COMMISSION DE L'**ÉCOFISCALITÉ** DU CANADA

Une fiscalité responsable pour une prospérité durable

RAPPORT ANNUEL 2016

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**

MOT DU PRÉSIDENT

Si mes tâches quotidiennes me donnent rarement l'occasion de réfléchir aux progrès accomplis par la Commission de l'écofiscalité, un rapport comme celui-ci vise pour sa part à mieux faire comprendre la nature et l'étendue de la transformation du paysage politique canadien.

C'est ainsi qu'au cours des deux dernières années, le gouvernement libéral de l'Ontario s'est joint à un marché du carbone, le gouvernement néo-démocrate de l'Alberta a adopté une taxe carbone et le gouvernement conservateur du Manitoba s'est engagé à établir un système de tarification. D'une manière ou d'une autre, nos trois grands partis ont donc instauré un prix carbone. De plus, Ottawa a confirmé qu'il remédierait d'ici à 2018 aux éventuelles lacunes de ces politiques.

Et cette évolution du dialogue national a fait évoluer nos priorités. Après avoir plaidé pour la tarification du carbone, nous avons analysé les détails de son application pour favoriser l'adoption de systèmes judicieusement conçus. De plus en plus de décideurs viennent d'ailleurs nous consulter, ce qui est révélateur de l'intérêt de nos travaux. Oui, la Commission peut être fière du rôle qu'elle a joué dans la transformation de la politique climatique du pays.

Mais il reste beaucoup à faire. Certaines provinces n'ont toujours pas adhéré au principe de la tarification, et celles qui l'ont fait devront consacrer d'importants efforts à sa mise au point.

Les États-Unis restent notre premier partenaire commercial, et nos entreprises doivent maintenir leur compétitivité face à leurs concurrents américains. Rien de neuf de ce côté. Et, quelles que soient les décisions de l'administration Trump, rien ne change non plus au fait que la tarification du carbone, moyen le plus rentable de réduire les gaz à effet de serre, doit être la pierre angulaire de toute politique climatique. Le contexte stratégique a changé, mais la nécessité de mécanismes de tarification bien conçus reste impérative.

Pour autant, la Commission est la première à reconnaître qu'un prix carbone ne peut tout accomplir à lui seul. C'est pourquoi nous continuerons d'examiner les mesures complémentaires qui peuvent conjointement accroître les réductions d'émissions.

Et si le changement climatique est assurément le premier enjeu environnemental du pays, il est loin d'être le seul. En 2017, nous étudierons ainsi les moyens d'appliquer les principes écofiscaux à d'autres domaines, notamment la pollution des eaux.

Pour traiter de questions aussi complexes, nous avons la chance de collaborer avec certains des économistes et des décideurs les plus avisés du pays. Pour leur riche contribution à nos travaux, je remercie notre conseiller Bob Rae et notre commissaire Paul Lanoie, qui ont terminé leur mandat, et souhaite à ce dernier tout le succès possible à son nouveau poste de commissaire au développement durable du Québec.

Je me réjouis du même coup d'accueillir dans notre Comité consultatif M. Gordon Campbell, ancien premier ministre de la Colombie-Britannique et premier dirigeant politique ayant instauré une taxe carbone au Canada. Nul doute que son énergie et son expérience dynamiseront notre équipe.

J'aimerais enfin remercier nos bailleurs de fonds, dont la générosité nous permet de remplir notre importante mission. Nous leur sommes extrêmement reconnaissants de leur appui et de la confiance renouvelée qu'ils nous ont accordée pour les trois prochaines années.

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 auprès du gouverneur de la Banque du Canada

RECYCLAGE DES RECETTES DE LA TARIFICATION DU CARBONE

En 2015, la Commission de l'écofiscalité visait surtout à démontrer aux décideurs que la tarification du carbone est le moyen le plus économique de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Puis, au printemps 2016, nous avons examiné l'autre aspect de l'équation, à savoir le « recyclage » des recettes qu'elle génère.

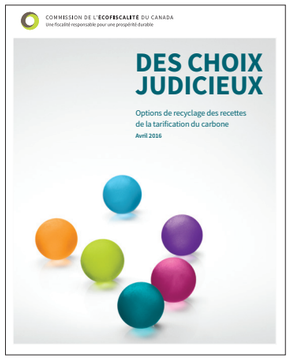
Car elles sont considérables, totalisant environ 1,3 milliard $ par année en Colombie-Britannique. Pour ce qui est du Plan de leadership en matière de climat de l'Alberta *(Climate Leadership Plan)* et de sa taxe carbone, ils pourraient générer des recettes de 9,6 milliards $ au cours des cinq prochaines années.

