



Édition 2022

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 socioéconomiques 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 mise à jour a été produite par Samuel Carbonneau, 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. Les auteurs remercient Frédéric Hallé-Rochon pour sa participation à la rédaction de ce cahier.

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 :

Samuel Carbonneau, Michaël Robert-Angers et Lyne Latulippe, *Inventaire des mesures écofiscales au Québec – Édition 2022*, Cahier de recherche 2022-11, Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, 60 p.



TABLE DES MATIÈRES

Mot de la chercheuse principale	1
1. Énergie.....	4
1.1 Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (Québec)	5
1.2 Quotes-parts des distributeurs d'énergie versée à Transition énergétique Québec (Québec)	9
1.3 Taxes sur les carburants (Québec et fédéral).....	10
1.4 Remboursement, rabais, exemption de la taxe spécifique sur les carburants (Québec)	12
1.5 Crédit d'impôt remboursable pour la production de biocarburant et d'huile pyrolytique (Québec)	14
1.6 Déduction pour amortissement (DPA) accélérée et bonifiée visant le matériel désigné de production d'énergie propre (Québec et fédéral).....	16
1.7 Déduction accélérée des frais liés aux énergies renouvelables et à l'économie d'énergie (Québec et fédéral)	17
2. Transport.....	19
2.1 Droits sur immatriculation et permis de conduire (Québec)	21
2.2 Exemption de droits et gratuité visant les véhicules électriques (Québec)	23
2.3 Droits à l'acquisition de véhicules moteurs (fédéral).....	24
2.4 Déduction additionnelle de 100 % dans le calcul du revenu de l'employeur pour les dépenses de transport en commun (Québec).....	26
2.5 Exonération des taxes à la consommation sur les services municipaux de transport en commun (Québec et fédéral).....	27
2.6 Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (fédéral)	28
2.7 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.....	44
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.....	58



Liste des graphiques

Graphique 1.	Recettes provenant de la vente aux enchères du SPEDE et prix de vente moyen pondéré annuel - 2013 à 2021, en dollars.....	5
Graphique 2.	Quote-part des distributeurs d'énergie versée au MERNQ - 2017-2018 à 2020-2021, en millions de dollars	9
Graphique 3.	Revenus des taxes prélevées sur les carburants au Québec, 2007 à 2020, en millions de dollars.....	11
Graphique 4.	Recettes perçues par la SAAQ et tirées des droits sur immatriculation et permis de conduire - 2007 à 2021, en millions de dollars.....	22
Graphique 5.	Recettes provenant des taxes liées à l'environnement, Québec et Moyenne OCDE, par catégories, en proportion du PIB (pourcentage), 2020.....	55
Graphique 6.	Recettes provenant des taxes liées à l'environnement, Québec et pays de l'OCDE, en proportion du PIB (pourcentage), 2020.....	56
Graphique 7.	Recettes provenant de l'écofiscalité, Québec 2019 et 2020, en millions de dollars.....	57

Liste des encadrés

Encadré 1 –	Plan pour une économie verte, plans de mise en œuvre annuels et Fonds d'électrification et de changements climatiques.....	7
Encadré 2 –	SPEDE vs Modèle fédéral de tarification de la pollution par le carbone.....	8
Encadré 3 –	Comparaison interprovinciale du prix de l'essence, avril 2022	13
Encadré 4 –	L'inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre (GES).....	18
Encadré 5 –	FORT revenus et dépenses.....	25
Encadré 6 –	Impact de la COVID-19 sur les prélèvements écotiscaux.....	29
Encadré 7 –	Véhicules zéro émission	31
Encadré 8 –	Matières résiduelles mises en décharge	40
Encadré 9 –	Municipalités et écotiscalité.....	43
Encadré 10 –	Utilisation d'eau potable à des fins résidentielles.....	47



Mot de la chercheure principale

La Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques présente son édition 2022 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 implicite associé à certains biens et services, et ainsi, induire des changements de comportements chez les consommateurs. Ces mesures économiques visent à limiter l'impact environnemental de certaines activités et à 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 à la baisse en 2020, s'élevant à 6,8 G\$ contre 7,3 G\$ en 2019. Cette baisse est en majeure partie attribuable à une réduction des prélèvements basés sur l'énergie de 750 M\$, laquelle a été partiellement compensée par une hausse des prélèvements sur les ressources.

Cette réduction des prélèvements écofiscaux est une conséquence directe de la crise pandémique et les données disponibles laissent entrevoir un rétablissement rapide dès 2021. Néanmoins, on peut se demander pourquoi nous ne constatons pas une utilisation plus intensive de l'écofiscalité alors qu'en plus des moyens qui restent toujours à identifier en vue de rencontrer notre cible de réduction de GES pour 2030, l'atteinte des cibles en matière de réduction des matières résiduelles et de consommation d'eau potable est loin d'être assurée.

Globalement, la comparaison internationale indique que l'écofiscalité, malgré sa pertinence, demeure relativement peu utilisée au Québec. Les recettes tirées de l'écofiscalité représentent 1,5 % du PIB en 2020, bien en deçà de la moyenne de l'OCDE (2,1 %). Cet outil pourrait être utilisé davantage afin de contribuer à l'atteinte des cibles collectives dont s'est doté le Québec.

Sur ce, bonne lecture !



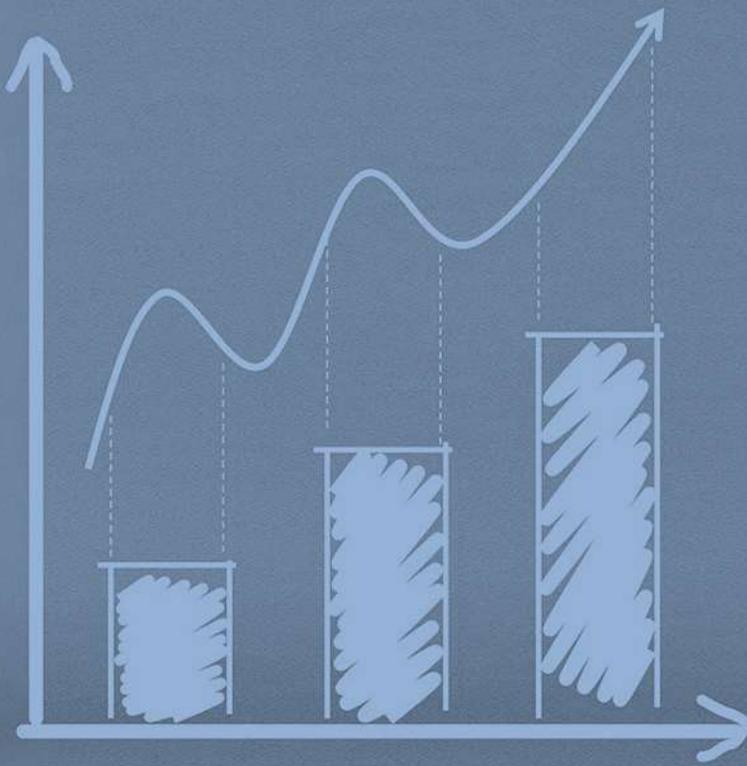
Lyne Latulippe

Chercheure principale, Chaire en fiscalité et en finances publiques

« On peut se demander pourquoi nous ne constatons pas une utilisation plus intensive de l'écofiscalité alors qu'en plus des moyens qui restent toujours à identifier en vue de rencontrer notre cible de réduction de GES pour 2030, l'atteinte des cibles en matière de réduction des matières résiduelles et de consommation d'eau potable est loin d'être assurée ».



Mise en contexte



L'objectif de l'*Inventaire des mesures écofiscales au Québec* est de recenser les principaux instruments économiques visant à contrôler la pollution et gérer les ressources naturelles dans une perspective de développement durable¹.

Ce recensement s'appuie sur la définition utilisée par l'OCDE², 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'environnement³.

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.).

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

¹ La réglementation (contraignante et ne reposant pas sur les sources du marché) et les subventions (régimes de traitement préférentiel réservés 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.

² 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*, <<https://pinedatabase.oecd.org>>.

³ 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 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.

écofiscales »). Ces incitatifs environnementaux font l'objet d'une recension dans les documents annuels *Dépenses fiscales*⁴ et *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales*,⁵ 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 4^e édition regroupe les mesures écofiscales sous la classification utilisée par Eurostat/OCDE⁶ (énergie, transports, pollution et ressources), ce qui permet, jusqu'à un certain point⁷, 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;
- les écocentres qui font dans certains cas l'objet d'une tarification distincte de la taxe foncière.

⁴ Gouvernement du Québec (2022), *Dépenses fiscales — édition 2021*.

⁵ Gouvernement du Canada (2022), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales : Concepts, estimations et évaluations 2022*.

⁶ Eurostat, <<https://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/environnement/taxes>> .

⁷ De façon générale, les taxes ciblées par la méthodologie Eurostat-OCDE sont incluses. Cependant, nos évaluations prennent également en compte les dépenses fiscales environnementales et certaines redevances qui ont notamment pour objectif de capter la rente économique. Par conséquent, ces prélèvements débordent de la méthodologie Eurostat-OCDE. De même, certaines mesures pourraient se voir catégoriser autrement.



Énergie

Depuis l'automne 2015, le Québec vise une baisse des émissions de gaz à effet de serre de 37,5 % sous le niveau de 1990 pour 2030⁸. Cette cible a été réitérée dans le cadre du plan pour une économie verte 2030 (PEV)⁹. Or, en 2019, le niveau d'émission de GES du Québec se chiffrait à 84,32 Mt, soit 2,7 % de moins que ce qu'il était en 1990¹⁰.

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 diésel) et les équipements stationnaires (incluant les huiles lourdes et le gaz naturel)¹¹.

⁸ Gouvernement du Québec (2015), Décret 1018-2015 du 18 novembre 2015 concernant l'adoption de la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030, *Gazette officielle du Québec*, 9 décembre 2015, 147^e année, no. 49, p. 4 687.

⁹ Gouvernement du Québec (2020), *Plan pour une économie verte 2030*, p. 1.

¹⁰ Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements Climatiques (2021), *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990*, p. 16.

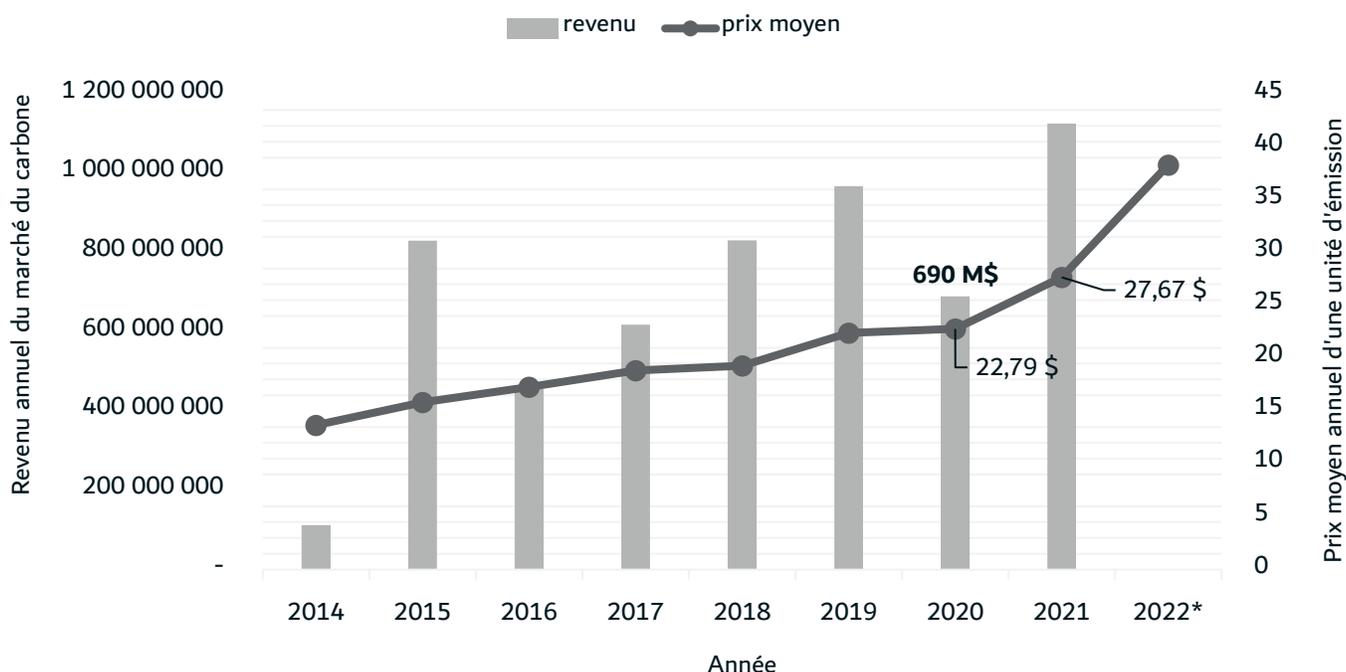
¹¹ European commission, Eurostat (2013), *Environmental taxes - a statistical guide*, 42 p.

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 en étant répercuté dans le coût de production et de distribution des produits, ce qui rend les modes de production carboneutres plus attractifs¹³.

Graphique 1. **Recettes provenant de la vente aux enchères du SPEDE et prix de vente moyen pondéré annuel - 2014 à 2021**, en dollars



Notes : L'augmentation du nombre d'unités mises en vente en 2015 résulte de l'assujettissement des distributeurs de carburants au 1^{er} janvier 2015. * Pour 2022, la moyenne pondérée du prix des unités résultant des deux premières enchères de 2022 (38,32 \$) est montrée.

Source : Gouvernement du Québec (s.d.) Revenus des ventes aux enchères versés au Fonds vert, en ligne : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/carbone/revenus.htm> (consulté le 8 juin 2022).

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 sur le plan environnemental.

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

Les revenus du SPEDE tirés de la vente de droits d'émission transitent d'abord par le Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC), qui remplace le Fonds vert depuis le 1^{er} novembre 2020¹⁴, pour être ensuite réinvesti dans la mise en œuvre de mesures de lutte contre les changements climatiques découlant du PEV¹⁵. Ces recettes s'élèvent à 690 M\$ en 2020 et 1 126 G\$ en 2021. La baisse de revenu de 2020 s'explique par la réduction de la production des entreprises en raison de la pandémie de COVID-19 qui a entraîné une baisse de la demande pour les droits d'émission. On constate d'ailleurs une remontée du nombre d'unités vendues et de leur prix de vente en 2021 en lien avec l'assouplissement des mesures sanitaires.

Le FECC a soutenu la mise en œuvre du plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (qui a pris fin le 31 décembre 2020), puis du PEV (voir encadré 1). Bien que l'année financière 2020-2021 soit une année de transition entre ces deux politiques-cadres, plusieurs programmes visant la réduction de GES initiés précédemment, tel *Roulez-vert*, sont reconduits dans le PEV. Le tableau 1 décrit quelques-unes des principales mesures du PEV financées par le FECC en 2020-2021¹⁶, celles-ci figuraient aussi au plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.

Tableau 1. Principales mesures financées par le FECC - 2020-2021

	Aide financière 2020-2021	Nombre de participants	Provenance du financement	Aide financière consentie depuis la mise en place	Aide financière moyenne depuis la mise en place
Chauffez-vert* (conversion d'un système au mazout/propane à un système alimenté par une énergie renouvelable)	8,4 M\$	6 813	100 % FECC	39,6 M\$	4,4 M\$ par année
Roulez vert			100 % FECC		
(véhicules électriques et bornes à domicile)	181,1 M\$	39 473		669,7 M\$	4 212 \$
(bornes de recharge en milieu de travail et multilogement)	3,4 M\$	1 874		14,5 M\$	2 128 \$
Bioénergies	9,3 M\$	51 projets acceptés	FECC et Fonds pour une économie à faibles émissions de carbone (féd.)	60,8 M\$	246 154 \$ par projet
ÉcoPerformance	85,7 M\$	391 projets acceptés	FECC, Quote-part et Fonds pour une économie à faible émission de carbone (féd.)	523,3 M\$	263 361 \$ par projet
Technoclimat	36,7 M\$	12 projets acceptés	FECC, Quote-part et autre source	129,4 M\$	1,76* M\$ par projet

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

Source : Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (2022), *rapport annuel de gestion 2020-2021*, p. 90-91.

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

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

¹⁶ Il est à noter qu'en plus des revenus en provenance du marché du carbone, le Fonds vert était aussi alimenté par les redevances sur les matières résiduelles et l'eau. En contrepartie, le Fonds vert assumait des dépenses relatives à la gestion des matières résiduelles et à la gouvernance de l'eau. Ces activités relèvent maintenant du Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État (FPEDHE) depuis le 1^{er} novembre 2021. Voir : Gouvernement du Québec (2020), *Rapport annuel de gestion 2020-2021 – ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques*, p.35 à 39.



De plus, en 2020-2021, le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) qui est administré par le ministère des Transports du Québec (MTQ)¹⁷ a réalisé pour 223,9 M\$ de dépenses admissibles à un remboursement par le FECC. Une partie de ce montant (166,5 M\$) est imputée au Programme d'aide au développement du transport collectif qui vise la réduction des gaz à effet de serre. Par ailleurs, le MTQ a réalisé des dépenses supplémentaires de 28,9 M\$ dans le cadre de projets du plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques et du PEV, tel le programme Écocamionnage¹⁸.

