



environmental
defence
INSPIRING CHANGE

équiterre

MODIFICATIONS PROPOSÉES À LA
POLITIQUE FISCALE FÉDÉRALE :
RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GES ET
GÉNÉRER DES REVENUS

Recommandations pour le budget 2017

Par **Environmetal Defence** et **Équiterre**

Decembre 2016

Les recommandations relatives à l'écart du taux d'imposition entre le diesel et l'essence, à la taxe fédérale sur les véhicules énergivores et aux incitatifs fiscaux pour les bâtiments écologiques ont été rédigées pour le compte d'Équiterre par Carist Consulting.

Auteures : Rachel Samson et Sara Rose-Carswell, Carist Consulting Incorporated

Carist Consulting www.caristconsulting.com/index.html

Toute erreur ou omission relève de la responsabilité d'Équiterre.

À propos : Équiterre — changer le monde un geste à la fois.

Équiterre compte plus de 130 000 adeptes et 20 000 membres payants, et a été mentionné 1 953 fois dans les médias en 2014. Il est le groupe environnemental le plus connu au Québec et compte parmi les organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE) les plus influentes sur la scène fédérale. Depuis plus de 20 ans, Équiterre (dont la dénomination sociale est ASEED : Action pour la solidarité, l'équité, l'environnement et le développement) collabore avec des citoyens, des agriculteurs, des organismes, des groupes de réflexion, des municipalités et des gouvernements de tous les horizons afin d'influencer les politiques sur l'environnement et le changement climatique ainsi que les pratiques connexes au Québec et au Canada. Équiterre mène ses travaux stratégiques nationaux à partir de son bureau d'Ottawa.

Renseignements:

Annie Bérubé, Directrice, relations gouvernementales,

aberube@equiterre.org

www.equiterre.org

À propos : Environmental Defence

Environmental Defence est l'organisme d'action environnementale le plus efficace du Canada. Nous mettons au défi et inspirons les gouvernements, les entreprises et la population à apporter des changements qui assureront une vie plus respectueuse de l'environnement, plus saine et plus prospère pour tous.

Renseignements:

Dale Marshall, Gestionnaire de programme national

dmarshall@environmentaldefence.ca

www.environmentaldefence.ca

Avec l'appui de The Minor Foundation for Major Challenges



The Minor Foundation
for Major Challenges

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| INTRODUCTION | 7 |
| 1 COMBLER LE FOSSÉ ENTRE LA TAXE SUR LE DIESEL ET CELLE SUR L'ESSENCE | 11 |
| Tendances en matière d'utilisation du diesel | 11 |
| Comparaison de la performance environnementale du diesel et de l'essence | 12 |
| Taxe actuelle sur le diesel au Canada | 13 |
| Le Canada compte parmi les pays de l'OCDE où les taxes sur le diesel et l'essence sont les plus basses | 16 |
| Différentiels de taxation du diesel dans les pays de l'OCDE | 17 |
| Les taxes sur le carburant peuvent influencer considérablement les comportements au volant, le choix de véhicule et l'innovation | 18 |
| Des pays européens et nordiques entreprennent de hausser la taxe sur le diesel au même taux que celle sur l'essence | 20 |
| Le taux de taxe sur le diesel au Canada devrait être haussé au même taux que la taxe sur l'essence | 23 |
| Recommandations | 24 |
| Incidences escomptées | 25 |
| Autres facteurs à prendre en considération | 25 |
| 2 AUGMENTER L'EFFICACITÉ DE LA TAXE FÉDÉRALE SUR LES VÉHICULES ÉNERGIVORES | 26 |
| Tendances en matière d'achat de véhicules | 26 |
| Comparaison des performances environnementales des véhicules écoénergétiques et des véhicules énergivores | 28 |
| La taxation fédérale actuelle des véhicules énergivores | 31 |
| Plusieurs pays de l'OCDE ont en place des taxes sur l'achat de véhicules ou des taxes d'immatriculation | 33 |
| La taxation des véhicules peut influencer les décisions d'achat | 37 |
| La taxe d'accise fédérale imposée sur les véhicules énergivores devrait être revue afin d'améliorer son efficacité | 39 |
| Recommandations | 40 |
| Incidences escomptées | 41 |
| Autres facteurs à prendre en considération | 42 |
| 3 ACCROÎTRE LA PORTÉE DES INCITATIFS FISCAUX FÉDÉRAUX POUR LES BÂTIMENTS ÉCOLOGIQUES | 43 |
| Tendances en matière de bâtiments | 43 |

| | |
|---|-----------|
| Bâtiments écologiques | 45 |
| Barrières aux projets de bâtiments écologiques au Canada | 48 |
| Incitatifs fiscaux fédéraux actuels | 49 |
| Mesures incitatives pour les bâtiments écologiques aux États-Unis | 51 |
| Sur le plan fédéral | 51 |
| Le Canada a besoin de mesures incitatives pour les bâtiments dans leur ensemble | 52 |
| Recommandations | 53 |
| Incidences escomptées | 54 |
| 4 ÉLIMINER LE TRAITEMENT FISCAL PRÉFÉRENTIEL ACCORDÉ AUX SECTEUR PÉTROLIER ET GAZIER | 56 |
| Traitement fiscal préférentiel actuel accordé au secteur pétrolier et gazier au Canada | 56 |
| Cohérence de la politique budgétaire : tarification du carbone et traitement fiscal préférentiel accordé aux sociétés pétrolières et gazières | 57 |
| Engagements récents et de longue date en matière de réforme des subventions aux combustibles fossiles | 59 |
| Recommandations | 60 |
| ANNEXES | 62 |
| Annexe 1: Subventions canadiennes aux combustibles fossiles | 62 |
| Annexe 2: . Application actuelle de la taxe d'accise fédérale sur les véhicules les plus énergivores | 64 |
| Annexe 3. Détails des calculs des recettes et des incidences sur les GES | 67 |

RECOMMANDATIONS

Ce rapport présente quatre grands aspects de la politique fiscale fédérale qui devraient être modifiés pour favoriser l'atteinte de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada, lequel consiste à ramener les émissions à au moins 30 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030. Ces mesures fiscales viendront soutenir les politiques annoncées dans le Cadre pancanadien en matière de croissance propre et de changement climatique, particulièrement en ce qui concerne la réduction des émissions dans les secteurs des transports et du bâtiment. Des changements immédiats aux politiques fiscales du budget de 2017 permettraient d'offrir sans tarder aux constructeurs automobiles et aux intervenants de l'industrie de la construction des mesures incitatives afin qu'ils puissent se préparer en prévision des exigences à venir en matière de politiques que le Cadre pancanadien en matière de croissance propre et de changement climatique imposera aux secteurs des transports et du bâtiment. En outre, les mesures fiscales proposées seront complémentaires à la tarification du carbone en ce qui concerne les émissions, particulièrement pour rétablir l'équité de ce système de taxation en matière d'investissements dans la production pétrolière et gazière au Canada.

- 1. Comblent le fossé entre la taxe sur le diesel et celle sur l'essence :** L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) ainsi que de plus en plus de pays de l'OCDE recommandent de hausser la taxe sur le diesel au même taux que la taxe sur l'essence. L'écart actuel est en moyenne de 4 à 6 cents le litre au Canada, et ce, même si les conséquences environnementales du diesel sont plus importantes que celles de l'essence. En éliminant cet écart, le gouvernement fédéral pourrait générer de 350 à 700 millions de dollars en revenus annuels supplémentaires, tout en réduisant les émissions de GES de 0,3 Mt à 2 Mt annuellement (voir l'Annexe 3 pour les mises en garde et les détails relatifs à ces estimations). Une augmentation des taxes sur le diesel et l'essence aiderait le Canada au fil du temps à combler son retard par rapport aux autres pays de l'OCDE et encouragerait le virage vers le transport à faibles émissions de carbone.
- 2. Augmenter l'efficacité de la taxe fédérale sur les véhicules énergivores :** La taxe actuelle sur les véhicules énergivores au Canada s'applique à trop peu de véhicules. De plus, le taux est beaucoup trop bas pour influencer efficacement les décisions d'achat d'un véhicule et contribuer à l'atteinte des objectifs en matière de changement climatique. En appliquant la taxe à un plus grand nombre de véhicules et en augmentant les taux pour les véhicules plus coûteux, le gouvernement fédéral pourrait générer de 200 millions à 600 millions de dollars en revenus annuels supplémentaires tout en réduisant de 1 Mt à 2 Mt annuellement les émissions de GES (voir l'Annexe 3 pour les mises en garde et les détails relatifs à ces estimations).
- 3. Accroître la portée des incitatifs fiscaux à des exigences de plus en plus contraignantes et basées sur les performances (en termes de consommation**

d'énergie ou d'intensité d'émissions de GES) pour les bâtiments : La portée des incitatifs fiscaux offerts par le fédéral actuellement pour l'équipement relatif à l'énergie renouvelable et l'efficacité énergétique est trop restreinte pour encourager des investissements importants dans une enveloppe de bâtiment au rendement énergétique et aux performances globales plus élevés. Le gouvernement doit mettre en place de nouveaux incitatifs fiscaux ou accroître la portée de ceux existants pour récompenser les constructions d'avant-gardes nécessaires afin d'éviter le blocage carbone des futures émissions de GES liées aux bâtiments. En augmentant la portée de ces incitatifs, il serait possible de réduire les émissions de GES de 0,5 Mt à 3 Mt par année, selon le degré d'utilisation des incitatifs et le seuil établi (voir l'Annexe 3 pour les mises en garde et les détails relatifs à ces estimations).

4. Éliminer le traitement fiscal préférentiel accordé au secteur pétrolier et gazier :

Si le gouvernement du Canada souhaite concrétiser son engagement visant à éliminer les subventions aux combustibles fossiles et assurer une instauration efficace du nouveau système fédéral de tarification du carbone, son budget de 2017 doit inclure un plan pour rétablir la neutralité du traitement fiscal accordé au secteur pétrolier et gazier au Canada par rapport aux autres secteurs industriels. Cela comprend, dès le budget de 2017, l'élimination du crédit d'impôt pour les frais d'exploration au Canada (FEC) et les déductions pour actions accréditatives disponibles pour les sociétés pétrolières et gazières. Un échéancier qui prévoit ramener la déduction pour amortissement (DPA) à un taux de déduction équivalent à celui accordé au reste de l'industrie (25 % dans la plupart des cas) doit être fixé, et les changements nécessaires doivent être effectués en ce qui concerne les frais d'aménagement au Canada (FAC), les frais à l'égard de biens canadiens relatifs au pétrole et au gaz (FBCPG), les frais relatifs à des ressources à l'étranger (FRE) et les frais d'exploration et d'aménagement à l'étranger (FEAE) afin de rétablir la neutralité du traitement fiscal des dépenses du secteur du pétrole et du gaz par rapport aux autres secteurs.

HARMONISER LA POLITIQUE FISCALE CANADIENNE AVEC LE CADRE PANCANADIEN EN MATIÈRE DE CROISSANCE PROPRE ET DE CHANGEMENT CLIMATIQUE

MODIFICATIONS PROPOSÉES À LA POLITIQUE FISCALE FÉDÉRALE

INTRODUCTION

Le Canada s'est engagé à ramener les émissions de GES à au moins 30 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030. Selon le Cadre pancanadien en matière de croissance propre et de changement climatique, les émissions de GES devraient augmenter pour atteindre 742 Mt d'équivalents CO₂ en 2030. De nouvelles politiques en matière de climat combinées à des mesures annoncées dans le Cadre pancanadien devraient permettre une réduction de 44 Mt pour atteindre la cible de 524 Mt en 2030¹. En outre, selon la stratégie canadienne à long terme de développement à faibles émissions de gaz à effet de serre visant l'horizon du milieu du siècle, des politiques encore plus ambitieuses doivent être mises en place dès maintenant si on souhaite être en voie d'atteindre une « décarbonisation » complète d'ici 2050. Il est crucial d'apporter des changements immédiats à la politique fiscale afin de réorienter les capitaux provenant d'investisseurs privés et positionner le Canada sur la trajectoire qui permettra d'opérer la transition vers une économie sobre en carbone à long terme.

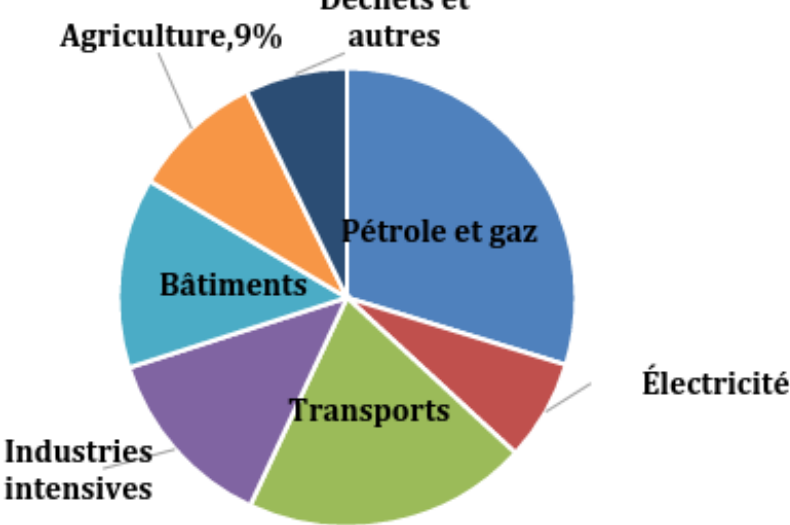
Plusieurs grands secteurs de l'économie devraient afficher une hausse substantielle des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 si l'on conserve les mesures actuelles : le pétrole et le gaz naturel, le transport de marchandises, les produits chimiques et les engrais ainsi que le secteur du bâtiment². Le mécanisme de tarification nationale du carbone devrait entraîner des effets sur les émissions provenant des secteurs pétrolier, gazier et chimique ainsi que du secteur des engrais. Cependant, le prix relativement faible du carbone (de l'ordre de 10 \$ la tonne à 30 \$ la tonne) ne permettra pas

¹CANADA. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CHANGEMENT CLIMATIQUE. *Deuxième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques* <http://ec.gc.ca/GES-GHG/default.asp?lang=Fr&n=02D095CB-1>, 2016 (consulté en septembre 2016).

²CANADA. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CHANGEMENT CLIMATIQUE. *Deuxième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques*, <http://ec.gc.ca/GES-GHG/default.asp?lang=Fr&n=02D095CB-1>, 2016 (consulté en septembre 2016).

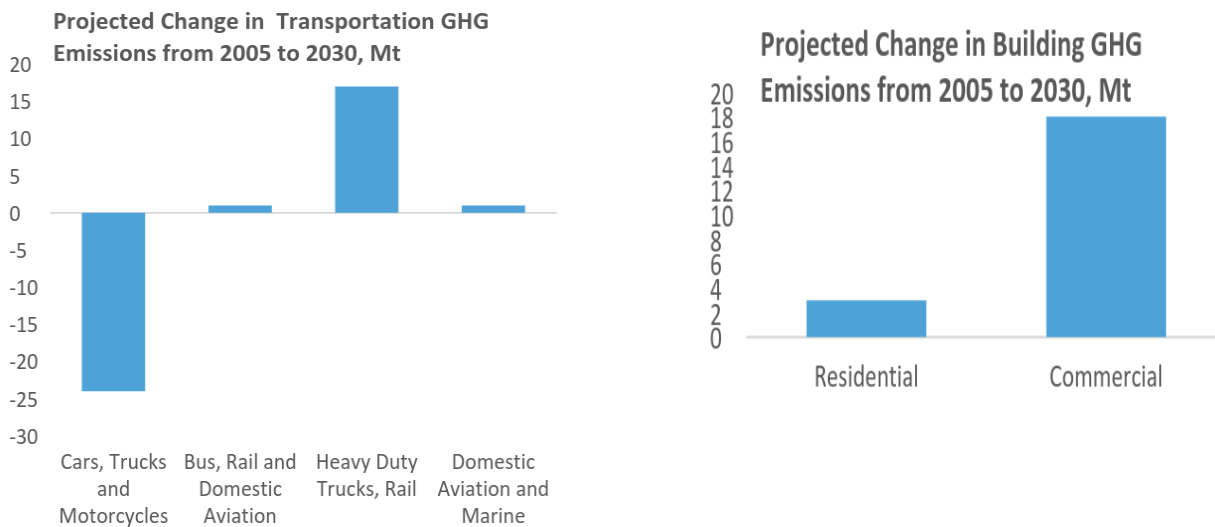
d'entraîner tous les changements cruciaux requis pour opérer la transition vers une économie à faibles émissions de carbone et atteindre les cibles d'émissions de GES de 2030. Ce serait surtout le cas pour les secteurs des transports et du bâtiment où les choix des particuliers et des entreprises quant aux habitudes de conduite, à l'achat de véhicules et à la construction de bâtiments sont des moteurs importants de la croissance des émissions. Sans des incitatifs fiscaux offerts immédiatement, ces secteurs continueront d'être aux prises avec des bâtiments à haute intensité de carbone et des véhicules à fortes émissions pour plusieurs années à venir.

Figure 1. Émissions de GES projetées en 2030, % du total des émissions par secteur économique



Source: Government of Canada (2016), Canada's Second Biennial Report on Climate Change

Figure 2. Le transport de marchandises et les bâtiments commerciaux sont parmi les secteurs clés où une augmentation des émissions est prévue d'ici 2030 au Canada



Source : ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA. *Deuxième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques*, 2016.

Pour atteindre sa cible de réduction des émissions d'ici 2030, le Canada devra adopter, outre la tarification du carbone, des politiques supplémentaires et complémentaires qui contribueront à harmoniser les cadres stratégiques économiques et sociaux en vue de réaliser ses objectifs de réduction des GES à long terme. Dans ce document, il est proposé de modifier quatre grands aspects du régime fiscal fédéral pour contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre des secteurs du pétrole et du gaz, des transports et du bâtiment :

- 1. Comblent le fossé entre la taxe sur le diesel et celle sur l'essence** : L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) ainsi que de plus en plus de pays de l'OCDE recommandent de hausser la taxe sur le diesel au même taux que la taxe sur l'essence. L'écart actuel est en moyenne de 4 à 6 cents le litre au Canada, et ce, même si les conséquences environnementales du diesel sont plus importantes que celles de l'essence. En éliminant cet écart, le gouvernement fédéral pourrait générer de 350 à 700 millions de dollars en revenus annuels supplémentaires, tout en réduisant les émissions de GES de 0,3 Mt à 2 Mt annuellement (voir l'Annexe 3 pour les mises en garde et les détails relatifs à ces estimations). Une augmentation des taxes sur le diesel et l'essence aiderait le Canada au fil du temps à combler son retard par rapport aux autres pays de l'OCDE et encouragerait le virage vers le transport à faibles émissions de carbone.
- 2. Augmenter l'efficacité de la taxe fédérale sur les véhicules énergivores** : La taxe actuelle sur les véhicules énergivores au Canada s'applique à trop peu de véhicules. De plus, le taux est beaucoup trop bas pour influencer efficacement les décisions d'achat d'un véhicule et contribuer à l'atteinte des objectifs en matière de changement climatique. En appliquant la taxe

à un plus grand nombre de véhicules et en augmentant les taux pour les véhicules plus coûteux, le gouvernement fédéral pourrait générer de 200 millions à 600 millions de dollars en revenus annuels supplémentaires tout en réduisant de 1 Mt à 2 Mt annuellement les émissions de GES (voir l'Annexe 3 pour les mises en garde et les détails relatifs à ces estimations).

- 3. Accroître la portée des incitatifs fiscaux à des exigences de plus en plus contraignantes et basées sur les performances (en termes de consommation d'énergie ou d'intensité d'émissions de GES) pour les bâtiments :** La portée des incitatifs fiscaux offerts par le fédéral actuellement pour l'équipement relatif à l'énergie renouvelable et l'efficacité énergétique est trop restreinte pour encourager des investissements importants dans une enveloppe de bâtiment au rendement énergétique et aux performances plus élevés globalement. Le gouvernement doit mettre en place de nouveaux incitatifs fiscaux ou accroître la portée de ceux existants pour récompenser les constructions d'avant-gardes nécessaires afin d'éviter le blocage carbone des futures émissions de GES liées aux bâtiments. En augmentant la portée de ces incitatifs, il serait possible de réduire les émissions de GES de 0,5 Mt à 3 Mt par année, selon le degré d'utilisation des incitatifs et le seuil établi (voir l'Annexe 3 pour les mises en garde et les détails relatifs à ces estimations).
- 4. Éliminer le traitement fiscal préférentiel accordé au secteur pétrolier et gazier :**
5. Si le gouvernement du Canada souhaite concrétiser son engagement visant à éliminer les subventions aux combustibles fossiles et assurer une instauration efficace du nouveau système fédéral de tarification du carbone, son budget de 2017 doit inclure un plan pour rétablir la neutralité du traitement fiscal accordé au secteur pétrolier et gazier au Canada par rapport aux autres secteurs industriels. Cela comprend, dès le budget de 2017, l'élimination du crédit d'impôt pour les frais d'exploration au Canada (FEC) et les déductions pour actions accréditives disponibles pour les sociétés pétrolières et gazières. Un échéancier qui prévoit ramener la déduction pour amortissement (DPA) à un taux de déduction équivalent à celui accordé au reste de l'industrie (25 % dans la plupart des cas) doit être fixé, et les changements nécessaires doivent être effectués en ce qui concerne les frais d'aménagement au Canada (FAC), les frais à l'égard de biens canadiens relatifs au pétrole et au gaz (FBCPG), les frais relatifs à des ressources à l'étranger (FRE) et les frais d'exploration et d'aménagement à l'étranger (FEAE) afin de rétablir la neutralité du traitement fiscal des dépenses du secteur du pétrole et du gaz par rapport aux autres secteurs.

Ces quatre mesures pourraient contribuer grandement à entraîner des réductions des émissions de GES au Canada et il est possible et pratique de les mettre en œuvre à court terme. Chaque mégatonne en moins compte pour atteindre ces ambitieux objectifs de réduction des GES, et tous les changements, même s'ils semblent de peu d'importance, contribueront ensemble au changement requis pour progresser vers un avenir à faibles émissions de carbone.

De plus, ces mesures ouvrent la porte à de plus grandes ambitions. Par exemple, les taxes d'accise sur le diesel et l'essence pourraient être augmentées au fil du temps pour qu'elles se rapprochent de celles des autres pays de l'OCDE. La portée de la taxe fédérale sur les véhicules à faible ou bas rendement énergétique pourrait également être élargie pour qu'elle vise également les véhicules utilitaires lourds. De plus, elle pourrait être augmentée avec les années au fur et à mesure que d'autres choix de véhicule à faible ou bas rendement énergétique seront offerts sur le marché. Le seuil des incitatifs pour les constructions vertes pourrait être augmenté au fil du temps pour s'aligner sur l'engagement du Cadre pancanadien qui vise à élaborer un code du bâtiment de type « consommation énergétique nette zéro » d'ici 2030 et favoriser des projets les plus ambitieux.

1 COMBLER LE FOSSÉ ENTRE LA TAXE SUR LE DIESEL ET CELLE SUR L'ESSENCE

Actuellement, la taxe d'accise fédérale sur le diesel est de 4 cents le litre au Canada tandis que la taxe d'accise sur l'essence est de 10 cents le litre. L'OCDE appelle cet écart le différentiel de taxation du diesel et recommande que les pays augmentent cette taxe à un taux équivalant à la taxe sur l'essence pour des raisons environnementales. Plusieurs pays ont déjà pris des mesures pour appliquer cette recommandation. Dans l'ensemble, le taux des taxes sur le diesel et l'essence est plus faible au Canada que dans la plupart des pays de l'OCDE et devrait être augmenté au fil du temps pour que le virage vers un secteur des transports à faibles émissions de carbone soit accéléré.

Tendances en matière d'utilisation du diesel

Au cours des 50 dernières années, dans les pays de l'OCDE, l'utilisation du diesel comme carburant routier a augmenté dans l'ensemble par rapport à l'essence et à d'autres carburants³. La consommation de diesel n'a également pas cessé d'augmenter au Canada⁴. Le diesel compte pour environ 25 % du carburant utilisé sur les routes canadiennes par rapport à 20 % aux États-Unis⁵. Les flottes de camions lourds au Canada (et en Amérique du Nord) sont alimentées principalement au

³HARDING, M. *The Diesel DIFFERENTIAL: Differences in the Tax Treatment of Gasoline and Diesel for Road Use*, <http://dx.doi.org/10.1787/5jz14cd7hk6b-en>, publication n° 21 de l'OCDE, 2014.