> **« Tandis que le Canada se tourne vers des politiques et des modèles économiques axés sur la tarification du carbone, Chris Ragan et la Commission de l'écofiscalité accomplissent un travail remarquable en favorisant cette évolution à l'aide d'analyses éclairées et de solides études économiques. »**
>
> **David Paterson, vice-président, Affaires publiques et environnementales, General Motors du Canada**

Comment les utiliser efficacement ? Notre rapport d'avril 2016, *Des choix judicieux : options de recyclage des recettes de la tarification du carbone*, propose aux gouvernements un cadre d'analyse pour éclairer leurs décisions.

L'une des options clés concerne l'impact sur la compétitivité des entreprises qui évoluent dans des secteurs à forte intensité d'émission et rivalisent à l'échelle nationale et internationale. Pour éviter qu'elles ne relocalisent leurs installations pour profiter de moindres prix carbone, nous recommandons aux gouvernements de prendre certaines mesures comme les subventions fondées sur la production et les réductions d'impôt des sociétés.

Ils devraient aussi transférer une partie des recettes aux ménages à faible revenu, comme nous l'expliquons à la page suivante, pour atténuer les impacts sur leur situation financière.



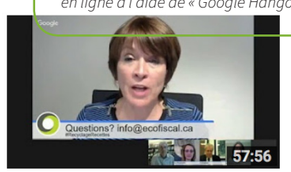
Les provinces devraient-elles par ailleurs réduire l'impôt sur le revenu pour stimuler leur productivité et leur croissance ? Investir dans leurs infrastructures pour dynamiser leur économie ? Réduire leur dette ? Financer la recherche et le développement de prometteuses technologies faibles en carbone ?

Chacune de ces options, et d'autres encore, présentent des avantages. Pour choisir les meilleures, chaque province doit tenir compte de facteurs qui lui sont propres : politiques existantes, structure économique, bouquet énergétique, niveau d'endettement, etc. L'Alberta, par exemple, a un faible taux d'imposition et aucune dette publique, mais un immense secteur à forte intensité d'émission. Contrairement au Québec, où ce secteur est minime, mais qui affiche une lourde dette et doit combler d'importants besoins en infrastructures.

Notre rapport définit pour cinq provinces une série de priorités, faibles à élevées, tout en recommandant à chacune d'établir clairement leurs objectifs de recyclage, puis d'adopter un ensemble de mesures en conséquence.

Elles devront enfin réexaminer périodiquement ces objectifs, qui évolueront nécessairement au fil des années d'application de la tarification du carbone.

Nous avons tenu dans l'ensemble du pays une série de discussions en ligne à l'aide de « Google Hangout ».



Recyclage des recettes du marché du carbone québécois

Recycling Cap-and-Trade Revenues in Ontario

Recycling Carbon Tax Revenues in British Columbia

Recycling Carbon Tax Revenues in Alberta

RÉDUIRE LE FARDEAU DES MÉNAGES À FAIBLE REVENU

La tarification du carbone touche plus durement les ménages à faible revenu, qui doivent consacrer une plus grande part de leur budget à des coûts énergétiques comme le chauffage et les transports. Des politiques de recyclage équitables et bien conçues peuvent toutefois neutraliser cet impact, tout en offrant à l'ensemble des citoyens les incitations économiques qui les amèneront à réduire leurs émissions.

> **« La Commission de l'écofiscalité du Canada est une voix indispensable au dialogue national sur le changement climatique. Elle a bien compris que des solutions concrètes, notamment la tarification du carbone et les technologies innovantes, profitent doublement à l'économie et à l'environnement. »**
>
> **Glen Murray, ministre ontarien de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique**

Nous étudions la question dans notre rapport *La tarification provinciale du carbone et l'équité à l'égard des ménages*. En examinant les ménages qui assumeraient un fardeau disproportionné, nous avons observé peu de différences entre les régions rurales et urbaines, mais noté certains écarts entre les provinces.

Selon nos estimations, l'impact sur les ménages les moins nantis serait deux fois plus élevé en Alberta qu'en Ontario et au Manitoba. Et même si cet impact est relativement faible — environ 2 % du revenu de ces familles albertaines —, il n'est pas négligeable pour les ménages au budget serré.

