



COMMISSION DE L'ÉCOFISCALITÉ DU CANADA  
Une fiscalité responsable pour une prospérité durable



# RAPPORT ANNUEL 2015

# politique éc•o•fis•cale/ekō'fiskəl/ adj.

Les politiques écofiscales corrigent les signaux de prix du marché en vue de favoriser les activités économiques profitables (création d'emplois, investissements et innovation) tout en réduisant les activités nuisibles (émissions de gaz à effet de serre, pollution des sols, de l'air et de l'eau).

## **VISION**

Une économie florissante qui repose sur la qualité de l'air, de l'eau et des sols au profit du bien-être immédiat et futur de tous les Canadiens.

## **MISSION**

Définir et promouvoir des solutions écofiscales concrètes qui stimulent l'innovation nécessaire à la prospérité économique et environnementale du Canada.

Pour en savoir plus sur la Commission, visitez [ecofiscal.ca](http://ecofiscal.ca)

# MOT DU PRÉSIDENT

**La prospérité d'un pays repose sur la qualité de ses politiques publiques. C'est ma conviction d'économiste, et c'est l'idée qui est à l'origine de la Commission de l'écofiscalité du Canada. Il s'agissait de créer une commission principalement composée d'économistes dont les avis éclairés démontreraient l'interdépendance d'une économie forte et d'un environnement sain.**



Il s'est avéré que cette idée était largement partagée. Et à l'automne 2013, certaines grandes fondations familiales du pays ont souhaité financer notre projet. Nous sommes alors passés de la conviction à l'action.

Bientôt, nous avons réuni certains des meilleurs cerveaux économiques — et stratégiques — du pays. Des experts qui ont écrit une partie de notre histoire économique, littéralement dans le cas du professeur émérite Richard Lipsey, dont les ouvrages figurent depuis des décennies sur les listes de livres recommandés aux étudiants.

Il n'a guère été plus difficile de composer un dynamique Comité consultatif. Jean Charest, Mike Harcourt et Dominic Barton, du cabinet-conseil McKinsey, ont vite accepté ma proposition. D'autres leaders de l'industrie, de la société civile et du secteur environnemental leur ont rapidement emboîté le pas.

Aujourd'hui, le PDG de Suncor Énergie et celui de la Fondation David Suzuki siègent au même conseil. Et d'anciens adversaires politiques — Jean Charest, Paul Martin et Preston Manning — se retrouvent non seulement dans la même pièce mais dans le même camp. Et c'est précisément la finalité de ce projet transpartisan.

Un projet de cinq ans dont la première année a connu un succès dépassant tout ce que j'avais eu l'audace d'imaginer. La sortie de notre rapport *La voie à suivre* a inspiré au *Globe and Mail* un éditorial favorable à la tarification du carbone. Kathleen Wynne, première ministre de l'Ontario, s'est référée à nous en parlant de tarification du carbone à la Conférence des premiers ministres des provinces de Québec. Et lors d'un de nos événements à Calgary — cœur de notre industrie pétrolière et gazière —, le PDG d'une des premières entreprises énergétiques du pays s'est publiquement prononcé en faveur de la tarification du carbone.

Nous avons enrichi un débat public qui gagne chaque jour en importance. Et entre-temps, nous répondons aux demandes qui nous sont faites de participer en coulisse à des discussions susceptibles d'aider les gouvernements à concevoir de judicieuses politiques. Bref, tout indique que nous sommes en train d'accomplir exactement ce que nous envisageons.

L'année a donc été exceptionnelle, mais le travail ne fait que commencer au vu de l'ambitieux programme qui nous attend en 2016.

Car dès le début, il était clair qu'une réorientation politique de cette ampleur ne pourrait être menée par une seule personne ou un seul groupe, mais qu'elle nécessiterait un leadership éclairé à l'échelle du pays et l'appui de citoyens capables d'exhorter nos gouvernements à prendre de meilleures décisions.

La voix de la Commission de l'écofiscalité du Canada — une voix des plus nécessaires à mes yeux — s'est ainsi ajoutée au dialogue national sur l'économie et l'environnement. Mais elle n'aurait pu s'exprimer sans la vision et le soutien de celles et ceux qui croient à notre action.

Au nom de la Commission, qui se sent privilégiée de leur appui, je les remercie de tracer à nos côtés la voie d'un riche avenir économique et environnemental pour le Canada.

**Chris Ragan, président de la Commission de l'écofiscalité du Canada**

Université McGill, département de sciences économiques

Ancien titulaire du poste d'économiste invité Clifford Clark, ministère des Finances du Canada

Ancien conseiller spécial auprès du gouverneur de la Banque du Canada

# LANCEMENT DE LA COMMISSION

**C'est le 4 novembre 2014 qu'est mise sur pied la Commission de l'écofiscalité du Canada, un organisme dirigé par des économistes de renom, soutenue par des capitaines d'industrie et d'influents personnalités politiques. Son but : promouvoir de meilleures politiques dans les deux domaines connexes et finalement indissociables de l'économie et de l'environnement.**

L'étonnante diversité de la Commission a frappé les esprits dès sa toute première activité, à Toronto, où son président Chris Ragan était entouré de Preston Manning, ancien chef du Reform Party, de Mike Harcourt, ancien premier ministre néo-démocrate de la Colombie-Britannique, et de Jack Mintz, le plus éminent fiscaliste du pays.

## **UNE POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE ÉCLAIRÉE AU SERVICE D'UNE JUDICIEUSE POLITIQUE ÉCONOMIQUE**

En créant la commission, nous avons forgé le mot « écofiscalité » afin de décrire les politiques conçues pour améliorer aussi bien la performance économique du Canada que la viabilité de son environnement.

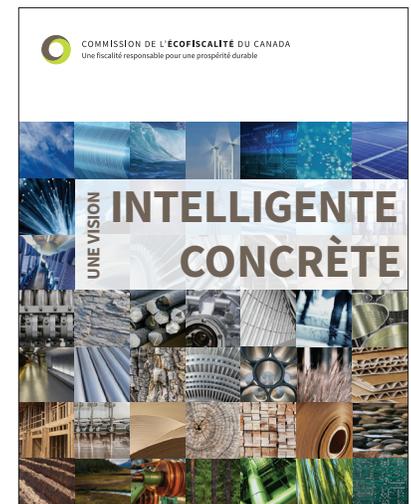
Des émissions de carbone à la pollution des eaux et à la gestion routière, bon nombre de nos problèmes environnementaux relèvent en effet d'enjeux économiques.