⁴ STATISTIQUE CANADA. *Ventes de carburants destinés aux véhicules automobiles, par province et territoire*, <http://www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/l02/cst01/trade37c-fra.htm> (consulté en août 2016).

⁵HARDING, M. (2014).

diesel⁶. Dans le Nord du Canada et dans les régions éloignées, le diesel demeure également une solution relativement peu coûteuse pour chauffer les maisons et alimenter les usines⁷.

Les camions lourds devraient être l'une des principales sources d'augmentation des émissions de GES d'ici 2030 et les ventes de voitures de passagers au diesel augmentent. Il est avantageux pour les conducteurs de faire l'achat de tels véhicules même si le prix d'achat de l'option diesel est plus élevé de 1 500 à 2 500 dollars. Les moteurs diesel sont vus comme étant plus robustes et durables, ce qui entraîne une meilleure valeur de revente que les voitures à essence ou hybrides⁸. Cette perception pourrait toutefois avoir été minée depuis que l'on a révélé que le fabricant Volkswagen aurait manipulé les données sur les tests d'émissions de ses populaires voitures au diesel⁹.

Comparaison de la performance environnementale du diesel et de l'essence

Selon les indications récentes, la performance environnementale des véhicules diesel est en réalité moins bonne que celle des véhicules à essence. Même si le diesel est souvent vu comme un carburant écoénergétique, il est une source importante d'émissions de GES et de pollution atmosphérique dans les pays de l'OCDE.

⁶HARDING, M. (2014). Le diesel représente 95 % du carburant utilisé sur le marché du transport par véhicule lourd dans les pays de l'OCDE.

⁷Office national de l'énergie du Canada. Utilisation de l'énergie dans le Nord canadien — Coup d'oeil sur le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut - Info-Énergie, 2011 (consulté en juillet 2016).

⁸VORANO, Neil (2014), « *Are Diesel Cars a Good Choice for Canadians?* », *The Globe and Mail*, 21 août 2014, <http://www.theglobeandmail.com/globe-drive/culture/technology/the-diesel-dilemma-popularity-in-europe-hard-to-find-here/article20139895/> (consulté en juillet 2016).

⁹SOCIÉTÉ RADIO-CANADA. *Volkswagen settles U.S. emissions lawsuit, but Canadian owners still waiting*, (en ligne), 27 juin 2016, <http://www.cbc.ca/news/business/volkswagen-lawsuit-deal-1.3655371>, (consulté en juillet 2016) et CAIN, Timothy. « *Volkswagen's Canadian sales are beginning to crater* », *site Web Autofocus.ca*, <http://www.autofocus.ca/news-events/blogs/volkswagens-canadian-sales-are-beginning-to-crater>, 9 mars 2016 (consulté en juillet 2016).

Tableau 1. Comparaison de la performance environnementale du diesel et de l'essence

| Grammes par litre de carburant utilisé | Essence | Diesel |
|---|---------|--------|
| Émission de gaz à effet de serre | | |
| CO ₂ | 2259 | 2662 |
| Polluants atmosphérique | | |
| Monoxyde de carbone | 71.417 | 2.467 |
| Oxydes d'azote | 7.361 | 9.600 |
| Particules fines | 0.025 | 0.815 |
| Composé organique volatile | 8.474 | 0.519 |

Note: Le diesel produit 15,5 % de plus d'émissions de GES par litre que l'essence (si l'on tient compte des émissions de méthane et d'oxyde de diazote).

Source : Harding. *The Diesel Differential: Differences in the Tax Treatment of Gasoline and Diesel for Road Use*, publication de l'OCDE, 2014.

Les véhicules écoénergétiques au diesel peuvent parcourir une plus longue distance, mais émettent plus d'émissions de CO₂, d'oxydes d'azote et de particules fines par litre de carburant utilisé que les voitures à essence (**Tableau 1**). Le diesel a une teneur en carbone environ 18 % plus élevée que l'essence. Si l'on tient compte des émissions de méthane et d'oxyde de diazote, un litre de diesel produit environ 15,5 % fois plus d'émissions de GES que l'essence. Les polluants atmosphériques associés au diesel sont également considérés comme pires que ceux associés à l'essence en raison des émissions plus importantes de particules fines et d'oxydes d'azote par litre et du convertisseur catalytique à trois voies qui sert à réduire les émissions de monoxyde de carbone sur les véhicules à essence¹⁰.

Les conducteurs commencent déjà à voir les avantages financiers des véhicules diesel plus écoénergétiques puisque le coût du carburant au kilomètre parcouru diminue¹¹. Il n'est donc pas nécessaire d'offrir un incitatif fiscal pour le rendement du carburant, d'autant plus que celui du diesel sur le plan des émissions de GES et de certains polluants atmosphériques n'est pas très élevé.

Taxe actuelle sur le diesel au Canada

Au Canada, le taux de la taxe d'accise sur les carburants est de 0,10 \$ pour l'essence et 0,04 \$ pour le diesel¹². En revanche, dans la plupart des provinces canadiennes le taux de la taxe sur l'essence et

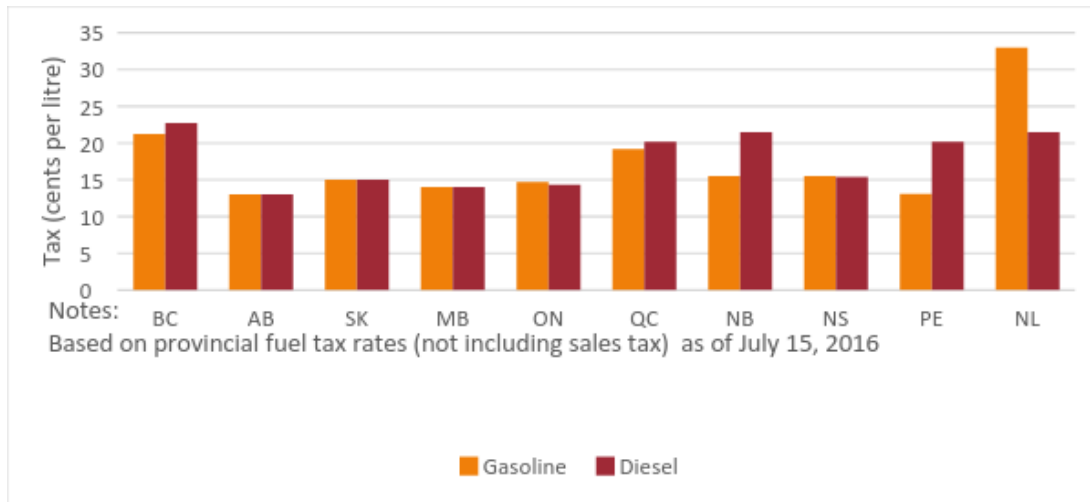
¹⁰HARDING, M. (2014).

¹¹HARDING, M. (2014).

¹²AGENCE DU REVENU DU CANADA. *Série des mémorandums sur les taxes d'accise et les prélèvements spéciaux; X3.1 Marchandises assujetties à la taxe d'accise*, <http://www.cra-arc.gc.ca/F/pub/et/x3-1/x3-1-f.html>, 2013 (consulté en juillet 2016).

du diesel sont presque équivalents (Alberta¹³, Colombie-Britannique, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador), ou encore le taux de la taxe sur le diesel est plus élevé (Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard). La Figure 3 illustre une comparaison sous forme de graphique des taux partout au pays¹⁴.

Figure 3. Taux de la taxe provinciale sur le carburant, juillet 2016



Source : Tableau budgétaire 2015 des taxes provinciales sur le carburant du gouvernement de l'Alberta, avec les modifications de 2016 des gouvernements du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve-et-Labrador.

Dans les territoires du Nord, le gouvernement du Yukon a imposé une taxe sur le diesel (7,2 cents/litre) légèrement plus élevée que celle sur l'essence (6,2 cents/litre)¹⁵. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a établi la taxe sur l'essence un cent plus élevée que celle sur le diesel. Ces taxes sont réduites considérablement pour le transport « hors route » dans les municipalités éloignées des routes et des points de ravitaillement¹⁶. Selon la feuille des taux de taxes publiée

¹³GOUVERNEMENT DE L'ALBERTA., *Budget 2015: Tax Plan*, <http://finance.alberta.ca/publications/budget/budget2015/fiscal-plan-tax-plan.pdf#fuel>, 2015 (consulté en juillet 2016).

¹⁴Pour le tableau de mars 2015 des taux provinciaux canadiens, voir le budget de 2015 de l'Alberta <http://finance.alberta.ca/publications/budget/budget2015/fiscal-plan-tax-plan.pdf#fuel> (consulté en juillet 2016). En juillet 2016, seuls les taux de taxe au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve-et-Labrador ont changé :

TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR. MINISTÈRE DES FINANCES. *Gasoline Tax*,

http://www.fin.gov.nl.ca/fin/tax_programs_incentives/business/gasolinetax.html (consulté en juillet 2016).

NOUVEAU-BRUNSWICK. MINISTÈRE DES FINANCES. *Taxe sur l'essence et les carburants Document de base concernant la taxe sur l'essence et les carburants et les exonérations*,

http://www2.gnb.ca/content/gnb/fr/ministeres/finances/impots/taxe_lescence.html (consulté en juillet 2016).

¹⁵YUKON. MINISTÈRE DES FINANCES. *Fuel Tax Exemptions*, http://www.finance.gov.yk.ca/ft_exemptions.html, 2014 (consulté en juillet 2016).

¹⁶TERRITOIRES DU NORD-OUEST. MINISTÈRE DES FINANCES. *Taxation Rates on Fuel Usage*,

<http://www.fin.gov.nt.ca/sites/default/files/Taxation%20Policy%20and%20Rates%20on%20Fuel%20Usage.pdf> (consulté en juillet 2016).

annuellement par le Nunavut, la taxe sur le diesel établie par la loi correspond à 0,85 fois le taux de taxe en vigueur sur l'essence¹⁷.

Le Tableau 2 illustre l'écart de taxation du diesel par province selon les taxes d'accise fédérales et provinciales combinées. En moyenne, l'écart est d'environ 6 cents au Canada. Toutefois, avec l'augmentation récente et temporaire de ses taux de taxe sur l'essence et le diesel, Terre-Neuve-et-Labrador fait figure d'exception notoire. Si on élimine le taux de cette province du calcul, l'écart moyen entre toutes les autres provinces est de 4 cents. Dans la plupart des provinces, il se situe entre 4 et 6 cents le litre. Il y a trois exceptions : Terre-Neuve-et-Labrador, où l'écart est de 17,5 cents en raison des hausses de taxes temporaires, le Nouveau-Brunswick, où le taux de la taxe est le même pour l'essence et le diesel et l'Île-du-Prince-Édouard où la taxe sur le diesel est plus élevée que celle sur l'essence.

Tableau 2: Écart de taxation du diesel par province

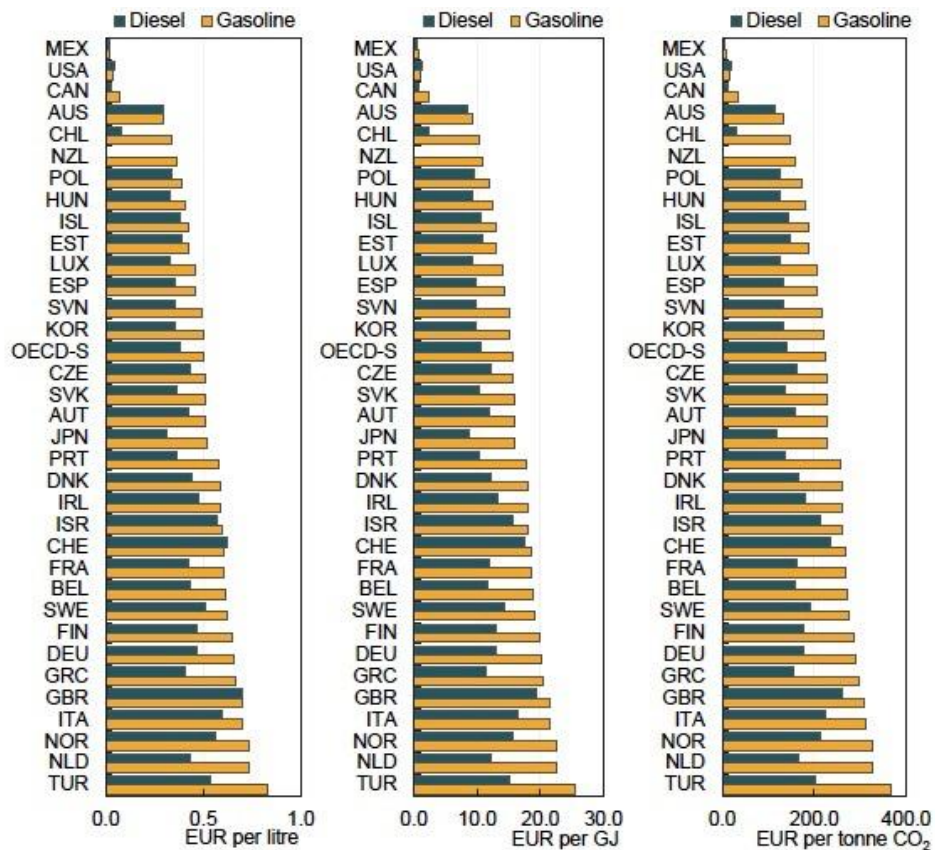
| Cents par litre | Essence (taxe provinciale + taxe fédérale de 10 cents) | Diesel (taxe provinciale + taxe fédérale de 4 cents) | Écart |
|---|--|--|-------------|
| Colombie-Britannique | 31.2 | 26.7 | 4.5 |
| Alberta | 23 | 17 | 6 |
| Saskatchewan | 25 | 19 | 6 |
| Manitoba | 24 | 18 | 6 |
| Ontario | 24.7 | 18.3 | 6.4 |
| Québec | 29.2 | 24.2 | 5 |
| Nouveau-Brunswick | 25.5 | 25.5 | 0 |
| Nouvelle-Écosse | 25.5 | 19.4 | 6.1 |
| Île-du-Prince-Édouard | 23.1 | 24.2 | -1.1 |
| Terre-Neuve-et-Labrador | 43 | 25.5 | 17.5 |
| Moyenne incluant Terre-Neuve-et-Labrador | 27.42 | 21.78 | 6.27 |
| Moyenne sans Terre-Neuve-et-Labrador | 25.69 | 21.37 | 4.32 |

¹⁷NUNAVUT. MINISTÈRE DES FINANCES. *Tax Rates*, http://www.gov.nu.ca/sites/default/files/files/Finance/Taxation/nunavut_tax_rate_sheet_2016_english.pdf, 2016. Voir aussi : <http://www.gov.nu.ca/sites/default/files/files/Finance/Taxation/rsnwt-nu-1988-c-p-5-part-1.pdf> (consultés en juillet 2016).

Le Canada compte parmi les pays de l'OCDE où les taxes sur le diesel et l'essence sont les plus basses

Le Canada impose des taxes sur le carburant routier moins élevées que les autres pays de l'OCDE. Seuls les États-Unis et le Mexique ont des taux de taxes moins élevés que le Canada. Par ailleurs, le Mexique a amorcé récemment une réforme pour éliminer les subventions pour le carburant.

Figure 4. Taux de taxes sur l'essence et le diesel pour le transport routier dans les pays de l'OCDE



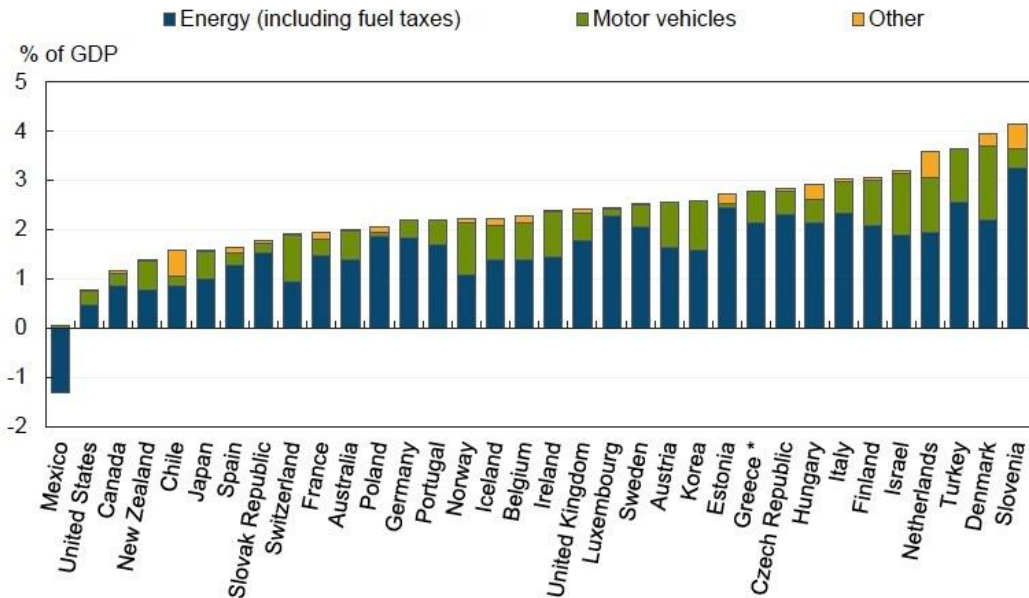
Source : Calculs de l'OCDE, selon les données tirées de Taxing Energy Use (OCDE, 2013). Taux de taxes au 1^{er} avril 2012 (sauf au 1^{er} juillet 2012 pour l'Australie). OCDE-S représente la moyenne simple de l'OCDE¹⁸.

Remarque : Les chiffres pour le Canada et pour les États-Unis incluent les taxes fédérales seulement, mais même si les taxes provinciales étaient incluses, les taxes au Canada seraient encore inférieures à la moyenne (moyenne de 0,27 \$ CA, l'équivalent d'environ 0,19 EUR par litre).

¹⁸HARDING, M. (2014).

Les revenus provenant des écotaxes sont également plus faibles au Canada qu'ailleurs dans les pays de l'OCDE (Figure 5).

Figure 5. Revenus provenant des écotaxes (2012) dans les pays de l'OCDE



Source : Calculs de l'OCDE, selon la base de données de l'OCDE sur les mécanismes utilisés pour les politiques environnementales (OCDE, 2013c). Les taxes sur l'énergie comprennent les taxes sur le carburant et d'autres produits énergétiques. Les taxes sur les véhicules à moteur comprennent les taxes relatives à la propriété ou à l'immatriculation annuelle des véhicules à moteur. La catégorie « Autres » (Other) comprend les taxes perçues sur toutes les assiettes fiscales qui touchent à l'environnement, comme les taxes sur les déchets, les matières dangereuses, les autres polluants atmosphériques et l'eau. Un * indique que les données de ce pays sont de 2011¹⁹.

Différentiels de taxation du diesel dans les pays de l'OCDE

Parmi les 34 pays de l'OCDE, seuls les États-Unis et la Suisse imposent une taxe sur le diesel plus élevée que celle sur l'essence. Le Royaume-Uni et l'Autriche ont quant à eux établi un taux de taxe égal pour les deux carburants. En revanche, le gouvernement des Pays-Bas augmente graduellement les accises sur le diesel tout en maintenant le même taux de taxe sur le pétrole²⁰. Dans tous les autres pays, y compris au Canada, la taxe sur le diesel au litre est inférieure à la taxe sur l'essence.

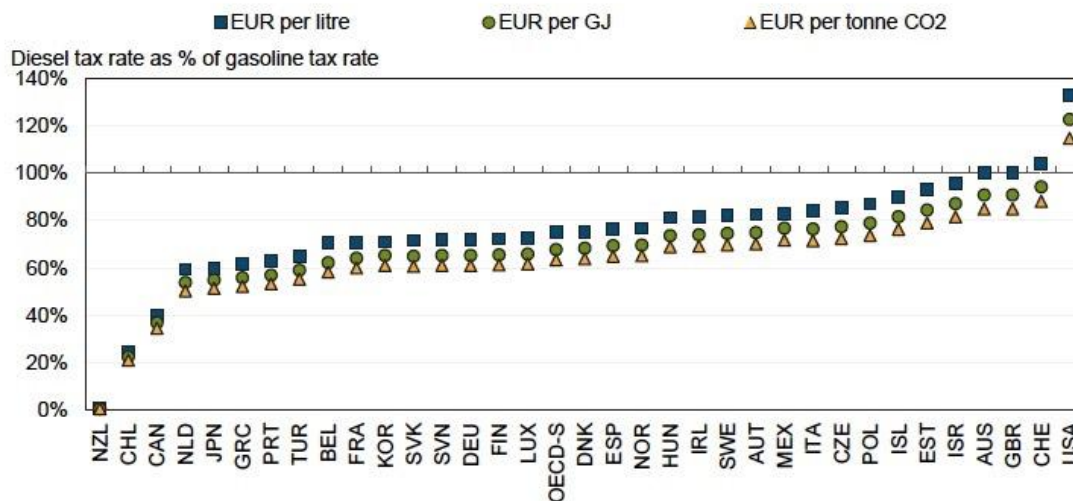
La Figure 6 illustre la différence entre le taux de taxe sur le diesel et celui sur l'essence en tant que proportion des taux de taxe sur l'essence. Quatre pays imposent un taux au litre plus faible sur le diesel (avantage fiscal), l'écart est plus grand lorsque l'on tient compte du taux de taxe effectif du

¹⁹HARDING, M. (2014).

²⁰BRAGADÓTTIR, H. et coll. *The Use of Economic Instruments in Nordic Environmental Policy, 2010-2013*, <http://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:738535/FULLTEXT02.pdf>, 2014.

point de vue des émissions de CO₂²¹. Le taux de taxe fédérale sur le diesel au Canada représente 40 % du taux de taxe sur l'essence. Si l'on combine les taux de taxe fédérale et provinciale (Tableau 2), le taux de taxe sur le diesel au Canada représente 84 % du taux de la taxe sur l'essence, de sorte que le Canada est légèrement supérieur à la moyenne des pays de l'OCDE.

Figure 6. Différence entre le taux de taxe sur le diesel et celui sur l'essence dans les pays de l'OCDE



Source: OECD calculations, based on data taken from *Taxing Energy Use* (OECD, 2013). Tax rates are as of 1 April 2012 (except 1 July 2012 for Australia). Figures for Canada and the United States include only federal taxes. OECD-S is the simple OECD average; OECD-W is the weighted OECD average.

L'OCDE montre la voie à suivre et remet en doute les faibles taux de taxe sur le diesel. D'ailleurs, les économistes de l'OCDE insistent maintenant sur le fait que lorsqu'on établit un taux de taxe par litre de carburant, il faut comparer les carburants selon le coût environnemental par litre de carburant utilisé²².

Les taxes sur le carburant peuvent influencer considérablement les comportements au volant, le choix de véhicule et l'innovation

Un volet important de la politique sur les GES est l'établissement d'un taux approprié de taxe sur le carburant puisque ces taxes influencent les comportements au volant, le choix de véhicule et l'innovation dans le secteur des transports. Selon les recherches de l'OCDE, il existe un lien entre l'« avantage fiscal » du diesel par rapport à l'essence et son utilisation comme carburant routier dans les pays de l'OCDE. Le faible taux de taxe augmenterait donc l'utilisation du diesel²³. De plus, selon

²¹HARDING, M. (2014). Page 13. Graphique, Figure 7, à la page 15.

²²HARDING, M. (2014).

²³HARDING, M. (2014).

plusieurs études empiriques, lorsque le prix du carburant de transport augmente, son utilisation diminue.

Sur le marché des voitures, les taxes sur les carburants de transport peuvent faire basculer la décision entre l'achat d'un véhicule à essence et l'achat d'un véhicule diesel. Un taux de taxe élevé peut également encourager l'achat d'un véhicule plus écoénergétique, en particulier s'il s'inscrit dans une série de mesures, dont les taxes sur les véhicules (recommandation 2) et l'étiquetage.