Encadré 1 – Plan pour une économie verte, plans de mise en œuvre annuels et Fonds d'électrification et de changements climatiques

Le PEV constitue la nouvelle politique-cadre contribuant à l'atteinte des cibles de réduction des émissions de GES fixées par le gouvernement de Québec, soit une réduction des GES en 2030 de 37,5 % par rapport au niveau de 1990, et l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050. Le PEV repose sur 4 axes d'intervention qui peuvent se résumer ainsi : l'électrification de l'économie, le développement technologique, la mise en place de mesures de mitigation face aux impacts des changements climatiques et l'adoption de nouvelles habitudes plus durables¹⁹.

Annuellement, les actions climatiques gouvernementales à réaliser dans le cadre du PEV font l'objet d'une mise à jour couvrant les cinq années subséquentes (actions, dépenses annuelles et cibles)²⁰ et sont présentées au sein d'un plan de mise en œuvre (PMO). Chaque ministère et organisme gouvernemental est chargé de la reddition de comptes et de l'évaluation de la performance des actions qu'il met en œuvre. Des fiches sont produites pour chacune des actions, présentant les dépenses réelles et prévues ainsi qu'une évaluation du potentiel de réduction de GES²¹.

Les actions détaillées au PMO sont financées par le FECC, celui-ci étant alimenté principalement par le marché du carbone et, dans une moindre mesure, par des crédits ministériels.

À la suite du dépôt du PMO 2022-2027, il est estimé que l'ensemble des actions de réductions de GES prévues pour lutter contre les changements climatiques entraîneront une diminution des émissions de 15,9 Mt en 2030, ce qui représente 51 % de l'effort requis pour rencontrer la cible de réduction fixée par le gouvernement du Québec²². Le PMO précédent permettait quant à lui d'atteindre 42 % de l'objectif de 2030. Pour atteindre ces résultats, le PMO 2022-2027 comprend une croissance des investissements pour favoriser la transition énergétique et la décarbonisation. Toutefois, des doutes subsistent à savoir si cette croissance sera soutenue au cours des huit prochaines années.

La majorité des projets du PMO 2022-2027 sont non contraignants, la transition énergétique étant supportée par des incitatifs financiers. On remarque toutefois des changements législatifs qui « forceront » les modifications de comportement (par exemple, le renforcement de la norme sur les véhicules zéro émission ou l'établissement d'un volume minimal de carburant renouvelable dans l'essence et le diesel).

¹⁷ Gouvernement du Québec (2019), *Rapport annuel de gestion 2020-2021* - ministère des Transports, p. 48.

¹⁸ *Ibid.*, p. 51.

¹⁹ Gouvernement du Québec, *Plan pour une économie verte*, <<https://www.environnement.gouv.qc.ca/plan-economie-verte/bref.htm>> (consulté le 15 juin 2022). Quatre axes sont identifiés au sein du PEV tandis que le PMO 2022-2027 s'articule au sein de 5 axes, qui diffèrent de ceux présentés au PEV.

²⁰ Gouvernement du Québec, *Plan pour une économie verte - Mise en œuvre*, <<https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-economie-verte/plan-mise-en-oeuvre>> (consulté le 15 juin 2022).

²¹ Gouvernement du Québec, *Plan pour une économie verte - Description des actions et résultats*, <<https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-economie-verte/gouvernance-diffusion-resultats/description-actions-resultats>> (consulté le 15 juin 2022) Au moment de la production de ce cahier, certaines fiches ne contenaient aucune information relative au potentiel de réduction de GES des actions financées dans le cadre du PEV.

²² Québec (2022) *Plan pour une économie verte- Plan de mise en œuvre 2022-2027 – Analyse d'impact sur les émissions de GES et l'économie*, p. 13.



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 dernier²³. Cependant, le filet de sécurité fédéral, qui s'applique lorsque les provinces ne tarifient pas le carbone à un niveau suffisant, trouve application au Manitoba (qui n'a pas mis en place de système de tarification).

En Alberta, en Saskatchewan, en Ontario et à l'Île-du-Prince-Édouard²⁴, le filet de sécurité fédéral s'applique aux sources d'émissions non couvertes par les systèmes provinciaux déployés. Le gouvernement fédéral reconnaît le système du Québec au moins jusqu'à la fin de 2022.

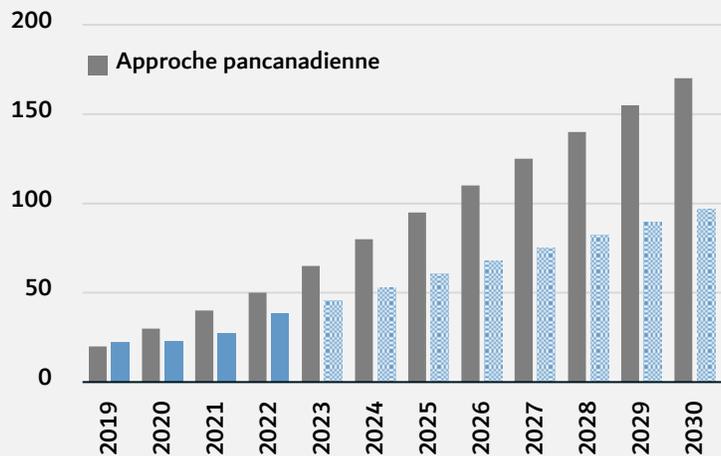
Tandis que le prix des émissions de CO₂ fut de 39,59 \$ la tonne lors des enchères du 26 mai 2022 du marché du carbone Québec-Californie, la taxe fédérale sur le carbone s'élève à 50 \$ la tonne depuis le 1^{er} avril 2022.

Il faut bien comprendre que des prix plus élevés ne sont toutefois pas nécessairement le reflet de politiques de réduction des GES plus strictes.

D'une part, tandis que le Québec utilise les prélèvements afin de financer des projets de lutte contre les changements climatiques, le gouvernement fédéral retourne aux ménages des provinces visées une large part de la taxe perçue. D'autre part, le degré de couverture des émissions diffère : au Québec, le taux de couverture des GES émis était de 80 % en 2020 alors que celui-ci était de 55 % au Manitoba, unique province où le filet de sécurité fédéral s'applique intégralement²⁵.

Afin de comparer la tarification du carbone en vigueur au Québec à celle appliquée ailleurs, il est donc pertinent d'utiliser le ratio de tarification du carbone, qui tient compte à la fois du prix d'émission d'une tonne de GES et de la proportion des émissions couvertes²⁶. En 2019, la tarification du carbone ajustée à l'aide de ce ratio s'élevait à 12,90 USD la tonne au Québec. Elle était plutôt estimée à 16,20 USD au sein de l'Union européenne (à laquelle on ajoute le Royaume-Uni, la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein), à 0,88 USD aux États-Unis, tandis que la moyenne mondiale s'élevait à 2,02 USD²⁷.

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



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 (2022), *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>>.

²³ 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.

²⁴ Gouvernement du Canada, *Les systèmes de tarification de la pollution par le carbone au Canada*, <<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/fonctionnement-tarification-pollution.html>> (consulté le 10-06-2022)

²⁵ Gouvernement du Canada (2021), *Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone – rapport préliminaire 2020*, p.43.

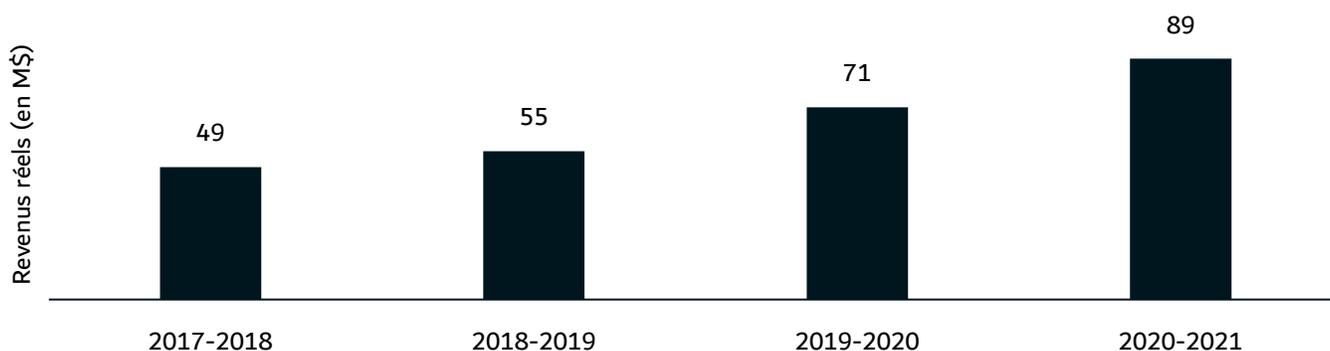
²⁶ Gouvernement du Québec (2022), *Ratio de tarification du carbone – Cahier technique*, 23 p.

²⁷ *Ibid*, p. 22.

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

Alors que les distributeurs d'énergie payaient une quote-part annuelle à Transition énergétique Québec (TEQ) en 2019-2020, à la suite de l'abolition de TEQ le 1^{er} novembre 2020, ces sommes sont dorénavant versées directement au ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles²⁸. Les formes d'énergie visées sont l'électricité, l'essence, le diésel, le mazout léger, le mazout lourd, le propane et le gaz naturel. Les quotes-parts servent à financer entièrement quatre programmes d'efficacité énergétique (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 fonctionnement²⁹.

Graphique 2. **Quote-part des distributeurs d'énergie versée au MERNQ - 2017-2018 à 2020-2021**, en millions de dollars



Source : Transition énergétique Québec, *Rapports annuels de gestion* et ministère de l'Énergie et de Ressources naturelles (2022), *Rapport annuel de gestion 2020-2021*, p. 44.

Les revenus tirés des quotes-parts s'élèvent à 89 M\$ pour 2020-2021 et servent à financer les mesures du plan directeur en transition énergétique, maintenant géré par le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles.

Tableau 2. **Mesures du plan directeur en transition énergétique financées entièrement par la quote-part des distributeurs d'énergie - 2020-2021**

	Aide financière 2020-2021	Nombre de participants 2020-2021	Aide financière consentie depuis la mise en place	Aide financière moyenne (depuis la mise en place)
Rénoclimat	33,9 M\$	27 219	234,2 M\$	1 269 \$
Éconologis	1,3 M\$	2 922	41,2 M\$	411 \$
Novoclimat	4,8 M\$	1 878	110,3 M\$	2 319 \$
Chauffez-vert (installation ou remplacement de thermopompe à basse température)	37,4 M\$	56 270	37,4 M\$	ND

Source : Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (Septembre 2021), *Rapport annuel 2020-2021*, p. 90.

²⁸ Voir : *Règlement sur la quote-part annuelle payable au ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles en vertu de l'article 17.1.11 de la Loi sur le ministère des Ressources naturelles et de la Faune*.

²⁹ 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 15,9 M\$ pour l'exercice 2020-2021. Voir : Gouvernement du Québec (2021), *États financiers de l'exercice clos le 31 mars 2021*, Régie de l'énergie.

1.3 Taxes sur les carburants (Québec et fédéral)

Le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec appliquent aux carburants des taux de taxe unitaires qui varient selon leur type. 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 - 2020**, par litre

Carburant	Taxe d'accise fédérale	Taxe spécifique sur les carburants (Qc)
Essence sans plomb	10 cents	19,2 cents
Mazout non coloré (diésel)	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>> (consulté le 4 juillet 2022).

Il est à noter que les gouvernements du Québec et du 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 2.

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 commun³⁰. Le litre d'essence ou de diésel vendu sur le territoire de la région 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 2020, les revenus de la taxe sur les carburants du Québec s'élevaient à 1,9 G\$. On évalue plutôt ceux-ci respectivement à 933 M\$ et 79 M\$ en 2020 dans le cas de la taxe d'accise fédérale sur les carburants perçus au Québec et de la surtaxe servant à financer l'ARTM (graphique 3).

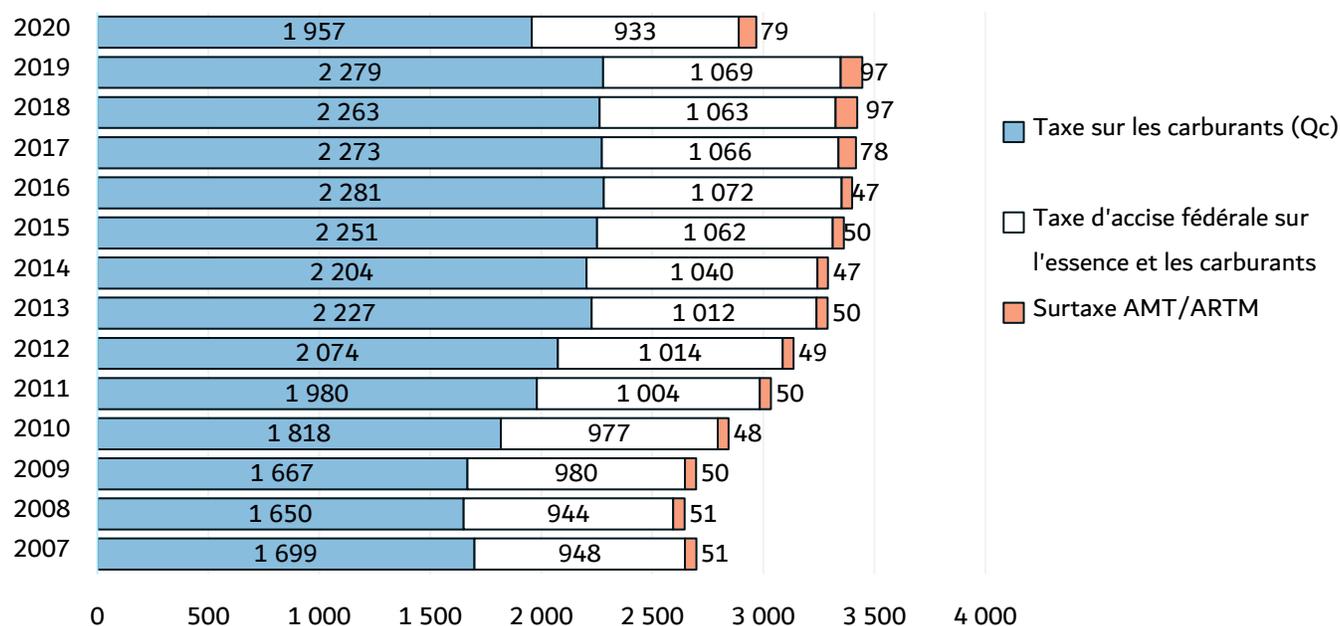
Les revenus tirés de la taxe spécifique sur les carburants du Québec sont relativement stables depuis 2013, soit à la suite de l'augmentation du taux de la taxe sur les carburants de 4 cents le litre entre 2010 et 2013, à raison de 1 cent par année. Toutefois, ces revenus ont connu une baisse de presque 300 M\$ lors de l'exercice 2020-2021, attribuable à la baisse de la demande pour les carburants, associée à la pandémie de COVID-19. Il s'agit d'une baisse temporaire, car selon les données préliminaires pour l'exercice 2021-2022, les revenus seraient de retour à leur niveau pré-pandémique, atteignant 2,1 G\$³¹.

³⁰ 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.

³¹ Gouvernement du Québec (2022), *Statistiques budgétaires du Québec - Mars 2022*, tableau 3.



Graphique 3. Revenus des taxes prélevées sur les carburants au Québec, 2007 à 2020, en millions de dollars



Notes : La donnée visant la taxe sur les carburants inclut les revenus liés à la majoration du litre d'essence ou de diésel 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. Seuls les montants perçus par l'AMT/ARTM pour leur propre compte sont présentés.

Sources : Statistique Canada, *tableau 36-10-0450-01* 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 FORT³² et 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 Fonds de la taxe sur l'essence a été renommé le « Fonds pour le développement des collectivités du Canada » (FDCC) en 2021 et les sommes affectées à ce fonds sont allouées aux municipalités. Les Gouvernements du Canada et du Québec ont signé une entente en 2014 assurant l'utilisation d'une partie des revenus de la taxe d'accise sur l'essence au profit des municipalités québécoises afin de soutenir leurs infrastructures et la réalisation de projets de transport en commun³³. Les sommes allouées au Québec par le FDCC en 2021-2022 s'élèvent à 1,1 G\$³⁴.

³² Les montants 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.

³³ Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, *Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec (TECQ)*, <<https://www.mamh.gouv.qc.ca/infrastructures/programme-de-la-taxe-sur-lessnesse-et-de-la-contribution-du-quebec-tecq/programme-de-la-taxe-sur-lessnesse-et-de-la-contribution-du-quebec-2019-2023-tecq/>> (consulté le 2 juillet 2022).

³⁴ Gouvernement du Canada, *Document d'information : Allocations au titre du Fonds pour le développement des collectivités du Canada (FDCC) fédéral et sommes complémentaires pour 2021-2022 versées au Québec*, <<https://www.canada.ca/fr/bureau-infrastructure/nouvelles/2021/07/document-dinformation-allocations-au-titre-du-fonds-pour-le-developpement-des-collectivites-du-canada-fdcc-federal-et-sommes-complementaires-pour-2.html>> (consulté le 2 juillet 2022).



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) - 2020

	Dépense fiscale 2020 (Projection)	Nombre de bénéficiaires
Remboursement à l'égard du biodiésel	< 0,5 M\$	7 entités (2019)
Remboursement accordé aux transporteurs en commun	12,8 M\$	99 (2019)

Source : Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales — Édition 2021*, p. C. 381 et C. 382

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

³⁶ Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales - Édition 2021*, p. C. 382.