Le prix du pétrole ne tient pas compte du smog et des gaz à effet de serre libérés lorsque nous appuyons sur l'accélérateur ou montons le chauffage de nos maisons. Le prix de l'eau ne couvre pas ses coûts de traitement, et les déchets de nombreux Canadiens sont transportés gratuitement vers les sites

d'enfouissement. La pollution qui s'ensuit nous coûte cher en pertes de revenus et de productivité, elle nuit à notre santé et abrège nos vies. Sans parler de ce qu'il en coûte pour réparer les dégâts. Pendant ce temps, une consommation générant beaucoup de déchets favorise l'épuisement des ressources naturelles qui alimentent l'économie canadienne.

La Commission de l'écofiscalité repose sur une conviction : pour résoudre ces problèmes, il faut de nouvelles approches qui mobilisent les forces du marché.

On en revient ici aux bases de l'économie politique. Nous voulons réduire les gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et la pollution des eaux ? Eh bien, il faut les tarifer pour créer des



*De g. à dr. : Preston Manning, Chris Ragan, Mike Harcourt, Jack Mintz*



« Ces gens sont sérieux, et leur programme l'est tout autant. »

Bruce Cheadle, *Financial Post*, 4 novembre 2014

incitations financières qui assureront un usage efficient des ressources et susciteront les innovations nécessaires à notre compétitivité dans l'économie du XXI<sup>e</sup> siècle. Entre-temps, nous pourrons judicieusement réinvestir les recettes générées par cette tarification, que ce soit pour réduire les impôts, financer la recherche et le développement ou bâtir des infrastructures. Les possibilités sont multiples.

### PERTINENT, CONCRET, RÉALISTE

Dès notre premier rapport, *Une vision pertinente, concrète et réaliste : des choix canadiens pour une plus grande prospérité économique et environnementale*, nous faisons valoir les avantages économiques d'un nouveau train de mesures écofiscales qui fasse correspondre les impératifs environnementaux à nos objectifs économiques nationaux, provinciaux et municipaux.

À l'heure actuelle, les politiques écofiscales sont nettement moins utilisées au Canada que dans la plupart des pays de l'OCDE. Et ce n'est sans doute pas un hasard si nous accusons aussi un retard en termes d'innovation, de productivité, de croissance et de performance environnementale.

À partir d'exemples internationaux et d'études de cas, ce rapport soutient que des mesures axées sur le marché permettent d'atteindre des objectifs environnementaux de façon plus efficiente que des subventions ou des réglementations. Car en offrant aux entreprises et aux citoyens des moyens flexibles pour réduire leur impact environnemental, elles stimulent l'innovation, l'investissement et la croissance tout en protégeant nos richesses nationales.

« C'est une formidable occasion stratégique pour notre génération, résume le président de la Commission Chris Ragan. Et il faut la saisir dès aujourd'hui. »

### CATALYSER LA DISCUSSION

Le lancement de la Commission a fait les manchettes partout au pays. Le *Globe and Mail*, le *National Post* et de nombreux journaux régionaux ont publié des reportages, la SRC, CTV et Global, ainsi que d'influents sites Web comme Bloomberg Business et iPolitics, ont couvert l'événement.

Dans un éditorial du *Globe and Mail*, les mesures écofiscales ont été qualifiées d'approche efficace et efficiente de réduction

des émissions de carbone. Simultanément, nos commissaires et conseillers publiaient des textes d'opinion dans le *Globe and Mail*, le *Calgary Herald*, le *Montreal Gazette* et le *Chronicle Herald* de Halifax.

En jetant un pont entre économie et environnement, la Commission a créé un terrain d'entente concret. Économiquement, démontrait notre rapport, les Canadiens ont ainsi tout intérêt à protéger leurs actifs environnementaux et à trouver un juste équilibre écologique.

Ce message avait d'autant plus de poids venant d'un fervent adepte du conservatisme fiscal comme Preston Manning. « Il faut sortir de la polarisation économie-environnement, a-t-il affirmé lors d'un Débat Globe. Car on ne peut soutirer à un système naturel plus de ressources que celles qu'on y réinvestit. »

« Qu'on souscrive ou non au concept, impossible d'ignorer les arguments présentés dans ce rapport de la Commission. »

Deborah Yedlin, *Calgary Herald*, 7 novembre 2014

Presque instantanément, la Commission a été vue comme un influent leader d'opinion dont les médias et les décideurs se faisaient l'écho. Quelques semaines après son lancement, un rapport de l'Examen fiscal et réglementaire de la Nouvelle-Écosse préconisait de tarifier la pollution en citant abondamment nos documents.

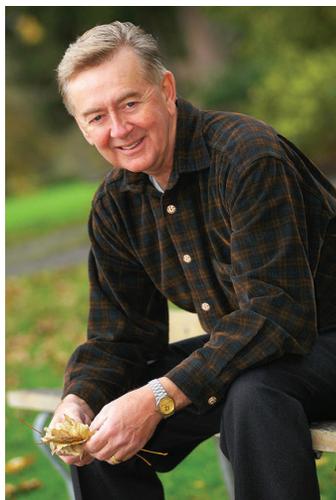
En moins de trois mois, nous comptons 2 671 abonnés Twitter. Chaque mois, des milliers de visiteurs consultaient notre site et notre rapport était téléchargé des milliers de fois.

Nos fondations étaient en place. Il nous fallait maintenant approfondir nos analyses.