Pour ce qui est des véhicules lourds, les hausses de taxes sur le carburant ont historiquement moins d'influence étant donné qu'il existe relativement peu de solutions de rechange aux moteurs diesel²⁴. Cependant, la technologie évolue rapidement sur le marché des véhicules lourds et les options augmentent d'année en année. L'initiative SuperTruck de l'U.S. Office of Energy Efficiency and Renewable Energy, par exemple, a permis de créer 26 technologies supplémentaires qui pourraient avoir un bon succès sur le marché dans les deux à quatre prochaines années. Des partenaires de l'industrie comme Daimler et Volvo ont dépassé de beaucoup l'objectif d'amélioration du rendement de 50 % fixé par l'organisme ; des progrès ont été réalisés quant aux moteurs à combustion, aux matériaux légers et à l'aérodynamisme. Les améliorations aux camions de classe 8 devraient permettre d'économiser 300 millions de barils de pétrole annuellement, tout en permettant aux propriétaires de camion d'économiser 20 000 \$ US par année en carburant²⁵.

La réglementation canadienne sur les véhicules lourds (harmonisée avec celle des États-Unis)²⁶ devrait améliorer le rendement moyen en carburant des camions et réduire la consommation de carburant de 7,2 milliards de litres pendant toute la durée de vie des modèles de la flotte 2014-2018²⁷.

Dernièrement, Mercedes a dévoilé le tout premier camion lourd de transport entièrement électrique qui possède une autonomie de 200 kilomètres et la puissance pour tirer 26 tonnes. Mercedes souhaite le mettre en marché vers 2020. Le P.-D.G. De Tesla, Elon Musk, a annoncé que l'entreprise envisageait de mettre au point des camions de transport et des autocars de gros tonnage²⁸.

²⁴HARDING, M. (2014).

²⁵ÉTATS-UNIS. MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE. *Department of Energy, Supertruck Leading the Way for Efficiency in Heavy-Duty, Long-Haul Vehicles*, <http://energy.gov/eere/articles/supertruck-leading-way-efficiency-heavy-duty-long-haul-vehicles>, 27 juin 2016 (consulté en août 2016).

²⁶GAZETTE DU CANADA. *Heavy-Duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*, <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2012/2012-04-14/html/reg1-eng.html>, 2013 (consulté en juillet 2016). GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS. AGENCE DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE. *EPA Regulations and Standards: Heavy Duty*, <https://www3.epa.gov/otaq/climate/regs-heavy-duty.htm>, 2016 (consulté en juillet 2016).

²⁷CANADA. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CHANGEMENT CLIMATIQUE. « *Règlement actuel : Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* », <http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/DetailReg.cfm?intReg=214>, *Gazette du Canada, deuxième partie, vol. 147, No 6.*, 2013 (consulté en août 2016).

²⁸CANADIAN MANUFACTURING. *Mercedes Unveils First Fully-Electric Heavy-Duty Transport Truck*, <http://www.canadianmanufacturing.com/technology/mercedes-unveils-first-fully-electric-26-ton-transport-truck->

Des taxes élevées sur le carburant encourageront encore plus l'innovation sur le marché des véhicules en faisant croître la demande pour des véhicules écoénergétiques et électriques. Pour favoriser la transition, il faudra investir davantage dans les infrastructures de recharge des véhicules. Il est préférable d'investir dans l'infrastructure électrique que dans celle pour le ravitaillement des véhicules au gaz naturel. Compte tenu de ses objectifs de GES, le Canada ne dispose pas de suffisamment de temps pour faire la transition vers un carburant comme le gaz naturel.

Encadré 1. Le carburant diesel dans le Nord du Canada

L'Office national de l'énergie (ONÉ) estime que les sous-produits d'huile raffinée comptent pour près des trois quarts de la consommation de carburant dans le nord du Canada et que la quasi totalité de ce carburant est importée du sud. Pour compenser les coûts du diesel dans les collectivités nordiques, le fédéral a établi une exonération de la taxe d'accise sur le diesel utilisé pour le chauffage ou pour la production d'électricité. Bien que le gouvernement fédéral a modifié récemment la *Loi sur la taxe d'accise* et supprimé l'exonération de la taxe sur le diesel utilisé dans les procédés industriels, l'exonération a été maintenue « exclusivement » pour le chauffage des maisons. Dans le budget de 2016, le gouvernement s'est engagé à verser 10,7 millions de dollars de 2016 à 2018 à Affaires autochtones et du Nord Canada (AANC) pour aider les collectivités autochtones et nordiques en dehors des réseaux électriques à passer du diesel à une énergie renouvelable et à des technologies propres. Une élimination graduelle de l'exonération de la taxe d'accise sur les combustibles utilisés pour le chauffage pourrait favoriser cette transition et favoriser la mise en place d'infrastructures vertes dans les collectivités du Nord. Enfin, un programme distinct pourrait être établi pour que les collectivités à faible revenu ne soient pas financièrement défavorisées par la hausse des coûts (il faudrait parallèlement maintenir les incitatifs visant à réduire la consommation de carburant et chercher des solutions de recharge pour le diesel).

Sources : ONÉ (2011), AANC (2016)

Des pays européens et nordiques entreprennent de hausser la taxe sur le diesel au même taux que celle sur l'essence

Certains pays de l'OCDE ont déjà commencé à hausser la taxe sur le diesel au même taux que celle sur l'essence. Au Royaume-Uni, la taxe sur le diesel non commercial et le pétrole est maintenant la même puisque la subvention sur les utilisations non commerciales n'est plus offerte. Le gouvernement des Pays-Bas augmente graduellement les accises sur le diesel tout en maintenant le même taux de taxe

[172950/?custnum=23557353938&title=Director&utm_source=CTECH&utm_medium=email&utm_campaign=160803](https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/172950/?custnum=23557353938&title=Director&utm_source=CTECH&utm_medium=email&utm_campaign=160803)
B, 2016 (consulté en août 2016).

sur le pétrole²⁹. La Commission européenne a manifesté son intention de retirer graduellement les subventions sur le diesel pour les véhicules non commerciaux afin d'éliminer la tendance défavorable au pétrole³⁰.

Le Conseil nordique a mené récemment une étude de cas pour déterminer si les faibles taux de taxes sur le diesel devraient progressivement disparaître puisqu'ils constituent une subvention défavorable à l'environnement en Norvège, en Finlande, en Suède et au Danemark³¹. L'Islande n'a pas été incluse dans l'étude puisque la taxe sur le diesel est déjà supérieure à celle sur l'essence³². La Norvège a les taux de taxe sur le diesel et l'essence les plus élevés tandis que la Suède a procédé récemment à une réforme sur les taxes qui permettra d'égaliser les taxes sur le carburant selon leur teneur en énergie et de réduire l'écart entre la taxe sur le diesel et celle sur l'essence³³. L'étude a permis d'évaluer et de comparer le coût environnemental du diesel et celui de l'essence et a ainsi pu confirmer que le diesel entraîne des conséquences plus néfastes que l'essence. Enfin, l'étude a conclu qu'un taux de taxe inférieur pourrait être considéré comme une subvention défavorable à l'environnement.

Il a également été observé que, bien que les pays nordiques imposent sur taxe routière plus élevée sur les véhicules diesel, cette taxe n'est pas suffisante pour contrebalancer les effets négatifs de la faible taxe sur le diesel³⁴. L'étude a également conclu que la subvention défavorable à l'environnement sur le diesel avantage principalement les producteurs de carburants, les propriétaires de véhicules privés au diesel et les fabricants de technologies au diesel et qu'elle devrait être éliminée³⁵.

L'étude du Conseil nordique propose un scénario dans lequel la taxe sur le diesel et celle sur le pétrole (essence) sont égales ou harmonisées en Norvège, en Finlande, en Suède et au Danemark. Selon les calculs des auteurs, si le taux de taxe sur le diesel (selon la teneur en énergie et en CO₂) est haussé au même taux que celui du pétrole, le prix du diesel dans ces quatre pays nordiques augmenterait de 8 % à 16 %³⁶. Dans l'ensemble, les auteurs ont conclu que les recettes cédées en raison du faible taux de taxe sur le diesel représentent 5 % des dépenses fiscales totales dans ces pays³⁷.

Dans son étude, le Conseil nordique a examiné les conséquences de la consommation de diesel et les revenus qui pourraient être générés par une hausse de la taxe sur le diesel. Une augmentation du taux de taxe par litre de diesel augmenterait les revenus, mais le montant des revenus diminuera au fur et à mesure que les consommateurs changeront de choix de carburant et de véhicules. Après le calcul des

²⁹BRAGADÓTTIR, H. et coll. (2014).

³⁰BRAGADÓTTIR, H. et coll. (2014).

³¹BRAGADÓTTIR, H. et coll. (2014).

³²Les taxes sur les carburants dans ces pays incluent habituellement un frais de CO₂ et un frais d'énergie.

³³BRAGADÓTTIR, H. et coll. (2014).

³⁴BRAGADÓTTIR, H. et coll. (2014).

³⁵BRAGADÓTTIR, H. et coll. (2014).

³⁶BRAGADÓTTIR, H. et coll. (2014).

³⁷BRAGADÓTTIR, H. et coll. (2014).

effets finaux de ces facteurs faisant contrepoids, les auteurs de l'étude ont estimé que ces pays pourraient augmenter leurs revenus annuels de plus d'un milliard d'euros (**Tableau 3**)³⁸.

Tableau 3. Étude du Conseil nordique : incidence fiscale de l'harmonisation des taxes

| | Change in diesel consumption | Yearly fiscal impact, EUR million |
|--------------|------------------------------|-----------------------------------|
| Denmark | -4 to -9% | 342 to 451 |
| Finland | -5 to -13% | 257 to 368 |
| Norway | -4 to -9% | 294 to 411 |
| Sweden | -3 to -6% | 173 to 238 |
| Total | | 1,067 to 1,468 |

Source: Copenhagen Economics based on data from the World Bank, national statistics agencies, Sterner (2006), CE Delft (2008).

Source : BRAGADÓTTIR, H. et coll. The Use of Economic Instruments in Nordic Environmental Policy, 2010–2013.

En théorie, le potentiel fiscal maximal de l'élimination de la subvention défavorable à l'environnement sur le diesel est de 3 milliards d'euros si l'on tient compte uniquement des dépenses fiscales actuelles et si les consommateurs n'avaient aucune réaction. Si l'on considère les modifications de comportement, les revenus potentiels estimés représentent environ la moitié de ce montant³⁹.

Pour déterminer l'incidence environnementale de la subvention défavorable à l'environnement sur le diesel, le Conseil nordique a suivi dans son étude les lignes directrices servant à déterminer le coût environnemental du transport en Europe⁴⁰ ainsi qu'en Finlande⁴¹. Le Tableau 2 montre comment calculer le coût environnemental des véhicules de passagers européens selon le guide de CE Delft (2008) sur les coûts externes du transport en Europe. Selon les valeurs de CE Delft, le coût environnemental des véhicules au diesel est plus élevé par kilomètre que celui des véhicules de passagers qui fonctionnent à essence.

Tableau 4. Étude du Conseil nordique : coût environnemental des différents véhicules de passagers

³⁸BRAGADÓTTIR, H. et coll. (2014).

³⁹BRAGADÓTTIR, H. et coll. (2014).

⁴⁰CE DELFT. *The External Costs of Transport in Europe*,

http://www.cedelft.eu/publicatie/external_costs_of_transport_in_europe/1258, 2008 (consulté en juillet et août 2016).

⁴¹BRAGADÓTTIR, H. et coll. (2014).

| Vehicle | Costs eurocent/vkm |
|----------------------------------|--------------------|
| Petrol passenger car, urban | 1.81 |
| Diesel passenger car, urban | 2.66 |
| Petrol passenger car, interurban | 1.18 |
| Diesel passenger car, interurban | 1.72 |

Source: CE Delft (2008).

Source : BRAGADÓTTIR, H. et coll. The Use of Economic Instruments in Nordic Environmental Policy, 2010–2013

Selon ces lignes directrices, on a estimé que le retrait de la subvention défavorable à l'environnement sur le diesel entraînerait des conséquences environnementales cinq fois plus faibles (en termes monétaires) que l'incidence fiscale dans l'ensemble, soit de 89 à 222 millions d'euros (Tableau 5 ci-dessous)⁴².

Tableau 5. Étude du Conseil nordique : incidence environnementale de l'harmonisation des taxes sur le diesel et l'essence

| | Change in diesel price | Change in driven distance per year (bn km) | Yearly environmental impact (EUR million) |
|--------------|------------------------|--|---|
| Denmark | 11% | -0.9 to 2.3 | 24.7 to 61.8 |
| Finland | 16% | -1.2 to -2.9 | 31.2 to 77.9 |
| Norway | 11% | -0,8 to -2.0 | 21.2 to 53.1 |
| Sweden | 8% | -0.5 to -1.1 | 12.0 to 29.9 |
| <i>Total</i> | - | -3.3 to -8.4 | 89.1 to 222.7 |

Note: Lower bound is calculated based on estimated long-run price elasticity for diesel of -0.32, and upper bound on -0.8.

Source: Copenhagen Economics based on data from the World Bank, national statistics agencies, Sterner (2006), CE Delft (2008), Konjunkturinstitutet (2012).

Source : BRAGADÓTTIR, H. et coll. The Use of Economic Instruments in Nordic Environmental Policy, 2010–2013

Les auteurs de l'étude du Conseil nordique ont donc conclu que si la subvention disparaît progressivement, la hausse du prix du diesel rendrait possible une transition vers une amélioration du rendement du carburant, d'autres types de carburants et d'autres modes de transport⁴³.

Le taux de taxe sur le diesel au Canada devrait être haussé au même taux que la taxe sur l'essence

En 2009, le Canada s'est engagé avec les autres pays du G20 à éliminer progressivement les subventions aux combustibles fossiles. Il a depuis pris des mesures pour mettre fin au crédit d'impôt à

⁴²BRAGADÓTTIR, H. et coll. (2014).

⁴³BRAGADÓTTIR, H. et coll. (2014).

l'investissement dans la région de l'Atlantique (à compter de 2016) et à la déduction pour amortissement accéléré pour les projets de sables bitumineux en Alberta (à compter de 2015). Comme le montre l'étude du Conseil nordique, le fait d'imposer un taux de taxe sur le diesel inférieur à celui sur l'essence peut être perçu comme une subvention défavorable à l'environnement. Une hausse de la taxe sur le diesel aidera le Canada à atteindre ses objectifs de réduction des GES, contribuera à promouvoir le passage accéléré à des technologies vertes et générera des revenus.

L'amélioration de l'étiquetage concernant les conséquences environnementales des types de carburant pourrait constituer une mesure complémentaire et contribuerait à justifier la hausse de la taxe⁴⁴. Dans son document sur les différentiels de taxation du diesel, l'OCDE laisse entendre qu'il faudra traiter séparément les préoccupations sur le plan social et celles sur le plan des politiques économiques en offrant des mesures d'aide à ceux qui en ont particulièrement besoin sans envoyer de message négatif du point de vue environnemental⁴⁵.

Recommandations

1. **Augmenter la taxe d'accise fédérale sur le carburant diesel de 4 cents afin d'éliminer l'écart de taxation du diesel au Canada.** La taxe devrait être haussée graduellement pour permettre une adaptation ; le taux pourrait être augmenté d'un cent chaque année pendant les quatre prochaines années (à compter de l'exercice 2017 ; la taxe d'accise fédérale sur le diesel serait ainsi portée à 8 cents le litre d'ici 2021).
2. **Mettre en place un programme d'étiquetage environnemental à la pompe et sur les nouveaux véhicules.** L'étiquetage à la pompe devrait indiquer les émissions de GES associées à chacun des types de carburant (p. ex. estimation moyenne des émissions par litre en équivalents CO₂). De plus, le Canada a adopté récemment de nouvelles normes d'étiquetage sur les nouveaux véhicules ; il faudrait profiter de l'occasion pour expliquer clairement la consommation de carburant moyenne pondérée de chaque véhicule (litres aux 100 km) et les émissions de CO₂ au point de vente⁴⁶. L'étiquetage du diesel et des autres carburants au point de vente afin d'expliquer la consommation de carburant et les émissions de CO₂ s'aligne également sur la norme de carburant à faible teneur en carbone proposée. Ainsi, les consommateurs seront mieux renseignés sur le coût environnemental de leur utilisation de

⁴⁴TENCER, Daniel. « Gas Retailers Line Up Against Climate Change Warning Labels on Pumps », *Huffington Post*, 26 mai 2015 http://www.huffingtonpost.ca/2015/05/26/climate-change-warnings-gas-pumps_n_7441534.html (consulté en juillet 2016). Selon l'article, certaines municipalités canadiennes ont entrepris l'étiquetage à la pompe pour contrer les problématiques environnementales.

⁴⁵HARDING, M. (2014).

⁴⁶CANADA. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. *Étiquette ÉnerGuide pour les véhicules*, <https://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/transports/voitures-camions-legers/achats/7484>, 2016 (consulté en juillet 2016).

carburant et de leurs décisions d'achat de véhicules⁴⁷. Cette information pourrait contribuer à influencer les comportements au volant et les décisions concernant l'achat d'un véhicule en faveur d'un modèle à meilleur rendement énergétique et muni de technologies vertes.

Incidences escomptées

Les estimations fournies doivent être considérées à titre approximatif. Voir l'Annexe 3 pour obtenir davantage de détails sur les hypothèses, les calculs et les mises en garde concernant ces estimations.

Incidence sur les recettes : Une hausse de 4 cents de la taxe d'accise fédérale sur le diesel devrait générer des revenus de 350 à 700 millions de dollars par année jusqu'à ce que la hausse ait atteint son sommet.

Incidence sur les réductions des GES : Une hausse de 4 cents de la taxe d'accise fédérale sur le diesel devrait réduire les GES de 0,3 Mt à 2 Mt par année lorsqu'elle aura atteint son sommet. La réduction pourrait varier selon la réaction des consommateurs à la hausse du prix du diesel.

Incidence sur la capacité concurrentielle : Historiquement, des préoccupations ont été soulevées quant à l'incidence de la hausse de la taxe sur le diesel sur la capacité concurrentielle puisque peu de technologies permettent actuellement de réduire la consommation de diesel et que les coûts du carburant sont élevés par rapport aux coûts de fonctionnement dans certains secteurs (surtout dans l'industrie du camionnage). Cependant, d'ici 2020, un certain nombre de nouvelles possibilités technologiques devraient être offertes, ce qui rendra la hausse de la taxe plus abordable. Une hausse de la taxe sur le diesel pourrait également être un point important des discussions sur l'harmonisation avec les États-Unis et le Mexique dans le cadre des efforts conjoints déployés pour la lutte contre le changement climatique. Comme le prix du diesel varie actuellement de 4 cents et plus d'une province à l'autre au Canada (**Tableau 1**), l'harmonisation avec les États-Unis pourrait également favoriser l'harmonisation partout au Canada.

Autres facteurs à prendre en considération

Utilisation des recettes : Il pourrait être difficile d'associer les nouveaux programmes à des prévisions de revenus provenant de la taxe sur le diesel puisque la source de revenus sera incertaine avec le temps. La latitude fiscale supplémentaire ainsi créée pourrait servir à justifier de nouveaux programmes temporaires qui faciliteront la transition dans les secteurs clés, comme le camionnage, ainsi que pour les communautés vulnérables en régions rurales ou nordiques. Cette latitude pourrait également servir à favoriser l'innovation dans le transport et dans la commercialisation des

⁴⁷HARDING, M. (2014).

technologies qui accéléreront la mise au point de solutions de recharge pour les secteurs qui utilisent le diesel.

Adaptation : Compte tenu des variations de l'écart du prix du diesel entre les provinces et des différentes mesures provinciales en vigueur qui influencent le prix du carburant (comme la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique), une adaptation de l'augmentation de 4 cents de la taxe d'accise sur le diesel pour être nécessaire. Bien que cette adaptation puisse être justifiée, l'objectif ultime consiste à ce que la taxe sur le diesel soit équivalente à celle sur l'essence partout au Canada, que ce soit au moyen de taxes d'accise sur le carburant, de taxes sur le carbone ou d'une combinaison des deux.

Objectif à long terme : À long terme, le Canada devrait envisager d'augmenter la taxe sur l'essence et la taxe sur le carburant pour qu'elles reflètent l'ensemble des coûts environnementaux et sociaux associés à l'utilisation des carburants. Au fur et à mesure que des technologies de remplacement seront offertes, ces hausses de taxes faciliteront la transition vers des véhicules à faibles émissions de carbone et aideront les marchés à se doter de technologies vertes.

2 AUGMENTER L'EFFICACITÉ DE LA TAXE FÉDÉRALE SUR LES VÉHICULES ÉNERGIVORES

Le gouvernement du Canada prélève actuellement une taxe d'accise — également appelée « écoprélèvement » — sur l'achat de véhicules appartenant à certaines catégories et qui comptent parmi les plus énergivores que l'on retrouve sur les routes au Canada⁴⁸. Jusqu'à maintenant, cette taxe semble avoir eu peu d'effet sur les décisions d'achat des consommateurs, notamment parce que peu de véhicules sont couverts par la taxe, mais aussi en raison du fait que la taxe est établie en fonction de la consommation de carburant et non selon les émissions de CO₂, et que la compréhension de la taxe et de son rôle dans l'atteinte des cibles relatives au changement climatique est limitée.

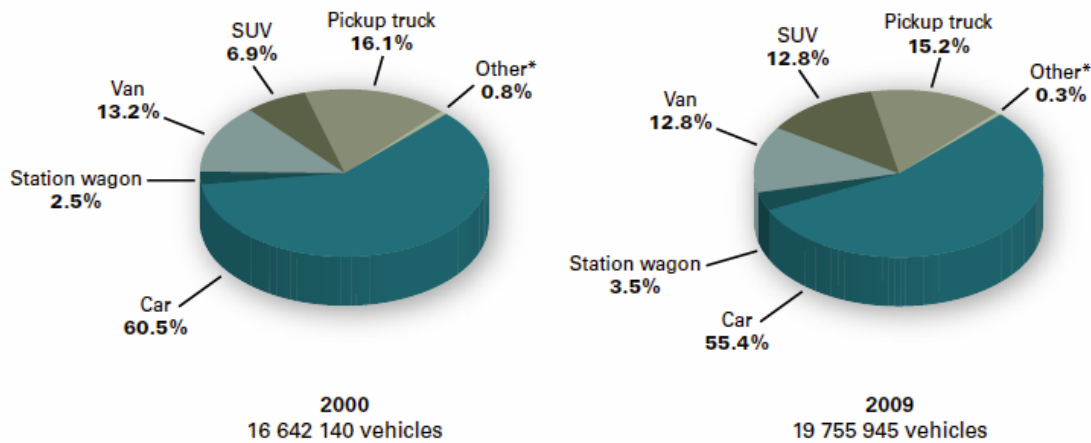
Tendances en matière d'achat de véhicules

En 2015, les ventes de véhicules neufs au Canada ont atteint des nombres records, avec les camions légers (les camionnettes, les fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport [VUS]) toujours en tête

⁴⁸La plupart des taxes s'appliquent à des marques luxueuses d'automobile, donc, à une faible partie du parc de véhicules de passagers. Pour la liste complète des véhicules assujettis à l'écoprélèvement, voir l'Annexe 2.

des modèles les plus populaires⁴⁹. Selon la plus récente enquête sur les véhicules au Canada (2009), de 2000 à 2009, la part de la catégorie des « camions légers » a augmenté par rapport à celle des voitures. Le nombre de VUS a presque doublé, et la part de cette catégorie de véhicules dans le parc de véhicules légers est passée de 6,9 % à 12,8 %. Durant la même période, la part des voitures a quant à elle diminué, allant de 60,5 % à 55,4 %, alors que celle des familiales a augmenté d'un point de pourcentage pour atteindre 3,5 % en 2009. À l'époque de l'enquête, soit en 2009, le nombre moyen de véhicules par ménage canadien était de 1,47 (une augmentation par rapport à la moyenne de 1,43 enregistrée en 2000)⁵⁰.

Figure 7. Part des véhicules par type de carrosserie, 2000 et 2009



2000 data are derived from Statistics Canada's *Canadian Vehicle Survey: Annual* (Cat. No. 53-223). The share by body type, found in the publication, was applied to the total number of light vehicles in 2000 (16 642 140 vehicles).

* Straight trucks, tractor-trailers and buses as defined by Statistics Canada.