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

³⁸ Gouvernement du Québec (2021), *Dépenses fiscales - Édition 2021*, p. C. 381.

³⁹ Gouvernement du Canada, *Remboursement de la taxe d'accise sur l'essence*, <<https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/impot/particuliers/segments/deductions-credits-impot-personnes-handicapees/remboursement-taxe-accise-essence.html>> (consulté le 25 juillet 2022). 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 2022

Plusieurs prélèvements écofiscaux 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 2022, 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.	14,5	11,1	10	35,6	16,7	8,4	134	195
Î.-P.-É.	8,5	11,1	10	29,6	14,9	7,4	124	176
N.-É.	15,5	2,3	10	27,8	14,8	7,4	120	170
N.-B.	10,9	11,1	10	32	15,2	7,6	120	175
Qc	19,2	8,9	10	38,1	15,6	7,8	120	182
Ont.	14,7	11,1	10	35,8	12,4	7,8	119	175
Man.	14	11,1	10	35,1	0	8,2	128	171
Sask.	15	11,1	10	36,1	0	8	124	168
Alb.	0	11,1	10	21,1	0	7,4	126	154
C.-B.	14,5	11,1	10	35,6	0	9	146	191

Notes : Le 1^{er} avril 2022, le gouvernement de l'Alberta a annoncé la suspension temporaire de la taxe provinciale spécifique sur l'essence. Une réduction de 5,7 cents le litre d'essence est appliquée en Ontario entre le 1^{er} juillet et le 31 décembre 2022 et n'est pas reflétée dans ce tableau. Le Québec et la Nouvelle-Écosse utilisent des systèmes de plafonnement et d'échange de droits des émissions carbone. Dans ce dernier cas, des allocations gratuites aux distributeurs de carburants sont cependant prévues. Terre-Neuve-et-Labrador, l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Britannique utilisent leur propre taxe carbone (ou redevance sur les combustibles). Les autres provinces sont couvertes par le filet de sécurité fédéral. Les taxes de vente provinciales du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique ne sont pas des taxes sur la valeur ajoutée et leur effet se voit reflété dans d'autres composantes de prix. L'Alberta ne prélève pas de taxes de vente.

Source : Canadian Taxpayers Federation (2022), *23th Annual Gas Tax Honesty Report* et Base de données *Kalibrate* pour C-B (les données montrées sont celles pour Kamloops).

Bien que le Québec montrait, au 1^{er} avril, les prélèvements les plus élevés en proportion du prix hors taxe de l'essence ($38,1/120 = 31,8\%$) parmi les provinces, Terre-Neuve-et-Labrador et la Colombie-Britannique montraient un prix à la pompe plus élevé, respectivement à 195 et 191 cents.

L'effet du SPEDE sur le prix de l'essence au Québec (8,9 cents le litre) est de 2,2 cents inférieurs à celui de la taxe carbone appliquée par les autres provinces (11,1 cents). Cependant, la taxe sur les carburants du Québec est plus élevée que celle des autres 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 (art. 1029.8.36.0.95 L.I.), du biodiésel (art. 1029.8.36.0.106.2 L.I.) ou de l'éthanol cellulosique (art. 1029.8.36.0.105 L.I.) 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 (2022), *Dépenses fiscales — Édition 2021*, p. C.269 à C.271.

Dans le cadre du budget 2022-2023, le gouvernement du Québec a annoncé l'instauration d'un nouveau crédit d'impôt remboursable pour la production de biocarburant au Québec, qui visera la production d'éthanol, de biodiésel et d'éthanol cellulosique, ainsi que la production d'autres carburants alternatifs produits à partir de matières admissibles⁴³.

Le taux de ce nouveau crédit d'impôt sera modulé en fonction de l'aide gouvernementale accordée sur cette production et de l'amélioration en matière d'émission carbone qu'il procure en comparaison d'une même quantité d'essence ou de diésel, aussi désigné « intensité carbone ». Le plafond journalier de 821 917 litres sera reconduit et devra être partagé dans l'éventualité où une société produit plus d'un type de biocarburant admissible. La législation prévoira aussi des réductions des montants accordés dans le cas où le bénéficiaire du crédit recevrait d'autres aides gouvernementales ou non gouvernementales en lien avec cette production. Le crédit sera disponible pour les années se terminant après le 31 mars 2023 et sera disponible jusqu'au 31 mars 2033.

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. Voir : Financement agricole Canada, l'incidence des biocarburants sur la demande de céréales et d'oléagineux, <<https://www.fcc-fac.ca/fr/savoir/services-economiques/l-incidente-des-biocarburants-sur-la-demande-de-cereales-et-d-oleagineux.html>> (consulté le 3 août 2022).

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 (2022), *Budget 2022-2023 renseignements additionnels*, mars 2022, p. A.13 à A.25.



b) Huile pyrolytique

Un crédit d'impôt remboursable temporaire est disponible pour l'exploitation d'une entreprise d'huile pyrolytique (art. 1029.8.36.0.106.9 L.I.). 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 »⁴⁴. 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.

Paramètres des crédits

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 2023⁴⁵. 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. Dans le cadre du budget 2022-2023, le gouvernement du Québec annonce la prolongation de ce crédit pour une période de 10 ans, soit jusqu'au 31 mars 2033. Le plafond journalier de production passera à 821 917 litres à compter du 1^{er} avril 2023⁴⁶.

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

	Dépense fiscale 2020 (projection)	Nombre de bénéficiaires
Production d'éthanol	5,2 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\$	ND

Source : Gouvernement du Québec (2022), *Dépenses fiscales* — Édition 2021, p. C.269 à C.273.

⁴⁴ Gouvernement du Québec (2022), *Dépenses fiscales - Édition 2021*, p. C.273.

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ Gouvernement du Québec (2022), *Budget 2022-2023 renseignements additionnels, mars 2022*, p. A.25 à A.35.



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. En 2018, la mesure québécoise a fait l'objet d'une harmonisation à la mesure fédérale portant sur ces biens qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques en vue de promouvoir une croissance économique durable⁴⁷.

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 (art. 130 L.I.).

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 43.2⁴⁸ 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 2024⁴⁹, 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 permanente⁵⁰.

« Sommaire, 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. » 51

Le budget fédéral 2022-2023 annonce un élargissement des catégories 43.1 et 43.2 afin de permettre l'amortissement accéléré sur les thermopompes. Ces catégories se voient aussi revues afin d'exclure la déduction sur les équipements de production énergétique à base de combustibles fossiles. Ces deux catégories ainsi que la catégorie 53 sont aussi visées par les nouvelles règles de passation en charges immédiate qui permet à une société de déduire un montant allant jusqu'à 1,5 M\$ pour des investissements dans ce type de biens⁵². Aucune estimation de *dépenses fiscales* visant spécifiquement la déduction pour amortissement accélérée et bonifiée pour le matériel de production d'énergie propre n'est disponible, tant au Québec qu'au niveau fédéral⁵³.

⁴⁷ 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* <<https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/impot/reenseignements-techniques/impot-revenu/folios-impot-revenu/serie-3-biens-placements-regimes-epargne/serie-3-biens-placements-regimes-epargne-folio-8-avoirs-miniers/folio-impot-revenu-s3-f8-c2-incidentifs-fiscaux-materiel-lie-a-energie-propre.html>> (consulté le 3 août 2022).

⁴⁸ 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.

⁴⁹ Gouvernement du Québec (2018), *Dépenses fiscales - édition 2018*, p. C.299.

⁵⁰ Gouvernement du Québec, ministère des Finances, *Bulletin d'information 2021-8* « Mesures fiscales annoncées à l'occasion de la présentation du Point sur la situation économique et financière du Québec et autre mesure », 25 novembre 2021.

⁵¹ R.I.R., CRC, c. 945, cat. 43.1.

⁵² Gouvernement du Canada, *Quoi de neuf pour les sociétés*, <<https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/impot/entreprises/sujets/societes/quoi-neuf-societes.html#DPA>> (consulté le 7 juillet 2022).

⁵³ Gouvernement du Québec (2022), *Dépenses fiscales - Édition 2021*, p. C.310.



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 est prévue pour les 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 (par. 66.1 L.I.R. et art.400 et 401 L.I.).

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 donc la déduction aurait généralement été répartie sur plusieurs années.

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 dépenses suivantes pourraient se qualifier comme FEREEC :

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

En outre, il est possible pour certaines sociétés, soit celles se qualifiant de SEEP⁵⁴ (société exploitant une entreprise principale dans le secteur des ressources naturelles), de transférer leur FEREEC à des investisseurs par le biais d'actions accréditatives. Les actions accréditatives constituent un mécanisme d'abri fiscal autorisé qui permet à une société de transférer certaines déductions inutilisées aux détenteurs de ces actions⁵⁵. De ce fait, un investisseur qui achète une action accréditative 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 Québec⁵⁶.

⁵⁴ L.I.R., par. 66(15).

⁵⁵ Gouvernement du Canada (2022), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 143.

⁵⁶ *Ibid.* et Gouvernement du Québec (2022), *Dépenses fiscales - Édition 2021*, p. C.303.



Encadré 4 – L’inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre (GES)

L'évolution du niveau des émissions de GES au Québec depuis 1990 est recensée par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques est diffusée annuellement⁵⁷, avec un délai d'environ 3 ans.

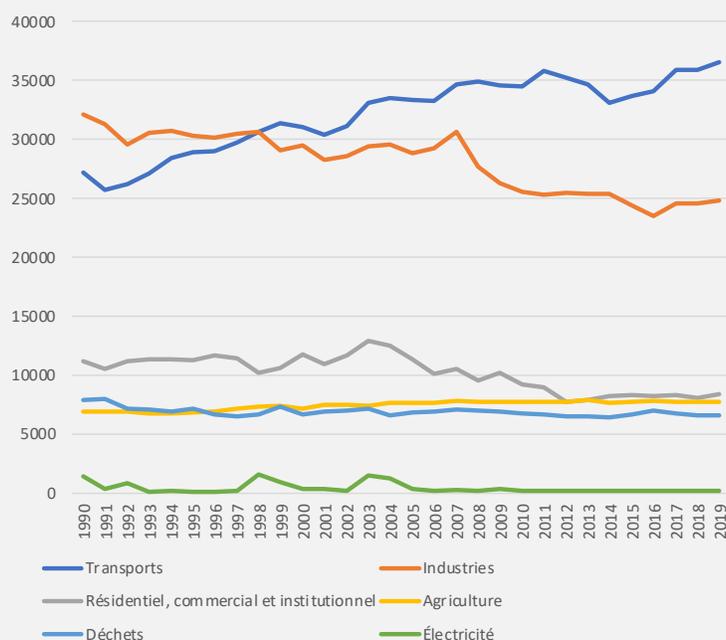
Les données nécessaires à cette compilation sont obtenues de Statistique Canada, d'Environnement et Changement climatiques Canada, du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et de l'Institut de la Statistique du Québec. Depuis 2007, les entreprises sont tenues de fournir les renseignements en vertu du Règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l'atmosphère (chapitre Q-2, r.15)⁵⁸.

Le dioxyde de carbone (CO₂) représente 77 % des GES en 2019, le méthane (CH₄) 14 % et l'oxyde nitreux (N₂O) 5 %. À eux seuls, ils représentent la quasi-totalité des émissions totales de GES. La majorité des émissions de CO₂ sont émises par le secteur du transport, le CH₄ par le secteur des déchets tandis que le N₂O est principalement émis par le secteur de l'agriculture. Ces émissions participent au réchauffement climatique.

De 1990 à 2019, les émissions ont diminué de 2,7 %. Celles-ci sont cependant à la hausse depuis 2014 et il est improbable que la cible de réduction des émissions de GES de 20 % par rapport au niveau de 1990 en 2020 soit rencontrée.

Afin de rencontrer la cible de réduction de 37,5 % d'émission de GES en 2030, des actions structurelles ciblant le parc de véhicules et son utilisation semblent requises⁵⁹. Le transport est le secteur le plus important au niveau des émissions et, avec l'agriculture, encore en croissance. À lui seul, le transport routier représente 34,4 % des émissions totales au Québec. La progression est notamment due à l'augmentation des émissions émises par les camions légers (fourgonnettes, camionnettes et véhicules utilitaires sport) ainsi qu'à l'accroissement des véhicules lourds sur les routes. Selon le PEV⁶⁰, une hausse des émissions de 1,9 % entre 2019 et 2030 est prévue dans le secteur du transport.

Émissions de GES au Québec par secteur d'activité de 1990 à 2019



Source : Gouvernement du Québec (2021), *GES 1990-2019 : Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990*, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, <<https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2019/inventaire1990-2019.pdf>>.

⁵⁷ Gouvernement du Québec (2021), *GES 1990-2019 : Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990*, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, <<https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2019/inventaire1990-2019.pdf>>.

⁵⁸ Règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l'atmosphère, Loi sur la qualité de l'environnement, chapitre Q-2, a. 2.2., 46.2, 115.27, 115.34 et 124.1, r. 15. <<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/rc/Q-2.%20r.%2015>>.

⁵⁹ Whitmore, J. et P.-O. Pineau (2022), *État de l'énergie au Québec 2022*, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, p.51.

⁶⁰ Gouvernement du Québec (2022). *Plan pour une économie verte 2030 – Plan de mise en œuvre 2022-2024 : Analyse d'impact sur les émissions de GES et l'économie*, ministère des Finances et ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, <<https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/analyse-impact-plan-mise-oeuvre-2022-2027.pdf>> p.9.

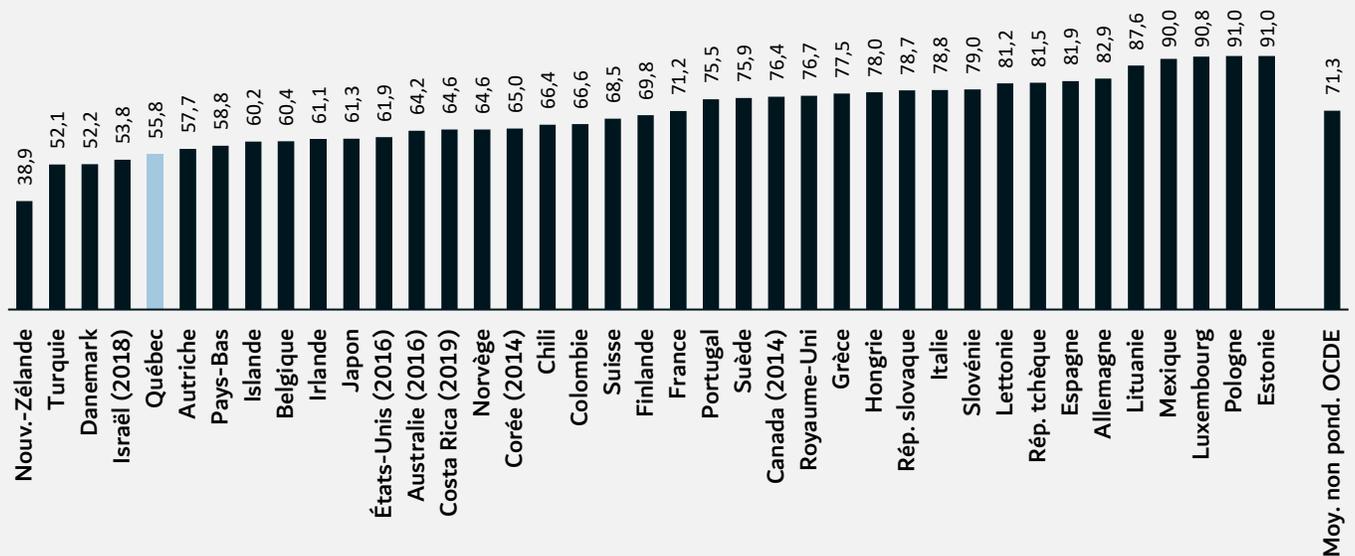
Sommaire et comparaisons - énergie

Les produits énergétiques constituent la base d'imposition sur lesquels reposent 55,8 % de l'ensemble des prélèvements écofiscaux au Québec en 2020, une proportion inférieure à celle observée aux États-Unis (61,9 %) et 15,5 points de pourcentage sous la moyenne OCDE⁶¹. Mis à part la Nouvelle-Zélande, tous les pays de l'OCDE tirent la majorité de leurs recettes provenant des taxes à l'environnement de cette base d'imposition en 2020.

Mesures écofiscales chiffrées – énergie, Québec 2020 (*2020-2021)

Mesure	Prélèvement / Incitatif (M\$)	% ens. mesures	% PIB 2020
SPEDE (Qc)	689,9	10,22	0,15
Quotes-parts (Qc)	89,0*	1,32	0,02
Taxe sur carburant (Qc)	1 957,0	28,99	0,44
Taxe d'accise sur essence et diésel (féd.)	933,0	13,82	0,21
Surtaxe sur carburant (ARTM)	79,0	1,17	0,02
Remboursement de la taxe carburant pour transport en commun (Qc)	12,8	0,19	0,00
Crédit impôt production de biocarburant (Qc)	5,2	0,08	0,00
Total	3 765,9	55,8	0,84

Recettes tirées des taxes à l'environnement reposant sur l'énergie, en proportion de l'ensemble – Québec et OCDE 2020



Source : OCDE. Stats, base de données.

⁶¹ Il est à noter que la méthodologie de l'OCDE ne prend pas en compte l'ensemble des prélèvements recensés dans ce cahier.



Transport

Cette partie regroupe les mesures écofiscales associées à une seconde base fiscale, les transports. 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 »⁶².

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).

⁶² 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 FORT⁶³.