# PRESTON MANNING, CONSEILLER

**On me demande souvent comment j'arrive à concilier intérêts environnementaux et valeurs économiques conservatrices. À mes yeux, ça ne soulève en soi aucun conflit philosophique. Après tout, les mots « conservation » et « conservatisme » ont la même racine.**



Il faut dépasser ce mode de pensée qui oppose économie et environnement. Être fiscalement conservateur, c'est croire qu'on ne peut vivre au-dessus de nos moyens. Ce qui est aussi un concept écologique. **Nous devons équilibrer notre budget écologique pour éviter de léguer aux futures générations des dettes et déficits environnementaux.**

Dans l'arène politique, les conservateurs sont sans doute les plus solides partisans des mécanismes du marché. Or, l'une des meilleures approches de protection de l'environnement consiste à mobiliser ces mécanismes. Il faut toujours établir le coût de revient complet de toute activité économique. C'est-à-dire évaluer ses impacts environnementaux, déterminer par quelles mesures éviter ou atténuer ces impacts, puis intégrer le coût de ces mesures aux prix du produit.

Voilà la priorité de la Commission de l'écofiscalité. Voilà aussi pourquoi j'ai voulu en faire partie et me joindre à son Comité consultatif. **La protection de l'environnement est un enjeu essentiellement transpartisan qui rapproche plusieurs tendances politiques et idéologiques.**

Et le moment est venu d'agir. Comme l'indiquent de nombreuses données, les économies les plus performantes investissent davantage dans la protection et la conservation de l'environnement. Ici, nos décideurs sont désormais nombreux à s'intéresser à la question. Il ne s'agit plus de les convaincre d'agir, mais de leur proposer des solutions concrètes.

Et c'est exactement ce que font les rapports de la Commission. Ceux de 2015 ont privilégié la tarification du carbone. Mais cette notion d'intégrer le coût des impacts écologiques au prix des produits s'applique à toute forme de pollution ou de problème environnemental. Je me réjouis de collaborer aux futurs travaux de la Commission sur l'élaboration de solutions axées sur le marché et leur application à des enjeux comme la conservation des eaux et les déchets municipaux, ou à l'internalisation des coûts environnementaux de sources renouvelables comme l'énergie hydroélectrique, nucléaire, solaire ou éolienne.

Équilibrer notre budget écologique : ce mot d'ordre peut rassembler les gens de toute couleur politique. **On ne pourra y arriver d'un seul coup. Mais en travaillant rigoureusement, nous en récolterons des emplois, des revenus, des innovations et un environnement plus sain.**

**Preston Manning**

Président et chef de la direction, Manning Centre  
Ancien chef de l'Opposition officielle du Canada

# LA VOIE À SUIVRE

En avril, notre premier rapport thématique portait sur ce qui est assurément le premier problème environnemental de notre temps : les gaz à effet de serre à l'origine du changement climatique. Or le Canada sera bientôt distancé sur la scène internationale s'il ne trouve pas de solutions concrètes et efficaces. Et plus il tardera à le faire, plus il lui en coûtera cher.

## POUR LA TARIFICATION DU CARBONE

Dans son rapport *La voie à suivre : Pour une approche concrète de réduction des émissions de gaz à effet de serre au Canada*, la Commission fait valoir qu'une judicieuse stratégie climatique doit inclure la tarification du carbone. Les deux mécanismes d'une taxe carbone ou d'un marché du carbone (ou système de plafonnement et d'échange) peuvent faire l'affaire s'ils sont soigneusement conçus. Car tous deux incitent financièrement les entreprises et les ménages à réduire leurs émissions.

Mais comme le diable se cache toujours dans les détails, le rapport s'attaque résolument au diable en établissant les principes qui doivent fonder des politiques de tarification éclairées :

- ▶ **Donner aux politiques une vaste portée qui s'applique au plus grand nombre possible d'émetteurs.**
- ▶ **Augmenter graduellement le prix carbone. Un faible prix de départ donne aux entreprises et aux ménages le temps de s'adapter, et un prix plus élevé permettra ensuite de réduire significativement les émissions.**
- ▶ **Il faut enfin concevoir des politiques de tarification au niveau provincial plutôt que d'imposer une solution fédérale unique. À terme, il sera à la fois judicieux et**

**efficace d'appliquer un seul prix carbone à l'échelle du pays. Mais il est plus pragmatique d'ancrer cette démarche au niveau de provinces, car on accélère ainsi le passage à l'action tout en favorisant l'adaptation des politiques aux particularités régionales.**



Le rapport a suscité beaucoup d'attention dans les médias imprimés et électroniques. Le *Montreal Gazette* l'a cité dans un éditorial appelant à un leadership climatique tandis que nos commissaires et conseillers ont fait paraître plusieurs textes d'opinion, notamment dans le *Globe and Mail*, le *National Post*, le *Calgary Herald* et le *Chronicle Herald* de Halifax.

## LA COMMISSION EN TOURNÉE

Quand vous réunissez des dirigeants de l'industrie pétrolière, des écologistes et des analystes commerciaux pour discuter de tarification du carbone au cœur même de la région du pétrole, vous risquez de faire des étincelles. Or la rencontre a donné lieu à un étonnant consensus.



Steve Williams, PDG de Suncor (et membre de notre Comité consultatif) plaide en faveur de la tarification du carbone lors d'un événement de la Commission tenu à Calgary en mai 2015.

Pendant cet événement tenu en mai à Calgary, Steve Williams, PDG de Suncor (et membre de notre Comité consultatif), a plaidé pour la tarification du carbone. Face au changement climatique, a-t-il déclaré devant une salle comble, la solution réside dans un prix carbone global : « Nous ne pouvons avoir une économie vigoureuse sans une solide performance environnementale, ni un environnement sain sans une économie vigoureuse. »

Un message relayé par un texte d'opinion paru dans le *Calgary Herald*, signé Steve Williams, Justin Smith et Chris Ragan. Ils y soutiennent qu'un prix carbone global procurerait une indispensable certitude aux entreprises, et que l'Alberta doit vite passer à l'action pour assurer à long terme sa position de fournisseur du marché pétrolier mondial.