Source : Ressources naturelles Canada, 2009⁵¹

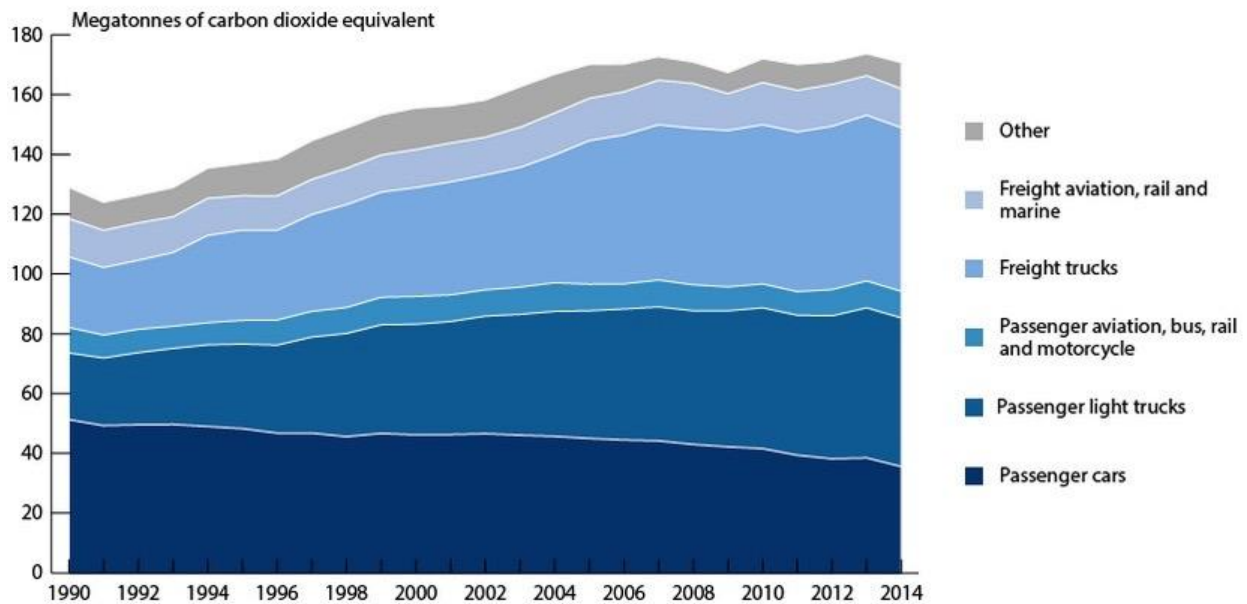
49Les 5 véhicules les plus vendus au Canada en 2015 : Ford 150 (118 837), RAM 1500 (91 195), Honda Civic (64 950), GMC Sierra (53 727), Ford Escape 47 726) Sources : site Web d'Autotrader.ca : <http://www.autotrader.ca/newsfeatures/20160106/canadas-25-best-selling-cars-in-2015/#jByYtGscwY5y958w.97>, voir également : <http://www.autofocus.ca/news-events/news/canadas-30-best-selling-vehicles-in-2015> (consultés en juillet 2016).

⁵⁰CANADA. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. *Enquête sur les véhicules au Canada 2009*, <http://oee.nrcan.gc.ca/publications/statistiques/evc09/pdf/evc09.pdf>, 2011 (consulté en août 2016).

⁵¹CANADA. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. *Enquête sur les véhicules au Canada 2009*, <http://oee.nrcan.gc.ca/publications/statistiques/evc09/pdf/evc09.pdf>, 2011 (consulté en août 2016).

La **Figure 8** ci-dessous démontre que pour l'ensemble du parc de véhicules de passagers de 2014, les « camions légers » de passagers ont représenté une source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) plus importante que tous les autres véhicules de passagers. Même si le rendement énergétique des voitures s'est amélioré, cela ne permet pas de compenser l'augmentation des émissions qui découle de la transition du parc automobile vers les camions légers qui s'opère depuis 1990⁵².

Figure 8. Transportation sector greenhouse gas emissions, Canada 1990 - 2014



Source : Environnement et Changement climatique Canada⁵³

Comparaison des performances environnementales des véhicules écoénergétiques et des véhicules énergivores

⁵²CANADA. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. *Enquête sur les véhicules au Canada 2009*, <http://oee.nrcan.gc.ca/publications/statistiques/evc09/pdf/evc09.pdf>, 2011 (consulté en août 2016).

⁵³CANADA. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CHANGEMENT CLIMATIQUE. *Émissions de gaz à effet de serre par secteur économique*, <https://www.ec.gc.ca/indicateurs-indicators/default.asp?lang=Fr&n=F60DB708-1>, 2016 (consulté en août 2016).

Les émissions de CO₂ par kilomètre varient grandement parmi les véhicules (Tableau 6). Pour la plupart des catégories de véhicules, on retrouve une gamme de modèles dont certains se positionnent en tête de classement pour leur performance d'émissions de CO₂ ou qui ont des options de modèles hybrides ou électriques en remplacement. Les voitures sportives de luxe sont celles qui offrent les pires rendements énergétiques parmi les différentes catégories de voitures, même si plusieurs véhicules qui ne sont pas haut de gamme obtiennent également une mauvaise cote en ce qui concerne le CO₂. Même si les choix et les performances sont moins variés du côté des fourgonnettes et des camions légers, certains véhicules surclassent tout de même les modèles qui leur sont équivalents.

Dans la catégorie des voitures intermédiaires par exemple, le modèle qui offre la pire performance émet 3,5 fois plus de CO₂ par kilomètre que celui qui possède le meilleur rendement énergétique. Dans la catégorie des VUS ordinaires, le véhicule le moins écoénergétique émet 2,5 fois plus de CO₂ que celui qui est le mieux classé en matière d'émissions. Dans la catégorie des fourgons et des camionnettes ordinaires, les modèles qui donnent les pires performances émettent respectivement 1,2 et 1,5 fois plus de CO₂ que les modèles équivalents qui obtiennent les meilleurs résultats. Une augmentation du financement public et privé de l'innovation de toutes les catégories de véhicules — combiné à des normes plus strictes pour les nouveaux véhicules — permettrait d'élargir l'éventail de modèles de remplacement offrant de solides performances environnementales.

Tableau 6. Comparaison des performances environnementales des véhicules par catégorie

| | Marque/modèle | Consommation de carburant (parcours combiné ville-route L/100 km) | Émissions de CO ₂ (g/km) | Indice de CO ₂ (1 = le pire, 10 = le meilleur) |
|------------------------------|------------------------------------|---|-------------------------------------|---|
| Voitures | | | | |
| Minicompacte (I) | | | | |
| Meilleur | Fiat 500 Hatchback | 6.8 | 160 | 8 |
| Pire | Aston Martin DB9 GT | 15.6 | 365 | 2 |
| Deux places (T) | | | | |
| Meilleur | Mazda MX-5 | 7.8 | 183 | 7 |
| Pire | Lamborghini Aventador Roadster | 19.3 | 452 | 1 |
| Option électrique à batterie | SMART FORTWO Electric drive | 2.2 | 0 | 10 |
| Sous-compacte (S) | | | | |
| Meilleur | Ford Fiesta SFE | 6.6 | 153 | 8 |
| Pire | Bentley Continental GT Convertible | 16 | 375 | 2 |
| Option | BMW i3 REX | 6.0 | 22 | 10 |

| | | | | |
|----------------------------------|------------------------------------|--|---|---|
| hybride rechargeable | | | | |
| Option électrique à batterie | BMW i3 | 1.9 | 0 | 10 |
| | Chevrolet Spark EV | 2.0 | 0 | 10 |
| | Mitsubishi i-MiEV | 2.1 | 0 | 10 |
| Compacte (C) | | | | |
| Meilleur | Prius c | 4.7 | 111 | 10 |
| Pire | Rolls-Royce Phantom Drophead Coupe | 17.2 | 404 | 2 |
| Option hybride rechargeable | Chevrolet Volt | 5.6 | 32 | 10 |
| Option électrique à batterie | Ford Focus Electric | 2.2 | 0 | 10 |
| Intermédiaire (M) | | | | |
| Meilleur | Toyota Prius | 4.5 | 104 | 10 |
| Pire | Bentley Flying Spur (12 cylinder) | 16 | 375 | 2 |
| Option hybride rechargeable | Hyundai Sonata Plug-in | 5.9 | 63 | 10 |
| Option électrique à batterie | Nissan LEAF | 2.1 | 0 | 10 |
| Grande berline (L) | | | | |
| Meilleur | Ford C-Max Hybrid | 6.0 | 140 | 9 |
| Pire | Rolls-Royce Phantom EWB | 17.2 | 404 | 2 |
| Option hybride rechargeable | Mercedes-Benz S 550e | 9.0 | 141 | 9 |
| Option électrique à batterie | Tesla Model S | 2.3 – 2.6 | 0 | 10 |
| | Marque/modèle | Consommation de carburant (parcours combiné ville-route L/100 km) | Émissions de CO₂ (g/km) | Indice de CO₂ (1 = le pire, 10 = le meilleur) |
| Fourgons | | | | |
| Fourgonnette (V) | | | | |
| Meilleur | Mazda 5 | 9.7 | 226 | 5 |
| Pire | Chrysler Town and Country FFV | 12 | 282 | 4 |
| Fourgon de passagers (VP) | | | | |
| Meilleur | Ford T-150 Wagon | 14.6 | 342 | 3 |

| | | | | |
|--|---|-----------|-----|----|
| Pire | Chevrolet Express 3500 Passenger | 19.8 | 465 | 1 |
| | GMC Savana 3500 Passenger | 19.8 | 465 | 1 |
| Camionnettes | | | | |
| Petite (PS) | | | | |
| Meilleur | Chevrolet Colorado (2.5 L, A6) | 10.5 | 247 | 5 |
| | GMC Canyon | 10.5 | 247 | 5 |
| Pire | Nissan Frontier 4WD (M6 transmission) | 13.7 | 322 | 3 |
| Ordinaire (PL) | | | | |
| Meilleur | Ford F-150 | 10.9 | 256 | 5 |
| Pire | Toyota Tundra 4WD (5.7 L) | 16.3 | 380 | 2 |
| Véhicules utilitaires sport (VUS) | | | | |
| Petit(US) | | | | |
| Meilleur | Toyota RAV4 Hybrid AWD | 7.2 | 169 | 8 |
| Pire | Jeep Wrangler Unlimited 4x4 (A5) | 13.4 | 314 | 4 |
| Ordinaire (UL) | | | | |
| Meilleur | Toyota Highlander Hybrid AWD LE | 8.4 | 195 | 7 |
| Pire | Mercedes-Benz AMG G 65 | 21.4 | 476 | 1 |
| Option hybride rechargeable | BMW X5 xDrive40e | 9.9 | 153 | 8 |
| Option électrique à batterie | Tesla Model X | 2.5 – 2.6 | 0 | 10 |

Source : RESSOURCES NATURELLES CANADA. Guide de consommation de carburant 2016.

La taxation fédérale actuelle des véhicules énergivores

La taxe d'accise fédérale sur les véhicules énergivore — ou écoprélèvement — a été instaurée en mars 2007 par le gouvernement fédéral afin de remplacer la taxe d'accise sur les véhicules lourds. L'écoprélèvement s'applique aussi « aux automobiles conçues principalement pour le transport de passagers, ce qui comprend les familiales, les fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport.

Cependant, cette taxe ne s'appliquera pas aux camionnettes, aux fourgonnettes conçues pour dix passagers ou plus, aux ambulances ou aux corbillards »⁵⁴.

La liste des véhicules actuellement ciblés par l'écoprélèvement démontre l'étroitesse de la couverture de cette taxe (voir l'Annexe 2 pour la liste complète)⁵⁵. Elle est conçue de façon similaire à la « taxe de surconsommation d'essence » (Gas Guzzler Tax) américaine du fait qu'elle s'applique uniquement aux véhicules les plus polluants sur le marché, en plus d'être une taxe établie seulement en fonction de la consommation de carburant moyenne pondérée⁵⁶. Le calcul de l'écoprélèvement est déterminé par Ressources naturelles Canada et combine la cote de consommation de carburant en ville de 55 % avec la cote de consommation de carburant sur la route de 45 %⁵⁷.

Les automobiles dont la cote de consommation de carburant pondérée est d'au moins 13 litres aux 100 kilomètres sont assujetties à la taxe d'accise aux taux suivants :

- 1 000 \$, s'il s'agit d'une automobile ayant une cote de consommation de carburant pondérée de 13 litres, mais de moins de 14 litres, aux 100 kilomètres ;
- 2 000 \$, s'il s'agit d'une automobile ayant une cote de consommation de carburant pondérée de 14 litres, mais de moins de 15 litres, aux 100 kilomètres ;
- 3 000 \$, s'il s'agit d'une automobile ayant une cote de consommation de carburant pondérée de 15 litres, mais de moins de 16 litres, aux 100 kilomètres ;
- 4 000 \$, s'il s'agit d'une automobile ayant une cote de consommation de carburant pondérée de 16 litres ou plus aux 100 kilomètres⁵⁸.

Encadré 2. La taxe de surconsommation de carburant au Canada.... La taxe d'accise imposée sur les véhicules énergivores (l'écoprélèvement) cible uniquement les plus grands pollueurs du parc de véhicules de passagers du Canada. Parmi ces véhicules, on retrouve plusieurs marques de luxe telles que Bentley et Rolls Royce, ou de voitures de course dispendieuses telles qu'Aston Martin ou Lamborghini. Des frais allant de 1 000 \$ à 4 000 \$ auront peu de chance de dissuader les acheteurs de voiture de luxe, d'autant plus qu'ils ne couvrent pas totalement les coûts environnementaux externes. Toutefois, pour certains modèles milieu de gamme avec un moteur 8 cylindres, les « muscle cars », tels que la Chevrolet Camaro Z/28 ou la Dodge Challenger, la taxe parvient à produire davantage d'effets sur les acheteurs. Du côté des VUS, seulement trois modèles sont soumis à la taxe d'accise. Le Toyota Sequoia et le Nissan Armada sont les deux VUS les plus polluants avec une consommation de carburant moyenne pondérée de plus de 14,6 L/100 km, et sont assujettis à la taxe au taux de 2 000 \$. Le Jeep Grand Cherokee 4x4 est quant à lui taxé au taux de 1 000 \$. Avec un moteur 8 cylindres de 6,4 L, il consomme en moyenne 16,6 L/100 km en ville et 10 L/100 km sur la route. Plusieurs modèles canadiens qui n'excèdent pas la cote de consommation moyenne de carburant pondérée (de 13 L/100 km) la dépassent toutefois largement lors de la conduite en ville et ne sont pas soumis à la taxe.

Source : http://www.cra-arc.gc.ca/F/pub/et/etsl64/list/lst_vh-2015-fra.html. Voir l'Annexe 2 pour la liste des véhicules assujettis à la taxe au Canada.

Source : CRA, 2007 (consulté en juillet 2016).

⁵⁸ AGENCE DU REVENU DU CANADA. *Imposition d'une taxe d'accise sur les véhicules énergivores*, <http://www.cra-arc.gc.ca/E/pub/et/etsl64/etsl64-e.html>, 2007. Voir aussi : <http://www.cra-arc.gc.ca/F/pub/et/etsl64/etsl64-f.html> (consultés en juillet 2016).

La taxe s'applique principalement aux véhicules de luxe, aux voitures de course ou à haute performance ainsi qu'aux gros VUS dispendieux. Néanmoins, elle n'est pas établie à un taux suffisamment élevé pour réussir à infléchir les décisions d'achat des consommateurs vers des véhicules à meilleur rendement énergétique. Si on prend comme exemple le pire pollueur des modèles de voiture à deux places, soit la Lamborghini Aventador Roadster, selon la formule de taxation actuelle, les acheteurs de ce véhicule — dont le prix au détail s'élève à plus de 400 000 \$ — doivent verser seulement 4 000 \$. Ce montant représente moins de 1 % du prix d'achat d'une voiture qui émet 2,5 fois plus de CO₂ que le modèle de sa catégorie ayant le meilleur rendement énergétique. Une personne qui achète une Aston Martin DB9, un véhicule qui affiche le pire taux de consommation de sa catégorie de voitures minicompactes et qui se vend à plus de 200 000 \$, n'est tenue de payer que 1 000 \$ d'écoprélèvement.

Encadré 3. Les camionnettes ne sont pas taxées

La taxe d'accise fédérale imposée sur les véhicules énergivores ne s'applique pas aux camionnettes. Bien que la part de marché des voitures compactes et sous-compactes augmente, les camionnettes que sont le Ford F-150 (no.1) et le Dodge Ram 1500 (no.2) remportent systématiquement, année après année, le titre des véhicules de passagers les plus vendus au Canada. Le Guide de consommation de carburant 2016 rédigé par Ressources naturelles Canada (voir Tableau 6) établit le classement des véhicules en leur accordant un indice de CO₂ sur une échelle de 1 à 10, la cote 1 étant accordée aux véhicules qui affichent les pires performances d'émissions de CO₂ et celle de 10, aux meilleures performances. La camionnette Ford F-150 a obtenu un indice de CO₂ de 5, soit la cote la plus élevée accordée dans la catégorie des camionnettes ordinaires. La pire performance revient au Toyota Tundra 4WD (moteur 5,7 L) avec un indice de CO₂ de 2.

Sources : <http://www.autotrader.ca/newsfeatures/20160106/canadas-25-best-selling-cars-in-2015/#jByYtGscwY5y958w.97> et <http://www.autofocus.ca/news-events/news/canadas-30-best-selling-vehicles-in-2015/20160106/canadas-25-best-selling-cars-in-2015/#jByYtGscwY5y958w.97> et <http://www.autofocus.ca/news->

Le seuil de consommation de carburant pour l'assujettissement à la taxe est également trop élevé, ce qui permet à plusieurs véhicules qui comptent parmi les plus grands émetteurs d'échapper à l'écoprélèvement, et les véhicules appartenant aux catégories des fourgons, des camionnettes et des véhicules à usage particulier en sont exemptés

Plusieurs pays de l'OCDE ont en place des taxes sur l'achat de véhicules ou des taxes d'immatriculation

Plusieurs pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) prélèvent sur l'immatriculation des véhicules un type de taxe qui est, pour la plupart de ces pays, fondée sur des normes d'émissions de CO₂ ainsi que sur leur efficacité relative en matière d'énergie ou de carburant. En Finlande, on doit payer une taxe supplémentaire sur les voitures au diesel

(actuellement au taux de 0,055 EUR par jour par 100 kilogrammes de poids), taxe qui ne s'applique pas sur les voitures à essence⁵⁹. De son côté, la Nouvelle-Zélande perçoit des frais aux usagers de la route selon la quantité de kilomètres qu'ils parcourent avec des véhicules au diesel⁶⁰.

La Norvège, figure de proue en matière de pénétration de marché des véhicules électriques (voir l'Encadré 6 plus bas), perçoit une taxe d'immatriculation sur les véhicules ainsi qu'un droit d'accise annuel sur les véhicules légers et lourds. En 2011, la taxe d'immatriculation a rapporté au gouvernement norvégien 2,6 milliards d'euros sur un total de 8,2 milliards d'euros en recettes liées à l'environnement, ce qui en fait sa plus importante source de revenus en la matière⁶¹.

Selon le système de bonus-malus instauré en France depuis 2008, l'achat d'une voiture se trouve soit taxé, soit subventionné selon le rendement énergétique du véhicule. En outre, les taxes sur les véhicules dépendent d'une multitude de facteurs tels que les émissions, la puissance et le type de carburant⁶². Avec ce système, les voitures les plus polluantes sont assujetties à une taxe de 2 600 euros (environ 3 760 \$ CA). Les voitures moins polluantes peuvent bénéficier d'une réduction de prix pouvant atteindre 1 000 euros (environ 1 450 \$ CA). Bien que le bonus-malus se soit révélé efficace pour opérer une transition vers les véhicules plus écologiques et efficaces en matière d'énergie, il s'est avéré coûteux et son impact net sur l'environnement a été négatif en raison de l'augmentation des effets en amont et aval ainsi que d'une hausse du kilométrage parcouru (**voir l'Encadré 4**)⁶³

⁵⁹HARDING, M. (2014).

⁶⁰HARDING, M. (2014).

⁶¹BRAGADÓTTIR, H. et coll. (2014). Voir le Tableau 30, p. 82.

⁶²HARDING, M. (2014).

⁶³D'HAULTFÈUILLE, X. et coll. *The Environmental Effect of Green Taxation: The Case of the French "Bonus/Malus"*. Consulté à : <http://www.crest.fr/images/doctravail/doctravail2012/2012-13.pdf>, 2012.

Encadré 4. La France et son dispositif bonus-malus de taxation avec remise : tirer les leçons d'un système sans incidence sur les recettes

Dans le cadre d'une évaluation du système bonus-malus de taxation avec remise de la France, ses effets sur le marché français des véhicules ont été qualifiés de « spectaculaires ». Malgré qu'un tel système favorise la transition vers les véhicules plus petits et plus efficaces, les ventes de véhicules neufs ont tout de même augmenté de 13 %, tout comme les émissions globales de GES, qui ont également connu une hausse. Le gouvernement français s'attendait à ce que son dispositif bonus-malus n'ait aucune incidence sur les recettes, mais il a fini par lui coûter 285 millions d'euros en 2008. Un examen de ce programme a permis de conclure que le principal défaut de conception de cette politique concernait le « point de pivot », c'est-à-dire le point de séparation des véhicules qui polluent moins et qui reçoivent une remise (bonus) de ceux qui polluent davantage et qui doivent payer la taxe (malus). Le point de pivot était situé trop bas et les remises, trop généreuses. Étant donné que les principaux effets de la politique se situent au niveau de la production de voitures et du kilométrage parcouru, l'élément le plus important pour assurer une réduction des émissions de CO₂ consiste à la concevoir de façon à faire diminuer les ventes totales ou, du moins, d'assurer leur constance. En revanche, l'étude a conclu que la taxation avec remise demeure un outil grandement efficace s'il est conçu rigoureusement.

Source : D'Haultfœuille, X. et coll. *The Environmental Effect of Green Taxation: The Case of the French « Bonus/Malus »*, pp. 2, 35, 2012. <http://www.crest.fr/images/doctravail/doctravail2012/2012-13.pdf>

Encadré 5. Une exemption de TPS pour les véhicules « zéro émission » ? La renonciation de la Norvège à la TVA...

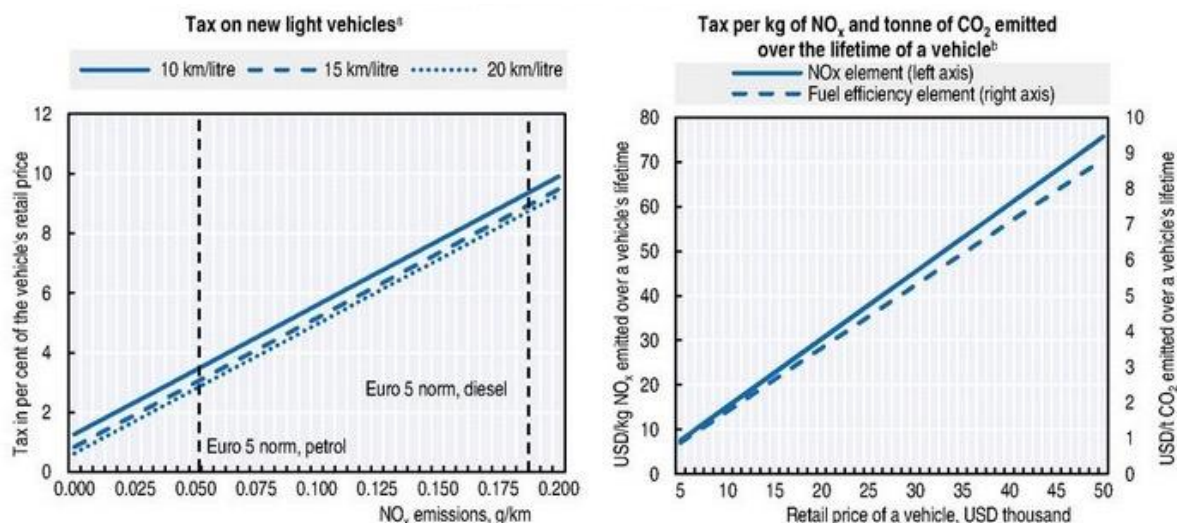
La Norvège est un bel exemple de réussite de la transition vers les véhicules électriques où le taux de pénétration du marché de ces véhicules est le plus élevé au monde (26,5 % en mars 2015). Un des facteurs clés de ce succès est l'exemption de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) à l'achat d'un véhicule électrique. Contrairement à plusieurs programmes de taxation avec remise qui doivent établir un budget pour mettre sur pied un programme de remises dont le financement est limité, l'exemption de la TVA en Norvège permet des remises sur une base continue. La Norvège possède une taxe d'immatriculation sur les véhicules neufs, de laquelle les véhicules électriques sont également exemptés. La combinaison de ces avantages et de plusieurs autres dispenses de frais rend l'achat d'un véhicule électrique encore plus intéressant pour les Norvégiens et contribue à combler l'écart avec les véhicules à essence et au diesel.