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 54,50 \$ pour un véhicule de 4 à 4,9 litres, 109 \$ pour un véhicule de 5 à 5,9 litres et 218 \$ pour un véhicule de 6 litres ou plus⁶⁴.

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)⁶⁵. La SOFIL contribue à des projets d'infrastructures municipaux, incluant des projets d'infrastructures de transport en commun.

De plus, des droits d'immatriculation additionnels sont exigés des propriétaires de véhicules dont la valeur dépasse 40 000 \$⁶⁶.

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 45 \$ pour une période de 12 mois est exigé des propriétaires de véhicules de promenade immatriculés sur le territoire de l'agglomération de Montréal⁶⁷.

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 métropolitain⁶⁸. Les sommes sont affectées au transport collectif (métro, lignes de train, transport adapté).

⁶³ 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.

⁶⁴ Société de l'assurance automobile du Québec, *Coût d'immatriculation additionnel pour les véhicules de forte cylindrée*, <<https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/immatriculation/cout-immatriculation-additionnel-vehicules-forte-cylindree/>> (consulté le 4 juillet 2022)

⁶⁵ Voir : Société de financement des infrastructures locales du Québec (2021), *Rapport d'activité 2021* p. 26 et Gouvernement du Québec (2014), *Le Point sur la situation économique et financière du Québec - Automne 2014*, p. D.55.

⁶⁶ Un véhicule de luxe ou camion léger est considéré comme un véhicule de luxe si sa masse nette est de 3 000 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>> (consulté le 4 juillet 2022).

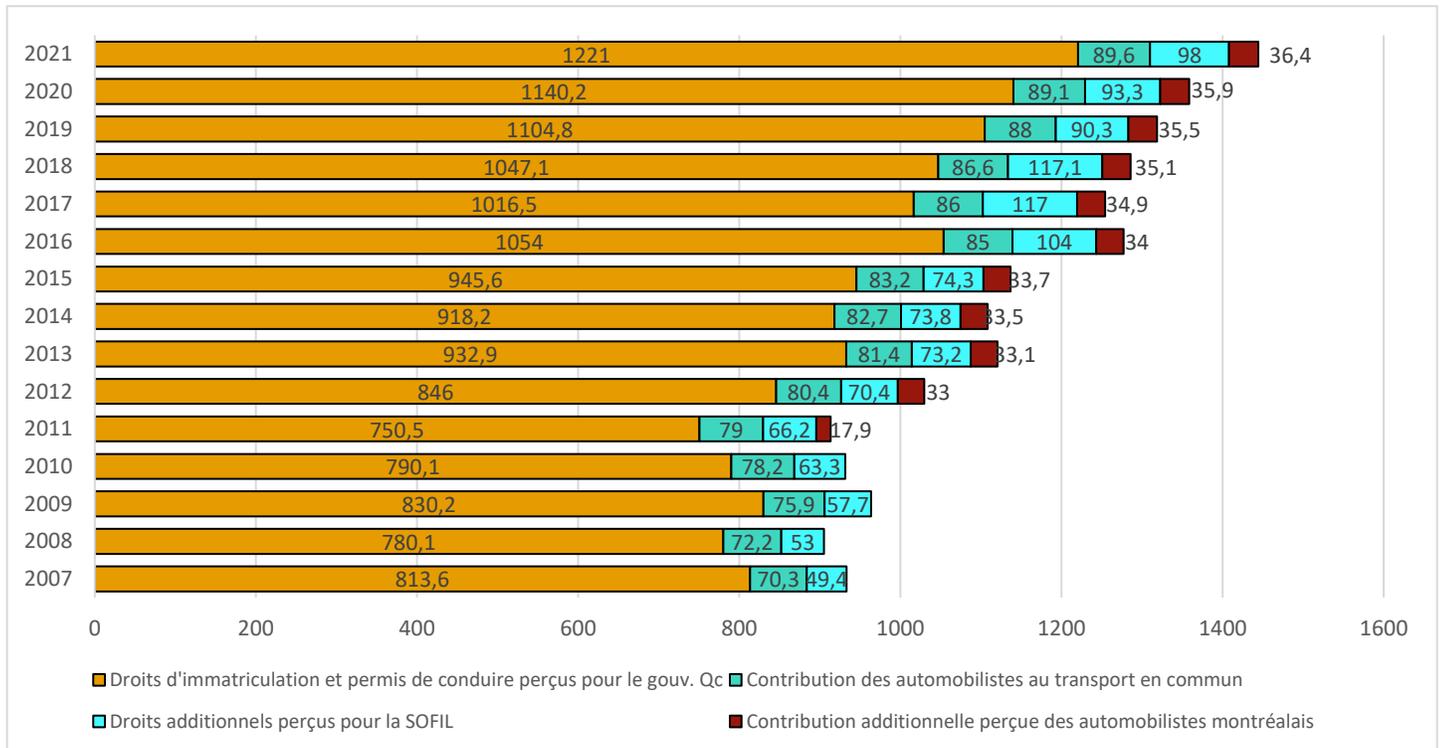
⁶⁷ Société de l'assurance automobile du Québec, *Tableau comparatif – véhicules de promenade (automobile ou autres)*, <<https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/immatriculation/tableaux-comparatifs/vehicules-promenade>> (consulté le 4 juillet 2022).

⁶⁸ 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.



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.

Graphique 4. **Recettes perçues par la SAAQ et tirées des droits sur immatriculation et permis de conduire - 2007 à 2021**, en millions de dollars



Note : La contribution additionnelle perçue des automobilistes montréalais s'établit à 45 \$ depuis 2011. À la suite de l'adoption du *règlement élargissant la taxe à l'immatriculation aux villes de la banlieue montréalaise* par les maires de la Communauté métropolitaine de Montréal, ce droit devait être majoré à 50 \$ et perçu auprès de l'ensemble des municipalités de la communauté métropolitaine de Montréal, mais la SAAQ n'est pas en mesure de procéder à sa perception avant de terminer la modernisation de l'ensemble de ses systèmes informatiques⁶⁹.

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 1 220,5 M\$ en 2021. Elles s'élèvent à 1 140,2 M\$ en 2020. Quant aux droits additionnels versés à la SOFIL, ceux-ci sont passés de 49 M\$ à 98 M\$ sur cette période, en partie dus à l'imposition d'un nouveau droit d'acquisition de véhicules munis de moteurs à forte cylindrée depuis 2016. Ils se situent à 93,3 M\$ en 2020.

La contribution des automobilistes au transport en commun et la contribution additionnelle des automobilistes montréalais se chiffrent respectivement à 89,1 M\$ et 35,9 M\$ en 2020 et à 89,6 M\$ et 36,4 M\$ en 2021.

⁶⁹ Voir : Communauté métropolitaine de Montréal (2022), *Travailler ensemble pour un grand Montréal durable – Mémoire présenté au gouvernement du Québec dans le cadre des consultations prébudgétaires*, p.15



2.2 Exemption de droits et gratuité visant les véhicules électriques (Québec)

En vue de contribuer à l'augmentation du parc de véhicules électriques, certains avantages sont consentis à leur utilisation.

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

Le propriétaire d'un véhicule entièrement électrique, hybride rechargeable ou à pile à hydrogène pourra bénéficier d'une exemption du droit d'immatriculation additionnel applicable aux véhicules de luxes jusqu'à concurrence d'une valeur de 75 000 \$. Cette exemption cesse de s'appliquer pour les véhicules dont la valeur est de 125 000 \$ ou plus. La SAAQ ne diffuse pas l'information sur le manque à gagner généré par cette exemption pour 2020. Cependant, l'impact financier de cet allègement fut de 0,2 M\$ pour 2019-2020⁷⁰.

Gratuité des traversiers et des péages pour les véhicules munis d'une plaque d'immatriculation verte (Québec)

Les automobilistes utilisant des véhicules munis d'une plaque d'immatriculation verte délivrée par la Société de l'assurance automobile du Québec bénéficient d'un accès gratuit aux ponts des autoroutes 25 et 30 dans la région de Montréal ainsi qu'aux traversiers de Québec-Lévis, Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola, Matane–Baie-Comeau–Godbout et Rivière-du-Loup–St-Siméon⁷¹.

Tableau 7. Exemption de droits et gratuité visant les véhicules électriques (Québec) – 2020

	Impact financier 2020 *	Nombre de bénéficiaires
Exemption du droit d'immatriculation	0,2 M\$ (2019-2020)	ND
Gratuité des traversiers et des péages	4,1 M\$ (2019-2020)	ND
Total	4,3 M\$	

Note : Estimation basée sur la dépense fiscale de 2019-2020

Source : Gouvernement du Québec, *Mesures écofiscales*, <http://www.finances.gouv.qc.ca/mesures_ecofiscales/>

⁷⁰ Voir : Gouvernement du Québec, ministère des Finances, *Mesures écofiscales*, <http://www.finances.gouv.qc.ca/mesures_ecofiscales/fiches/exemption_droit_luxe_veh_electriques.asp> (consulté le 4 juillet 2022).

⁷¹ Un transpondeur obtenu auprès des exploitants des autoroutes et une vignette obtenue auprès des bureaux administratifs des traverses indiquées sont requis pour obtenir ces gratuités. Voir : Gouvernement du Québec, ministère des Transports, *Le gouvernement du Québec annonce le maintien de la gratuité des péages des autoroutes 25 et 30 pour les véhicules électriques* <<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Pages/peages-gratuits-autoroutes-25-30-vehicules-electriques.aspx>> (consulté le 3 août 2022).



2.3 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 Canada⁷². Les automobiles assujetties ne comprennent pas les camionnettes, les fourgonnettes conçues pour dix passagers ou plus, les ambulances ni les corbillards⁷³. Les véhicules dont la cote de consommation de carburant est d'au moins 13 litres au 100 kilomètres sont assujettis (tableau 8).

Tableau 8. **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), *Taux de taxe d'accise en vigueur*, <<https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/courrate/taux-taxes-accise-mise-a-jour-aout-2006.html>> (consulté le 4 juillet 2022).

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

Tableau 9. **Taxe d'accise sur les véhicules énergivores**

Revenus totaux (2020-2021)	Revenus provenant du Québec, 2020-2021 (estimation*)
3,98 M\$	0,76 M\$

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

Source : Gouvernement du Canada (2021), *Comptes publics du Canada — Volume II*, p. 462.

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 camions⁷⁴. L'OCDE inclut les taxes sur les équipements en lien avec le transport parmi les taxes environnementales⁷⁵. La taxe d'accise applicable est de 100 \$ et se voit reflétée dans le prix payé par le consommateur.

Tableau 10. **Taxe d'accise sur les climatiseurs automobiles**

Revenus totaux (2020-2021)	Revenus provenant du Québec, 2020-2021 (estimation*)
136,9 M\$	27,8 M\$

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

Source : Gouvernement du Canada (2021), *Comptes publics du Canada — Volume II*, p. 462.

⁷² Gouvernement du Canada, *Outil de recherche pour les cotes de consommation de carburant - véhicules traditionnels*, <<https://oe.nrcan.gc.ca/fcr-rcf/public/index-f.cfm>> (consulté le 4 juillet 2022).

⁷³ Gouvernement du Canada (13 juillet 2013), *Série des mémorandums 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 4 juillet 2022).

⁷⁴ 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.

⁷⁵ OCDE, *Base de données sur les instruments utilisés pour la politique environnementale*, en ligne : <<https://pinedatabase.oecd.org>> (consulté le 25 juillet 2022).



Encadré 5 – FORT revenus et dépenses

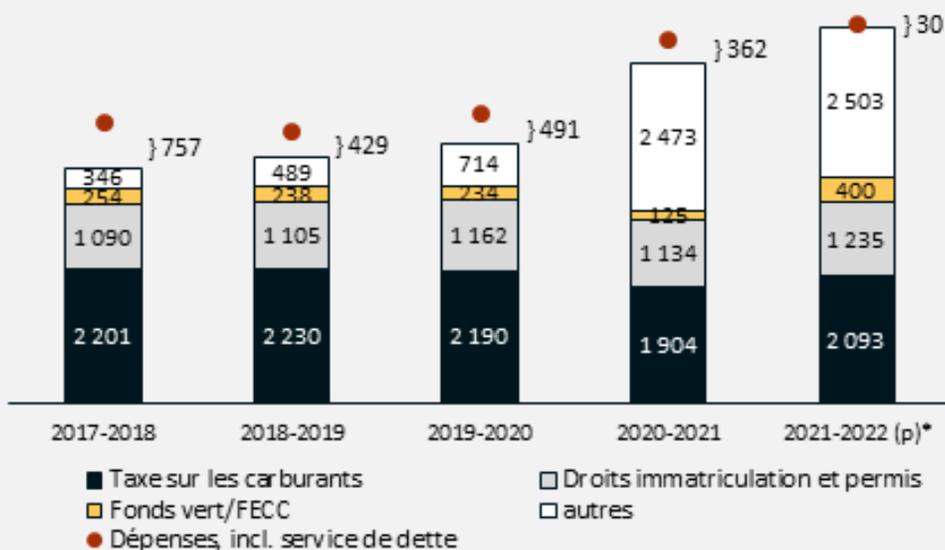
Le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) est un fonds spécial du gouvernement du Québec institué en 2010 et affecté au financement de l'entretien et du développement des infrastructures routières sous la responsabilité du ministère des Transports et des services de transport en commun. Les revenus du FORT proviennent principalement de la taxe sur les carburants, des droits sur les permis de conduire et de certains droits d'immatriculation. S'ajoutent une partie des revenus du SPEDE et des contributions de partenaires (dont le gouvernement fédéral)⁷⁶.

Depuis 2017-2018 le FORT montre un manque à gagner après la prise en compte du service de la dette associée aux infrastructures financées.

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.

On remarque que les revenus provenant de la taxe sur les carburants et ceux provenant des droits d'immatriculation et permis représentaient 70,8 % des dépenses du FORT en 2017-2018. Ils ne représentent que 53,1 % des dépenses en 2021-2022.

Revenus, dépenses et manque à gagner du FORT, 2017-2018 à 2020-2021, en millions de dollars



Note* : La modification d'application de la norme comptable sur les paiements de transfert a fait passer le surplus cumulé du FORT de 1,3 G\$ à -4,0 G\$ au début de 2021-2022. Une partie du transfert effectuée par le ministère des Transports en 2021-2022 est venue rétablir ce solde au niveau où il se situait avant la modification comptable. Ce revenu ponctuel (5,3 G\$) n'est pas pris en compte.

Source : Gouvernement du Québec (2021) *Chantier sur le financement de la mobilité durable - Document synthèse*, p. 6 et Gouvernement du Québec (2022) *Budget de dépenses 2022-2023, vol. 3 - Crédits et dépenses de portefeuilles*, p. 21-16 et 21-17.

Par ailleurs, le réseau routier supérieur, dont l'entretien est financé par le FORT, présente un déficit de maintien d'actif qui s'élève à 19,4 G\$ en 2022⁷⁷, alors que celui-ci s'élevait à 12,8 G\$ en 2017⁷⁸, indiquant un volume de travaux d'entretien et de réparation insuffisant pour contrebalancer la dégradation des infrastructures existantes.

⁷⁶ Gouvernement du Québec (2021), *Budget de dépenses 2020-2021*, p. 167.

⁷⁷ Québec (2022), *Plan québécois des infrastructures 2022-2032*, p. B.58.

⁷⁸ Québec (2017), *Plan québécois des infrastructures 2017-2027*, p. 185.

2.4 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 »⁷⁹.

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 déduction⁸⁰.

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 emploi⁸¹.

Tableau 11. **Crédits liés à l'achat des titres de transport en commun**

	Dépense fiscale 2020 (projection)	Nombre de bénéficiaires
Déduction additionnelle de 100 % dans le calcul du revenu de l'employeur (impôts des sociétés)	< 0,5 M\$	147 (2018)
Non-imposition des avantages accordés aux employés visant à encourager le transport collectif (impôts des particuliers)	< 0,5 M\$	ND

Source : Gouvernement du Québec (2022), *Dépenses fiscales* — Édition 2021, p. C.232.

⁷⁹ Gouvernement du Québec (2022), *Dépenses fiscales* - Édition 2021, p. C.232.

⁸⁰ Gouvernement du Québec (2022), *Dépenses fiscales* - Édition 2021, p. C.232-233.

⁸¹ Gouvernement du Québec, *Titre de transport en commun*, <<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 juillet 2022).



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

Le transport en commun de passagers⁸², offert par un organisme exploité ou financé par une municipalité, le gouvernement ou une administration scolaire, est exempté de la TVQ⁸³. 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 passagers⁸⁴.

Tableau 12. Exonération des taxes à la consommation sur les services municipaux de transport en commun

	Dépense fiscale 2020 (projection)	Nombre de bénéficiaires
Exonération de TVQ	90,8 M\$	ND
Exonération de TPS (estimation pour le Québec seulement)	26,5 M\$*	ND

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

Sources : Gouvernement du Québec (2022), *Dépenses fiscales — Édition 2021*, p. C.356 et Gouvernement du Canada (2022) *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations 2021*, p. 208.

⁸² Les services de traversiers sont également exonérés en TVQ, mais l'impact de cette dépense fiscale n'est pas considéré dans ce cahier.

⁸³ Gouvernement du Québec (2022), *Dépenses fiscales - Édition 2021*, p. C.356.

⁸⁴ Gouvernement du Canada (s.d.), *Renseignements sur la TPS/TVH pour les municipalités*, <<https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/rc4049/renseignements-tps-tvh-municipalites.html>> (consulté le 20 juillet 2022).