C'est pourquoi nous recommandons aux provinces d'intégrer le facteur d'équité à leurs politiques, comme le fait la Colombie-Britannique en versant aux ménages admissibles un « crédit pour la taxe sur les mesures climatiques aux résidents à faible revenu ».

Mais notre analyse comporte une excellente nouvelle : une faible part des recettes suffit à neutraliser les coûts assumés par les 20 % des ménages les moins nantis, soit tout au plus 5 %. Et sans même tenir compte de la possibilité de modifier leurs comportements, par exemple en baissant leur thermostat ou en privilégiant les véhicules écoénergétiques.

Tableau 3 : Part des recettes nécessaires pour appliquer le principe de précaution « ne pas nuire »

	Pourcentage des recettes de la tarification du carbone nécessaire à la pleine compensation des ménages	
Province	Premier quintile de revenu	Deux premiers quintiles de revenu
Alberta	3,2	9,5
Manitoba	4,4	12,6
Ontario	3,9	11,6
Nouvelle-Écosse	4,0	11,8

Le Tableau 3 indique la part des recettes provinciales de la tarification du carbone nécessaire pour compenser la totalité des coûts carbone des ménages des deux premiers quintiles de revenu.

Source : Commission de l'écofiscalité du Canada, d'après la version 22.0 du Modèle de simulation de politiques sociales de Statistique Canada.

UN RAPPORT PRIMÉ

Le premier rapport de la Commission sur la tarification du carbone, *La voie à suivre : pour une approche concrète de réduction des émissions de gaz à effet de serre au Canada,* a reçu en juin le prix commémoratif Doug Purvis 2016 de l'Association canadienne d'économique. L'éminent économiste Douglas Purvis enseignait à l'Université Queen's. Mort tragiquement en 1993, il a été le professeur, le collègue et l'ami de plusieurs de nos commissaires. Ce prix annuel de 10 000 $ récompense les travaux exceptionnels sur la politique économique du Canada. Nous avons été à la fois touchés et honorés de recevoir cette importante distinction.

LE BŒUF… ET SON EMPREINTE CARBONE

Les Canadiens sont fous de steaks et de hamburgers. Cependant, la production de bœuf a un fort coût environnemental : 27 mégatonnes d'émissions de GES par année. Aucun autre animal d'élevage ne rivalise, même de loin, avec de tels chiffres. La production d'aliments pour le bétail génère évidemment sa part d'émissions, mais en rotant et en pétant (eh oui !), les ruminants eux-mêmes produisent de grandes quantités de méthane, un GES très puissant.

Mais si la tarification du carbone est un moyen efficient de réduire les émissions de la plupart des secteurs, elle se prête mal aux émissions dues au bétail, difficiles à observer directement.

La solution ? Dans l'un de nos billets de blogue, nous proposons de prélever une taxe sur le bœuf. Une « taxe climat » de 40 à 50 cents le kilo nous inciterait à consommer moins de bœuf tout en offrant une remise aux éleveurs qui adoptent des méthodes faibles en carbone pour réduire leurs émissions.

Une taxe « dure à avaler » ? Sans aucun doute. Mais d'un point de vue écofiscal, nous croyons important que le prix du bœuf tienne compte de sa véritable empreinte carbone.

« Les travaux de la Commission de l'écofiscalité m'ont clairement aidé à exercer mes fonctions de critique de l'opposition officielle en matière d'environnement et de changement climatique. Mes collègues conservateurs et moi-même avons tiré grand profit des solutions axées sur le marché que propose la Commission pour relever les défis environnementaux du pays. »

Ed Fast, député de la circonscription britanno-colombienne d'Abbotsford

RIGUEUR COMPARÉE DES POLITIQUES DE TARIFICATION DU CARBONE

L'élaboration des politiques de tarification du carbone au niveau provincial donne à chaque province la souplesse nécessaire pour prendre en compte d'importantes différences entre leurs structures économiques, leurs filières énergétiques et leurs profils d'émission. Mais en dernier ressort, notre politique climatique nationale sera d'autant plus efficiente que les prix carbone seront harmonisés à l'échelle du pays.

À mesure que se développera un système pancanadien, les provinces voudront comparer la rigueur et l'efficacité de leurs politiques respectives. Et c'est ici que les choses se compliquent, car le prix carbone n'est pas à lui seul un indicateur précis. Par exemple, celui de la Colombie-Britannique est plus élevé qu'au Québec mais s'applique à moins de secteurs. Dans le même temps, les émetteurs québécois et ontariens peuvent échanger des droits d'émission à l'international, ce que ne peuvent faire les émetteurs albertains et britanno-colombiens.