Source : PACIFIC INSTITUTE FOR CLIMATE SOLUTIONS. *Norway's Electric Vehicle Revolution: lessons for British Columbia*, 2015. <https://pics.uvic.ca/sites/default/files/uploads/publications/Norway%20EV%20Briefing%20Note%20October%202015.pdf>

Le Chili est un autre pays membre de l'OCDE qui prélève une taxe sur l'immatriculation des véhicules. Le taux de taxe du Chili varie, d'une part, en fonction des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et de l'efficacité des véhicules en matière de carburant lors de cycles d'essai en ville et, d'autre part, du prix de vente au détail des véhicules. La part de la taxe relative à l'oxyde d'azote y est progressivement

intégrée. En 2016, la part relative au NO_x comptera pour 75 % de la pleine valeur de la taxe qui sera appliquée à partir 2017. Il n'est pas encore possible de mesurer les répercussions globales de la taxe, mais plusieurs indicateurs laissent croire que la part de marché des véhicules à faibles émissions augmente⁶⁴. La Figure 8 ci-dessous illustre les variations de la taxe d'immatriculation des véhicules au Chili en fonction des émissions de NO_x provenant de différents niveaux d'efficacité en matière de carburant. Le taux de taxe par unité d'émissions de NO_x et de CO₂ selon la durée de vie utile augmente avec le prix du véhicule. Les véhicules plus dispendieux (20 000 dollars US et plus) sont taxés à plus de 30 dollars US par kilogramme de NO_x. La taxe sur les émissions de CO₂ selon la durée de vie d'un véhicule est moins élevée, mais elle s'applique à tous les véhicules qui se situent sous le seuil de 30 000 dollars US et se base sur la nouvelle taxe du Chili sur les sources fixes d'émissions de carbone (5 dollars US par tonne d'équivalents CO₂). La taxe d'immatriculation du Chili ne s'applique pas aux véhicules commerciaux ni aux VUS.

Figure 8. Au Chili, la taxe sur les véhicules est moins élevée pour les véhicules moins polluants et moins dispendieux



a) The tax level depends on the price of the vehicles. In this chart, data refer to vehicles with an assumed retail price of CLP 6 000 000 (approximately USD 9 000). The tax rates shown are for 2017.

b) The calculation assumes that each vehicle is driven 200 000 km over its lifetime. The tax rates shown are for 2017.

Source: OECD calculations.

Source : OCDE. Environmental Performance Reviews: Chile 2016.

⁶⁴OCDE-CEPALC. *OECD Environmental Performance Reviews: Chile 2016*, OECD Publishing, Paris.DOI:

<http://dx.doi.org/10.1787/9789264252615-en>, 2016. La taxe dont il est fait mention est progressivement instaurée depuis son adoption par le gouvernement chilien en janvier 2015.

La taxation des véhicules peut influencer les décisions d'achat

Nicholas Rivers et Brandon Schaufele ont procédé à l'analyse du programme de taxation avec remise de l'Ontario qui a été en vigueur de 2000 à 2011, mais qui n'est plus en place⁶⁵. Le programme de taxation avec remise de l'Ontario (le programme de la taxe aux fins de conservation de carburant et du crédit de taxe aux fins de conservation de carburant) a initialement été introduit sous forme de taxation conçue de façon comparable à la taxe d'accise fédérale actuelle imposée aux véhicules. Le Tableau 7 indique qu'en 1989, on prélevait un frais de 600 \$ sur les voitures qui affichaient une consommation de carburant sur route supérieure à 9,5 L/100 km, mais inférieure à 12 L/100 km, et un frais maximal de 3 500 \$ pour les voitures dont la consommation de carburant dépassait 18 L/100 km.

En 1990, le gouvernement de l'Ontario a tenté de doubler cette mesure et d'allonger son échancier initial, mais la pression politique a mené à un compromis. En 1990, davantage de véhicules, y compris des VUS, ont été ajoutés aux modèles assujettis à la taxe, mais les fourgons de passagers ainsi que les camions légers en sont demeurés exemptés. Comme le démontre le **Tableau 7**, une liste distincte de frais pour les VUS avait été créée, avec des taux beaucoup plus bas que pour les voitures. Le gouvernement avait également entrepris à cette époque d'établir des remises pour les véhicules à meilleur rendement énergétique (consommation de carburant inférieure à 6 L/100 km). Une amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules s'est fait sentir durant cette période du programme de taxation avec remise, rendant ainsi davantage de voitures admissibles aux remises. Cette compensation a entraîné une augmentation brutale du nombre de VUS dans le parc automobile, comme l'illustre la **Figure 9** ci-dessous.

⁶⁵RIVERS, N. et B. SCHAUFELE. *New Vehicle Feebates: Theory and Evidence*. Consulté à : <http://www.ivey.uwo.ca/cmsmedia/1361413/new-vehicle-feebrates.pdf>, 2014.

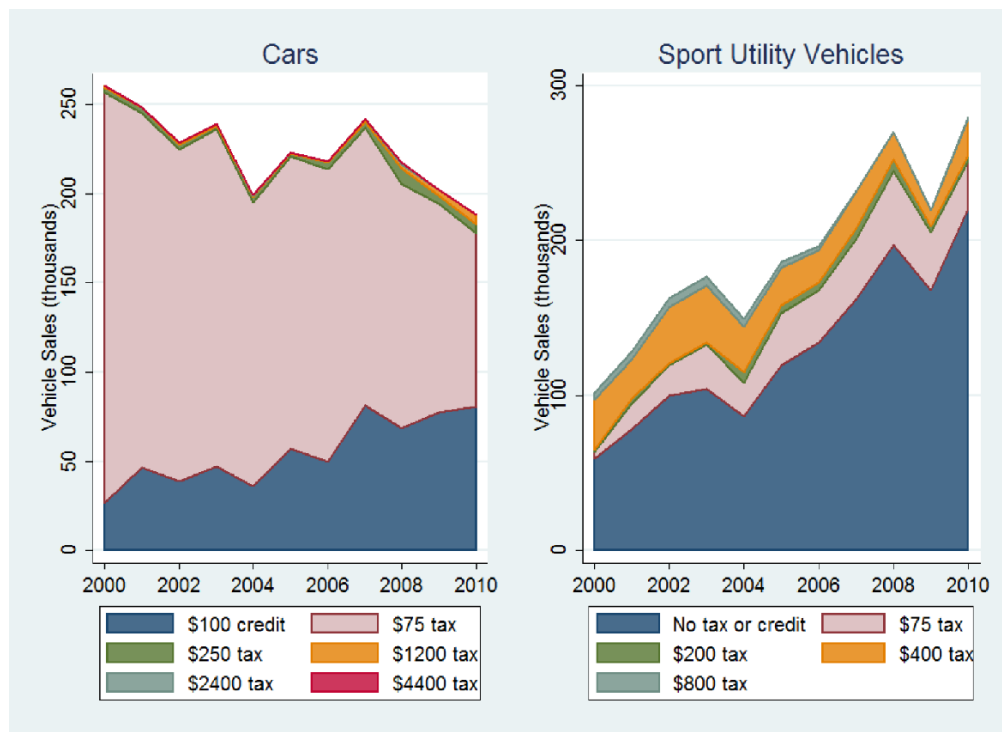
Tableau 7. Liste des frais et remises pour les véhicules neufs du Programme de taxation avec remise de l'Ontario de 1989 à 2010

| Highway fuel efficiency rating (L/100km) | 1989 Cars | 1990 Cars | 1991-2010 Cars SUVs | |
|--|--------------|--------------|------------------------|------|
| less than 6.0 | - | - | -100 | - |
| 6.0-7.9 | - | - | 75 | - |
| 8.0-8.9 | - | 200 | 75 | 75 |
| 9.0-9.4 | - | 700 | 250 | 200 |
| 9.5-12.0 | 600 | 1200 | 1200 | 400 |
| 12.1-15.0 | 1200 | 2400 | 2400 | 800 |
| 15.1-18.0 | 2200 | 4400 | 4400 | 1600 |
| over 18.0 | 3500 | 7000 | 7000 | 3200 |

All fees and subsidies are in nominal Canadian dollars.
Sources: Government of Ontario (1989), Government of Ontario (1991) and Government of Ontario (2010).

Source : RIVERS, N. et B. SCHAUFLE. *New Vehicle Feebates: Theory and Evidence*, 2014.

Figure 9. Ventes de véhicules de passagers et de VUS en Ontario par catégorie de véhicules admissibles aux frais et aux remises



Source : Rivers, N. et B. Schaufele. *New Vehicle Feebates: Theory and Evidence*, <http://www.ivey.uwo.ca/cmsmedia/1361413/new-vehicle-fee-bates.pdf>, 2014.

Une conclusion essentielle de l'étude Rivers révèle que de modestes frais et remises peuvent influencer les décisions d'achat de façon importante. L'effet qu'une petite augmentation du taux de taxe a eu sur les ventes de la Ford Mustang démontre l'influence qu'une taxation avec remise relativement faible peut avoir sur la prise de décision du consommateur. En 2004, la Mustang a été redessinée et, avec un moteur plus gros et plus puissant, sa cote de consommation de carburant est passée de 8,9 L/100 km à plus de 9,0 L/100 km. Corollairement, son taux de taxe est soudainement passé de 75 \$ à 250 \$. L'analyse des données de l'Ontario indique que cette faible hausse de 175 \$ par véhicule a suffi à inciter les consommateurs à opter pour d'autres véhicules. Le fait que les ventes de Mustang ont chuté au même moment en Ontario comparativement aux marchés de véhicules d'autres provinces étaye davantage cette conclusion. Les auteurs font cependant la mise en garde qu'il n'est pas clair que les mêmes résultats auraient été observés pour d'autres modèles⁶⁶.

Afin de tirer des conclusions plus générales en ce qui concerne l'efficacité de la taxation avec remise, l'étude a permis d'analyser les données disponibles de l'Ontario et d'autres provinces afin de déterminer le « vrai changement de comportement sous-jacent » à la taxation avec remise et de conclure si elle a réellement entraîné une « amélioration du bien-être ». Messieurs Rivers et Schaufele ont été en mesure de confirmer que le programme de taxation avec remise de l'Ontario a eu un effet significatif sur la composition du parc automobile, et qu'un frais de 1 000 \$ réduit la part de marché par véhicule d'environ 30 %⁶⁷. Des études effectuées dans d'autres pays de l'OCDE avec un taux de taxe d'environ 1 000 \$ ont donné des résultats semblables⁶⁸.

La taxe d'accise fédérale imposée sur les véhicules énergivores devrait être revue afin d'améliorer son efficacité

L'objectif premier de la taxe d'accise perçue sur les véhicules énergivores devrait être d'influencer les décisions d'achat des consommateurs afin de faire évoluer la demande vers les véhicules à faibles émissions. Une modification de la composition du parc automobile permettrait de réduire les émissions de GES provenant du transport tout en aidant à bonifier le marché d'innovations en matière de véhicules neufs visant à améliorer leurs performances environnementales.

La couverture actuelle de la taxe est trop restreinte et son taux est trop bas pour influencer de façon notable les choix des consommateurs. La gamme de véhicules assujettis à la taxe devrait être élargie, et les taux de taxe devraient reposer à la fois sur les émissions de CO₂ et sur le prix au détail des véhicules. D'autres pays membres de l'OCDE déterminent leur taxation sur les véhicules en fonction des émissions de CO₂, et la mesure devrait être arrimée plus directement aux objectifs de lutte au

⁶⁶RIVERS, N. et B. SCHAUFLE. (2014).

⁶⁷RIVERS, N. et B. SCHAUFLE. (2014).

⁶⁸RIVERS, N. et B. SCHAUFLE. (2014).

changement climatique du Canada. Cette mesure aborde également la problématique que soulèvent les véhicules au diesel, qui, bien que plus efficaces du point de vue du carburant, émettent davantage de CO₂ pour chaque litre consommé.

Les acheteurs de véhicules ont aujourd'hui accès à une multitude de renseignements en matière d'environnement et de consommation, ce qui peut également être utile au perfectionnement de la taxe d'accise fédérale sur les véhicules énergivores. En plus de l'indice combiné de consommation de carburant, Ressources naturelles Canada fournit maintenant de l'information sur les émissions de CO₂ des véhicules sur une base individuelle selon le modèle ainsi qu'un indice de CO₂. Tous les véhicules légers de passagers (y compris les fourgons de cargaison, les VUS et les camions légers) obtiennent un indice de CO₂ sur une échelle de 1 (le pire) à 10 (le meilleur)⁶⁹. Une liste des véhicules les plus écoénergétiques, incluant les modèles traditionnels et les véhicules de technologie avancée, est également disponible⁷⁰. En janvier 2016, le gouvernement fédéral a annoncé de nouvelles normes améliorées d'écoétiquetage pour tous les véhicules afin d'aider à sensibiliser davantage les consommateurs⁷¹.

Recommandations

1. **Appliquer la taxe d'accise fédérale sur les véhicules énergivores à tous les véhicules et les VUS dont l'indice de CO₂ est inférieur à 6 (selon les données du Guide de consommation de carburant de Ressources naturelles Canada).** Cela permettra de conserver exempts de la taxe une variété de véhicules à différents prix tout en élargissant la portée de la taxe à un plus grand nombre de modèles de véhicules.
2. **Appliquer la taxe d'accise à toutes les fourgonnettes et les camionnettes dont l'indice de CO₂ est inférieur à 5.** Le seuil abaissé reflète le choix restreint des véhicules sur le marché dans ces catégories pour les consommateurs. À mesure que la technologie s'améliorera et que les options de véhicules à émissions plus faibles augmenteront, le seuil pourra être haussé.

⁶⁹CANADA. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. *Guide de consommation de carburant 2016*, <http://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/transports/voitures-camions-legers/achats/7488>, 2016 (consulté en août 2016).

⁷⁰CANADA. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. *Les véhicules les plus écoénergétiques*, <http://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/transports/voitures-camions-legers/achats/7480>, 2016 (consulté en juillet 2016).

⁷¹CANADA. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. *Étiquette ÉnerGuide pour les véhicules*, <http://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/transports/voitures-camions-legers/achats/7484>, 2016 (consulté en juillet 2016).

- 3. Établir le taux de taxe en fonction de l'indice de CO₂ et du prix d'achat au détail du véhicule : Ainsi, les véhicules affichant l'indice de CO₂ le plus bas (1) et le prix de vente au détail le plus élevé se verront imposer la taxe la plus élevée.**

Par exemple :

| Indice de CO ₂ du véhicule | Taxe selon un % du prix d'achat du véhicule |
|---------------------------------------|---|
| 1 | 10% |
| 2 | 9% |
| 3 | 8% |
| 4 | 7% |
| 5 | 5% |

Une telle structure de taxation ferait en sorte que la Lamborghini Aventador Roadster, qui possède un indice de CO₂ de 1 et un prix de vente au détail d'environ 400 000 \$, ferait l'objet d'une taxe 40 000 \$. En revanche, un véhicule avec un indice de CO₂ de 5 et un prix de vente de 30 000 \$ serait soumis à une taxe de seulement 1 500 \$.

- 4. Établir un indice de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds qui permettra d'instaurer une taxe semblable alors que de plus en plus d'options de véhicules utilitaires lourds à émissions plus faibles sont offertes.**
- 5. Renommer la taxe pour refléter son lien direct avec les objectifs de lutte au changement climatique.** Par exemple, on pourrait lui attribuer le titre de « Taxe sur les véhicules à émissions élevées ».

Incidences escomptées

Les estimations fournies doivent être considérées à titre approximatif. Voir l'Annexe 3 pour obtenir davantage de détails sur les hypothèses, les calculs et les mises en garde concernant ces estimations.

Incidence sur les recettes : La modification du taux de taxe proposée est susceptible de générer des recettes additionnelles pouvant s'élever à 600 millions de dollars annuellement selon le taux de taxe appliqué, mais elles sont appelées à diminuer avec le temps alors que de plus en plus de véhicules à faibles émissions seront disponibles sur le marché.

Incidence sur les réductions des GES : Les changements pourraient entraîner des réductions des émissions de GES de l'ordre de 1 Mt à 2 Mt annuellement d'ici 2030, selon la sensibilité des consommateurs à la taxe.

Incidence sur la capacité concurrentielle et les ménages : Les effets de la taxe sur la capacité concurrentielle et les ménages devraient être négligeables. Pour la plupart, les consommateurs auront des options de véhicules de même catégorie qui ne sont pas assujettis à la taxe. Avec la taxe arrimée au prix d'achat du véhicule, les consommateurs qui déboursent moins pour l'achat d'un véhicule débourseront également moins pour la taxe. Même si les personnes qui achètent un fourgon ou une camionnette pour leurs besoins professionnels ou personnels ont moins d'options de modèles à faibles émissions que les personnes qui achètent une voiture, la technologie s'améliore à grands pas. Plusieurs véhicules dans les catégories de fourgons et de camionnettes ont actuellement un indice de CO₂ de 5 et ne seraient donc pas assujettis à la taxe. La quantité d'options de remplacement avec de meilleurs indices de CO₂ devrait augmenter au cours des cinq prochaines années : les constructeurs Nissan et Chrysler travaillent à élaborer des fourgonnettes hybrides rechargeables, et Ford ainsi que d'autres constructeurs œuvrent à mettre au point des camionnettes électriques. Des investissements fédéraux et provinciaux dans les infrastructures améliorées de recharge de véhicules électriques contribueront également à assurer la viabilité de ces options.

Autres facteurs à prendre en considération

Utilisation des recettes : Certains pays et provinces ont choisi d'affecter les recettes provenant d'une taxe sur les véhicules très polluants à l'offre de mesures financières incitatives pour les véhicules à faibles émissions. Appelée taxation avec remise, cette mesure a pour but d'accélérer davantage la transition vers les véhicules à faibles émissions. Néanmoins, le cas du système de bonus-malus en France démontre qu'il est difficile d'apparier les recettes aux dépenses d'un tel programme, ce qui pose un défi du point de vue de la mise en œuvre. Plusieurs provinces offrent également des incitatifs financiers pour l'achat de véhicules électriques. L'augmentation des recettes pourrait également servir à justifier l'amélioration des programmes d'innovation qui contribueront à accélérer la mise au point d'options de véhicules à faibles taux d'émissions, particulièrement dans les catégories des fourgons, des camionnettes et des véhicules utilitaires lourds.

Incidences involontaires : Il se peut qu'une augmentation de la taxe sur certains véhicules incite des conducteurs à conserver leur voiture ou à en acheter une d'occasion plutôt que d'acheter un nouveau modèle plus écoénergétique. Une telle conséquence pourrait être atténuée, par exemple, en dispensant de la taxe les personnes qui laisseront en échange leur véhicule plus vieux et plus polluant lors de l'achat d'un véhicule plus écoénergétique.

3 ACCROÎTRE LA PORTÉE DES INCITATIFS FISCAUX FÉDÉRAUX POUR LES BÂTIMENTS ÉCOLOGIQUES

Les bâtiments ont compté pour 12 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada en 2013 et on s'attend à ce qu'ils constituent la plus importante source d'augmentation des émissions d'ici 2030⁷². Si l'on tient compte de la consommation d'électricité et de combustibles fossiles dans les bâtiments, ceux-ci sont responsables de près de 25 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada⁷³. Les décisions que nous prenons aujourd'hui concernant les bâtiments auront une incidence sur les émissions pour les décennies à venir. Néanmoins, les mesures incitatives actuelles pour les bâtiments écologiques sont accordées à la pièce et ciblent des technologies précises plutôt que les performances environnementales du bâtiment dans son ensemble. Les chefs de file en matière d'écologie de l'industrie de la construction canadienne sont d'avis que les politiques gouvernementales pourraient occuper un rôle plus décisif dans l'évolution des normes environnementales dans l'ensemble du secteur du bâtiment⁷⁴.

Tendances en matière de bâtiments

Le nombre de foyers résidentiels devrait augmenter pour passer de 14 millions en 2013 à 17 millions en 2030. Les espaces commerciaux devraient quant à eux passer de 747 m² à 972 m² au cours de la même période⁷⁵. En raison de cette croissance, on s'attend à une augmentation de 23 Mt des émissions de gaz à effet de serre provenant de ce secteur entre 2010 et 2030⁷⁶.

⁷²CANADA. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CHANGEMENT CLIMATIQUE. *Deuxième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques* <http://ec.gc.ca/GES-GHG/default.asp?lang=Fr&n=02D095CB-1>, 2016 (consulté en septembre 2016).

⁷³CANADA. CONSEIL DES ACADÉMIES CANADIENNES. *Solutions technologiques et politiques pour un système énergétique à faibles émissions au Canada*, p. 81.

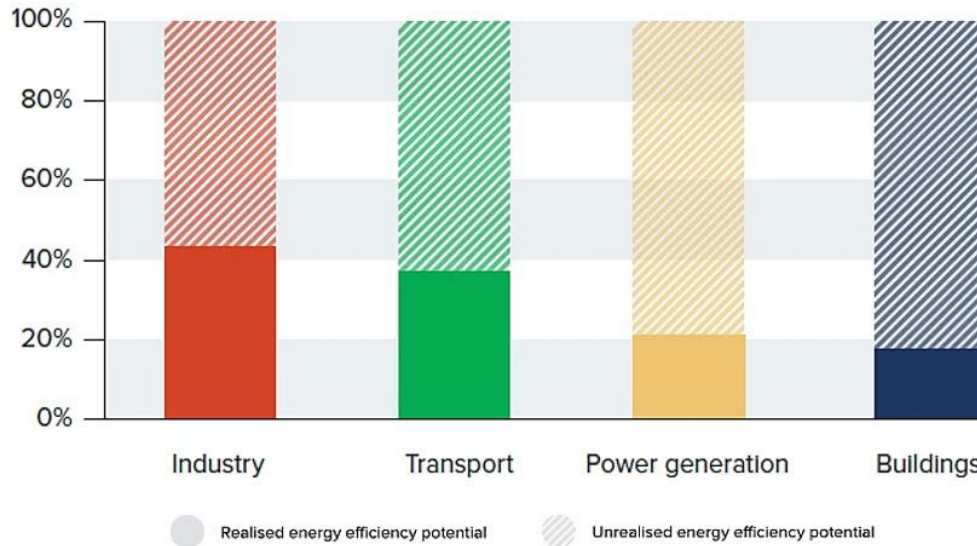
⁷⁴CONSEIL DU BÂTIMENT DURABLE DU CANADA. *Green Building Trends: Benefits Driving the New and Retrofit Market*, http://www.cagbc.org/CAGBC/Advocacy/GreenBuildMarketRes2014/CAGBC/Resources/Green_Building_Marke.aspx?hkey=36b22df4-d4f7-4bc2-80da-fd8767ff42d6, 2014 (consulté en juillet et août 2016).

⁷⁵CANADA. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CHANGEMENT CLIMATIQUE. *Deuxième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques* <http://ec.gc.ca/GES-GHG/default.asp?lang=Fr&n=02D095CB-1>, 2016 (consulté en septembre 2016).

⁷⁶CANADA. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CHANGEMENT CLIMATIQUE. *Deuxième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques* <http://ec.gc.ca/GES-GHG/default.asp?lang=Fr&n=02D095CB-1>, 2016 (consulté en septembre 2016).

En outre, nous ne sommes pas sans savoir l'énorme potentiel d'amélioration de l'efficacité énergétique et de réduction des émissions de GES qu'offrent les bâtiments (Figure 10). En fait, ce secteur excède à lui seul le potentiel inexploité des secteurs industriel, des transports et de la production d'électricité.