À Halifax, quelques semaines plus tard, un débat d'experts



« La Commission de l'écofiscalité du Canada (...) a su rassembler un impressionnant groupe d'universitaires, d'anciens dirigeants politiques, de chefs d'entreprise et d'ONG environnementales pour exhorter le pays à mettre les bouchées doubles en matière de politique climatique. »

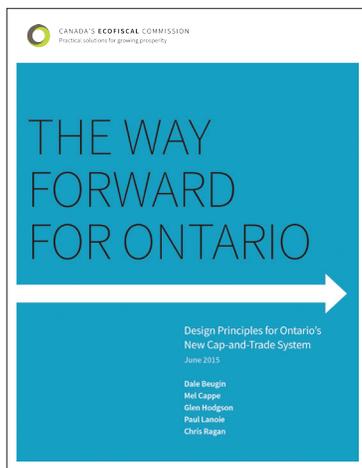
Gillian Steward, *Toronto Star*, 1<sup>er</sup> juin 2015

très animé a porté sur la tarification du carbone dans les provinces atlantiques. Aux côtés de Chris Ragan et d'Elizabeth Beale, d'importants universitaires, chefs d'entreprise et écologistes ont parlé de politique climatique régionale et de son incidence sur l'industrie et les consommateurs.

### LA VOIE À SUIVRE EN ONTARIO

En juin, la Commission a défini pour le gouvernement de l'Ontario les lignes directrices d'un éventuel marché du carbone provincial. Entre autres propositions, le rapport *La voie à suivre pour l'Ontario : principes d'élaboration du nouveau système ontarien de plafonnement et d'échange* suggère de vendre

aux enchères des droits d'émission dans les nombreux secteurs où les entreprises peuvent transférer leurs coûts. L'attribution de droits gratuits se limiterait aux secteurs à forte intensité d'émissions et qui ne peuvent facilement transférer leurs coûts aux consommateurs. La clé, est-il précisé, réside dans



la transparence : les décisions doivent clairement reposer sur les meilleures données disponibles.

Ce même mois, la Commission a tenu à Toronto un autre panel où des experts américains ont discuté des effets d'un marché du carbone sur la compétitivité des entreprises, mais aussi de la croissance et de l'innovation que peuvent susciter des politiques bien conçues.

### UN MESSAGE CLAIREMENT ENTENDU

Notre rapport *La voie à suivre* a transmis le bon message au bon moment. Une semaine après sa publication, la première ministre de l'Ontario, Kathleen Wynne, annonçait l'implantation dans sa province d'un marché du carbone. Elle se joignait ainsi au Québec, à l'Alberta et à la Colombie-Britannique en prenant l'engagement de tarifier le carbone. Le Manitoba a suivi son exemple à la fin 2015 en dévoilant le plan d'un système similaire et d'un marché d'échange avec l'Ontario, le Québec et la Californie. Puis en novembre 2015, l'Alberta a annoncé qu'elle remaniait sa politique en vue d'établir un prix carbone global de 30 dollars d'ici à 2018.

On ne saurait surestimer l'importance de ces décisions puisque désormais, 90 % des Canadiens vivent dans des provinces ayant pris l'engagement de tarifier le carbone... et qui produisent plus de 83 % de nos émissions totales de GES.

« En collaborant avec la province et des groupes comme la Commission de l'écofiscalité, la Clean Economy Alliance et d'autres partenaires en quête de solutions, nous croyons que l'industrie, les contribuables et l'ensemble de l'économie ontarienne peuvent prospérer dans un monde sous contrainte carbone. »

Michael McSweeney, président et chef des opérations, Association canadienne du ciment Texte d'opinion, *Financial Post*, 13 avril 2015

De g. à dr. : rencontres sur la tarification du carbone à Toronto (avril) et Halifax (juin), puis sur le marché du carbone en Ontario (juin).



# NANCY OLEWILER, COMMISSAIRE

En balayant du regard la salle de chaque réunion de la Commission de l'écofiscalité, je me vois toujours entourée d'un groupe de gens épatants. Un ancien sous-ministre de l'Environnement bavarde avec l'économiste en chef du Conference Board du Canada. Un ancien greffier du Conseil privé sirote son café en échangeant des propos avec le président du groupe Prospérité durable et celui du Conseil économique des provinces de l'Atlantique. Soit autant d'experts de leurs domaines respectifs, unis par le même but et la même passion : activer les forces du marché au profit de l'environnement.



Entre commissaires, nous avons parfois des divergences d'opinion, mais nous sommes tous économistes. C'est donc dire que nous adorons les débats intenses. Et **je suis fière du résultat de ces échanges : des rapports éclairés et exhaustifs qui aident concrètement nos décideurs à élaborer des politiques écofiscales.**

Au vu des talents et de l'ampleur des efforts de la Commission, je ne devrais sans doute pas m'étonner de l'accueil fait à ses travaux. Mais je suis stupéfaite de constater qu'**en une seule année, elle est devenue une source incontournable d'idées stratégiques.**

**Je crois que notre indépendance explique en grande partie cette réussite.** Nous ne sommes rémunérés par aucun gouvernement. Nos rapports et analyses ne sont soumis à aucun processus d'évaluation bureaucratique. Nous sommes libres d'aborder les sujets qui nous sont essentiels, même s'ils ne s'inscrivent pas dans l'actualité politique.

Cette réussite doit aussi énormément à notre équipe de communications. Un groupe d'experts aura beau produire le meilleur des rapports, il restera lettre morte s'il n'est pas présenté de façon vivante et dynamique aux décideurs et au grand public.

Notre président Chris Ragan a multiplié à l'infini les présentations, enregistrements vidéo et interviews. Pendant ce temps, notre Comité consultatif mettait tout en œuvre pour attirer l'attention des médias et des cercles décisionnels. Le fait qu'il soit composé de dirigeants respectés de toutes tendances politiques a grandement bénéficié à la réputation et à la crédibilité de la Commission.

Notre objectif d'information et d'éducation vise à influencer l'orientation de notre pays et à faire progresser conjointement économie et environnement. Et clairement, nous ne pourrions y arriver sans les efforts conjugués de nos commissaires, de notre Conseil consultatif et de chacun des membres de notre personnel.

**Nous avons fixé la barre très haut en 2015. Il nous faut maintenant continuer de produire des documents utiles, pertinents et même provocants.** Voilà notre raison d'être, et nous maintiendrons ce rythme à tout prix.