Au moment d'entamer leurs discussions sur un programme national de tarification du carbone, nos décideurs fédéraux et provinciaux ont ainsi demandé à la Commission d'éclairer leur lanterne. Nous avons retroussé nos manches et publié en juillet 2016 notre rapport *Rigueur comparée des politiques de tarification du carbone*, qui examine trois indicateurs établis : quantité des réductions d'émissions, prix marginal du carbone et coûts carbone moyens. Nous avons aussi proposé deux nouveaux indicateurs pour tenir compte des différentes politiques provinciales : prix carbone pondéré selon la couverture et prix carbone ajusté selon le marché.

Le premier prend en compte la part d'émissions couvertes, le second les réductions attribuables à l'achat de droits d'émission internationaux. En intégrant ces deux aspects, nos nouveaux indicateurs offrent un moyen plus concret et plus précis de comparer la rigueur des politiques.

Si chaque indicateur a ses avantages et inconvénients, tous peuvent contribuer à l'élaboration de mesures judicieuses. Ensemble, ils facilitent l'analyse comparative de l'efficacité des politiques existantes. Mais pour ce qui est de coordonner les politiques provinciales, celui du prix carbone ajusté selon le marché nous semble plus pratique et plus flexible.

Nous sommes d'ailleurs heureux de constater l'utilité de notre cadre, puisqu'il a grandement contribué au rapport final du Groupe de travail fédéral sur les mécanismes d'instauration d'un prix sur le carbone. Ce qui nous incite à redoubler d'efforts pour offrir à nos décideurs des analyses et des outils toujours plus pertinents.

APERÇU DE LA TARIFICATION DU CARBONE AU CANADA

MÉCANISME	COLOMBIE-BRITANNIQUE	ALBERTA	ONTARIO	QUÉBEC
Mécanisme	**Taxe carbone (depuis 2008)** La taxe a augmenté progressivement jusqu'en 2012, mais n'a plus bougé depuis.	**Redevance sur le carbone (2017) et le *Carbon Competitiveness Regulation*** Le *Carbon Competitiveness Regulation* remplacera en 2018 le *Specified Gas Emitters Regulation* de 2007.	**Marché du carbone (2017)** L'Ontario lancera l'an prochain son marché du carbone, qui sera relié en 2018 à ceux du Québec et de la Californie. Son plafond d'émissions baissera à mesure qu'augmentera le « prix plancher » des droits.	**Marché du carbone (depuis 2013)** Marché relié à celui de la Californie. Le plafond d'émissions baissera à mesure qu'augmentera le « prix plancher » des droits d'émission.

OÙ EN EST LA TARIFICATION DU CARBONE AU CANADA ?

Tout a changé en une petite décennie. Quiconque aurait proposé il y a dix ans de tarifer le carbone courait au suicide politique. Aujourd'hui, plus de 80 % des Canadiens vivent dans une province ayant adopté diverses mesures de tarification. Et Ottawa annonçait récemment son intention d'atteindre les 100 % d'ici à 2018.

La Colombie-Britannique a instauré une taxe carbone dès 2008. En mai dernier, l'Alberta a déposé son projet de loi 20, qui jette les bases d'une taxe carbone, tandis que le Québec et l'Ontario ont établi un marché du carbone lié à la Californie. Le Manitoba a lancé son propre processus en organisant des tables rondes avec le soutien de la Commission de l'écofiscalité. Enfin, d'autres provinces et territoires étudient le système qu'ils entendent adopter.

UN CADRE PANCANADIEN

En décembre, les premiers ministres ont officiellement établi le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, accompagné de mesures complémentaires. Nombre de ses dispositions méritent d'être applaudies, à commencer par la plus cruciale, qui fait de la tarification du carbone le fondement de la stratégie canadienne de réduction des émissions de GES.

Ce cadre prend aussi en compte la diversité des économies des provinces et territoires en leur accordant une souplesse d'application considérable, tout en leur assurant de conserver les recettes générées par leurs propres politiques : deux mesures que nous avions recommandées.

Cependant, il souffre de lacunes considérables, auxquelles Ottawa et les provinces devront progressivement remédier.

La première réside dans la détermination du prix minimal du carbone. Selon le cadre fédéral, il passera de 10 $ la tonne en 2018 à 50 $ en 2022. Ce qui est excellent. Toutefois, sans nouvelles hausses au-delà de 2022, le Canada ne parviendra pas à effectuer les réductions préconisées par les climatologues, à moins de mettre en œuvre des mesures complémentaires plus coûteuses.