Figure 10. Potentiel d'efficacité énergétique globale

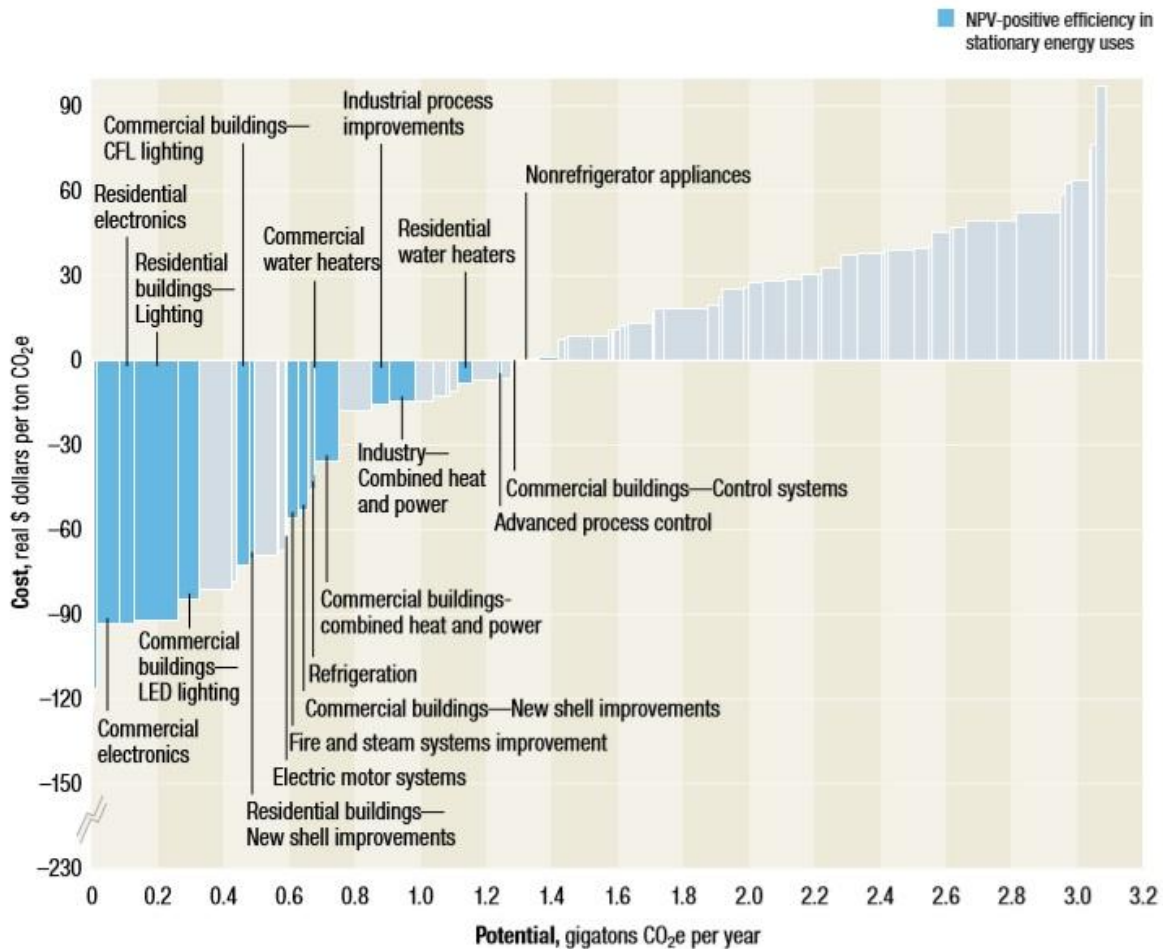


Source : New Climate Economy (2015), tiré de l'AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE (AIE). *Capturing the Multiple Benefits of Energy Efficiency*, 2014.

Remarque : Les potentiels d'efficacité énergétique sont fondés sur le scénario de nouvelles politiques de l'Agence internationale de l'énergie (AIE) exposé dans le rapport World Energy Outlook 2012, qui est basé sur le potentiel d'efficacité énergétique à long terme d'ici 2035.

Investir dans l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments fait également partie des options les plus abordables pour réduire les émissions de GES. La courbe de coût des réductions d'émissions des gaz à effet de serre élaborée par McKinsey & Company illustre les mesures à coûts faibles et négatifs qui touchent les bâtiments résidentiels et commerciaux (**Figure 11**).

Figure 11. La courbe de coût des réductions d'émissions de GES des États-Unis en 2030



Source : MCKINSEY SUSTAINABILITY AND RESOURCE PRODUCTIVITY. *Energy Efficiency: A Compelling Global Resource*, 2010.

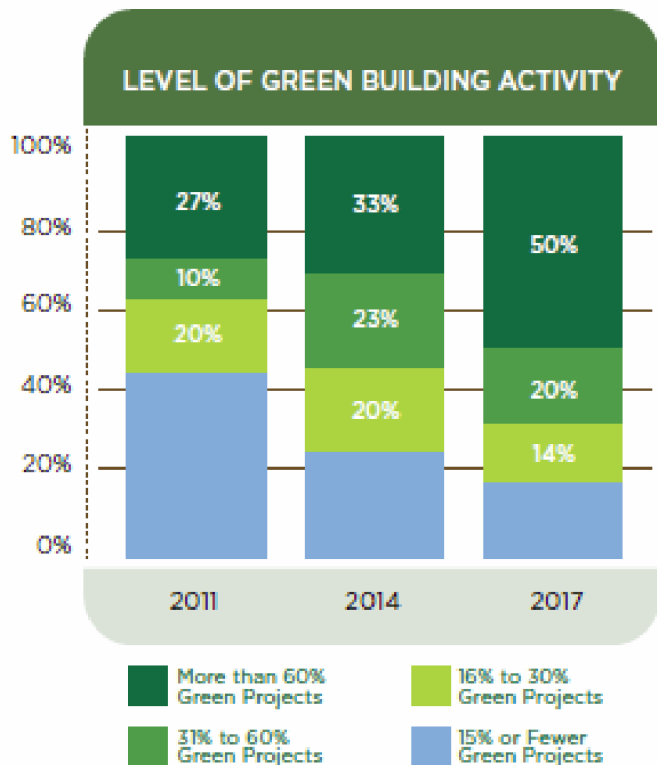
Bâtiments écologiques

« Alors qu'il existe de nombreuses définitions différentes pour décrire ce qu'est un bâtiment écologique, il est généralement reconnu par une planification, une conception, une construction et des opérations de bâtiment qui tiennent compte de plusieurs considérations centrales et primordiales, soit la consommation d'énergie, la consommation de l'eau, la qualité de l'environnement intérieur, les matériaux et les effets du bâtiment sur son site. » [traduction libre] Green Building Council des États-Unis

Le nombre de bâtiments écologiques au Canada augmente, mais à un rythme qui n'est pas suffisamment élevé pour freiner considérablement la trajectoire de progression des émissions de GES de ce secteur. Le Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDCA) a commandé une étude en 2014

au sujet des bâtiments verts au Canada, et il a été révélé que d'ici 2017, 50 % des répondants s'attendent à ce que plus de 60 % de leurs projets de construction soient verts (**Figure 12**).

Figure 12. Niveaux d'activité liée aux projets de bâtiments écologiques de 2011 à 2017



Il s'agit d'un bond majeur du maigre 27 % des répondants qui avaient fait la même déclaration en 2011⁷⁷. L'étude a permis de recueillir les réponses d'ingénieurs, d'architectes et de propriétaires de bâtiments, issus autant de firmes d'une valeur de plus de 250 millions de dollars que de petites entreprises.

L'étude a révélé que l'importance de « faire ce qu'il se doit » (24 %) et les demandes des clients (18 %) sont les principales raisons qui incitent à entreprendre des projets de bâtiments écologiques. Le Canada s'est démarqué des autres pays en ce qui concerne la question de « faire ce qu'il se doit » étant donné qu'il s'agit de la raison qui occupe le premier rang des motivations et qu'elle a obtenu un pourcentage à peine plus élevé

que les autres facteurs qui concernent les exigences des clients (**Figure 13**)⁷⁸.

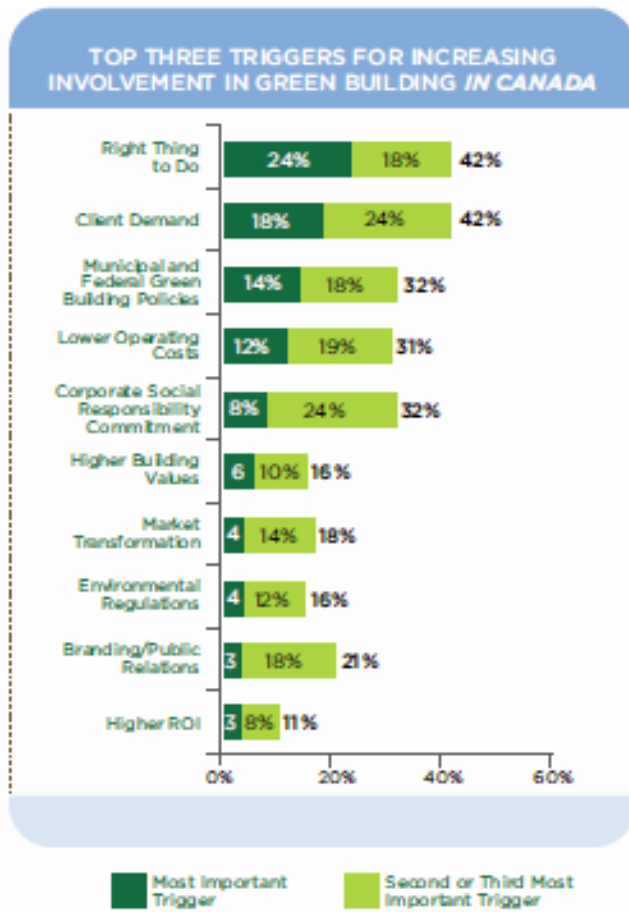
En outre, les répondants à l'étude du CBD Ca ont placé les politiques municipales et fédérales en matière de bâtiments écologiques au troisième rang des facteurs qui favorisent un engagement accru dans les bâtiments durables au Canada. Le rapport du CBD Ca cite des experts et des chefs de file en matière d'écologie qui croient que les politiques gouvernementales d'écologisation des bâtiments (municipales et fédérales) possèdent le potentiel nécessaire pour rallier les gens qui ne sont pas encore dans l'industrie du bâtiment écologique. Cela est particulièrement vrai pour les bâtiments de

77Conseil du bâtiment durable du Canada. Green Building Trends: Benefits Driving the New and Retrofit Market, http://www.cagbc.org/CAGBC/Advocacy/GreenBuildMarketRes2014/CAGBC/Resources/Green_Building_Marke.aspx?hkey=36b22df4-d4f7-4bc2-80da-fd8767ff42d6, 2014 (consulté en juillet et août 2016).

78Conseil du bâtiment durable du Canada. Green Building Trends: Benefits Driving the New and Retrofit Market, http://www.cagbc.org/CAGBC/Advocacy/GreenBuildMarketRes2014/CAGBC/Resources/Green_Building_Marke.aspx?hkey=36b22df4-d4f7-4bc2-80da-fd8767ff42d6, 2014 (consulté en juillet et août 2016).

valeur inférieure, secteur pour lequel il est important de stimuler davantage les projets de construction de bâtiments écologiques.

Figure 13. Pourquoi investir dans les bâtiments écologiques ?

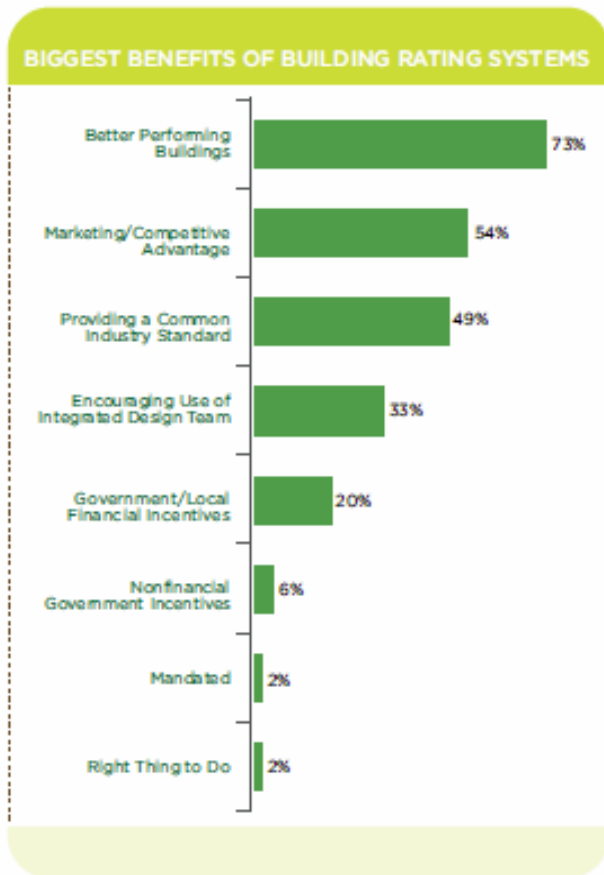


L'idée de la divulgation obligatoire de la consommation d'énergie s'est avérée être tout aussi influente sur la prise de décision que sont les politiques et mesures incitatives gouvernementales. Ressources naturelles Canada a déjà établi des cotes ÉnerGuide pour les maisons neuves⁷⁹. Vancouver a été la toute première ville canadienne à exiger que tous les bâtiments répondent à la norme de rendement énergétique « maison passive » ou l'équivalent⁸⁰. Le Cadre pancanadien en matière de croissance propre et de changement climatique inclut l'engagement selon lequel « les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux travailleront ensemble dans le but d'être en mesure d'exiger dès 2019 l'étiquetage de la consommation énergétique des bâtiments ».

⁷⁹CANADA. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. *Maisons neuves cotées ÉnerGuide*, <http://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/habitations/nouvelles-maisons/5036>, 2016 (consulté en juillet 2016).

⁸⁰<http://vancouver.ca/news-calendar/vancouver-takes-next-step-to-advance-renewable-city-strategy.aspx>

Figure 14. Avantages des bâtiments écologiques
Avantages pour les entreprises qui utilisent des systèmes de certification écologique



Selon 73 % des répondants, la performance améliorée des bâtiments a constitué le principal facteur qui a incité les entreprises à opter pour un système de certification écologique (Figure 14). L’aspect marketing revêt également une importance non négligeable, avec 54 % de réponses favorables. Une proportion de seulement 20 % des répondants pour des incitatifs financiers locaux et gouvernementaux indique que ce sont plutôt des facteurs tels que l’efficacité énergétique et les économies de coûts reliées, ainsi que les bienfaits environnementaux qui ont un effet mobilisateur.

On peut ainsi conclure que l’industrie privée se révèle plus influente que le gouvernement en ce qui concerne la valeur associée aux normes de construction écologique⁸¹. Il est toutefois intéressant de souligner que même si le facteur « faire ce qu’il se doit » s’est hissé au premier rang des motivations, il a terminé bon dernier en tant que bienfait découlant de la certification écologique.

Barrières aux projets de bâtiments écologiques au Canada

Tirer parti de la valeur des réductions de GES — Les économies de coûts d’énergie sont un élément clé de la valeur d’un bâtiment écologique pour les propriétaires et les locataires. Toutefois, l’un des défis mis en relief dans l’étude du CBDCa réside dans le fait que ces derniers n’obtiennent aucun avantage financier pour les réductions d’émissions de GES liées aux bâtiments écologiques.

81 Conseil du bâtiment durable du Canada. Green Building Trends: Benefits Driving the New and Retrofit Market, http://www.cagbc.org/CAGBC/Advocacy/GreenBuildMarketRes2014/CAGBC/Resources/Green_Building_Marke.aspx?hkey=36b22df4-d4f7-4bc2-80da-fd8767ff42d6, 2014 (consulté en juillet et août 2016).

La perception erronée des coûts de démarrage — Les répondants à l'étude sont d'avis que la crainte d'une légère augmentation des coûts initiaux d'un projet vert est erronée. L'un des exemples fournis dans le rapport du CBDCA concerne un immeuble de bureaux avec une certification LEED platine qui a été récemment achevé avec un budget supplémentaire de seulement 2 %⁸². Par ailleurs, la perception de coûts d'investissement initiaux plus élevés demeure un facteur qui dissuade bien des propriétaires d'immeubles d'investir dans les bâtiments écologiques.

Les faibles coûts de l'énergie au Canada — Parmi les secteurs et les régions géographiques du Canada, les faibles coûts de l'énergie ont été mentionnés comme un facteur qui freine l'investissement dans les bâtiments écologiques. La tarification du carbone, tout comme d'autres initiatives qui ont un effet sur les coûts environnementaux externes en raison d'une utilisation plus judicieuse de l'énergie, peut contribuer à aviver l'intérêt envers les bâtiments verts au fil du temps. Malgré cela, des efforts supplémentaires seront vraisemblablement nécessaires pour accélérer cette transition.

La difficulté d'obtenir une certification dans les petites villes et les régions rurales — Les répondants de l'étude du CBDCA ont fait remarquer qu'il est plus difficile de faire certifier un bâtiment comme étant écologique au Canada puisqu'on y retrouve moins de grandes agglomérations et qu'il est ardu d'obtenir une accréditation LEED sans coûts supplémentaires en dehors des grands centres urbains.

Incitatifs fiscaux fédéraux actuels

La déduction pour amortissement accéléré (DAA) : investir dans l'équipement de production d'énergie propre et de conservation de l'énergie

Le gouvernement fédéral a établi les catégories 43.1 et 43.2 dans l'Annexe II du Règlement de l'impôt sur le revenu dans le but de mobiliser de nouveaux investissements dans le secteur de l'énergie renouvelable et au bénéfice d'entreprises qui utilisent de l'équipement générateur d'énergie propre ou d'économies d'énergie. Parmi les coûts qui sont admissibles à la déduction pour amortissement accéléré, notons certains coûts de capital liés à des systèmes qui produisent de l'énergie à partir de sources d'énergie renouvelable ou de combustibles dérivés de déchets ou qui économisent de l'énergie en utilisant un carburant de façon plus efficace. Au titre de la catégorie 43.1, le matériel admissible peut être déduit selon un taux de 30 % par année, selon la méthode d'amortissement dégressif. En général, le matériel qui est admissible à la catégorie 43.1 peut être déduit selon un taux de 50 % par année, selon la méthode de l'amortissement dégressif, en tant que matériel de catégorie 43.2. Sans

⁸²CONSEIL DU BÂTIMENT DURABLE DU CANADA. *Green Building Trends: Benefits Driving the New and Retrofit Market*, http://www.cagbc.org/CAGBC/Advocacy/GreenBuildMarketRes2014/CAGBC/Resources/Green_Building_Marke.aspx?hkey=36b22df4-d4f7-4bc2-80da-fd8767ff42d6, 2014 (consulté en juillet et août 2016).

ces amortissements accélérés, bon nombre de ces actifs seraient amortis à des fins fiscales selon un taux annuel de 4 % à 30 %⁸³.

Cette disposition de DAA encourage les entreprises à investir dans la production d'énergie propre spécifiée et dans le matériel lié à l'efficacité énergétique, y compris certaines technologies que l'on retrouve dans des projets de bâtiment écologique. Le Guide technique spécifie que les « biens » qui sont admissibles n'incluent pas les bâtiments à moins qu'ils ne soient spécifiquement liés au système ou à l'équipement énergétique. Par exemple, le Guide stipule que pour les systèmes de cogénération, les bâtiments ou autres constructions ne sont pas admissibles « sauf les plates-formes de travail qui servent principalement pour les systèmes de production d'électricité ou de production de chaleur »⁸⁴.

L'édition 2013 du Guide technique des catégories 43.1 et 43.2 spécifie comment ces mesures incitatives peuvent s'appliquer à des projets de construction de bâtiment écologique. La liste des systèmes et du matériel admissibles se trouve ci-après, dans le Tableau 8. Certains systèmes peuvent s'intégrer à des projets de bâtiment écologique, notamment les systèmes de production d'électricité photovoltaïque et à partir d'énergie géothermique. Plusieurs systèmes, toutefois, n'ont pas d'application concrète pour la majorité des projets de construction écologique. Les catégories 43.1 et 43.2 sont fréquemment revues et modifiées pour y ajouter de nouvelles technologies d'énergies renouvelables et d'économie d'énergie même si, selon certains, le temps de réponse est long. Par exemple, les technologies de stockage de l'énergie n'y figurent toujours pas⁸⁵.

Tableau 8. Liste des systèmes et du matériel admissibles en vertu des catégories 43.1 et 43.2

| |
|---|
| Systèmes de cogénération et systèmes de production d'électricité à partir de combustible résiduaire |
| Matériel de production d'électricité à partir de déchets thermiques |
| Matériel de chauffage solaire actif et systèmes de pompe |
| Petites installations hydroélectriques |
| Matériel de récupération de la chaleur |
| Systèmes de conversion de l'énergie éolienne |
| Matériel photovoltaïque de production d'électricité |
| Matériel géothermique de production d'électricité |
| Matériel de collecte de gaz d'enfouissement et de gaz de digesteur |
| Matériel de production de chaleur à partir de combustible résiduaire déterminé |
| Systèmes à machine à détente |
| Systèmes de conversion de la biomasse en bio-huile |
| Matériel des piles à combustible stationnaires |

⁸³Pour un aperçu de la DAA et des FEREEC de 2016, voir le site du ministère des Finances : <https://www.fin.gc.ca/taxexp-depisc/2016/taxexp1604-fra.asp> et le site du ministère des Ressources naturelles : <http://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/industrie/appui-financier/5148>, 2016.

⁸⁴Canada. Ministère des Ressources naturelles. Catégories 43.1 et 43.2 — Guide technique, édition 2013, http://www.rncan.gc.ca/sites/www.rncan.gc.ca/files/energy/pdf/Class_431-432_Technical_Guide_fr.pdf, 2013 (consulté en juillet et août 2016).

⁸⁵The Mowatt Centre. The Mowatt Report – Step Change: Federal Policy Ideas Toward a Low Carbon Canada, https://mowattcentre.ca/wp-content/uploads/publications/112_step_change.pdf, 2015 (consulté en juillet 2016).

| |
|--|
| Systèmes de production de biogaz par digestion anaérobie |
| Matériel de production d'électricité à partir de l'énergie des vagues ou marémotrice |

Source : RESSOURCES NATURELLES CANADA. *Catégories 43.1 et 43.2 — Guide technique, édition 2013*, http://www.nrcan.gc.ca/sites/www.nrcan.gc.ca/files/energy/pdf/Class_431-432_Technical_Guide_fr.pdf

Frais liés aux énergies renouvelables et à l'économie d'énergie au Canada (FEREEC)

Une autre mesure décrétée par le gouvernement fédéral afin de soutenir l'économie d'énergie et les énergies renouvelables consiste à accorder aux dépenses de démarrage un traitement fiscal similaire afin d'encourager les investissements. La Loi de l'impôt sur le revenu (paragraphe 66.1[6] du Règlement de l'impôt sur le revenu, article 1219) permet de déduire en entier dans l'année où ils sont engagés certains coûts liés à l'élaboration et au démarrage de projets d'énergies renouvelables et d'économie d'énergie et de les reporter prospectivement indéfiniment ou de les transférer à des investisseurs au moyen d'actions accréditatives.

Ces frais incluent les coûts de démarrage incorporels des projets d'énergie renouvelable et d'économie d'énergie « pour lesquels au moins 50 % du coût des biens amortissables devraient raisonnablement être attribuable à des biens admissibles à la déduction pour amortissement accéléré (DAA) de la catégorie 43.1 ou de la catégorie 43.2 ». Les FEREEC comprennent également des dépenses comme le coût des études d'ingénierie et de faisabilité, qui sont semblables aux frais d'exploration engagés par les entreprises du secteur des ressources non renouvelables⁸⁶.

Mesures incitatives pour les bâtiments écologiques aux États-Unis

Sur le plan fédéral

Le ministère de l'Énergie des États-Unis possède un programme qui s'apparente aux catégories 43.1 et 43.2 que l'on retrouve au Canada et selon lequel les entreprises ont droit à un crédit d'impôt à l'investissement (CII) qui leur permet de déduire des dépenses d'investissements effectués dans certains types de systèmes d'énergie renouvelable et d'économie d'énergie⁸⁷. Il comprend également un crédit d'impôt à l'investissement déterminé dans l'énergie solaire⁸⁸.