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

Le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien⁸⁵ 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 constater 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 Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. 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 13. 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, *Taux du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA)*, <<https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/atcrates/taux-droit-securite-passagers-transport-aerien-dspta.html>> (consulté le 20 juillet 2022).

Tableau 14. Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien

Revenus totaux (2020-2021)	Revenus provenant du Québec (2020)	Commentaire
264 M\$	43 M\$	Les droits perçus permettent le financement de l'ACSTA

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

⁸⁵ 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, bien qu'il s'agisse d'une forme indirecte d'écotaxe sur le transport aérien, la mesure a été incluse à l'analyse. Voir : OCDE, Database on Policy Instruments for the Environment, <<https://pinedatabase.oecd.org/>>.



Encadré 6 – Impact de la COVID-19 sur les prélèvements écofiscaux

Les effets de la pandémie de COVID-19 se sont répercutés sur la valeur monétaire des mesures écofiscales en 2020.

D'abord, le recul de la demande pour l'énergie a affecté à la baisse le prix des droits d'émissions de GES et les volumes de carburants consommés ont connu une réduction, abaissant les recettes au titre de la taxe du Québec sur les carburants et de la taxe d'accise fédérale sur l'essence et le diésel.

Ensuite, la pandémie a aussi affecté négativement plusieurs prélèvements relatifs aux modes de transports. Ainsi, les droits pour la sécurité aérienne des passagers ont été touchés étant donné les interdictions de voyager hors du Canada.

De même, la baisse d'achalandage dans les transports en commun a réduit le remboursement de la taxe sur les carburants accordé aux transporteurs en commun ainsi que la dépense fiscale liée aux exonérations de TVQ et de TPS consenties à l'utilisation du transport en commun.

Valeur monétaire de mesures écofiscales choisies, 2020 et 2019

Mesure	2020	2019	Variation 2020 vs 2019	
			(\$)	(%)
Marché du carbone (SPEDE)	689,9	968	-278,1	-28,7 %
Taxe spécifique sur le carburant	1957	2189	-232,0	-10,6 %
Surtaxe sur l'essence (territoire de l'ARTM)	79	97,4	-18,4	-18,9 %
Taxe d'accise sur l'essence, l'essence d'aviation et le diésel	933	1164	-231,0	-19,8 %
Droits pour la sécurité des passagers du transport aérien	43	143	-100,0	-69,9 %
Exonération de la TVQ pour les services municipaux de transport en commun	90,8	112	-21,2	-18,9 %
Exonération de la TPS pour les services municipaux de transport	26,5	43,8	-17,3	-39,6 %
Remb. de la taxe spécifique sur les carburants accordé aux transporteurs en commun	12,8	20,6	-7,8	-37,9 %
Total	3831,9	4737,8	-905,9	-19,1 %

À eux seuls, ces éléments sont responsables d'une réduction de recettes tirées de l'écofiscalité de 906 M\$ en 2020. Cet impact a toutefois été compensé partiellement par la hausse de revenus tirés d'autres mesures.

2.7 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 Québec⁸⁶. La mesure vise à appuyer l'acquisition de ce type de véhicules par les entreprises. On encourage ainsi la réduction des gaz à effet de serre⁸⁷. La mesure a été instaurée dans le cadre du budget 2019. De plus, le 2 mars 2020, son élargissement 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.

Une déduction bonifiée est nouvellement disponible pour le matériel et les véhicules zéro émission qui ne bénéficient pas du taux accéléré de la catégorie 54 ou 55. Les véhicules automoteurs entièrement électriques ou à hydrogène n'étant pas conçus pour circuler sur les voies publiques, par exemple les avions ou les bateaux, sont admissibles à la déduction bonifiée de la catégorie 56.

Tableau 15. **Déduction pour amortissement accéléré des coûts des véhicules zéro-émission**

	Dépense fiscale — Québec, 2020 (estimation)	Nombre de bénéficiaires au Canada
Mesure fédérale	3,9 M\$*	entre 1 000 et 1 500 sociétés**
Mesure du Québec	ND	ND

Notes * : Estimation basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada. ****** Environ 1 000 sociétés ont fait des ajouts à la catégorie 55 et 500 sociétés ont fait des ajouts à la catégorie 54. Les informations disponibles ne permettent pas de savoir quel pourcentage des sociétés en ont fait dans les deux catégories.

Source : Gouvernement du Canada (2021), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 160 et Gouvernement du Québec (2022), *Dépenses fiscales - Édition 2021*, p. C.309-310.

⁸⁶ Cette mesure fiscale fait l'objet d'une harmonisation fédéral-Québec. Voir Bulletin d'information 2019-7 du 14 juin 2019, p. 5.

⁸⁷ Gouvernement du Canada (2021), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 159.



Encadré 7 – Véhicules zéro émission

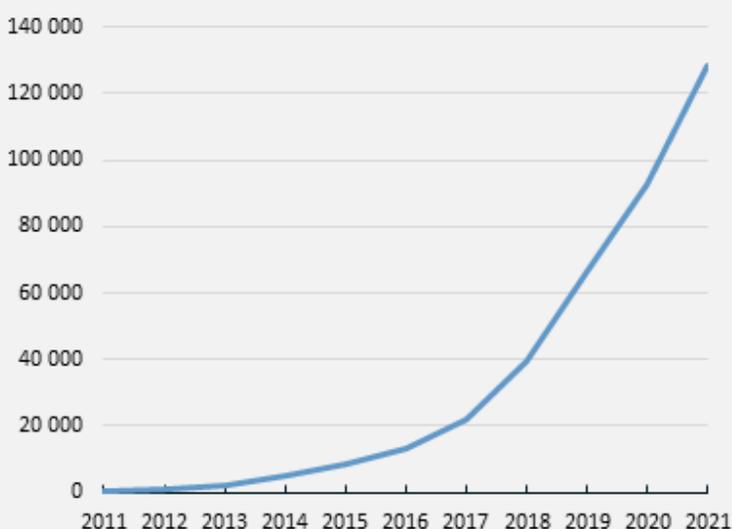
Depuis le 1^{er} mai 2019⁸⁸, une subvention de 5 000 \$ (portée en mode électrique égale ou supérieure à 50 km) ou 2 500 \$ (portée inférieure à 50 km) est offerte par le gouvernement fédéral à l'achat ou la location d'un véhicule zéro émission « VZE » neuf, immatriculé pour la première fois. Est considéré comme un 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 dorénavant de moins de 55 000 \$ (véhicule de passagers), ce plafond étant rehaussé à 70 000 \$ dans le cas de certains véhicules utilitaires sport. Pour 2020, des incitatifs s'élevant à 167,7 M\$ ont été versés (39 020 bénéficiaires) dans le cadre de ce programme dont 93,8 M\$ au Québec seulement (22 209 bénéficiaires)⁸⁹.

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, les véhicules immatriculés à compter du 1^{er} juillet 2022 peuvent bénéficier d'un rabais allant jusqu'à 7 000 \$ (pour un véhicule entièrement électrique). Le prix de détail ces véhicules doit être inférieur à 65 000 \$⁹⁰.

Ces mesures ont pour objet d'inciter à l'achat de véhicules électriques. Le Québec s'est donné pour objectif de voir 1,6 million de ceux-ci sur les routes du Québec en 2030⁹¹. Il est à noter qu'en 2020, on dénombrait 6,8 millions de véhicules, dont 4,9 millions de véhicules de promenade en circulation au Québec⁹². De ceux-ci, 92 000 étaient des véhicules électriques.

L'incitatif pour l'acquisition des véhicules électriques génère 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 vert⁹³ tandis que le plan pour une économie verte 2030 prévoit des dépenses de 1,1 G\$ uniquement à ce titre entre 2021-2022 et 2026-2027⁹⁴.

Nombre cumulatif de véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec, 2011 à 2021



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 15 juin 2022).

⁸⁸ Gouvernement du Canada (s.d.), *Véhicule zéro émission*, en ligne : <<https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission/programme-incitatifs-vehicules-zero-emission>> (consulté le 15 juin 2022).

⁸⁹ 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 15 juin 2022)

⁹⁰ Gouvernement du Québec (s.d.), *Rabais pour un véhicule neuf*, en ligne : <<https://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/rabais/rabais-offert-gouvernement-du-quebec.asp#nouveauEncadrer>> (consulté le 15 juin 2022). Un rabais pour véhicule d'occasion est également disponible.

⁹¹ Gouvernement du Québec (2022), *Plan pour une économie verte 2030 – Plan de mise en œuvre 2022-2027*, p.5.

⁹² Société de l'assurance automobile du Québec (2021), *Données et statistiques 2020*, p. 6.

⁹³ Gouvernement du Québec (2019), *Plan budgétaire 2019-2020*, p. E16.

⁹⁴ Gouvernement du Québec (2021), *Plan de mise en œuvre 2021-2026 du Plan pour une économie verte 2030*, p.27 et Gouvernement du Québec (2022), *Plan de mise en œuvre 2022-2027 du Plan pour une économie verte 2030*, p.47.

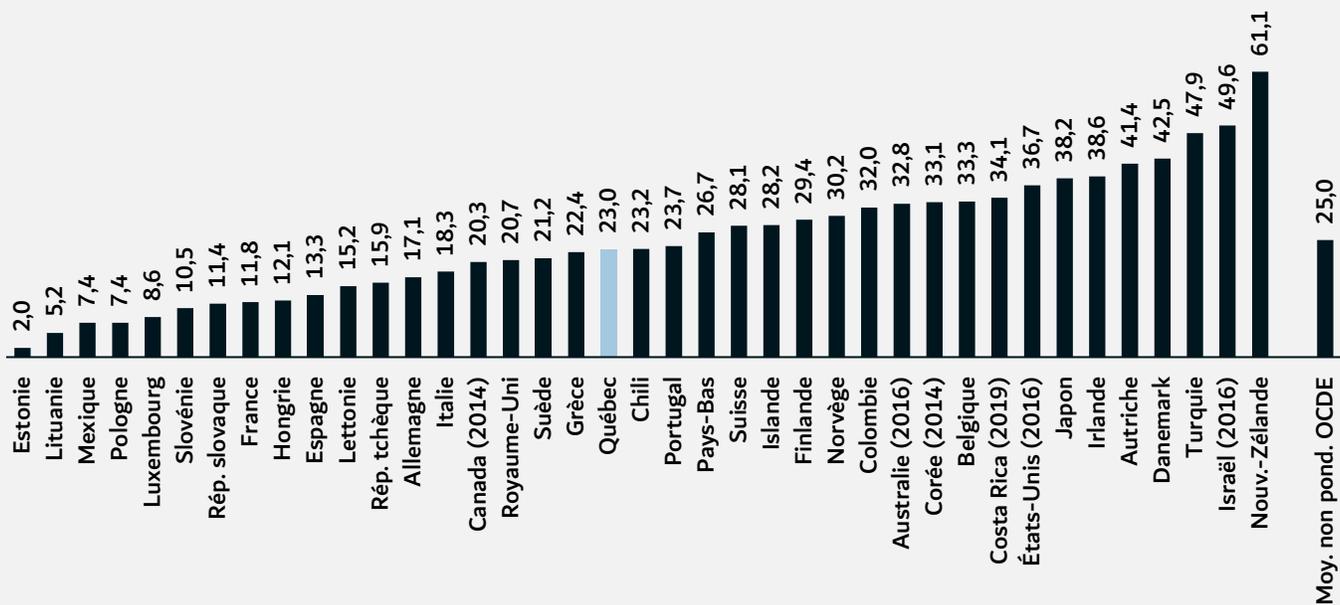
Sommaire et comparaisons - Transports

Au Québec, la valeur des mesures écofiscales portant sur les transports représente 23 % de l'ensemble. Cette proportion est inférieure de 2 points de pourcentage à la moyenne OCDE⁹⁵. Cette base d'imposition fait l'objet d'une utilisation contrastée parmi les pays de l'OCDE, représentant seulement 2 % des taxes à l'environnement en Estonie, contre 61,1 % en Nouvelle-Zélande en 2020.

Mesures écofiscales chiffrées – Transports, Québec, 2020 (*2020-2021)

Mesure	Prélèvement/ Incitatif (M\$)	% ens. mesures	% PIB 2020
Permis de conduire et droits immatriculation (Qc)	1 140,2	16,89	0,25
Droits additionnels pour moteurs de forte cylindrée, portion SOFIL (Qc)	93,3	1,38	0,02
Contribution add. des automob., transp. en commun (Qc)	89,1	1,32	0,02
Contribution add. pour immatriculation (Ville de Montréal)	36,0	0,53	0,01
Exemptions visant les véhicules électriques (Qc)	4,3	0,06	0,00
Taxe d'accise – véhicules énergivores (féd.)	0,8*	0,01	0,00
Taxe d'accise- climatiseurs d'automobile (féd.)	27,8*	0,41	0,01
Exonération TVQ - Transport en commun (Qc)	90,8	1,35	0,02
Exonération TPS – Transport en commun (féd.)	26,5	0,39	0,01
Droits pour sécurité des passagers – Transport aérien (féd.)	43,0*	0,64	0,01
Déduction pour amortissement – VZE (féd.)	3,9	0,06	0,00
Total	1 555,6	23,0	0,35

Recettes tirées des taxes à l'environnement sur les transports, en proportion de l'ensemble – Québec et OCDE 2020



Source : OCDE.Stats, base de données.

⁹⁵ Il est à noter que la méthodologie OCDE ne prend pas en compte l'ensemble des éléments recensés dans le présent inventaire.





Pollution

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 mesures visant les émissions de carbone sont toutefois regroupées avec les taxes environnementales liées à l'énergie)⁹⁶.

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.

⁹⁶ 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 recyclage⁹⁷. 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 annuellement⁹⁸.

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. Ce droit est inchangé depuis l'instauration de la mesure⁹⁹. Ceci est sujet à certaines exceptions¹⁰⁰, 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 16. **Droit spécifique sur les pneus neufs (versés à Recyc-Québec)**

Revenus 2020-2021	Nombre de pneus récupérés et traités en 2020	Commentaire
29 M\$	8,25 M	Les droits perçus visent à permettre l'autofinancement du programme sur les pneus hors d'usage

Source : Recyc-Québec (2022), *Rapport Annuel 2020-2021*, p. 39.

⁹⁷ Gouvernement du Québec (2015), *Programme québécois de gestion intégrée des pneus hors d'usage 2015-2020*, Recyc-Québec.

⁹⁸ Recyc-Québec, *Pneus hors d'usage*, <<https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/entreprises-organismes/mieux-gerer/pneus-hors-usage>> (consulté le 20 juillet 2022).

⁹⁹ 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*.

¹⁰⁰ 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 wagons 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 contenant est retourné par le consommateur¹⁰¹.

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 multiple¹⁰².

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 consigne est assuré par des contributions des entreprises adhérentes qui en internalisent le coût dans leurs frais de production¹⁰³ 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 gazeuses¹⁰⁴. Le taux de récupération des contenants consignés à usage unique a varié de 72 % à 67 % entre 2006 et 2021¹⁰⁵.

Tableau 17. Consignation des contenants de boisson à remplissage unique

Revenus 2020-2021 ¹⁰⁶	Commentaire
6,7 M\$*	Les charges de Recyc-Québec associées au système de consignation des contenants de boisson s'élèvent à 3 546 352 \$ en 2020-2021.

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 (2022), *Rapport Annuel 2020-2022- Recyc-Québec*, p. 39.

¹⁰¹ Gouvernement du Québec (2018), *Fiche d'information – Système de consignation*, Recyc-Québec.

¹⁰² 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*.

¹⁰³ 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.

¹⁰⁴ 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, devrait entrer en vigueur progressivement à compter de 2023. 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 \$. Voir : Recyc-Québec, *Foire aux questions-modernisation de la consigne* <<https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/entreprises-organismes/mieux-gerer/consigne/foire-aux-questions>> (consulté le 20 juillet 2022).

¹⁰⁵ Recyc-Québec, *Données consigne 2012-2021*, <<https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/sites/default/files/documents/statistiques-ventes-recuperation-cru.pdf>> (consulté le 25 juillet 2022).

¹⁰⁶ Plusieurs détaillants ont cessé temporairement d'accepter les contenants recyclés en 2020. Ces revenus ont connu une croissance de 116 % par rapport à 2019-2020. Voir : Éco Entreprises Québec (2020), *L'impact de la COVID-19 sur les systèmes de consigne au Québec, au Canada, aux États-Unis et en Europe*.



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

Les exploitants de lieux d'élimination au Québec¹⁰⁷ 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

Depuis le 1^{er} janvier 2021, les redevances régulières et supplémentaires sont fusionnées et celles-ci s'élèvent à 24,32 \$ par tonne de matière résiduelle en 2022¹⁰⁸.

À la suite du remplacement du Fonds vert par le FECC en novembre 2020, les redevances transitent dorénavant 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 ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) et sert au financement des activités relatives à la gestion de matières résiduelles et au programme de traitement des matières organiques par biométhanisation et compostage¹⁰⁹.

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 18. Redevances sur l'élimination des matières résiduelles

Revenus 2020-2021	Montant redistribué aux municipalités en 2021
132,1 M\$	85,3 M\$

Sources : Gouvernement du Québec, ministère des Finances, *Mesures écofiscales*, <http://www.finances.gouv.qc.ca/mesures_ecofiscales/> et Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement, <<https://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/redevances/octroi/subventions/sommaire.pdf>> (consultés le 25 juillet 2022).

¹⁰⁷ 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*.

