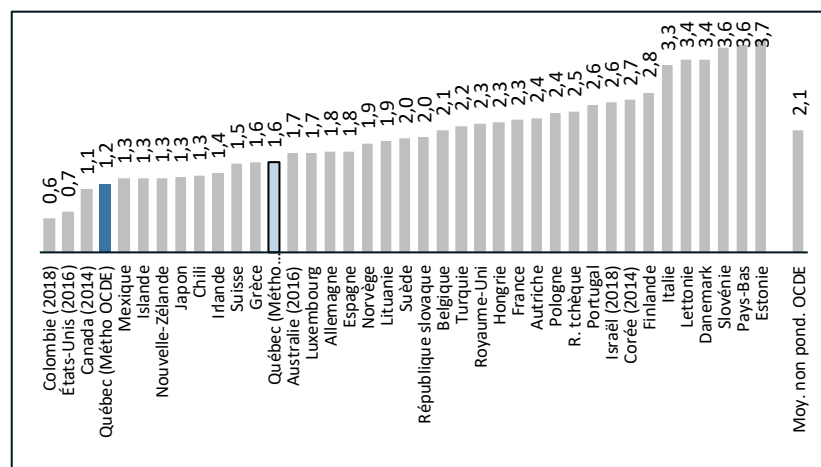
« L'inventaire des mesures écofiscales au Québec, édition 2021 » vous a présenté les principaux prélèvements et mesures fiscales incitatives ciblant l'énergie, les transports, la pollution et l'utilisation des ressources naturelles. Les comparaisons internationales montrées présentent certaines limites, mais celles-ci permettent néanmoins de constater que diverses mesures relevant des quatre catégories de prélèvements sont utilisées au Québec. À certains égards, une approche de l'écofiscalité un peu plus équilibrée que la moyenne des pays de l'OCDE est utilisée.

Cependant, ces comparaisons ne renseignent pas sur l'intensité de l'utilisation des mesures écofiscales au Québec par rapport aux pays de l'OCDE. À ce niveau, les graphiques 5 et 6 montrent que ramenées en proportion du PIB, les recettes provenant des taxes à l'environnement sont nettement inférieures à la moyenne des pays de l'OCDE pour les catégories énergie et transport.

Graphique 5. Recettes provenant des taxes liées à l'environnement, Québec et Moyenne OCDE 2019, par catégories et total, en proportion du PIB (%)



Graphique 6. Recettes provenant des taxes liées à l'environnement, Québec et pays de l'OCDE- 2019, en proportion du PIB (%)



Pris dans leur ensemble, les recettes tirées des mesures écofiscales en proportion du PIB au Québec se situent sous la moyenne OCDE (2,1 %). Tandis que les mesures recensées dans ce cahier (mesures chiffrées) totalisent 1,6 % du PIB en 2019. Une application plus stricte du concept de « taxes liées à l'environnement » (qui exclue notamment les recettes tirées du SPEDE, les redevances associées au recyclage ou encore les droits et permis sur les ressources forestières), ramène cette proportion à 1,2 % du PIB. Sur la base de cette définition stricte, le Québec se classerait au 4^e rang des pays utilisant le plus faiblement l'écofiscalité parmi les pays de l'OCDE.

Sous l'angle de la comparaison internationale, on décèle donc un espace pour utiliser davantage l'écofiscalité.

À ce titre, une avenue à considérer serait la révision et, s'il y a lieu, l'inclusion d'une formule d'indexation automatique pour chaque mesure écofiscale. Comme relevé par le commissaire au développement durable¹⁵⁷, près des deux tiers des mesures d'écofiscalité du gouvernement du Québec en vigueur depuis plus de cinq ans n'ont pas fait l'objet d'une révision depuis 2015. Les mesures écofiscales fédérales ne se distinguent pas à cet égard.

Évidemment, la non-indexation des prélèvements écofiscaux érode graduellement leur aptitude de décourager et de modifier les comportements dégradant l'environnement et une utilisation inappropriée des ressources.

On peut penser ici aux taxes sur l'essence (dont le taux au litre n'a pas été revu depuis 2014 au Québec et 1995 au fédéral), à la contribution des automobilistes au transport en commun (fixée à 30 \$ depuis 1992) ou encore à la redevance sur l'eau (inchangée depuis 2010). De plus, les revenus réels générés par certaines mesures étant graduellement plus faibles, ceci se répercute sur les Fonds et programmes qu'ils alimentent (on le constate dans le cas du FORT qui est en situation de déficit ou encore du programme de recyclage et de réutilisation des pneus, dont l'autofinancement ne peut être assuré par le moyen des droits sur les pneus de 3 \$ qui sont demeurés inchangés depuis 1999).

¹⁵⁷ Vérificateur général du Québec (2020), *Rapport du Commissaire au développement durable pour l'année 2020-2021*, p. 48.