Nancy Olewiler

Université Simon Fraser, School of Public Policy  
Ancienne membre du Comité technique de la fiscalité des entreprises

# CIRCULATION FLUIDE EN VUE

La congestion routière est la bête noire des Canadiens. Dans certaines villes, plus de la moitié des navetteurs consacrent quotidiennement au moins deux heures à l'aller-retour entre le travail et la maison. Depuis cinq ans, la croissance de la population urbaine a ajouté dans nos rues 1,5 million de véhicules, obligeant trop d'automobilistes à rouler simultanément sur les mêmes voies.

La congestion est si dense qu'elle rend la circulation presque impossible, disent 71 % des résidents des quatre principales villes du pays, dont près du tiers jugent qu'elle ruine leur qualité de vie. Le coût économique de tout ce temps perdu se chiffre en milliards de dollars, alors que la construction de nouvelles routes ne fait qu'inciter plus de gens à se déplacer leur voiture.

Il n'est donc pas étonnant que notre rapport sur la tarification de la congestion — le premier portant sur l'application de mesures fiscales à un contexte municipal — ait suscité tant d'intérêt.

## UNE PIÈCE ESSENTIELLE... ET MANQUANTE

Il est facile de surutiliser ce qu'on ne paie pas directement. Or, l'espace routier et les places de stationnement constituent des ressources limitées. Dans notre rapport de novembre 2015, *Circulation fluide en vue... Tarifier la congestion routière pour mieux la combattre*, nous avançons que la tarification de la congestion est un élément essentiel à toute approche coordonnée des transports. Une approche qui englobe aussi des transports en commun plus nombreux et des infrastructures routières et cyclables.

On trouve dans ce rapport l'analyse de plusieurs études de cas : tarification à usage unique sur l'autoroute 407 de l'Ontario, voies HOT (« réservées aux véhicules multioccupants à accès

« Ce rapport soulève non seulement un débat nécessaire, mais il nous rappelle aussi que nous vivons dans une culture du char. »

Daniel Germain, *Les Affaires*, 3 novembre 2015

spécial tarifé ») au Minnesota, tarification par zone à Stockholm, tarification par distance parcourue en Oregon, tarification dynamique du stationnement à San Francisco et Calgary.

Malgré plusieurs variantes, ces études de cas montrent de façon convaincante que la tarification routière peut inciter les gens à modifier leurs habitudes de déplacement et à faire un usage plus efficient des infrastructures de transport.

Ces politiques favorisent aussi l'efficacité de toutes les autres solutions, y compris pour les automobilistes, les usagers du transport en commun et les entreprises vulnérables aux coûts de la congestion. Comme nous l'expliquons clairement, la clé réside dans la conception et l'implantation judicieuses de chaque politique.

Le rapport propose aussi l'analyse de plusieurs options et choix de conception pour les quatre principales villes du pays.

Chris Ragan et la chroniqueuse Trish Kelly dans notre vidéo « Coincé dans un embouteillage avec un économiste », filmée à Vancouver.



Pour Montréal et Vancouver, nous suggérons de tarifier les ponts et tunnels afin de réduire les goulots d'étranglement. Pour Toronto et Calgary, nous privilégions la création de voies HOT pour accélérer le trafic, y compris sur les voies non tarifées.

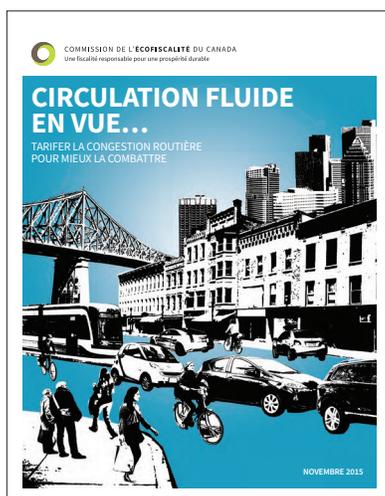
### ÉVEILLER LA CURIOSITÉ

Comme nous savions que les péages ne suscitent guère d'enthousiasme, nous visions surtout à éveiller la curiosité et à inciter les navetteurs à se demander si cette mesure n'allégerait pas leur fardeau quotidien.

Nous avons ciblé les émissions de radio, les médias ethniques, les chaînes de télévision et journaux locaux, ce qui nous a valu une grande couverture régionale. Pendant ce temps, notre vidéo à partager « Coincé dans un embouteillage avec un économiste » étendait le débat aux réseaux sociaux.

Nous avons tenu notre premier rassemblement Google, où des experts ont décrit les approches concrètes et concluantes appliquées à New York, San Francisco,

au Minnesota et à Stockholm, tandis que nos événements en direct de Montréal, Toronto et Surrey ont permis d'analyser la tarification dans un contexte local.



« On a souvent plaidé en faveur de la tarification routière, mais jamais de façon aussi convaincante que dans cette étude d'un important think tank appelé Commission de l'écofiscalité. »

Don Cayo, *Vancouver Sun*, 4 novembre 2015

La Commission a aussi fait une présentation à l'événement Forum Urba 2015 de Montréal, suivie d'un débat d'experts réunissant le PDG de l'Association de camionnage du Québec, le directeur exécutif du Conseil régional de l'environnement de Montréal, le PDG de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et un chercheur de HEC Montréal. Tous ont convenu de la nécessité de tarifier la congestion, la grande question à régler se trouvant dans les modalités d'application.

### UN DÉBAT BRÛLANT

Sans surprise, nos propositions de péage ont suscité passablement de controverse, le magazine *Maclean's* signalant notre rapport parmi les « cinq histoires à surveiller au Canada ».

Si le *Toronto Star* a parlé d'un rapport pertinent et bienvenu, le *Toronto Sun* a ainsi dénoncé le péage routier comme une taxe déguisée. De même, le *Montreal Gazette* en a rejeté l'idée dans un éditorial. Mais nous avons trouvé des alliés inattendus, notamment au *National Post*, qui a parlé d'une solution « pratique et équitable ».

## Circulation fluide en vue dans le Grand Montréal ?

La congestion est souvent très éprouvante à Montréal : travaux de voirie interminables, embouteillages sur les ponts reliant la région et le centre-ville, et autres. En tarifiant une congestion qui lui coûte très cher, Montréal facilitera-t-elle la mutation en cours de son système de transport ?