¹⁰⁸ Gouvernement du Québec, *Redevances pour l'élimination de matières résiduelles*, <<http://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/redevances/index.htm>> (consulté le 20 juillet 2022). Une hausse générale du taux des redevances à 30 \$ pour ensuite indexer ce montant de 2 \$ par année a été proposée. Voir : Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (2020), *Stratégie de valorisation de la matière organique*, p. 14. Les consultations publiques sur les modifications au projet de règlement se sont terminées le 11 juin 2022.

¹⁰⁹ Gouvernement du Québec, *Redevances pour l'élimination de matières résiduelles*, <<http://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/redevances/index.htm>> (consulté le 20 juillet 2022).



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 de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État 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'environnement¹¹⁰. 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 climatisation¹¹¹. Celles-ci font l'objet de programmes officiels distincts¹¹².

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 19.

Les entreprises qui adhèrent aux programmes d'organismes reconnus leur versent des écofrais déterminés en fonction des volumes de produits visés mis en marché.

¹¹⁰ Gouvernement du Québec ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (2015), *Liste des produits prioritaires à désigner sous la responsabilité élargie des producteurs*.

¹¹¹ Gouvernement du Québec, *Responsabilité élargie des producteurs*, <<https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/entreprises-organismes/mieux-gerer/responsabilite-eligie-producteurs/>> (consulté le 20 juillet 2022).

¹¹² Gouvernement du Québec (2019), Fiche d'information – Responsabilité élargie des producteurs, Recyc-Québec.



Tableau 19. Écofrais perçus par les organismes reconnus par Recyc-Québec auprès des entreprises, 2020

Organisme	Matière visée	Écofrais (Québec)
Société de gestion des huiles usagées	Huiles, filtres, contenants d'huile, antigels, contenants d'antigels	16,6 M\$
Association pour la gestion responsable des produits (Québec RecycFluo)	Lampes au mercure et fluorescents	2,8 M\$
Écopeinture	Peintures et apprêts, contenants de peinture	9,5 M\$ (approximatif)
Appel à recycler Canada	Piles et batteries	8,8 M\$
Association pour le recyclage des produits électroniques-Québec	Produits électroniques (ordinateurs, écrans, téléphones et autres)	20,5 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 ¹¹³ .	L'entente entre la Société québécoise de récupération et de recyclage et GoRecycle Canada Inc. n'a été conclue que le 29 mars 2021. Aucuns écofrais n'a été perçu par cet organisme en 2020.
Total		58,2 M\$

Note : Recyc-Québec ne diffuse pas les montants d'écofrais facturés aux consommateurs québécois sur une base consolidée. Cependant, le ministère des Finances établit ce montant à 54,6 M\$ en 2019-2020. Voir : Gouvernement du Québec, ministère des Finances, *Mesures écofiscales*, <http://www.finances.gouv.qc.ca/mesures_ecofiscales/fiches/responsabilite_elargie_producteurs.asp>.

Sources : Société de gestion des huiles usées (2021), Rapport annuel 2020, p. 18; Association pour la Gestion responsable des produits (2021), Rapport annuel 2020, p. 24; Échange de courriel avec Écopeinture; Appel à recycler Canada (2021), Rapport annuel 2020, p. 15 et ARPE-Québec (2021), Rapport annuel 2020, p. 12.

¹¹³ La société GoRecycle Canada Inc. a fait paraître ses taux d'écofrais en cours d'année 2021 : Réfrigérateur et congélateur de 2,5 pi³ et plus : 30 \$, Cellier et refroidisseur à vin : 30 \$, Distributeur d'eau : 22 \$, Climatiseur mobile ou de fenêtre : 22\$, Déshumidificateur : 22 \$, Cuisinière, four encastré ou surface de cuisson : 22 \$, Lave-vaisselle : 5\$, Machine à laver ou sècheuse : 5 \$. Voir : GoRecycle, *Écofrais*, <<https://www.gorecycle.com/fr/a-propos/ecofrais/>>.



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 journaux¹¹⁴. 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 compensatoires¹¹⁵.

Paramètres

Conformément à la *Loi sur la qualité de l'environnement*, les montants sont d'abord perçus par Éco Entreprises Québec et RecycleMédias¹¹⁶ 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 pour atteindre finalement 100 % en 2013 et pour les années suivantes¹¹⁷.

Tableau 20. Régime de compensation

	Revenus 2020		Nombre d'entreprises contributrices
	Éco Entreprises Québec	RecycleMédias	
Compensation versée par les entreprises pour la récupération de contenants, emballages et imprimés (contribution des entreprises)	184,6 M\$		Environ 3 400
Compensation versée par les entreprises pour la récupération des journaux		8,9 M\$*	128 en 2021

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

Sources : Éco entreprises Québec (2021), *Rapport annuel 2020* et RecycleMédias (2021), *Consultation 2020*, en ligne : <<https://www.recyclemedias.com/wp-content/uploads/2020/10/Recyclemedias-AGA-2020.pdf>> p. 17 et Recycle médias, *Régime de compensation*, <<https://www.recyclemedias.com/fr/regime-de-compensation/qui-est-assujettis/>> (consulté le 20 juillet 2022) Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement et la Lutte contre les changements climatiques (2022), *Analyse d'impact réglementaire – règlement modifiant le règlement sur la compensation pour les services municipaux fournis en vue d'Assurer la récupération et la valorisation de matières résiduelles*, p. 3.

¹¹⁴ Gouvernement du Québec, *Régime de compensation pour les services municipaux fournis en vue d'assurer la récupération et la valorisation de matières résiduelles*, <<http://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/regime-compensation>> (consulté le 20 juillet 2022).

¹¹⁵ *Ibid.*

¹¹⁶ Recyc-Québec, *Régime de compensation pour la collecte sélective des matières recyclables*, <<https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/municipalites/collecte-selective-municipale/regime-de-compensation>> (consulté le 20 juillet 2022).

¹¹⁷ Éco Entreprises Québec (2017), *Cadre légal du régime de compensation*.

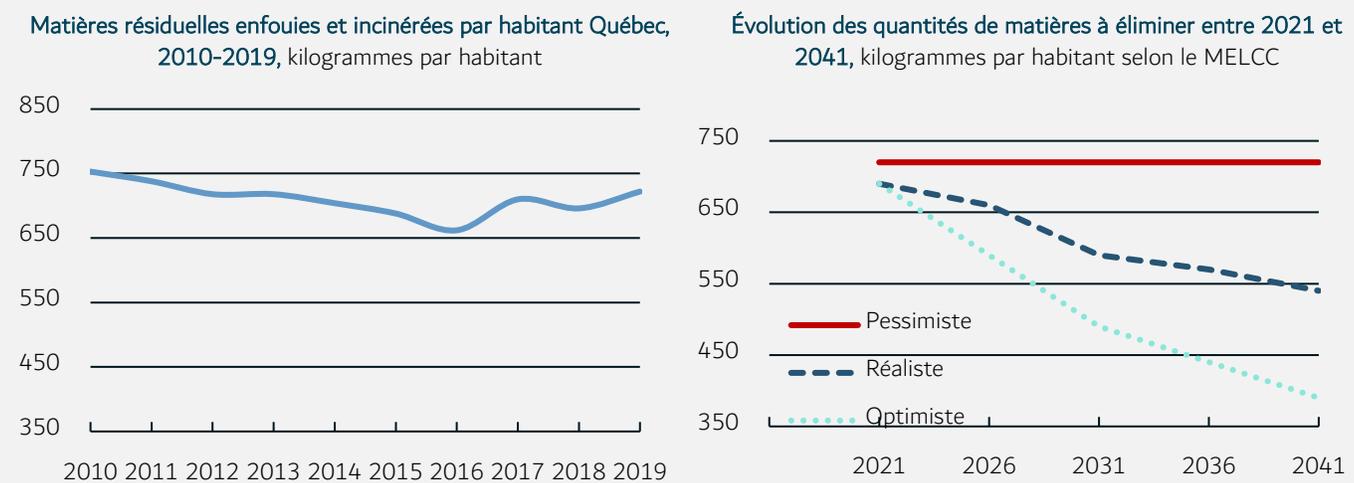


Encadré 8 – Matières résiduelles mises en décharge

Le plan stratégique 2017-2022 de Recyc-Québec¹¹⁸ a établi des cibles annuelles de réduction de matières éliminées. En 2019-2020, cette cible se situe à 700 kg par habitant, alors que la quantité effective s'est plutôt élevée à 722 kg, soit le niveau de 2011.

Le nouveau plan stratégique 2022-2025 de Recyc-Québec se donne pour cible de réduire cette quantité à 525 kg par habitant ou moins en 2023¹¹⁹. Les quantités réelles de matières résiduelles enfouies et incinérées postérieures à 2019 ne sont pas diffusées par Recyc-Québec. Néanmoins, afin de rencontrer la cible de 2023, une réduction de 27 % des matières enfouies et incinérées par rapport au niveau de 2019 devra être atteinte.

Or, le Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE) évalue que l'atteinte de la cible de 525 kg par habitant en 2023 est improbable. En s'appuyant sur une évaluation effectuée par le MELCC, le BAPE considère que cette cible ne devrait pas être atteinte avant 2026 (scénario optimiste)¹²⁰.



Source : Recyc-Québec (2021) *Rapport sectoriel de Recyc-Québec dans le cadre du mandat du BAPE sur L'état des lieux et la gestion des résidus ultimes*, p. 12 et Québec, Bureau d'audiences publiques en environnement (2022) *Rapport – 364 : L'État des lieux et la gestion des résidus ultimes*, p. 506.

La conformité des programmes de responsabilité élargie des producteurs, la desserte adéquate pour la collecte des matières organiques et l'optimisation du tri des matières provenant du secteur de la construction constituent des éléments mentionnés au plan stratégique 2023-2027 devant contribuer à la réduction des matières résiduelles éliminées.

Le BAPE constate que la tarification incitative, généralement fondée sur le poids des déchets ou leur volume, telle celle implantée à Beaconsfield, constitue une application directe du principe de développement durable pollueur-payeur et peut favoriser l'atteinte de l'objectif gouvernemental de réduire les résidus ultimes destinés à l'élimination¹²¹.

¹¹⁸ Recyc-Québec (2020), *Plan stratégique 2017-2022*, p. 18 et tableau synoptique.

¹¹⁹ Recyc-Québec (2022), *Plan stratégique 2022-2027*, p. 17.

¹²⁰ Québec, Bureau d'audiences publiques en environnement (2022) *Rapport – 364 : L'État des lieux et la gestion des résidus ultimes*, p.505.

¹²¹ *Ibid*, p.349.

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, offrant l'opportunité d'ajuster les exigences selon la progression des établissements et des industries¹²². 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 variables¹²³.

Pour 2022, les droits annuels fixes exigibles pour chaque titulaire d'attestation s'élèvent à 3 225 \$. Les droits variables relatifs aux rejets d'eaux usées et aux émissions atmosphériques sont de 2,20 \$ la tonne métrique rejetée et des droits annuels variables particuliers s'appliquent dans le cas de résidus miniers¹²⁴.

Ces droits sont versés au Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État, administré par le MELCC.

Tableau 21. Droits annuels exigibles, attestation d'assainissement en milieu industriel

Revenus 2020-2021	Nombre d'établissements titulaires d'une attestation
5,3 M\$	88

Source : Gouvernement du Québec (2021), *Rapport annuel 2020-2021 - ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques*, p. 35.

¹²² Gouvernement du Québec, *Le programme de réduction des rejets industriels et l'attestation d'assainissement*, <<http://www.environnement.gouv.qc.ca/programmes/prri/index.htm>> (consulté le 20 juillet 2022).

¹²³ 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*.

¹²⁴ Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, *Assainissement en milieu industriel*, <<https://www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/tarifcation/ministere.htm>> (consulté le 26 juillet 2022).



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 (art. 1029.8.177 L.I.) est disponible dans le régime fiscal du Québec. Ce crédit vise à encourager le remplacement des installations septiques désuètes, particulièrement en région¹²⁵.

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 »¹²⁶.

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 vigueur¹²⁷.

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 \$¹²⁸.

Le gouvernement du Québec a annoncé dans son budget 2022-2023 que le crédit d'impôt remboursable pour la mise aux normes d'installations d'assainissement des eaux usées résidentielles serait prolongé d'une période de cinq ans, soit jusqu'au 31 mars 2027. De plus, pour les années entre 2022 et 2028, le montant accordé du crédit sera égal au moindre des 20 % des dépenses qui excèdent 2 500 \$ pour les travaux admissibles ou de l'excédent de 5 500 \$ sur l'ensemble des montants que le propriétaire est réputé avoir payés au ministre au titre de ce crédit d'impôt pour toute année d'imposition antérieure à l'année donnée. Les autres paramètres du crédit demeurent les mêmes.

Tableau 22. Crédit d'impôt remboursable pour la mise aux normes d'installations d'assainissement des eaux usées résidentielles

Dépense fiscale 2020 (projection)	Nombre de bénéficiaires
8 M\$	3 027 particuliers (2019)

Source : Gouvernement du Québec (2022), *Dépenses fiscales — Édition 2021*, p. C.185.

¹²⁵ Gouvernement du Québec (2017), *Le plan économique du Québec*, p. B.242.

¹²⁶ Gouvernement du Québec, *Eaux usées des résidences isolées*, <<http://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/eaux-usees/residences-isolees.htm>> (consulté le 20 juillet 2022).

¹²⁷ Gouvernement du Québec (2017), *Le plan économique du Québec*, p. B.36.

¹²⁸ Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, *Crédit d'impôt pour la mise aux normes d'installations d'assainissement des eaux usées résidentielles*, <<https://cfff.recherche.usherbrooke.ca/outils-ressources/guide-mesures-fiscales/credit-impot-installations-assainissement-eaux-usees-residentielles/>> (consulté le 20 juillet 2022).



Encadré 9 – Municipalités et écofiscalité

En vertu de leurs récents pouvoirs de taxation¹²⁹ 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.

Parmi ces comportements, l'étalement urbain et l'établissement de quartiers monofonctionnels sont à la source de plusieurs problèmes environnementaux et socioéconomiques. 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 naturels¹³⁰.

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 développement¹³¹. 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 résidences¹³². Les municipalités de Saint-Colomban, Carignan, Prévost et Bromont utilisent notamment les redevances de développement¹³³. Quant à Victoriaville¹³⁴, en 2020 celle-ci a modifié son régime d'impôt foncier par l'ajout d'une taxe sur le coefficient d'occupation du sol qui s'applique lorsque le taux d'occupation au sol par un bâtiment est inférieur à 10 % de la taille du terrain. Cet ajout vise à densifier l'utilisation du sol sur son territoire.

Les municipalités ont également l'opportunité de mettre en place des tarifications incitatives, notamment la tarification concernant la gestion des résidus. À titre d'exemple, la ville de Beaconsfield impose depuis 2016 une taxe calculée en fonction du volume de déchets mis à la rue¹³⁵. 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. Dans une perspective similaire, les commerçants de la ville de Prévost effectuant la vente de certains contenants et autres produits à usage unique ou individuel doivent verser une redevance depuis avril 2022, laquelle alimente le *Fonds pour la consommation responsable* mis en place par la ville¹³⁶.

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 limites¹³⁷.

¹²⁹ 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, Loi sur les cités et villes, RLRQ, c. C-19, art. 500.1 et 500.6 à 500.11 et Code municipal du Québec, RLRQ, c. C-27.1, art. 1000 et ss et art. 1000.6 à 1000.11.

¹³⁰ Gouvernement du Québec (2017,) *Le recours à l'écofiscalité : principes d'application*, p. 9.

¹³¹ 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.

¹³² 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.

¹³³ 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.

¹³⁴ Ville de Victoriaville, *Budget 2020* <<https://www.victoriaville.ca/page/1295/budget-2020.aspx>> (consulté le 28 juillet 2022).

¹³⁵ Ville de Beaconsfield, *Collecte intelligente* <<https://www.beaconsfield.ca/fr/tarification-incitative-1>> (consulté le 28 juillet 2022).

¹³⁶ Ville de Prévost (2022) *Règlement 779-2 amendant le règlement 779 relatif à la vente et à la fourniture de contenants, emballages et autres objets à usage unique ou individuel par certains commerçants*, 11 avril 2022.

¹³⁷ Présentation de M. Jasmin Savard, Directeur général de l'Union des municipalités du Québec (2021), *Soutenabilité des finances publiques locales*, <<https://cffp.recherche.usherbrooke.ca/wp-content/uploads/2021/12/2021-05-28-Pre%CC%81sentation-CFFP-Jasmin-Savard.pdf>> (consulté le 28 juillet 2022).