L'autre lacune réside dans la variation des prix carbone. Pour l'instant, le cadre ne prévoit aucune mesure qui assurerait un prix sensiblement équivalent d'un bout à l'autre du pays, ce qui risque d'entraîner d'importantes disparités entre provinces. Or, les politiques provinciales et territoriales peuvent — et doivent — intégrer des mesures de compétitivité bien conçues pour dissuader les entreprises de se relocaliser afin de profiter d'un prix inférieur.

Tandis que les gouvernements du pays s'efforceront de relever ces défis, la Commission poursuivra ses travaux et formulera des recommandations susceptibles d'éclairer leurs décisions.

Les premiers ministres du pays réunis à l'occasion de la conférence de presse du 9 décembre 2016.

« Une politique climatique efficace doit reposer sur l'analyse, la rigueur et la pensée critique. La Commission de l'écofiscalité répond en toute indépendance à ces trois critères essentiels pour favoriser une croissance verte et une action responsable sur les changements climatiques. »

Wade MacLauchlan, premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard

« La Commission de l'écofiscalité s'est imposée dans le débat public en montrant que la lutte contre le changement climatique peut créer des emplois et des débouchés économiques. Ses travaux sur l'équité et la compétitivité des politiques de tarification du carbone nous ont été particulièrement utiles pour définir une solution "spécifiquement albertaine". Elle accomplit un travail clé en cette période de transition vers une économie moins dépendante du carbone. »

Shannon Phillips, ministre de l'Environnement de l'Alberta

« L'industrie canadienne du ciment souhaite réduire ses émissions de GES tout en préservant sa compétitivité sur ses marchés d'importation et d'exportation, notamment aux États-Unis. C'est pourquoi nous adhérons aux solutions pragmatiques de la Commission de l'écofiscalité du Canada. »

Michael McSweeney, président et chef de la direction de l'Association canadienne du ciment

« Avant de présenter au gouvernement albertain ses recommandations en matière de politique sur le carbone, notre groupe de travail a rassemblé et analysé les meilleures recherches disponibles. Et celles de la Commission de l'écofiscalité ont joué un rôle clé dans ce processus. »

Andrew Leach, président du Climate Leadership Panel de l'Alberta

« La Commission de l'écofiscalité prend très au sérieux le travail que font les entreprises pour faire valoir les enjeux politiques qui les unissent à l'ensemble des Canadiens dans la lutte contre le réchauffement climatique et la décarbonisation de l'économie. Elle a compris que des politiques climatiques bien pensées favorisent l'innovation et la création d'emplois. »

Marcia Smith, vice-présidente principale, Développement durable et Affaires extérieures, Teck Resources

« La croissance économique et la protection de l'environnement doivent être des objectifs complémentaires. Et c'est justement cette orientation que défend la Commission de l'écofiscalité. En appliquant les principes économiques à nos défis environnementaux, elle ouvre la voie à un avenir à la fois plus vert et plus prospère. »

William B.P. Robson, président et chef de la direction de l'Institut C.D. Howe

« La pollution doit avoir un prix. Alors que la dynamique en faveur de la tarification du carbone prend de l'ampleur, les travaux de la Commission aident nos décideurs à tracer l'avenir énergétique et climatique du pays. »

Ed Whittingham, directeur général, Institut Pembina

« Unilever croit à un avenir sobre en carbone, et les recommandations de la Commission de l'écofiscalté nous indiquent la voie d'une transition efficace. »

John Coyne, vice-président, Affaires juridiques et extérieures, Unilever Canada

REPENSER LES POLITIQUES SUR LES BIOCARBURANTS

Tout juste après le secteur du pétrole et du gaz, celui des transports est responsable de la plus grande partie des émissions de GES : les 171 mégatonnes qu'il a générées en 2014 comptaient pour près du quart du total des émissions du pays. Quelle approche de réduction est à privilégier ?

Pour réduire ces émissions et renforcer l'économie des régions rurales, Ottawa et les provinces ont instauré au milieu des années 2000 des politiques en appui à l'industrie naissante des biocarburants. Des subventions à la production, financées par les contribuables, sont ainsi versées aux producteurs sous forme de paiements comptants. Parallèlement, des mandats pour carburants renouvelables imposent aux distributeurs d'essence et de diesel de mêler à leurs produits de l'éthanol et du biodiesel, deux biocarburants coûteux.