### ANATOMIE DE LA CONGESTION DANS LE GRAND MONTRÉAL

**AMPLEUR DU PROBLÈME**

- La moitié des Montréalais consacrent au moins 60 MINUTES par jour à leurs déplacements travail-maison.
- Presque 1/4 des Montréalais disent que la congestion nuit à leur qualité de vie.
- Près de 72% des Montréalais disent que la congestion rend leurs déplacements beaucoup trop difficiles.
- Les temps de déplacement à Montréal comptent parmi les plus longs au Canada.

Le Train de l'Ouest, vaste projet de liaison ferroviaire rapide, a pour but d'améliorer les déplacements vers le centre-ville depuis l'aéroport, l'estuaire de l'île et le West-Island.

On projette aussi d'intégrer le transport en commun rapide au nouveau pont Champlain.

Plus de camions, de véhicules et de gens traversent le pont Champlain (de propriété fédérale) que tout autre pont à une travée au Canada.

Le vieillissement et la dégradation des ponts et des routes nécessitent des projets d'infrastructure majeurs.

Pas moins de 18 ponts relient la périphérie du Grand Montréal au cœur de la ville.

Le taux de covoiturage dans la région du Grand Montréal est l'un des plus faibles au pays.

Pour financer le nouveau pont Champlain, il est déjà prévu qu'il sera à péage.

La congestion est insupportable dans toute la région métropolitaine en raison de l'ampleur des travaux de réflexion en cours.

La grande majorité des Montréalais vivent hors du centre-ville se déplacent en voiture ou en camion.

Près de 46% des salariés de Laval et de 36% des salariés de Longueuil travaillent au centre-ville.

**PROCHAINES ÉTAPES**

**SOLUTIONS À ÉTUDIER**

- Période d'essai : appliquer un péage aux ponts entourant l'île de Montréal pour une durée limitée.
- Moduler les tarifs selon la demande : plus élevés aux heures de pointe, plus bas le reste du temps.

**JUSTIFICATIONS**

- Les ponts sont des goulots d'étranglement. Le péage pourrait réduire la congestion sur l'île et en périphérie.
- En harmonisant les péages aux ponts, on réduirait toute la circulation sans la déplacer ailleurs.
- Les recettes pourraient aider à financer le remplacement d'infrastructures dégradées.

**FONCTIONNEMENT**

- La tarification doit s'appliquer en complément de l'expansion du transport en commun sur l'île et en périphérie.
- Il faut planifier la tarification dès l'achèvement des travaux pour éviter tout retard d'application.
- Les maires et la province devront travailler en collaboration.

**MISE À L'ESSAI**

Collecter des données, gagner en expérience, laisser la population choisir : est-il efficace de tarifier la congestion dans le Grand Montréal ?

**METTONS À L'ESSAI LA TARIFICATION DE LA CONGESTION AU CANADA. EN SAVOIR PLUS : ECOFISCAL.CA/FR/TRAFFIC**

Abacus Data - Urban congestion: Public opinion on possible solutions - Canada's 4 largest urban markets (2015); Commission de l'écofiscalité du Canada - Circulation fluide en vue - Tarifier la congestion pour mieux la combattre (2015); Société Radio-Canada - Champlain Bridge respans after 9-hour delay (2015); Montreal Gazette - Canoe gets go-ahead to move forward on Train de l'Ouest (2015); Statistique Canada - Tableau 2 - Durée habituelle de déplacement de la maison au travail, régions métropolitaines de recensement (2011); Statistique Canada - Se rendre au travail (2011); Statistique Canada: Percentage of the employed labour force using a car, truck or van to get to work in 2011 by 2011 census tract (CT) (2011).

COMMISSION DE L'ÉCOFISCALITÉ DU CANADA  
Une fiscalité responsable pour une prospérité durable

La classe politique s'est aussi partagée en deux camps. Les maires du Grand Vancouver ont soutenu les péages, mais le ministre québécois des Transports a déclaré qu'il ne fallait pas punir les navetteurs. Quoi qu'il en soit, au moins un gouvernement a choisi de mettre notre idée à l'épreuve : un peu plus d'un mois après la sortie du rapport, l'Ontario a annoncé deux projets pilotes visant à convertir 32 kilomètres de voies HOV (réservées aux véhicules multioccupants) en voies HOT sur les autoroutes torontoises.

# TARIFICATION DU CARBONE ET COMPÉTITIVITÉ

Tout en faisant valoir les avantages indiscutables de la tarification du carbone, la Commission de l'écofiscalité a pleinement conscience des difficultés qu'elle peut soulever.

Peu avant la Conférence des parties (COP21) de Paris de décembre 2015, la Commission a publié l'étude *Tarification provinciale du carbone et pressions concurrentielles* en vue de répondre à cette question : la tarification incitera-t-elle les entreprises à réinstaller leurs activités dans les provinces où le prix carbone est inférieur, au détriment de l'économie du pays et de l'efficacité des réductions d'émissions ?

L'examen rigoureux des faits a révélé que la grande majorité des entreprises canadiennes ne risquent à peu près rien, puisqu'elles produisent relativement peu d'émissions, qu'elles font surtout affaires sur des marchés locaux, ou les deux. Selon nos estimations, un prix carbone de 30 \$ la tonne n'aurait pratiquement aucun impact sur la compétitivité de 95 % des secteurs de l'économie canadienne.

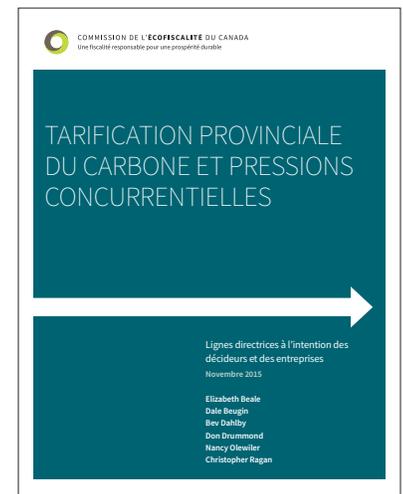
Pas question toutefois de négliger les 5 % restants, c'est-à-dire les secteurs à forte intensité d'émissions qui sont très exposés à la concurrence, comme c'est le cas des fabricants de ciment et d'engrais, de produits pétrochimiques et de valorisation du bitume. Pour ces secteurs, les règles du jeu se compliquent quand le prix carbone varie selon les provinces. Ce risque auquel ils s'exposent, les gouvernements peuvent et doivent l'atténuer pour réaliser leurs objectifs à la fois économiques et environnementaux.