⁸⁶Canada. Ministère des Finances. Rapport sur les dépenses fiscales fédérales : Concepts, estimations et évaluations 2016, <https://www.fin.gc.ca/taxexp-depfisc/2016/taxexp1604-fra.asp>, 2016 (consulté en août 2016).

⁸⁷États-Unis. Ministère de l'énergie. Business Energy Investment Tax Credit (ITC) <http://energy.gov/savings/business-energy-investment-tax-credit-itc>, 2015 (consulté en août 2016).

⁸⁸États-Unis. Solar Industries Association. Solar Investment Tax Credit, <http://www.seia.org/policy/finance-tax/solar-investment-tax-credit>, 2006 (consulté en août 2016).

Or, les États-Unis ont mis en place en 2005 une mesure particulière qui vise à encourager les projets d'immeubles commerciaux à haute efficacité énergétique⁸⁹. Les propriétaires de bâtiments neufs ou existants ont droit à une déduction fiscale de 1,80 dollar US par pied carré pour l'installation de systèmes déterminés dont : un système d'éclairage intérieur, une enveloppe de bâtiment ou un système de chauffage, de climatisation, de ventilation ou un système hydronique qui permet de réduire le coût global d'énergie et d'électricité du bâtiment de 50 % et plus comparativement à un bâtiment qui répond de façon minimale aux exigences de la norme ASHRAE 90.1-2007⁹⁰. Les économies d'énergie doivent être calculées selon un logiciel qui satisfait aux exigences de l'Internal Revenue Service des États-Unis et qui est approuvé par ce dernier.

Aussi, les propriétaires de bâtiments peuvent déduire 0,60 dollar US par pied carré à condition que l'éclairage individuel du bâtiment, son enveloppe ou son système de chauffage et de climatisation atteignent les niveaux cibles qui contribueraient de façon raisonnable à réaliser dans l'ensemble du bâtiment des économies globales de 50 % si des systèmes supplémentaires étaient installés⁹¹. Les déductions sont octroyées durant l'année où les travaux de construction sont achevés.

Plusieurs des programmes incitatifs pour les bâtiments écologiques sont administrés à l'échelle de l'état et du comté. Une tendance se dessine aux États-Unis envers une démarche plus holistique en matière de bâtiments écologiques, notamment grâce à des programmes de valorisation des énergies renouvelables et de l'économie d'énergie ainsi qu'à des codes du bâtiment plus stricts. Encore une fois, la Californie fait figure de précurseur en matière d'innovation avec un nouveau code de normes du bâtiment écologique exige que tous les nouveaux foyers et immeubles soient prêts à la consommation énergétique nette zéro d'ici 2020 et 2030 respectivement⁹²..⁹³

Le Canada a besoin de mesures incitatives pour les bâtiments dans leur ensemble

Alors que les incitatifs fiscaux pour les technologies déterminées constituent un élément crucial au soutien des investissements dans les énergies renouvelables et l'économie d'énergie au Canada, une

89 États-Unis. Ministère de l'énergie. Business Energy Investment Tax Credit (ITC) <http://energy.gov/savings/energy-efficient-commercial-buildings-tax-deduction>, 2015. Voir aussi : <http://www.efficientbuildings.org> (consulté en août 2016).

90 American Society of Heating, Refrigerating and Air-Conditioning Engineers (ASHRAE), <https://www.ashrae.org/news/2015/updates-on-ashrae-standards-publications-featured-in-2016-winter-conference-tech-program> (consulté en août 2016).

91 États-Unis. Ministère de l'énergie. Business Energy Investment Tax Credit (ITC), <http://energy.gov/savings/energy-efficient-commercial-buildings-tax-deduction>, 2015 (consulté en août 2016).

92 <https://www.nrdc.org/experts/meg-waltner/new-california-building-efficiency-standards-set-stage-zero-net-energy-homes>

93 <https://www.nrdc.org/experts/meg-waltner/new-california-building-efficiency-standards-set-stage-zero-net-energy-homes>

mesure incitative supplémentaire qui ciblerait le bâtiment « dans son ensemble » motiverait des actions plus ambitieuses pour améliorer l'efficacité énergétique des nouveaux bâtiments au Canada en plus de réduire les contraintes liées à la croissance anticipée des émissions de GES provenant du secteur du bâtiment. Si ce crédit d'impôt est mis en place immédiatement, il permettra de faciliter l'adoption des codes de construction obligatoires prévus dans Cadre pancanadien en matière de croissance propre et de changement climatique afin de rendre toutes les nouvelles constructions « prêtes à la consommation énergétique nette zéro » dès 2030. Dans une étude sur les initiatives en matière de bâtiment durable effectuée par le Conseil national de recherche, un expert de Ressources naturelles Canada a affirmé qu'en plus de rendre les objectifs du Code national de l'énergie plus rigoureux, des mesures incitatives qui couvrent le processus de conception devraient également être ajoutées⁹⁴.

Dès maintenant, ce crédit d'impôt stimulerait l'innovation et les investissements dans les technologies de pointe, y compris la conception, et permettrait d'améliorer le rendement énergétique de toute l'enveloppe de bâtiment des nouvelles constructions.

Ainsi, des projets de construction qui répondent à une norme minimale en matière de rendement énergétique (telle que l'intensité de l'utilisation d'énergie ou l'intensité des émissions de GES) pourraient être admissibles à une DAA ou à un incitatif fiscal comparable à la déduction des frais liés aux énergies renouvelables et à l'économie d'énergie au Canada (FEREEC) en ce qui concerne les coûts de l'enveloppe du bâtiment, du système d'éclairage, de chauffage ou de climatisation qui ont été engendrés afin de satisfaire à la norme requise. Parallèlement, une approche semblable à celle adoptée aux États-Unis pourrait être envisagée afin de permettre aux propriétaires de bâtiments de déduire de 2 \$ à 3 \$ par mètre carré des coûts engagés pour des éléments qui contribuent à réaliser des économies d'énergie globale de 50 % ou plus. Ce crédit d'impôt pourrait être conçu pour rendre plus rigoureuses les exigences relatives au rendement énergétique conformément à l'engagement du Cadre pancanadien qui vise à rendre tous les nouveaux bâtiments prêts à la consommation énergétique nette zéro dès 2030.

Recommandations

- 1. Accroître la portée des incitatifs fiscaux actuels accordés pour le matériel de production d'énergie propre et de conservation d'énergie afin de soutenir la construction de bâtiments à consommation énergétique nette zéro au Canada.** Cela pourrait se concrétiser en élargissant les mesures incitatives que sont la DAA et la déduction des frais liés aux énergies renouvelables et à l'économie d'énergie au Canada (FEREEC) des

⁹⁴ CONSEIL NATIONAL DE RECHERCHES DU CANADA. « Des experts discutent de l'avenir des bâtiments durables au Canada ». *Dimensions*, http://www.nrc-cnrc.gc.ca/eng/dimensions/issue6/experts_weigh_in.html, numéro 6, mars 2011 (consulté en août 2016).

catégories 43.1 et 43.2 du *Règlement de l'impôt sur le revenu* afin d'inclure les coûts du système d'éclairage, de l'enveloppe du bâtiment ainsi que des systèmes de chauffage et de climatisation qui contribuent à répondre à l'exigence de rendement énergétique prescrite. Le seuil de rendement énergétique requis pour bénéficier du crédit d'impôt pourrait être haussé au fil du temps, en fonction de l'engagement du Cadre pancanadien d'exiger que toutes les nouvelles constructions soient « prêtes à la consommation énergétique nette zéro » dès 2030. Une telle mesure incitera les propriétaires de bâtiment, les investisseurs et les entrepreneurs à construire dès maintenant l'infrastructure de bâtiments à faible émission de carbone nécessaire pour atteindre les cibles de réductions des GES du Canada.

2. Mandater Ressources naturelles Canada ou un autre organisme spécialisé afin de déterminer un seuil adéquat pour cette mesure incitative, ainsi qu'une fonction de vérification pour s'assurer que les propriétaires de bâtiments réalisent les performances environnementales promises.

Incidences escomptées

Les estimations fournies doivent être considérées à titre approximatif. Voir l'Annexe 3 pour obtenir davantage de détails sur les hypothèses, les calculs et les mises en garde concernant ces estimations.

Incidence sur les recettes : Il n'est pas possible d'estimer le coût de cette mesure incitative. De fait, le ministère des Finances, ne présente pas d'estimations annuelles des dépenses fiscales liées aux mesures de déduction accélérée en raison du manque de données adéquates pour les calculer à un niveau d'exactitude raisonnable, et parce qu'il faudrait présenter beaucoup d'hypothèses de simplification pour modéliser un calendrier hypothétique des déductions qui seraient demandées en l'absence de ces mesures incitatives⁹⁵.

Incidence sur les réductions des GES : Une augmentation des mesures incitatives pour les bâtiments écologiques et à haute efficacité énergétique pourrait entraîner des réductions des émissions de GES de l'ordre de 0,5 Mt à 3 Mt annuellement d'ici 2030, selon le degré d'adoption des mesures et le seuil établi.

Incidence sur la capacité concurrentielle et les ménages : Alors que la plupart des investissements dans l'efficacité énergétique entraînent au fil du temps des économies de coûts d'une valeur supérieure aux coûts d'investissements initiaux, on s'attend à ce que la mesure ait un effet positif tant pour les entreprises que pour les ménages qui sont en mesure d'en tirer parti. Les

⁹⁵CANADA. MINISTÈRE DES FINANCES. *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales : Concepts, estimations et évaluations 2016*, <https://www.fin.gc.ca/taxexp-depfisc/2016/taxexp1604-fra.asp>, 2016 (consulté en août 2016).

bâtiments à haute efficacité énergétique seront en outre plus résilients envers la croissance des prix de l'énergie et du carbone.

4 ÉLIMINER LE TRAITEMENT FISCAL PRÉFÉRENTIEL ACCORDÉ AUX SECTEUR PÉTROLIER ET GAZIER

Traitement fiscal préférentiel actuel accordé au secteur pétrolier et gazier au Canada

Dans un rapport de 2015 réalisé conjointement par Oil Change International, l'Overseas Development Institute et l'Institut international du développement durable, on estime les subventions fédérales canadiennes à la production octroyées à l'industrie des combustibles fossiles à au moins 1,8 milliard de dollars CA par année. Les subventions provinciales accordées aux producteurs de combustibles fossiles pourraient atteindre un minimum de 1,1 milliard de dollars CA annuellement.

Les subventions fédérales à la production des combustibles fossiles comprennent la déduction pour amortissement accéléré (DAA) accordée pour les installations de gaz naturel liquéfié qui avait été initialement introduite dans le budget de 2015. Parmi les autres mesures, on retrouve l'exemption des droits de douane sur les unités mobiles de forage en mer ainsi que les crédits d'impôt pour les frais d'aménagement au Canada (FAC) et les frais d'exploration au Canada (FEC). Ce dernier permet une déduction d'impôt de 100 % des coûts engagés pour des études géologiques, géophysiques et géothermiques (G3), ainsi que pour le forage d'exploration, applicable à l'impôt sur le revenu d'entreprise. Une telle mesure permet d'atténuer considérablement les risques financiers associés au forage d'exploration de nouveaux aménagements d'exploitation de pétrole et de gaz. L'Annexe 1 présente une liste des mesures actuelles du traitement fiscal préférentiel accordé au secteur pétrolier et gazier.

Inversement, le gouvernement du Canada a mis en place une déduction pour amortissement accéléré (DAA) pour des systèmes qui produisent de l'énergie à partir de sources d'énergie renouvelable ou de combustibles dérivés de déchets, ou qui économisent de l'énergie en utilisant un carburant de façon plus efficace. Dans le budget de 2016, cette mesure a été élargie afin d'inclure les technologies de stockage de l'énergie et les bornes de recharge de véhicules électriques.

Le gouvernement fédéral s'est également engagé à consacrer du financement important à la promotion des technologies propres grâce à Mission Innovation, un programme par lequel le Canada prévoit doubler son financement des énergies propres en le faisant passer à 775 millions de dollars d'ici 2020. Du financement supplémentaire sera accordé par le truchement du Fonds pour une économie à faibles émissions de carbone — de 2 milliards de dollars —, de la Banque de

l'infrastructure du Canada (BIC), et grâce à l'engagement du gouvernement d'octroyer plus de 1 milliard de dollars sur quatre ans afin d'appuyer les technologies propres dans différents secteurs, dont celui de l'énergie. Toutefois, il est essentiel d'assurer une cohérence entre les politiques et les mesures fiscales afin de rendre le secteur canadien de l'énergie propre attrayant pour les investisseurs nationaux et étrangers, et maximiser le rendement du soutien financier fédéral accordé à ce secteur. Par conséquent, les subventions fédérales accordées à la production pétrolière et gazière qui subsistent doivent être éliminées.

Autrement, les réductions d'émissions réalisées grâce à l'augmentation des investissements fédéraux dans l'énergie propre s'en trouveront amoindries. Il existe de nombreux projets d'exploitation de pétrole et de gaz ainsi que de gaz naturel liquéfié à l'étape de la demande au Canada, et les dates de début de certains de ces projets vont jusqu'en 2030 ou au-delà. La tendance actuelle d'augmentation des émissions de GES de l'industrie pétrolière et gazière ne fera que se poursuivre si le gouvernement continue de la favoriser en soutenant l'expansion de ses activités d'exploration et d'aménagement.

Cohérence de la politique budgétaire : tarification du carbone et traitement fiscal préférentiel accordé aux sociétés pétrolières et gazières

Le 3 octobre 2016, le gouvernement du Canada a annoncé une approche pancanadienne à la tarification de la pollution par le carbone en tant que composante essentielle du Cadre pancanadien sur la croissance propre et le changement climatique. Essentiellement, le gouvernement fédéral va imposer unilatéralement à partir de 2018 un prix du carbone aux provinces qui n'ont pas de système en place à cet effet. Le prix sera fixé en fonction des émissions de GES et appliqué à un large éventail des sources d'émissions les plus courantes afin d'assurer son efficacité et minimiser les effets sur la concurrence interprovinciale. Ce mécanisme de tarification du carbone comprendra des renforcements de normes prescrits par la loi et basés sur la modélisation afin de concourir à notre objectif national et assurer une certitude au marché. En ce qui concerne les compétences qui ont en place un système explicite fondé sur les tarifs, le prix du carbone devrait être fixé minimalement à 10 \$ la tonne en 2018 et augmenté de 10 \$ par année pour atteindre 50 \$ la tonne en 2022. Le gouvernement fédéral instaurera un système explicite fondé sur les tarifs qui s'appliquera à toutes les compétences qui ne satisfont pas à la norme de référence. Ce système fédéral sera en accord avec les principes et les recettes seront redistribuées aux compétences qui les auront générées.

Le prix du carbone proposé par le gouvernement du Canada et les régimes de tarification provinciaux existants envoient un signal économique susceptible de *réduire* les émissions de carbone provenant de la production et de la consommation de combustibles fossiles. Toutefois, ces mesures se heurtent aux subventions accordées aux combustibles fossiles qui incitent à les produire et à les consommer *davantage*, ce qui a pour effet d'*accroître* la pollution par le carbone.

Comme le démontre le Tableau 9 ci-dessous, les subventions du Canada accordées aux producteurs de combustibles fossiles envoient un signal fort qui incite à polluer en plus de miner les ambitions d'un prix du carbone qui, à l'inverse, constitue un signal qui encourage à réduire les émissions de carbone. Le Canada instaure deux poids, deux mesures, en ce qui a trait aux émissions de carbone provenant de la production de combustibles fossiles. En 2020, dépendamment de la province de résidence, les consommateurs canadiens peuvent s'attendre à payer entre 18 \$ et 30 \$ la tonne de dioxyde de carbone émis. Comparons cette situation avec les subventions offertes aujourd'hui aux producteurs de pétrole et de gaz qui stimulent la production de combustibles fossiles (par les sociétés pétrolières et gazières) à raison de 19 \$ la tonne de dioxyde de carbone émis.

Le montant de 19 \$ la tonne pour le dioxyde de carbone émis qui apparaît dans le Tableau 9 a été obtenu en divisant simplement les subventions canadiennes accordées aux producteurs de pétrole et de gaz par les émissions déclarées du secteur pétrolier et gazier. Bien que les chiffres sur les subventions de 2015 sont disponibles, les dernières données officielles disponibles sur les émissions du secteur pétrolier et gazier au Canada datent de 2014. Par conséquent, pour assurer une comparaison au sein de la même année, l'analyse utilise les chiffres de 2014 des subventions canadiennes pour la production de pétrole et de gaz (3,6 milliards de dollars), qui sont divisés par les données de 2014 pour les émissions de gaz à effet de serre du secteur pétrolier et gazier au Canada (192 mégatonnes d'équivalents en dioxyde de carbone).

Tableau 9. Comparaison entre les prix carbone proposés par le Canada et les subventions actuelles aux combustibles fossiles : signaux de prix contradictoires⁹⁶

(tous les montants sont en \$ CA/tonne de CO₂)

| Subventions pour les émissions de carbone de la production de pétrole et de gaz au Canada | Prix carbone plancher fédéral, 2020 | Québec, 2020 | Ontario, 2020 | Colombie-Britannique, 2020 | Alberta, 2020 |
|---|-------------------------------------|--------------|---------------|----------------------------|---------------|
| -19 \$ | 30 \$ | 18 \$ | 18 \$ | 21 \$ | 23 \$ |

Ces subventions nuisent grandement à l'objectif du prix de référence pancanadien du carbone qui sera introduit en 2018. Si ces subventions ne sont pas éliminées d'ici 2020, le gouvernement *versera* plus d'argent aux sociétés pétrolières et gazières du Canada qu'il n'en *générera* grâce à un prix du carbone.

Engagements récents et de longue date en matière de réforme des subventions aux combustibles fossiles

Le gouvernement du Canada s'est depuis longtemps engagé à éliminer progressivement les subventions à l'industrie des combustibles fossiles : il l'a fait pour la première fois en 2009 dans la déclaration des dirigeants du G20 en marge du Sommet de Pittsburgh. Cet engagement a été réitéré dans une récente rencontre du G7 au Japon, lors de laquelle tous les pays ont été exhortés à éliminer les subventions aux combustibles fossiles d'ici 2025. Il a également été signalé que les grandes économies, dont le Canada fait partie, devront agir rapidement si elles souhaitent que les autres pays

⁹⁶La présente analyse est probablement une estimation prudente à plusieurs égards : premièrement, elle ne tient compte que des subventions aux producteurs de combustibles fossiles, et néglige des centaines de millions de dollars en subventions qui incitent à la consommation de combustibles fossiles, notamment des exonérations fiscales pour le carburant d'aviation ou des taux d'imposition réduits pour certains carburants diesel. Deuxièmement, comme beaucoup de provinces et territoires du Canada n'ont toujours pas instauré de signaux de prix carbone, mais prévoient instaurer une certaine forme de tarification sur le carbone d'ici peu, nous comparons les niveaux de tarification sur le carbone proposés avec les subventions actuelles aux producteurs de combustibles fossiles, qui sont déjà des incitatifs à la pollution. Les prix carbone au Canada aujourd'hui sont considérablement plus bas qu'ils ne devraient l'être en 2020; par conséquent, la présente comparaison est plus modérée que la comparaison entre les prix carbone actuels et les niveaux de subvention actuels. D'après Environnement et Changement climatique Canada, données disponibles à <https://www.ec.gc.ca/indicateurs-indicators/default.asp?lang=fr&n=F60DB708-1> . Chiffres réels du prix carbone pondéré selon la couverture pour les provinces; Beugin, D. et coll. Comparing Stringency of Carbon Pricing Policies, Commission de l'écofiscalité du Canada <https://ecofiscal.ca/reports/comparing-stringency-carbon-pricing>, 2016.

leur emboîtent le pas au cours de la prochaine décennie. Lors du Sommet des leaders nord-américains qui s'est tenu en juin 2016, le gouvernement du Canada, tout comme le Mexique et les États-Unis, a énoncé de nouveau son engagement à mettre fin aux subventions aux combustibles fossiles d'ici 2025. Il est maintenant temps de concrétiser ces engagements internationaux à l'aide d'une réforme immédiate des mesures fiscales destinées à la production de combustibles fossiles.

Comme il est énoncé dans leur lettre de mandat, le ministre des Finances et la ministre de l'Environnement et du Changement climatique ont tous deux été chargés de travailler ensemble afin de respecter nos engagements en lien avec le G20 visant l'élimination des subventions à la production de combustibles à moyen terme.

Lors de la 21^e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21) des Nations Unies qui a mené à l'Accord de Paris, le gouvernement du Canada, ainsi que 39 autres pays et grandes sociétés, ont approuvé le communiqué sur la réforme des subventions aux énergies fossiles. Les partisans de ce communiqué ont reconnu que l'élimination des subventions aux combustibles fossiles contribuerait de façon importante à la réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, et que l'accélération de la réforme des subventions aux combustibles fossiles s'avère une priorité urgente. Dans la plate-forme de sa campagne électorale, le Parti libéral du Canada s'est engagé à supprimer graduellement les subventions accordées à la production des combustibles fossiles, en commençant par modifier la déduction fiscale pour les frais d'exploration au Canada.

De plus, avec ces avantages fiscaux toujours en vigueur, le gouvernement du Canada risque de se priver de milliards de dollars en recettes fiscales additionnelles en raison des taux de déduction pour amortissement accéléré accordés pour les coûts de préproduction des nouveaux projets d'exploitation, et ce, pour les décennies à venir. L'élimination des subventions aux combustibles fossiles permettra au gouvernement du Canada de tirer des avantages fiscaux importants à moyen et à long termes en récupérant des recettes fiscales perdues.

La mise en œuvre de cet engagement nécessite que le ministre fédéral des Finances établisse un échéancier d'élimination transparent et prévisible, assurant ainsi une certitude aux investisseurs et, aux Canadiens, l'assurance que le gouvernement fédéral est résolument déterminé à supprimer les avantages fiscaux accordés au secteur pétrolier et gazier pour être en phase avec le nouveau système fédéral de tarification du carbone.

Recommandations

- Le budget de 2017 doit comprendre une mesure afin d'éliminer le crédit d'impôt pour les frais d'exploration au Canada (FEC), lequel permet actuellement une déduction d'impôt de 100 %

des coûts engagés pour des études géologiques, géophysiques et géothermiques (G3), ainsi que pour le forage d'exploration ;

- Le budget de 2017 doit comprendre une mesure afin d'éliminer les déductions pour actions accréditatives disponibles pour les sociétés pétrolières et gazières ;
- Le gouvernement fédéral doit faire l'annonce dans son budget de 2017 de l'échéancier pour l'élimination — d'ici 2020 — des subventions fédérales accordées à la production pétrolière et gazière qui subsistent. Cet échéancier devrait également prévoir le rétablissement de la déduction pour amortissement (DPA) à un taux de déduction équivalent à celui accordé au reste de l'industrie (25 % dans la plupart des cas). Il doit également prévoir d'abolir de l'exonération des droits à l'importation des unités de forage en mer dans l'Atlantique et l'Arctique ; d'éliminer les frais d'aménagement au Canada (FAC), les frais à l'égard de biens canadiens relatifs au pétrole et au gaz (FBCPG), les frais relatifs à des ressources à l'étranger (FRE) et les frais d'exploration et d'aménagement à l'étranger (FEAE) ou, du moins, d'apporter les changements nécessaires afin de rétablir la neutralité du traitement fiscal des dépenses du secteur du pétrole et du gaz par rapport aux autres secteurs.