Annexes

I. Description des organismes mentionnés dans ce cahier

Organismes	Type d'entité	Objectifs/Mission
Fonds vert *	Fonds spécial institué en vertu de la <i>Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i> .	Appuyer la réalisation de mesures favorisant un développement durable, plus particulièrement en regard de son volet environnemental, incluant la lutte contre les changements climatiques.
Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)	Fonds spécial institué par la <i>Loi sur le ministère des Transports</i> .	Affecter le Fonds notamment aux services de transport en commun des organismes publics et à la construction, l'exploitation d'infrastructures routières et d'infrastructures de transport en commun.
Transition énergétique du Québec (TEQ) **	Société d'État (personne morale mandataire de l'État) (art. 2 de la <i>Loi sur la Transition énergétique Québec</i>).	Soutenir, stimuler et promouvoir la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques et en assurer une gouvernance intégrée. Dans le cadre de sa mission et dans une perspective de développement économique responsable et durable, elle conçoit le plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques.
Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	Société d'État (personne morale de droit public) Instituée par le projet de loi n° 76 (<i>Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal</i>) (adopté en mai 2016) et la <i>Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain</i> .	Planifier, organiser, financer et faire la promotion du transport collectif dans la grande région métropolitaine de Montréal dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale.
Société de financement des infrastructures locales (SOFIL)	Société d'État (personne morale mandataire de l'État) (art. 1 de la <i>Loi sur la Société de financement des infrastructures locales du Québec</i>).	Verser aux organismes municipaux l'aide financière déterminée par le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour la réalisation de projets d'infrastructures.
Recyc-Québec	Société d'État (personne morale mandataire de l'État) (art. 2 et 3 de la <i>Loi sur la Société québécoise de récupération et de recyclage</i>).	Amener le Québec à réduire, réutiliser, recycler et valoriser les matières résiduelles dans une perspective d'économie circulaire et de lutte contre les changements climatiques.

Organismes	Type d'entité	Objectifs/Mission
Boissons gazeuses environnement (BGE)	Personne morale sans but lucratif fondée par l'Industrie des boissons gazeuses du Québec.	Administrer le système de consignation des contenants à remplissage unique de boissons gazeuses, assurer le respect de la <i>Loi en vue de maximiser la récupération des contenants consignés</i> .
Éco Entreprises Québec	Personne morale sans but lucratif créée par l'industrie.	Représenter les entreprises qui mettent sur le marché québécois des contenants, des emballages et des imprimés dans leur responsabilité de financer les coûts des services municipaux de collecte sélective.
RecycleMédias	Personne morale sans but lucratif créée par l'industrie.	Représenter les propriétaires et distributeurs de journaux dans le cadre de la <i>Loi sur la qualité de l'environnement et du Règlement sur la compensation pour les services municipaux en vue d'assurer la récupération et la valorisation des matières résiduelles</i> .

Note * : En raison des mesures législatives adoptées le 22 octobre 2020, celui-ci est renommé : Fonds d'électrification et de changements climatiques.

Note ** : À la suite de l'adoption du projet de loi 44, le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles a aboli Transition énergétique Québec. Les fonctions et les ressources sont transférées au ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles.

II. Liste des secteurs industriels admissibles aux droits d'émissions gratuits du SPEDE

Industrie	Code SCIAN ¹⁵⁸
Extraction en mine et carrière, excluant l'extraction de pétrole ou de gaz	212
Production d'électricité ¹⁵⁹ Acquisition d'électricité produite dans une province ou état hors du marché ¹⁶⁰	2 211
Production de vapeur et conditionnement de l'air à des fins industrielles	22 133
Fabrication	31, 32 ou 33

¹⁵⁸ Système de classification des industries de l'Amérique du Nord.

¹⁵⁹ Production d'électricité dont la vente fait l'objet d'un contrat conclu avant le 1^{er} janvier 2008, n'ayant pas été renouvelé ni prolongé après cette date, et dans lequel le prix de vente est fixé pour toute la durée du contrat, sans possibilité d'ajustement pour refléter le coût afférent à la mise en œuvre d'un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre.

¹⁶⁰ La consommation de l'électricité se fera par une entreprise ou pour fins de vente au Québec. La production se fait dans une autre province ou territoire canadien, ou dans un état où le gouvernement étranger a mis en place sur son territoire un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de GES visant notamment la production d'électricité, mais n'a pas conclu une entente visée à l'article 46.14 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, RLRQ, c. Q-2.

III. Exemptions prévues à la taxe spécifique sur les carburants (L.R.Q., c. T-1).

Les carburants suivants sont exemptés de la taxe :

- a) le gaz butane et le gaz de pétrole liquéfié lorsqu'ils sont acquis par une personne qui en prend livraison dans un contenant servant exclusivement à alimenter le système de chauffage d'un immeuble ou servant à une fin autre que celle d'alimenter un moteur à combustion interne;
- b) les solvants dérivés du pétrole;
- c) l'essence destinée à des usages chimiques;
- d) le mazout coloré utilisé uniquement à une fin autre que celle d'alimenter un moteur propulsif qui n'est pas visé dans les paragraphes *a* et *c* à *f* de l'article 19;
- e) l'huile lourde et le pétrole brut :
 - i. servant à l'alimentation d'un moteur de bateau décrit comme bateau commercial par règlement, mais seulement s'ils sont versés directement dans le réservoir installé comme équipement normal d'alimentation du moteur de ce bateau;
 - ii. servant uniquement à une fin autre que celle d'alimenter un moteur à combustion interne;
 - iii. acquis ou utilisés dans les circonstances, aux fins et dans les conditions déterminées par règlement;
- f) le mazout non coloré acquis ou utilisé dans les circonstances, aux fins et dans les conditions déterminées par règlement;
- g) l'essence d'aviation acquise après le 20 juin 1983 et utilisée lors d'un vol international au sens des règlements;
- h) le gaz naturel et le gaz propane.