« Cette question est trop importante pour être balayée sous le tapis par nos gouvernements », écrit le président de la Commission Chris Ragan dans un texte d'opinion paru dans le *Globe and Mail*.



Notre étude en examine donc les répercussions sur l'économie des provinces. Elle indique aussi comment les gouvernements peuvent déterminer les secteurs exposés à de véritables pressions concurrentielles, tout en montrant que des politiques soigneusement conçues peuvent remédier au problème.

Nous définissons ainsi trois principes en vue d'aider les gouvernements à structurer leur appui aux secteurs vulnérables. Premièrement, ce soutien doit être clairement *ciblé* pour profiter uniquement aux entreprises touchées. Deuxièmement, il doit être *transparent* et fondé sur des données probantes. Troisièmement, il doit être *temporaire*, pour donner aux entreprises le temps d'innover tout en respectant une échéance préétablie.



« Il faut prendre au sérieux cette question de compétitivité, [mais] elle n'est pas un obstacle à la tarification du carbone. »

Chris Ragan, interviewé par Kyle Bakx, *CBC News*, 18 novembre 2015

Notre étude a suscité passablement d'intérêt partout au pays, faisant l'objet de comptes rendus dans plusieurs médias, dont les suivants : *Globe and Mail*, *National Post*, *Montreal Gazette*, *Chronicle Herald* de Halifax, *Edmonton Journal*, *Business News Network*, *CTV* et *SRC*.

De plus, il a clairement influencé le Climate Leadership Panel de l'Alberta, dont le rapport de novembre 2015 emprunte largement à la Commission pour proposer une stratégie sur le climat... que la province a maintenant adoptée.

# STEPHEN HUDDART, BAILLEUR DE FONDS

**La Fondation de la famille J.W. McConnell privilégie les grands enjeux qui font bouger les choses. Comment aider le Canada à relever de complexes défis sociaux, économiques et environnementaux ? Comment bâtir une société plus viable et plus résiliente ?**



Le dialogue sur ces questions est indispensable à l'avenir du Canada. Il nous permet d'envisager un monde que nous serons heureux de léguer à nos enfants et petits-enfants. Mais il se fait malheureusement trop rare.

Au cours des dix dernières années, notre pays a perdu d'importantes capacités en matière d'élaboration des politiques publiques. Plusieurs think tanks ont fermé leurs portes, la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie n'existe plus, et notre secteur public a perdu des plumes. **Pendant trop longtemps, un immense fossé a inutilement séparé partisans de l'économie et partisans de l'environnement.**

Puis le sentiment s'est développé que nous posions les mauvaises questions à des gens qui n'étaient pas en mesure de traiter ces enjeux fondamentaux.

C'est pourquoi nous croyons que la **Commission de l'écofiscalité du Canada peut vraiment changer la donne.** Chris Ragan a réuni certains des meilleurs économistes du pays et leur a demandé de consacrer leur talent à l'élaboration de politiques

éclairées qui favoriseront un lien durable entre les êtres humains et leur planète.

**À ma connaissance, aucune initiative n'a eu une si forte influence en si peu de temps.** Que ce soit dans les pages affaires des journaux, les halls des édifices gouvernementaux ou les bureaux d'économistes en chef, les analyses de la Commission suscitent des débats fructueux et éclairés sur des enjeux très complexes. La qualité et la crédibilité de ses travaux lui ont valu une reconnaissance immédiate, de même que l'attention de décideurs et d'intervenants clés.

Il s'agit avant tout d'élaborer des solutions, de mettre en place l'architecture nécessaire à une vaste transition de l'économie canadienne. **La Commission de l'écofiscalité du Canada a rassemblé certains de nos meilleurs experts pour relever ce défi, et je suis persuadé qu'elle y parviendra.**

Ses travaux constitueront sous peu une masse critique de ressources indispensables à l'élaboration de politiques éclairées, et je suis impatient de voir comment nos décideurs appliqueront ses recommandations.