ANNEXES

Annexe 1: Subventions canadiennes aux combustibles fossiles

| Subventions canadiennes aux combustibles fossiles | Source d'énergie ciblée | Montant annuel estimé, en millions US | Montant estimé en 2013 | Montant estimé en 2014 |
|--|-------------------------|---------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Dépenses fiscales — niveau fédéral | | | | |
| Frais d'aménagement au Canada : 30 % déductibles selon une méthode d'amortissement dégressif | Pétrole | 785 | 785 | n.d. |
| Frais d'aménagement au Canada : 30 % déductibles selon une méthode d'amortissement dégressif | Gaz | 196 | 196 | n.d. |
| Crédit d'impôt pour le Fonds d'investissement de l'Atlantique(AITC) : crédit d'impôt de 10% (2013) et 5 % (2014) sur les investissements en énergie | Pétrole et gaz | 136 | 200 | 72 |
| Frais d'exploration au Canada : 100 % de déduction sur les coûts engagés dans les études géologiques, géophysiques et géothermiques (G3) et dans les forages d'exploration (pour ce qui est du charbon, cela inclut les investissements irrécupérables du développement minier) | Pétrole, gaz et charbon | 127 | 127 | n.d. |
| Déductions pour amortissement accéléré(DAA) pour les projets de sables bitumineux et autres déductions pour amortissement accéléré pour certains investissements irrécupérables liés aux sables bitumineux | Pétrole | 122 | 167 | 77 |
| Déductions pour actions accréditatives | Pétrole, gaz et charbon | 119 | 126 | 111 |
| Frais d'exploration au Canada | Gaz | 32 | 32 | n.d. |
| Frais à l'égard de biens canadiens relatifs au pétrole et au gaz (FBCPG) : Déduction de 10 % sur le coût d'un puits de pétrole ou de gaz ; un intérêt ou un droit d'exploration, de forage, ou d'extraction de pétrole et/ou gaz naturel ; une participation admissible ou un droit d'exploitation de pétrole ou | Pétrole | 28 | 28 | n.d. |

| | | | | |
|--|-------------------------|-------------|-------------|------------|
| de gaz (ce qui exclut les redevances à la Couronne) | | | | |
| Frais à l'égard de biens canadiens relatifs au pétrole et au gaz (FBCPG) : Déduction de 10 % sur le coût d'un puits de pétrole ou de gaz ; un intérêt ou un droit d'exploration, de forage, ou d'extraction de pétrole et/ou gaz naturel ; une participation admissible ou un droit d'exploitation de pétrole ou de gaz (ce qui exclut les redevances à la Couronne) | Pétrole et gaz | 7 | 7 | n.d. |
| Exonération de droits de douane pour l'importation d'équipement d'exploration du sous-sol de la mer | Pétrole et gaz | n.d. | n.d. | n.d. |
| Frais relatifs à des ressources à l'étranger (FRE) et frais d'exploration et d'aménagement à l'étranger (FEAE) : Déduction de 30 % sur les coûts d'exploration outremer | Pétrole, gaz et charbon | n.d. | n.d. | n.d. |
| Exploration effectuée par des sociétés en commandite : Gains de capitaux taxés à 50 % du taux d'impôt sur le revenu | Pétrole, gaz et charbon | n.d. | n.d. | n.d. |
| Mise en œuvre d'une DAA pour les actifs du gaz naturel liquéfié (GNL) | Gaz | n.d. | n.d. | n.d. |
| Ajout de dépenses admissibles à la déduction pour frais d'exploration : Études environnementales et consultations communautaires requises pour l'obtention des permis ou des licences d'exploration. | Pétrole | n.d. | n.d. | n.d. |
| Total (national) | | 1552 | 1669 | 260 |
| | | | | |

Annexe 2: . Application actuelle de la taxe d'accise fédérale sur les véhicules les plus énergivores

X = essence ordinaire Z = essence super

| Modèle | Taille du moteur (L) | # de cylindres | Transmission | Type de carburant | Consommation (ville) L/100 KM | Consommation (route) L/100 KM | Consommation de carburant pondérée L/100 KM | Taxe sur les véhicules énergivores (\$ CA) |
|---------------------|----------------------|----------------|--------------|-------------------|-------------------------------|-------------------------------|---|--|
| Aston Martin | | | | | | | | |
| DB9 | 5.9 | 12 | A6 | Z | 16.2 | 10.7 | 13.725 | 1,000 |
| Vanquish | 6 | 12 | A8 | Z | 15.8 | 9.6 | 13.01 | 1,000 |
| V8 Vantage | 4.7 | 8 | M6 | Z | 16.3 | 10.4 | 13.645 | 1,000 |
| Vantage GT | 4.7 | 8 | M6 | Z | 16.3 | 10.4 | 13.645 | 1,000 |
| V8 VantageS | 4.7 | 8 | M6 | Z | 16.3 | 10.4 | 13.645 | 1,000 |
| V12 VantageS | 6 | 12 | AM7 | Z | 17.7 | 10.9 | 14.64 | 2,000 |
| Audi | | | | | | | | |
| R8 | 4.2 | 8 | M6 | Z | 19.1 | 11.3 | 15.59 | 3,000 |
| R8 | 5.2 | 10 | AM7 | Z | 17 | 9.6 | 13.67 | 1,000 |
| R8 | 5.2 | 10 | M6 | Z | 19.1 | 11.7 | 15.77 | 3,000 |
| R8 Spyder | 4.2 | 8 | M6 | Z | 19.1 | 11.3 | 15.59 | 3,000 |
| R8 Spyder | 5.2 | 10 | AM7 | Z | 17 | 9.6 | 13.67 | 1,000 |
| R8 Spyder | 5.2 | 10 | M6 | Z | 19.1 | 11.7 | 15.77 | 3,000 |
| Bentley | | | | | | | | |
| Continental GT | 6 | 12 | AS8 | Z | 17 | 9.8 | 13.76 | 1,000 |
| Continental GT Conv | 6 | 12 | AS8 | Z | 18.1 | 10.4 | 14.635 | 2,000 |
| Flying Spur | 6 | 12 | AS8 | Z | 18.2 | 10.4 | 14.69 | 2,000 |
| Mulsanne | 6.8 | 8 | As8 | Z | 20.3 | 12.7 | 16.88 | 4,000 |
| BMW | | | | | | | | |
| 760Lix DriveSedan | 6 | 12 | AS8 | Z | 16.9 | 9.8 | 13.705 | 1,000 |
| Chevrolet | | | | | | | | |
| Camaro Z/28 | 7 | 8 | M6 | Z | 16.3 | 10.4 | 13.645 | 1,000 |
| Camaro ZL1 | 6.2 | 8 | AS6 | Z | 18 | 11.1 | 14.895 | 2,000 |

| | | | | | | | | |
|--------------------------|-----|----|-----|---|------|------|--------|-------|
| Dodge | | | | | | | | |
| Challenger SRT Hellcat | 6.2 | 8 | A8 | Z | 16.2 | 9.6 | 13.23 | 1,000 |
| Challenger SRT Hellcat | 6.2 | 8 | M6 | Z | 16.3 | 10 | 13.465 | 1,000 |
| Charger SRT Hellcat | 6.2 | 8 | A8 | Z | 16.2 | 9.6 | 13.23 | 1,000 |
| Viper SRT Coupe | 8.4 | 10 | M6 | Z | 17.6 | 10.4 | 14.36 | 2,000 |
| Jeep | | | | | | | | |
| Grand Cherokee FFV 4x4 | 6.4 | 8 | A8 | Z | 16.6 | 10.7 | 13.945 | 1,000 |
| Lamborghini | | | | | | | | |
| Aventador coupe | 6.5 | 12 | AM7 | Z | 20.7 | 11 | 16.335 | 4,000 |
| Aventador Roadster | 6.5 | 12 | AM7 | Z | 22.7 | 13.1 | 18.38 | 4,000 |
| Huracan | 5.2 | 10 | AM7 | Z | 15.6 | 10.9 | 13.485 | 1,000 |
| Veneno Roadster | 6.5 | 12 | AM7 | Z | 20.9 | 12.2 | 16.985 | 4,000 |
| Land Rover | | | | | | | | |
| Range Rover Supercharged | 5 | 8 | AS8 | Z | 15.5 | 10.6 | 13.295 | 1,000 |
| RR (LWB) Supercharged | 5 | 8 | AS8 | Z | 15.5 | 10.6 | 13.295 | 1,000 |
| Lexus | | | | | | | | |
| LX 570 | 5.7 | 8 | AS6 | Z | 17.1 | 11.6 | 14.625 | 2,000 |
| Maserati | | | | | | | | |
| Granturismo | 4.7 | 8 | AS6 | Z | 16.4 | 9.7 | 13.385 | 1,000 |
| Granturismo Convertible | 4.7 | 8 | AS6 | Z | 16.4 | 9.9 | 13.475 | 1,000 |
| Mercedes-Benz | | | | | | | | |
| C 63 AMG Coupe | 6.2 | 8 | AS7 | Z | 16.1 | 10.4 | 13.535 | 1,000 |
| G550 | 5.5 | 8 | AS7 | Z | 18.1 | 13.6 | 16.075 | 4,000 |
| G63 AMG | 5.5 | 8 | AS7 | Z | 17.5 | 13.4 | 15.655 | 3,000 |
| GL 550 4 Matic | 4.7 | 8 | AS7 | Z | 15.8 | 11.2 | 13.73 | 1,000 |

| | | | | | | | | |
|---------------------------|-----|----|-----|---|------|------|--------|-------|
| GL 63 AMG | 5.5 | 8 | AS7 | Z | 15.9 | 11.4 | 13.875 | 1,000 |
| ML 63 AMG 4matic | 5.5 | 8 | AS7 | Z | 15.5 | 11.5 | 13.7 | 1,000 |
| S600 | 6 | 12 | AS7 | Z | 15.9 | 9.7 | 13.11 | 1,000 |
| S65 AMG | 6 | 12 | AS7 | Z | 16.7 | 10 | 13.685 | 1,000 |
| S65 AMG Coupe | 6 | 12 | AS7 | Z | 16.2 | 9.6 | 13.23 | 1,000 |
| SLS AMG GT COUPE | 6.2 | 8 | AM7 | Z | 16.4 | 10.7 | 13.835 | 1,000 |
| SLS AMG GT Roadster | 6.2 | 8 | AM7 | Z | 16.4 | 10.7 | 13.835 | 1,000 |
| Nissan | | | | | | | | |
| Armada 4WD | 5.6 | 8 | A5 | X | 17.3 | 11.4 | 14.645 | 2,000 |
| Rolls Royce | | | | | | | | |
| Ghost | 6.6 | 12 | AS8 | Z | 17.3 | 10.5 | 14.24 | 2,000 |
| Ghost EWB | 6.6 | 12 | AS8 | Z | 17.3 | 10.5 | 14.24 | 2,000 |
| Phantom | 6.7 | 12 | AS8 | Z | 18.9 | 10.9 | 15.3 | 3,000 |
| Phantom EWB | 6.7 | 12 | AS8 | Z | 18.8 | 11 | 15.29 | 3,000 |
| Phantom COUPE | 6.7 | 12 | AS8 | Z | 18.9 | 10.9 | 15.3 | 3,000 |
| Phantom Drophead CP | 6.7 | 12 | AS8 | Z | 18.8 | 11 | 15.29 | 3,000 |
| Wraith | 6.6 | 12 | AS8 | Z | 16.9 | 10 | 13.795 | 1,000 |
| Toyota | | | | | | | | |
| Sequoia 4WD | 5.7 | 8 | AS6 | X | 17 | 11.9 | 14.705 | 2,000 |

Source : Agence du revenu du Canada, http://www.cra-arc.gc.ca/F/pub/et/etsl64/list/lst_vh-2015-fra.htmlhttp://www.cra-arc.gc.ca/F/pub/et/etsl64/list/lst_vh-2015-fra.html

Annexe 3. Détails des calculs des recettes et des incidences sur les GES

Recommandation 1 : Augmenter de 4 cents la taxe d'accise fédérale sur le carburant diesel d'ici 2021

Recettes estimées : de 350 millions à 700 millions de dollars par année

Mise en garde : Idéalement, l'estimation des recettes serait calculée selon un modèle économétrique sophistiqué qui intègre la croissance économique projetée et les effets dynamiques dans l'économie. Cette estimation ne représente qu'un chiffre approximatif à titre d'exemple.

Les ventes nettes de carburant diesel au Canada en 2014 ont été de 17 655 729 000 litres ; elles sont demeurées assez stables entre 2011 et 2014⁹⁷.

En partant du principe que les ventes en 2021 seront semblables à celles de 2014 (une hypothèse prudente étant donné la croissance économique attendue), une hausse de 4 cents le litre entraînerait des recettes supplémentaires évaluées à 706 millions de dollars par année.

Toutefois, il est probable que les consommateurs réagissent à la hausse de la taxe en modifiant leur comportement au volant et leur choix de véhicule, ce qui entraînera une baisse des ventes globales de diesel. La réaction pourrait être observée plus tard, mais au fil du temps, les recettes devraient baisser. Dans le cadre de l'étude du Conseil nordique, on a estimé que l'incidence fiscale réelle représenterait environ la moitié des recettes potentielles théoriques après avoir tenu compte des effets dynamiques. Pour le Canada, cela signifierait une estimation à la baisse de 353 millions de dollars par année.

Réductions des GES estimées : de 0,3 Mt à 2 Mt par année d'ici 2030

Mise en garde : Idéalement, les estimations de la réduction des GES seraient calculées selon un modèle intégré énergie-émissions-économie, qui intègre les émissions projetées récentes et les effets dynamiques de la réaction des consommateurs. Étant donné les différences sur le plan des prix, des taxes et de la structure économique d'une province à l'autre, la réaction peut également varier d'une région à l'autre. Cette estimation ne représente qu'un chiffre approximatif à titre d'exemple.

La consommation de diesel est généralement considérée comme étant moins sensible aux augmentations de prix que l'essence, quoique cela puisse changer à mesure que l'innovation technologique produit de meilleures options en matière de choix de véhicule. Une recension des écrits menée par Jean-Thomas Bernard, Grant Guenther et Maral Kichian a révélé que les élasticités du prix

⁹⁷Statistique Canada. Ventes de carburants destinés aux véhicules automobiles, par province et territoire, <http://www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/l02/cst01/trade37c-fra.htm> (consulté en juillet 2016).

médian étaient de $-0,16$ pour le carburant diesel, et que les élasticités des prix à long terme pourraient être d'environ 50 % plus grandes⁹⁸.

À partir des estimations d'élasticité de $-0,16$ pour le court terme (1 an) et de $-0,24$ pour le long terme (5 ans), et d'une augmentation approximative évaluée entre 3 % et 4 % du prix du carburant diesel, un simple calcul linéaire entraînerait une baisse de la consommation de carburant estimée entre 0,5 % et 0,6 % à court terme ($-0,16 \times 0,03$ ou $0,04$) et entre 0,7 % et 1 % à long terme ($-0,24 \times 0,03$ ou $0,04$)⁹⁹.

Même si les projections des émissions de GES du Canada ne font pas la distinction entre les véhicules de passagers au diesel et celles à l'essence, on peut supposer que la majorité des émissions produites par les camions de gros tonnage et le secteur ferroviaire (qui, ensemble, devraient représenter 66 Mt d'émissions de GES en 2030) proviennent de la consommation de diesel¹⁰⁰. Dans ces secteurs, si la réduction de la consommation entraînait une réduction similaire de 0,5 % à 1 % des émissions de GES, les réductions de GES découlant de l'augmentation de la taxe pourraient se situer entre 0,3 Mt et 0,6 Mt par année.

Si les solutions de rechange au diesel demeurent limitées ou si les améliorations du rendement du carburant dans le transport de marchandises demeurent lentes, le résultat se situera probablement au bas de l'échelle. En revanche, grâce à l'élaboration de camions de gros tonnage électriques et à des améliorations importantes à l'égard du rendement du carburant, les résultats pourraient être nettement supérieurs. Des programmes complémentaires favorisant l'innovation technologique et la transition accélérée pourraient aider à accroître les avantages liés aux GES à court terme. La prise en compte de réductions dans l'utilisation du diesel dans le transport de personnes ou des hypothèses plus ambitieuses à l'égard de la réaction accroîtraient les réductions estimées de GES découlant de la mesure.

Par exemple, si la réaction aux augmentations du prix du diesel était la même que celle à l'égard de l'essence, nous pourrions observer des élasticités pouvant atteindre $-0,34$ à court terme et $-0,51$ à long terme. Ce degré de réaction pourrait entraîner de plus grandes réductions de la consommation de diesel, de l'ordre de 1 % à 2 %. À partir des mêmes hypothèses que ci-dessus, cela pourrait signifier des réductions d'émissions entre 0,7 Mt et 1,3 Mt chaque année d'ici 2030.

98Bernard, Jean-Thomas, Grant Guenther et Maral Kichian. Price and Carbon Tax Effects on Gasoline and Diesel Demand, https://www.ecn.ulaval.ca/sites/ecn.ulaval.ca/files/Seminaires_Matu/Papiers_Matu_2014/bgk-3oct2014.pdf, 3 octobre 2014.

99Litman, Todd. Understanding Transport Demand and Elasticities. Victoria Transport Policy Institute, <http://www.wsdot.wa.gov/NR/rdonlyres/D9746FB3-664A-4924-B702-65459365C876/0/FuelPrice>, 12 mars 2013.

100Canada. Ministère de l'Environnement et du Changement climatique. Deuxième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques <http://ec.gc.ca/GES-GHG/default.asp?lang=Fr&n=02D095CB-1>, 2016 (consulté en septembre 2016).

Dans le cadre de l'étude du Conseil nordique, on a estimé qu'une hausse de 8 % à 16 % du prix du diesel réduirait de 3 % à 13 % la consommation de diesel. Cependant, on retrouve probablement beaucoup plus de véhicules de passagers à moteur diesel dans ces pays qu'au Canada ; ils pourraient donc être plus sensibles aux variations de prix. Si la réaction au Canada était similaire à celle présentée dans l'étude du Conseil nordique — soit une réduction de 3 % de la consommation, par exemple —, les réductions des émissions pourraient atteindre 2 Mt par année.

Recommandation 2 : Accroître la portée et hausser le taux de la taxe d'accise fédérale sur les véhicules énergivores

Recettes estimées : de 200 millions à 600 millions de dollars par année

Mise en garde : Idéalement, l'estimation des recettes serait calculée selon un modèle économétrique sophistiqué qui intègre la croissance économique projetée, les ventes détaillées de véhicules et les données sur les résultats en matière d'émissions ainsi que les effets dynamiques dans l'économie. Cette estimation ne représente qu'un chiffre approximatif à titre d'exemple.

En 2015, on a enregistré au Canada environ 1 939 000 ventes de nouveaux véhicules motorisés (y compris les camions lourds et les autobus)¹⁰¹. En partant du principe que les ventes seront similaires dans le futur, qu'environ 20 % à 30 % des nouveaux véhicules vendus seront assujettis à la taxe et qu'en moyenne la taxe serait de 500 à 1 000 dollars par véhicule, les recettes pourraient être de l'ordre de 200 millions à 600 millions de dollars par année. En outre, les recettes diminueraient probablement au fil du temps à mesure que les fabricants produisent moins de véhicules présentant de faibles résultats en matière d'émissions et que les consommateurs choisissent des véhicules produisant moins d'émissions.

Réductions des GES estimées : de 1 Mt à 2 Mt par année d'ici 2030

Mise en garde : Idéalement, les estimations de la réduction des GES seraient calculées selon un modèle intégré énergie-émissions-économie, qui intègre les émissions projetées récentes et les effets dynamiques de la réaction des consommateurs. Cette estimation ne représente qu'un chiffre approximatif à titre d'exemple.

Les émissions produites par les voitures, les camions et les motocyclettes devraient être de 64 Mt en 2030. Ces projections tiennent compte d'une tendance qui s'observe déjà vers les véhicules à faibles émissions en raison du règlement fédéral exigeant de meilleurs résultats en matière d'émissions de CO₂ et un meilleur rendement du carburant pour les véhicules, et en raison d'autres mesures.

101 Statistique Canada. Ventes de véhicules automobiles neufs, <http://www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/l02/cst01/trade12-fra.htm>, 2016 (consulté en août 2016).

Il est difficile de prédire avec précision quelle pourrait être l'autre réaction à une hausse et à une généralisation de la taxe d'accise sur les véhicules énergivores. Cependant, nous pouvons élaborer une estimation approximative du potentiel de cette mesure.

D'abord, nous pouvons supposer que 80 % des émissions produites par cette catégorie de véhicules sur les routes en 2030 proviendront de véhicules achetés après l'entrée en vigueur des modifications à la taxe (p. ex. 2018). En réalité, ce pourcentage pourrait être plus élevé puisque les propriétaires gardent leurs voitures en moyenne seulement un peu plus de 6 ans. Cependant, étant donné les émissions plus élevées associées aux véhicules plus anciens, une estimation de 80 % n'est pas exagérée. Si 80 % des émissions attendues en 2030 sont associées à des achats de véhicules sur lesquels on pourrait exercer une influence avant 2030, alors il resterait 51,2 Mt sur lesquelles se pencher.

Dans l'étude de Rivers et Schaufele citée à la recommandation 2, on a conclu qu'un frais de 1 000 \$ réduit la part d'un marché du véhicule de 30 %¹⁰². Les taxes que nous proposons seraient supérieures à 1 000 \$ pour certains véhicules, mais inférieures pour d'autres. Si nous partons du principe que le tiers des nouveaux véhicules de passagers seront assujettis à la taxe et que l'on incitera 30 % des propriétaires de ces véhicules à opter pour des véhicules produisant en moyenne de 20 % à 40 % moins d'émissions, les réductions de GES pourraient globalement être de l'ordre de 1 Mt à 2 Mt par année d'ici 2030. Une plus forte réaction des consommateurs, l'élargissement de la portée de la taxe aux véhicules utilitaires lourds et de meilleures options de véhicules à faibles émissions entraîneraient des estimations de réduction des GES plus élevées.

Recommandation 3 : Accroître la portée des incitatifs fiscaux pour les bâtiments écologiques

Recettes estimées : n.d.

On ne peut estimer avec exactitude le coût de cette mesure incitative. De fait, le ministère des Finances, ne présente pas d'estimations annuelles des dépenses fiscales liées aux mesures de déduction accélérée en raison du manque de données adéquates pour les calculer les dépenses fiscales à un niveau d'exactitude raisonnable, et parce qu'il faudrait présenter beaucoup d'hypothèses de simplification pour modéliser un calendrier hypothétique des déductions qui seraient demandées en l'absence de ces mesures incitatives¹⁰³.

¹⁰²RIVERS, N. et B. SCHAUFELE. (2014).

¹⁰³CANADA. MINISTÈRE DES FINANCES. *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales : Concepts, estimations et évaluations 2016*, <https://www.fin.gc.ca/taxexp-depfisc/2016/taxexp1604-fra.asp>, 2016.

Sources Encadré 1. Le carburant diesel dans le Nord du Canada

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE. *Utilisation de l'énergie dans le Nord canadien – Coup d'oeil sur le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut – Info-Énergie*, <https://www.neb-one.gc.ca/nrg/ntgrtd/mrkt/archive/2011nrgsncndnrthfct/nrgsncndnrthfct-fra.html>, 2011.

Réductions des GES estimées : de 0,5 Mt à 3 Mt par année d'ici 2030

Mise en garde : Idéalement, les estimations de la réduction des GES seraient calculées selon un modèle intégré énergie-émissions-économie, qui intègre les émissions projetées récentes et les effets dynamiques de la réaction des consommateurs. Cette estimation ne représente qu'un chiffre approximatif à titre d'exemple.

Les émissions annuelles provenant des bâtiments devraient augmenter de 13 Mt entre 2020 et 2030, une augmentation liée à la construction de nouveaux bâtiments résidentiels et commerciaux. Si les nouvelles mesures incitatives font en sorte que de 20 % à 30 % des nouveaux bâtiments (ou les bâtiments responsables de 20 % à 30 % des émissions) réduisent leurs émissions annuelles de 20 % à 30 %, les réductions des GES pourraient être de l'ordre de 0,5 Mt à 1 Mt par année. Si la moitié des nouveaux bâtiments réduisent leurs émissions annuelles de 50 %, les réductions des GES pourraient atteindre 3 Mt par année.

Étant donné que les projections des émissions produites par les bâtiments excluent les émissions indirectes associées à la consommation d'électricité, les réductions des GES découlant de l'initiative seraient encore plus élevées si l'on tient compte d'une consommation réduite d'électricité (en particulier dans les provinces où l'on produit encore de l'électricité à partir du charbon).

Gouvernement du Canada. Avis sur les taxes d'accise et prélèvements spéciaux : Budget 2016 – Restrictions à l'allègement de la taxe d'accise sur le combustible diesel et le carburant aviation, juin 2016. En date du 30 juin 2016, l'exonération s'appliquait uniquement à « l'huile combustible qui est consommée exclusivement pour le chauffage d'une habitation, d'un bâtiment ou d'une structure semblable ».

Faits saillants du budget de 2016 – Investissements pour les Autochtones et le Nord : <https://www.aadnc-aandc.gc.ca/fra/1458682313288/1458682419457>