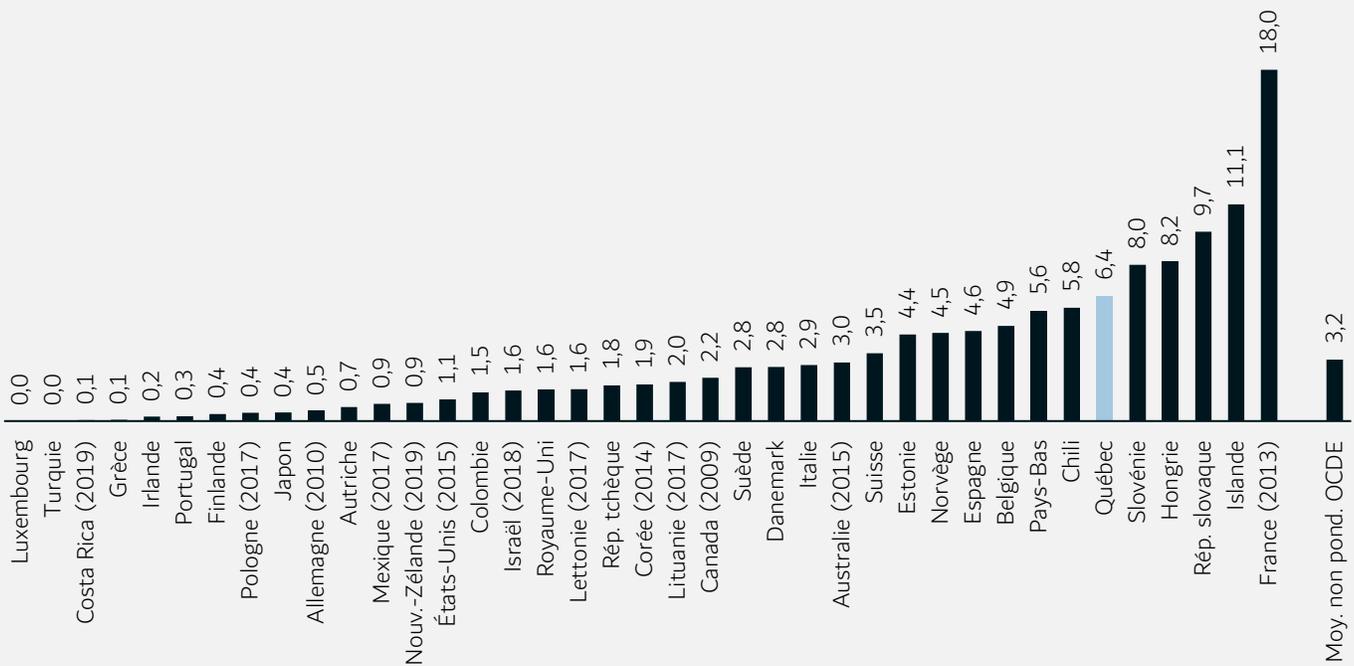
Sommaire et comparaisons - pollution

Si les recettes provenant des mesures écofiscales portant sur la pollution constituent 6,4 % de l'ensemble au Québec, elles représentent une faible proportion des recettes provenant de taxes à l'environnement pour plusieurs pays de l'OCDE¹³⁸, dans certains cas, cette proportion est même nulle en 2020 (Luxembourg, Turquie). À l'opposé, 18 % des prélèvements écofiscaux proviennent de cette base d'imposition en France.

Mesures écofiscales chiffrées – pollution, Québec, 2020 (*2020-2021)

Mesure	Prélèvement/ Incitatif (M\$)	% ens. mesures	% PIB 2020
Droits sur les pneus neufs (Qc)	29,0*	0,43	0,01
Consignation (Qc)	6,7*	0,10	0,00
Redevances – Matières résiduelles (Qc)	132,1*	1,96	0,03
Écofrais (Qc)	58,2	0,86	0,01
Compensation contenants, imprimés et journaux (Qc)	193,4*	2,87	0,04
Droits annuels, assainissement en milieu industriel (Qc)	5,3*	0,08	0,00
Crédit impôt - Mise aux normes install. eaux usées (Qc)	8,0*	0,12	0,00
Total	432,6	6,4	0,10

Recettes tirées des taxes à l'environnement reposant sur la pollution en proportion de l'ensemble – Québec et OCDE 2020



Source : OCDE. Stats, base de données.

¹³⁸ 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 dernière 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 considérées dans cette catégorie¹³⁹.

¹³⁹ 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 aquatiques. De plus, les fonds amassés servent à mettre de l'avant et à souligner l'importance de ces écosystèmes¹⁴⁰.

Paramètres

Le taux général de redevance est de 2,50 \$ par million de litres d'eau prélevé¹⁴¹.

Un taux de 70 \$ par million de litres prélevé 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 boissons;
- 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 gaz¹⁴².

Ces taux de redevance n'ont pas changé depuis 2011.

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 mesure¹⁴³.

Il est à noter que depuis l'abolition du Fonds Vert, les revenus des redevances pour l'utilisation de l'eau sont dorénavant versés au Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'état (FPEDHE).

Tableau 23. Redevances sur l'utilisation d'eau

Revenus 2020-2021	Volume d'eau sujet à la tarification
3 M\$	ND en 2020

Source : Gouvernement du Québec (2021), *Rapport annuel 2020-2021 - ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques*, p. 35 et 37.

¹⁴⁰ Gouvernement du Québec, *Règlement sur la redevance exigible pour l'utilisation de l'eau – Faits saillants*, <<https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/redevance/faits-saillants.pdf>> (consulté le 25 juillet 2022).

¹⁴¹ Règlement sur la redevance exigible pour l'utilisation de l'eau, RLRQ, Q-2, r.42.1 art. 5. Un projet de révision des redevances a été présenté le 8 juin 2022, mais n'a pas été adopté avant la prorogation de la session parlementaire. Voir : P.L. 42, *Loi visant principalement à s'assurer de la révision des redevances exigibles pour l'utilisation de l'eau*, 2^e sess., 42^e lég., Québec, 2022.

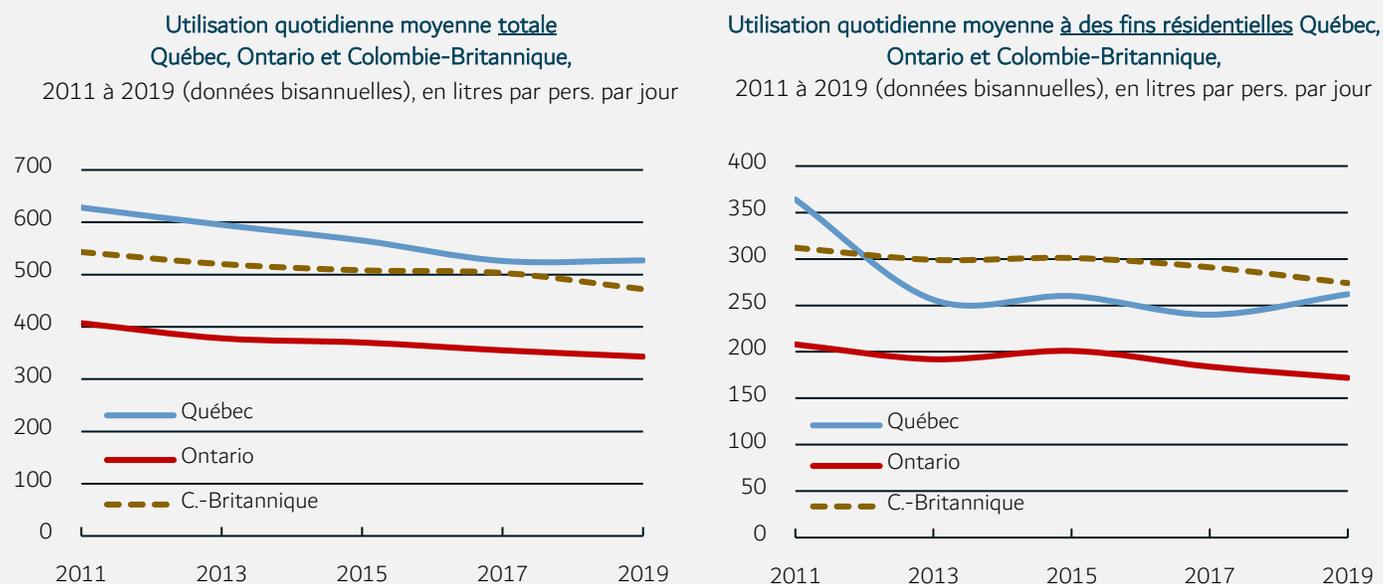
¹⁴² Gouvernement du Québec, *Règlement sur la redevance exigible pour l'utilisation de l'eau*, <<https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/redevance/reglement.htm>> (consulté le 25 juillet 2022).

¹⁴³ Gouvernement du Québec (2020), *Étude des crédits 2020-2021 MELCC – Demandes des renseignements particuliers de l'opposition officielle – Août 2020*.



Encadré 10 – Utilisation d'eau potable à des fins résidentielles

Il existe des différences importantes entre les niveaux de consommation moyens d'eau potable parmi les provinces. Bien que l'on observe une réduction de la consommation au Québec depuis 2011, la consommation totale y est 1,5 fois plus élevée que celle observée en Ontario en 2019.



Source : Statistique Canada, *Tableau 38-10-0271-01* (consulté le 15 juin 2022).

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cet écart, notamment l'état des systèmes d'aqueduc municipaux. En Ontario, au Québec et en Colombie-Britannique (les trois provinces les plus peuplées du Canada), les pertes d'eau provenant du système de distribution sont plus importantes en 2019 qu'elles ne l'étaient en 2011. Cependant, c'est au Québec que les pertes représentent la proportion la plus importante du volume total d'eau potable utilisé, celle-ci représentant 24,2 % de l'ensemble en 2019, contre 14,9 % en Ontario et 11,7 % en Colombie-Britannique.

Un autre élément explicatif de l'écart est la variation de la prévalence des compteurs d'eau chez les ménages selon la province. En 2019, la proportion des ménages qui possédaient un compteur d'eau était plus élevée en Ontario (49 %) que celle au Québec (8 %) et en Colombie-Britannique (27 %) ¹⁴⁴. Statistique Canada évalue que « la présence de compteurs tend à réduire l'utilisation de l'eau à des fins domestiques » ¹⁴⁵.

La stratégie québécoise de l'eau 2018-2030 ¹⁴⁶ 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 (qui inclut principalement l'utilisation par les secteurs résidentiel, industriel, commercial, institutionnel et les pertes provenant du système de distribution) a diminué, passant de 565 à 527 litres par jour 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 en 2019.

¹⁴⁴ Statistique Canada, *Tableau 38-10-0102-01* (consulté le 15 juin 2022).

¹⁴⁵ 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>>.

¹⁴⁶ 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 engendreront¹⁴⁷.

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 projet¹⁴⁸. 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*¹⁴⁹. Le régime de compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques dans la rive et dans la plaine inondable des lacs et des cours d'eau s'applique depuis le 31 décembre 2021, date à laquelle un nouveau cadre réglementaire fut mis en place¹⁵⁰.

Tableau 24. **Compensation financière pour perte de milieu humide et hydrique**

Revenus 2020-2021
26,3 M\$

Source : Gouvernement du Québec (2021), *Rapport annuel 2020-2021* - ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, p. 35.

¹⁴⁷ 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.

¹⁴⁸ Gouvernement du Québec (2018), *Feuillelet d'information - Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques*, <<http://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/milieux-humides/feuillelet-reg-compensation.pdf>> (consulté le 20 juillet 2022).

¹⁴⁹ Gouvernement du Québec (2021), *Budget de dépenses 2020-2021 – Budget des fonds spéciaux*, p. 72.

¹⁵⁰ Gouvernement du Québec, *Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques*, <<https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/milieux-humides/reglement-compensation-mhh.htm>> (consulté le 20 juillet 2022).



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 apparentées¹⁵¹. Les cotisations versées à une fiducie engagée dans la restauration de sites permettent, sous certaines conditions, d'obtenir un allègement fiscal¹⁵². 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 restauration¹⁵³. 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)¹⁵⁴.

Tableau 25. **Crédit d'impôt et report relatif à une fiducie pour l'environnement**

	Dépense fiscale - 2020 (projection)	Nombre de bénéficiaires
Impôt du Québec	< 0,5 M\$ pour le régime d'impôt des particuliers	22 individus (2018)
	< 0,5 M\$ pour le régime des sociétés	ND (2017)
Impôt fédéral	45 M\$ pour le Canada	Moins de 50 bénéficiaires au Canada
	(9,2 M\$ estimation pour le Québec)*	

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 (2022), *Dépenses fiscales — Édition 2021*, p. C307 et Gouvernement du Canada (2022), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 133.

¹⁵¹ 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. Revenu-Québec, *Crédit d'impôt relatif à l'impôt payé par une fiducie pour l'environnement – entreprises*, <<https://www.revenuquebec.ca/fr/entreprises/impots/impot-des-societes/credits-dimpot-des-societes/credits-auxquels-une-societe-peut-avoir-droit/credit-dimpot-relatif-a-limpot-payé-par-une-fiducie-pour-l'environnement/>> (consulté le 25 juillet 2022).

¹⁵² Gouvernement du Québec (2022), *Dépenses fiscales - Édition 2021*, p. C.307.

¹⁵³ *Ibid.*

¹⁵⁴ Gouvernement du Canada (2022), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 132.



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 lors d'un 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.). La mesure favorise la protection des terres écosensibles et l'accroissement en nombre et en superficie des aires protégées au Québec.

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*¹⁵⁵ 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 contribuable¹⁵⁶.

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 calculé-e sur la pleine valeur marchande du bien. Cette valeur doit être attestée par le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques¹⁵⁷.

Tableau 26. **Dons de terres écosensibles : Crédit d'impôt et non-imposition des gains en capital (fédéral)**

	Dépense fiscale — Canada, 2020 (projection), estimation pour le Québec seulement	Nombre de bénéficiaires au Canada
Crédit d'impôt pour don	2 M\$ — régime d'impôt des particuliers	ND
Déduction d'impôt pour don	0,2 M\$ — régime d'impôt des sociétés	ND
Non-imposition des gains en capital	0,6 M\$ - tous les régimes d'impôt	Moins de 100 particuliers et fiducies (2019) Moins de 20 sociétés (2019)

Notes : Estimation de coût pour le Québec basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada. Aucune statistique spécifique concernant l'importance du crédit pour dons de biens ayant une valeur écologique au Québec n'est disponible.

Sources : Gouvernement du Canada (2022), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 86, 137 et 248.

¹⁵⁵ Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, *Crédit d'impôt pour dons*, <<https://cffp.recherche.usherbrooke.ca/outils-ressources/guide-mesures-fiscales/credit-impot-dons/>> (consulté le 20 juillet 2022).

¹⁵⁶ Gouvernement du Canada (2022), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 136.

¹⁵⁷ Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (s.d.), *Demande de Visa pour don de terrain ou de servitude ayant une valeur écologique (visa fiscal/don écologique)* <<https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/prive/don-visa/Guide-form-visa.pdf>> et Gouvernement du Canada (s.d.), *Programme de dons écologiques*. <<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/financement-environnement/programme-dons-ecologiques/apercu.html>> (consultés le 25 juillet 2022).



4.5 Droits et permis sur les ressources forestières (Québec)¹⁵⁸

Des droits et des permis sur les ressources forestières du Québec sont exigés et la majorité des 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 forestier¹⁵⁹.

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 bois¹⁶⁰. 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 particulières¹⁶¹.

Tableau 27. Droits et permis sur les ressources forestières

Revenus 2020-2021

325,1 M\$

Source : Gouvernement du Québec (2021), *Rapport annuel 2020-2021 - Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs*, p. 90 et 91.

¹⁵⁸ 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.

¹⁵⁹ Gouvernement du Québec (2020), *Budget de dépenses 2020-2021 – Budget des fonds spéciaux*, p. 114.

¹⁶⁰ *Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier*, RLRQ, c. A-18.1, art.95.

¹⁶¹ *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)¹⁶²

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 public¹⁶³. 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 abandonnés¹⁶⁴.

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 %¹⁶⁵.

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 28. **Impôt minier**

Revenus 2020-2021	Nombre de contribuables en 2020
632 M\$	19 sociétés

Note : Un taux de change de 1,3415 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* <<https://www.banqueducanada.ca/taux/taux-de-change/taux-de-change-moyens-annuels/>> (consulté le 20 juillet 2022).

Source : Gouvernement du Québec, ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (2022), *Quantité, valeur de la production à la tête du puits et droits versés par les sociétés minières*, p. 2 et 3.

¹⁶² Les droits miniers peuvent à certains égards être considérés comme des royautés 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/>>.

¹⁶³ Gouvernement du Québec, ministère des Finances et de l'Économie (2013), *Bulletin d'information 2013-4 – Révision du régime d'impôt minier*.

¹⁶⁴ Gouvernement du Québec (2021), *Budget de dépenses 2020-2021 – Budget des fonds spéciaux*, p. 60.

¹⁶⁵ Gouvernement du Québec (2018), *Le régime d'impôt minier en bref*.



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 ressource¹⁶⁶, 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 dernières¹⁶⁷.

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. Depuis le 1^{er} novembre 2020, les revenus tirés de cette mesure sont comptabilisés en totalité dans le volet Gestion des énergies fossiles du Fonds des ressources naturelles.

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

- 54 \$ le km² pour la première période de validité de la licence;
- 109 \$ le km² à partir du premier renouvellement de la licence jusqu'au cinquième renouvellement;
- 272 \$ le km² à partir du sixième renouvellement et des suivants¹⁶⁸.

Ces droits ont été indexés à compter du 1^{er} avril 2022¹⁶⁹.

Tableau 29. **Licences d'exploration, de production ou de stockage d'hydrocarbure**

Revenus 2020-2021	Licences attribuées
2,6 M\$*	ND

Note* : Montants comptabilisés au Fonds de transition, d'innovation et d'efficacité énergétiques et au Fonds des ressources naturelles, volet Gestion des énergies.

Source : Gouvernement du Québec (2021), *Rapport annuel 2020-2021 - Ministère de l'Énergie et des ressources naturelles*, p. 102 et 103.

¹⁶⁶ *Loi sur les hydrocarbures*, RLRQ, c. H-4.2, art.1.