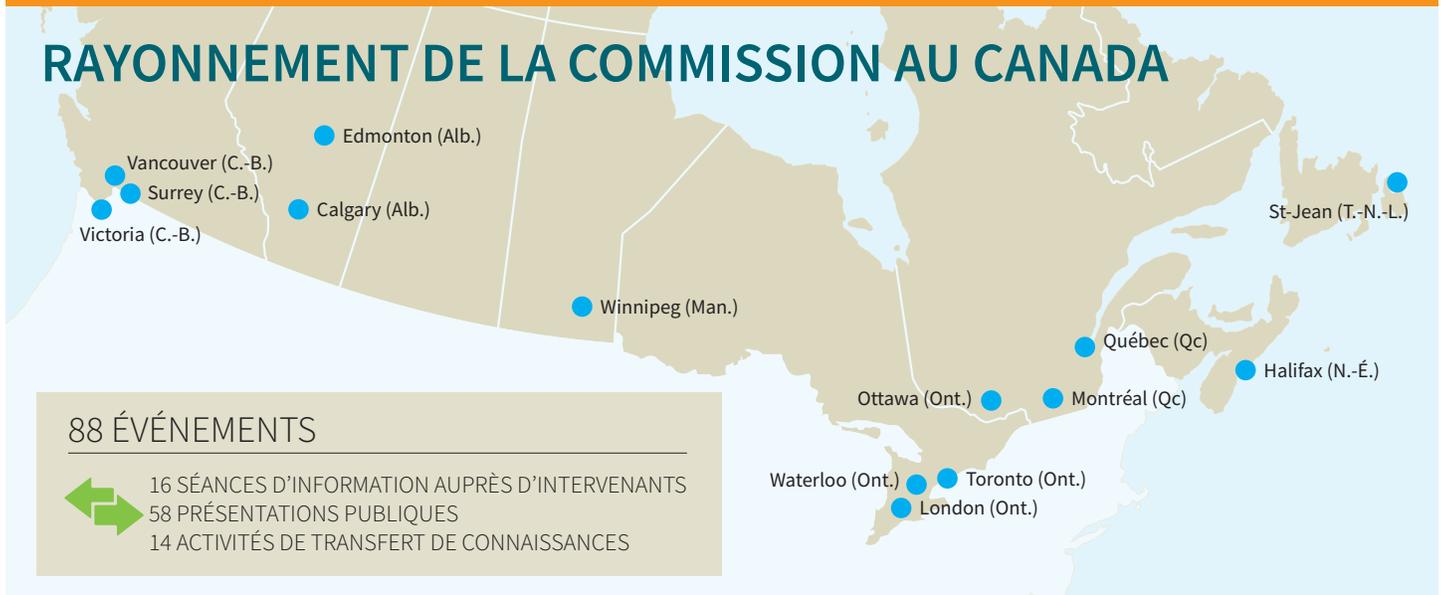
**Stephen Huddart**

Président et chef des opérations  
Fondation de la famille J.W. McConnell

# NOTRE IMPACT

En une seule année, la Commission de l'écofiscalité a suscité une impressionnante quantité de discussions dans les médias imprimés, électroniques et numériques. Mais nous avons aussi multiplié les événements publics partout au pays. Et exercé une réelle influence sur les politiques provinciales.

## RAYONNEMENT DE LA COMMISSION AU CANADA



## BILAN QUANTITATIF DE NOTRE IMPACT



## CINQ PRINCIPALES AVANCÉES DES POLITIQUES ÉCOFISCALES

|  |   |   |
|--|---|---|
| <b>TARIFICATIONS DU CARBONE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>★ Colombie-Britannique : <a href="#">Climate Leadership Team Report</a>, novembre 2015</li> <li>★ Alberta : <a href="#">Climate Leadership Plan</a>, novembre 2015</li> <li>★ Ontario et Manitoba : <a href="#">annonce de liaison entre leurs nouveaux marchés du carbone et celui du Québec</a>, décembre 2015</li> </ul> | <b>TARIFICATION DE LA CONGESTION</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>★ Ontario : <a href="#">Annonce de projets pilotes de voies HOT sur les autoroutes QEW et 427</a>, décembre 2015</li> </ul> | <b>TARIFICATION DE LA POLLUTION</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>★ Nouvelle-Écosse : <a href="#">Tracer la voie de la croissance – Examen fiscal et réglementaire</a>, novembre 2014</li> </ul> |
|--|---|---|

# PERSPECTIVES

Il reste beaucoup de questions à préciser dans la période à venir, alors que tous les ordres de gouvernement devront relever d'importants défis économiques et environnementaux.

La Commission de l'écofiscalité produira ces deux prochaines années une série de rapports axés sur les enjeux municipaux. Nous y examinerons comment les villes peuvent appliquer des frais d'utilisation pour créer de solides incitations en matière de conservation, qu'il s'agisse de compteurs pour réduire la consommation d'eau ou de frais de collecte des déchets basés sur le volume.

Nous examinerons aussi sans complaisance la question des subventions aux biocarburants pour déterminer leur coût financier et leur véritable impact environnemental.

Enfin, nous approfondirons dès cette année l'enjeu de la tarification du carbone. Par suite de l'accord historique sur le climat conclu à Paris en décembre 2015, de plus en plus de provinces envisagent en effet cette mesure, alors même

qu'Ottawa développe une nouvelle stratégie nationale sur le changement climatique. Ce qui crée une occasion unique d'adopter des politiques efficaces, équitables et économiquement avisées, qui permettront de réduire nos émissions de carbone tout en favorisant la vigueur et la compétitivité de nos entreprises.

« Selon une règle cardinale en économie, toutes les ressources accessibles gratuitement finissent par être surutilisées. »

Chris Ragan, interviewé par Dianne Buckner, *CBC News*, 2 novembre 2015

## NOTRE ÉQUIPE

### COMMISSAIRES

**Chris Ragan, président**  
Université McGill

**Elizabeth Beale**  
Conseil économique des provinces de l'Atlantique

**Paul Boothe**  
Western University

**Mel Cappe**  
Université de Toronto

**Bev Dahlby**  
Université de Calgary

**Don Drummond**  
Université Queen's

**Stewart Elgie**  
Université d'Ottawa

**Glen Hodgson**  
Conference Board du Canada

**Paul Lanoie**  
HEC Montréal

**Richard Lipsey**  
Université Simon Fraser

**Nancy Olewiler**  
Université Simon Fraser

**France St-Hilaire**  
Institut de recherche en politiques publiques

### COMITÉ CONSULTATIF

Elyse Allan  
Dominic Barton  
Jean Charest  
Karen Clarke-Whistler  
Jim Dinning  
Peter Gilgan

Michael Harcourt  
Bruce Lourie  
Janice MacKinnon  
Preston Manning  
Paul Martin  
Jack Mintz

Bob Rae  
Peter Robinson  
Lorne Trottier  
Annette Verschuren  
Sheila Watt-Cloutier  
Steve Williams



La Commission de l'écofiscalité du Canada a été fondée par un groupe d'économistes chevronnés de tout le pays, tous spécialisés en politiques publiques, en vue de porter le débat sur l'écofiscalité au-delà du monde universitaire pour favoriser son application concrète aux réalités canadiennes. La Commission et ses membres sont totalement indépendants et se proposent de servir les décideurs de toute allégeance et de tous ordres de gouvernement.



COMMISSION DE L'ÉCOFISCALITÉ DU CANADA  
Une fiscalité responsable pour une prospérité durable

Pour en savoir plus et échanger vos idées



**Commission de l'écofiscalité du Canada**

Département de sciences économiques

Université McGill

855, rue Sherbrooke Ouest  
Montréal (Québec) H3A 2T7

LA COMMISSION DE L'ÉCOFISCALITÉ REMERCIE DE LEUR GÉNÉREUX APPUI SES AMIS ET BAILLEURS DE FONDS :



IVEY foundation



Max Bell Foundation

THE J.W. McCONNELL  
FAMILY FOUNDATION

LA FONDATION DE LA  
FAMILLE J.W. McCONNELL

**METCALF**  
FOUNDATION