¹⁶⁷ Gouvernement du Québec (2020), *Rapport annuel 2019-2020 - ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles*, p.85.

¹⁶⁸ *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.

¹⁶⁹ Gouvernement du Québec (2022), *Gazette officielle du Québec - 12 mars 2022*, page 179.



Sommaire et comparaisons - ressources

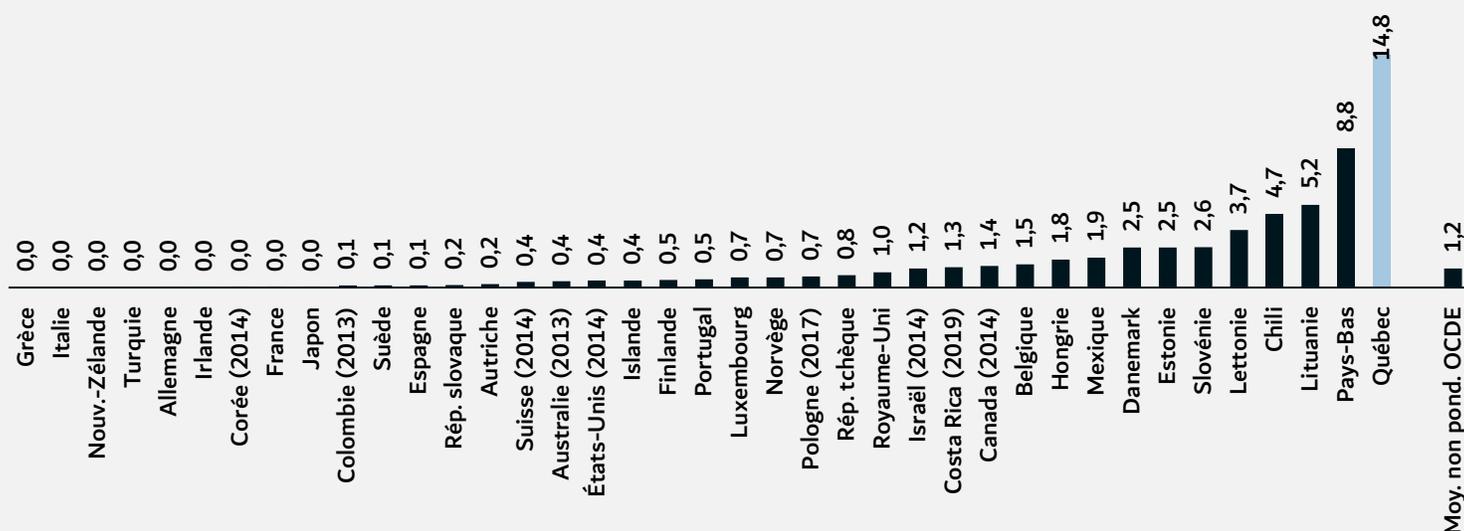
Les mesures écofiscales portant sur les ressources constituent 14,8 % de la valeur de l'ensemble au Québec. En comparaison, celles-ci constituent une part relativement marginale des prélèvements écofiscaux dans la plupart des pays de l'OCDE¹⁷⁰. Néanmoins, quelques éléments concourent à un dosage plus 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 matière¹⁷¹.

Mesures écofiscales chiffrées – ressources, Québec, 2020 (*2020-2021)

Mesure	Prélèvement/ Incitatif (M\$)	% ens. mesures	% PIB 2020
Redevances sur l'eau (Qc)	3*	0,04	0,00
Compensation pour milieu humide (Qc)	26,3*	0,36	0,01
Déductibilité – Contributions fiducie pour l'env. (féd.)	9,2	0,13	0,00
Allègements fiscaux – Dons de terres écosensibles (féd.)	2,8*	0,04	0,00
Droits et permis – Ressources forestières (Qc)	325,1*	4,43	0,07
Droits miniers (Qc)	631,7*	8,69	0,14
Licence, exploration, production et stockage hydrocarbures (Qc)	2,6*	0,02	0,00
Total	1 000,6	14,8	0,22

Recettes tirées des taxes à l'environnement reposant sur les ressources en proportion de l'ensemble – Québec et OCDE 2020



Source : OCDE. Stats, base de données.

¹⁷⁰ Il est à noter que la méthodologie OCDE ne prend pas en compte l'ensemble des éléments recensés dans le présent inventaire.

¹⁷¹ En revanche, une partie des recettes prélevées par le gouvernement du Québec est utilisée pour protéger les forêts (droits et permis – ressources forestières) et réhabiliter les sites miniers (droits miniers).



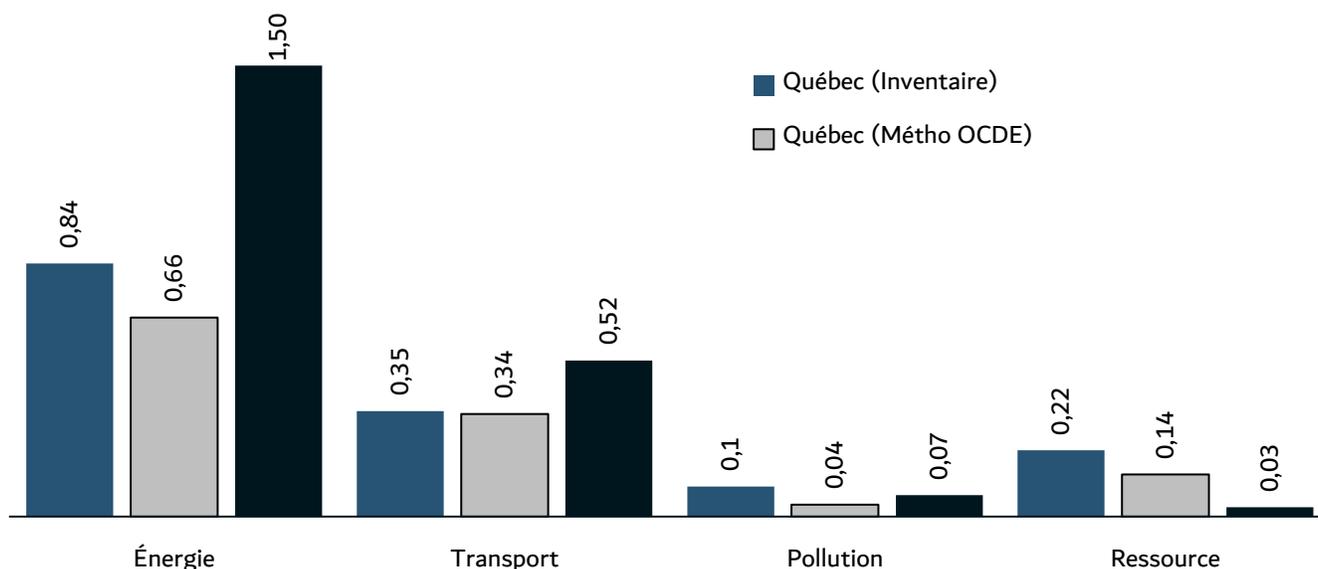
Pour conclure

« L'inventaire des mesures écofiscales au Québec, Édition 2022 » 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 comportent certaines limites, mais celles-ci permettent néanmoins de constater que diverses mesures relevant des quatre catégories de prélèvements sont utilisées au Québec.

Bien que 55,8 % de la valeur des prélèvements fiscaux s'appuie sur l'énergie comme base d'imposition au Québec, cette proportion est encore plus importante pour la moyenne des pays OCDE (71,3 %). En fait, pour 18 pays membres sur 38, plus de 75 % de la valeur des prélèvements repose sur cette seule base d'imposition. Tandis que les prélèvements écofiscaux reposent dans une proportion similaire à la moyenne OCDE en transport, les deux autres bases d'imposition (pollution et environnement) sont relativement plus utilisées au Québec.

Si elles permettent de mettre en perspective le dosage des prélèvements écofiscaux, les comparaisons effectuées jusqu'à maintenant restent toutefois muettes sur l'intensité de l'utilisation des mesures écofiscales au Québec par rapport aux pays de l'OCDE. À ce niveau, le graphique 5 montre 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**, par catégories, en proportion du PIB (pourcentage), 2020

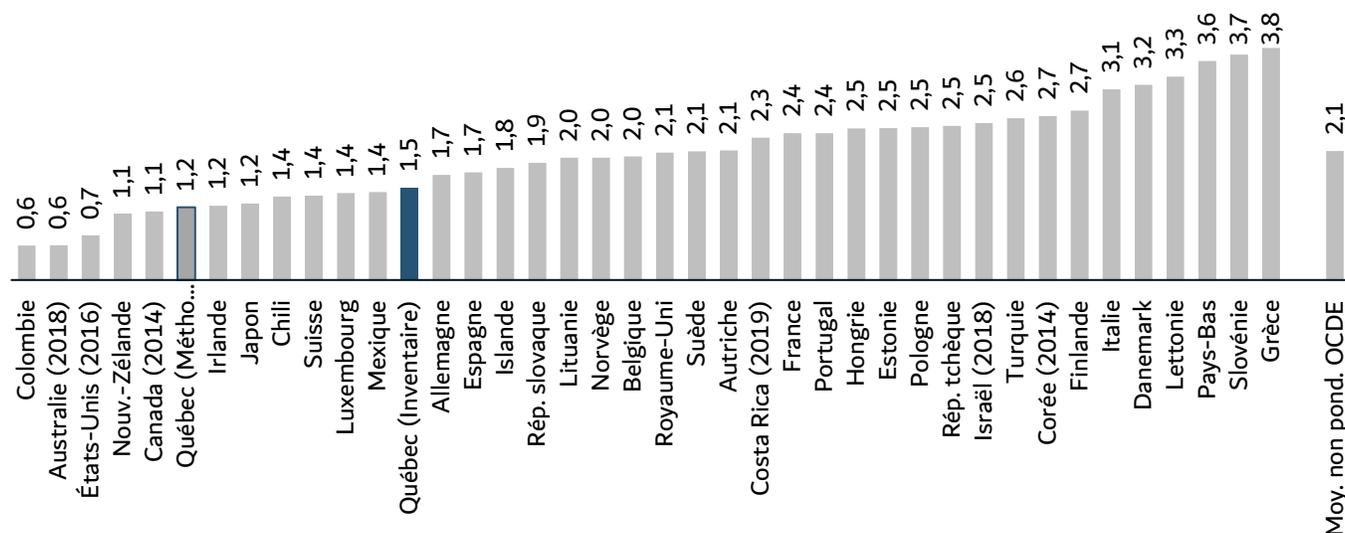


Source : OCDE.Stats, base de données et nos calculs.

Prises 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 1,5 % du PIB en 2020 (graphique 6). 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, seuls cinq pays de l'OCDE utilisent plus faiblement l'écofiscalité que le Québec.



Graphique 6. Recettes provenant des taxes liées à l'environnement, Québec et pays de l'OCDE, en proportion du PIB (pourcentage), 2020



Source : OCDE. Stats, base de données et nos calculs.

Sous l'angle de la comparaison internationale, on décèle donc un espace pour utiliser davantage l'écofiscalité. Ceci est d'ailleurs envisageable sans nécessairement hausser le poids de la fiscalité, ce qui impliquerait toutefois une réduction de l'impôt des particuliers par exemple.

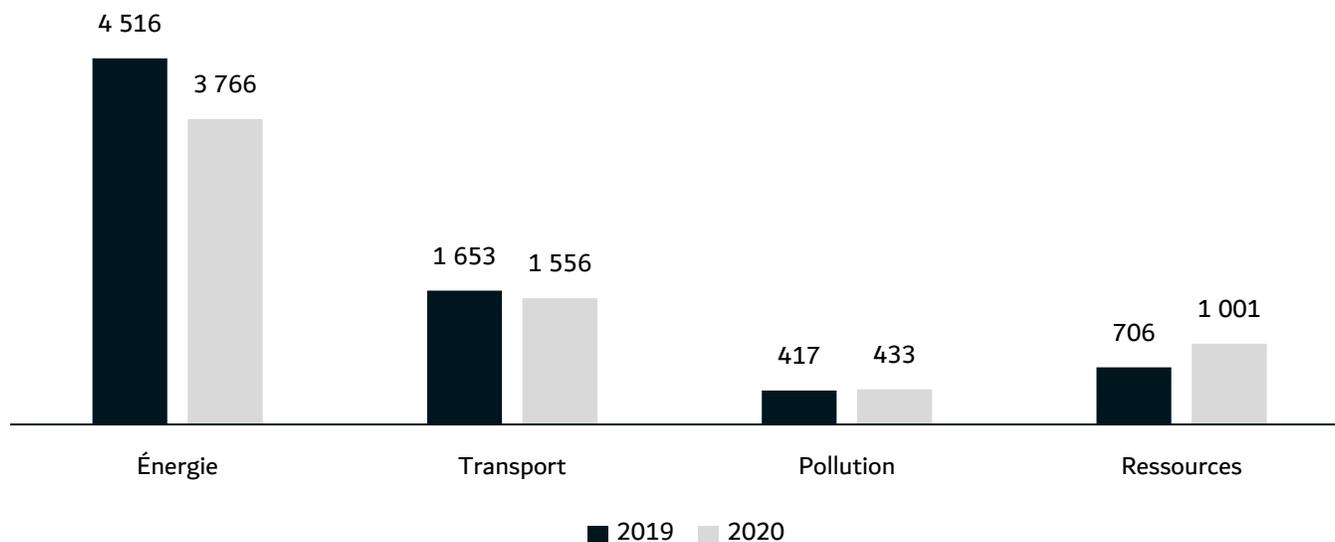
Une première piste à examiner en vue de hausser les prélèvements écofiscaux serait de prévoir leur mise à niveau par l'application d'une formule d'indexation automatique pour chaque mesure afin de renforcer le signal-prix associé aux comportements nuisibles pour l'environnement et de décourager une utilisation inappropriée des ressources. En effet, dans plusieurs cas, le niveau du prélèvement n'a pas été ajusté depuis plusieurs années (pneus usés, redevance eau, consigne, contribution des automobilistes au transport en commun, taxe sur les carburants, etc.)

L'impact monétaire des mesures écofiscales fut globalement en recul en 2020, dû à la baisse des prélèvements liés à l'énergie (encadré 6 et graphique 7). Si un retour au niveau de 2019 peut être anticipé dès 2021, il n'en demeure pas moins que le recours à l'écofiscalité progresse lentement.

Bien que le contexte soit généralement peu propice à l'augmentation du niveau des taxes, il s'agit néanmoins d'un dispositif qui pourrait contribuer davantage à l'atteinte de nos cibles en matière de développement durable. Les défis environnementaux qui se dressent devant nous sont énormes. D'une part, près de la moitié de la stratégie de réduction de GES pour atteindre la cible de 2030 reste à définir (encadré 1), sans parler du fait que les prélèvements écofiscaux versés au FORT s'avèrent insuffisants pour assurer le maintien et le développement du réseau routier (encadré 5). D'autre part, le renforcement des mesures écofiscales pourrait faciliter l'atteinte de nos cibles de réduction de matières résiduelles enfouies et incinérées et la surconsommation d'eau potable. Dans les deux cas, leur atteinte est loin d'être assurée (encadrés 8 et 10).



Graphique 7. Recettes provenant de l'écofiscalité, Québec 2019 et 2020, en millions de dollars



Bien entendu, en plus de forcer l'adoption de comportements plus respectueux de l'environnement, il importe que les activités financées à l'aide des fonds amassés contribuent de façon significative à l'atteinte des objectifs en matière de protection environnementale. Il en va également de l'acceptabilité sociale de ces prélèvements. Le présent document n'aborde pas l'aspect de l'utilisation des sommes générées par les prélèvements fiscaux, autrement que lorsqu'il y a des liens avec le financement d'un programme en particulier. Dans la mesure où plusieurs organismes sont impliqués et que les prélèvements transitent d'un fonds à l'autre, un processus rigoureux de suivi et d'évaluation est requis afin de comprendre l'utilisation des sommes, et son effet sur l'atteinte des cibles environnementales.



Annexes

I. Description des organismes mentionnés dans ce cahier

Organismes	Type d'entité	Objectifs/Mission
Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC)*	Fonds spécial institué en vertu de la <i>Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification.</i>	Financer des activités, des projets ou des programmes visant à stimuler l'innovation technologique et sociale, la recherche et le développement, l'acquisition de connaissances, l'amélioration des performances ainsi que la sensibilisation et l'éducation de la population en matière de lutte contre les changements climatiques.
Fonds de transition, d'innovation et d'efficacité énergétiques	Fonds spécial créé le 1 ^{er} novembre 2020 par la <i>Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification.</i>	Le Fonds a pour mission de soutenir, de stimuler et de promouvoir la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques et d'en assurer une gouvernance intégrée. Ce fonds est notamment financé par la quote-part des distributeurs d'énergie.
Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État.	Fonds spécial en vigueur depuis le 1 ^{er} avril 2017 par la <i>Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement afin de moderniser le régime d'autorisation environnementale et modifiant d'autres dispositions législatives notamment pour réformer la gouvernance du Fonds vert. Le fonds a été modifié le 1^{er} novembre 2020 pour y ajouter les activités de gestion des matières résiduelles et la gouvernance de l'eau qui étaient auparavant prises en charge par le Fonds vert.</i>	Financer diverses activités réalisées par le MELCC.
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>) (adoptée 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.



Organismes	Type d'entité	Objectifs/Mission
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.
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 * : À la suite des mesures législatives adoptées le 22 octobre 2020, ce fonds remplace en partie le Fonds vert à compter du 1^{er} novembre 2020.

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. 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.