Face à l'échéance prochaine du programme fédéral de subventions, et alors que de plus en plus de provinces adhéraient à la tarification du carbone, la Commission a publié en octobre son rapport *Corriger le tir : l'heure est venue de repenser les politiques canadiennes sur les biocarburants*, qui examine l'intérêt de subventionner les biocarburants. Notre conclusion : il existe des mesures de marché nettement plus efficientes.

D'après nos estimations, nos politiques sur les biocarburants ont généré des réductions de 3 mégatonnes par année de 2010 à 2015. Mais ce résultat a été obtenu à prix fort : de 180 à 185 $ la tonne pour l'éthanol et de 128 à 165 $ pour le biodiesel. Soit environ 640 millions $ annuels de subventions, sans parler de la hausse du prix de l'essence.

Au moment de leur adoption, ces politiques ont clairement contribué à remplir les mandats fédéraux et provinciaux, tout en aidant l'industrie des biocarburants à surmonter les obstacles du marché. Mais selon les principes d'attribution des subventions, toute aide publique doit être transitoire et non permanente. Après plus de vingt ans, le secteur des biocarburants de première génération doit maintenant réussir — ou échouer — sans soutien de l'État et avec ses propres atouts économiques.

D'autant que le paysage économique et politique a sensiblement évolué depuis leur adoption. Pas moins de 80 % des Canadiens vivent aujourd'hui dans des provinces ayant fixé un prix sur le carbone, et le reste du pays devrait les rejoindre dès 2018. En ciblant les émissions de la quasi-totalité des secteurs, la tarification du carbone est plus efficace et nettement moins coûteuse. En Colombie-Britannique, elle a généré des réductions au cinquième du coût des réductions attribuables aux politiques sur les biocarburants.

De nombreuses subventions fédérales et provinciales arrivant à échéance en 2017-2018, l'heure est venue de corriger le tir.

Les biocarburants au Canada

Le mot « biocarburant » désigne tout carburant fabriqué à partir de biomasse renouvelable. Au Canada, les deux principaux biocarburants utilisés dans les transports sont l'éthanol et le biodiesel.

TYPES DE BIOCARBURANTS	Éthanol	Biodiesel
Carburants de première génération Ils constituent la quasi-totalité des biocarburants produits au Canada.	Maïs, Blé	Canola, Graisses
Carburants de prochaine génération Ils sont plus difficiles à produire mais pourraient avoir une moindre empreinte carbone.	Déchets de bois, Graminées vivaces, Algues, Déchets solides	Soja, Graisses animales

> « La Commission de l'écofiscalité a fait évoluer le discours sur les questions d'économie et d'environnement. Ses rapports très documentés, l'intérêt de ses recommandations non partisanes et son travail de diffusion ont clairement imposé sa voix dans le débat national. »
>
> **Mark Cameron, directeur général, Canadians for Clean Prosperity**

> « Beaucoup de Canadiens préconisent des instruments axés sur le marché pour relever nos défis environnementaux, mais la Commission a tracé la voie en produisant de rigoureuses analyses fondées sur des données probantes en vue d'élaborer de judicieuses politiques. »
>
> **John Manley, président et chef de la direction du Conseil canadien des affaires**

Les recommandations du rapport ont été bien accueillies par des gouvernements de tout le pays. Certaines sont venues confirmer leurs orientations, d'autres leur ont procuré une solide analyse pour nourrir le débat sur l'intérêt réel des biocarburants.

Pour élargir l'appui à nos recommandations, nous avons fait paraître des textes d'opinion dans d'importants quotidiens, organisé des webinaires et tenu deux débats d'experts en ligne, l'un sur les moyens de réduire les émissions du secteur des transports, l'autre sur les aspects économiques des subventions vertes.

DES PÉAGES POUR DOMPTER LA CONGESTION

La Commission de l'écofiscalité a proposé en 2015 de tarifer la congestion routière dans nos plus grandes villes. Dans notre rapport *Circulation fluide en vue,* nous expliquons que des péages sur les voies encombrées peuvent inciter les automobilistes à modifier leurs habitudes de déplacement, à améliorer l'efficience des infrastructures de transport et à réduire les temps de trajet.

Et fin 2016, tout indiquait que ce puissant outil économique serait mis en œuvre dès 2019 dans la métropole du Canada. En effet, le conseil municipal de Toronto a voté en décembre l'imposition de péages sur ses deux routes express les plus fréquentées et le recyclage des recettes dans des projets d'infrastructure et de transport collectif.

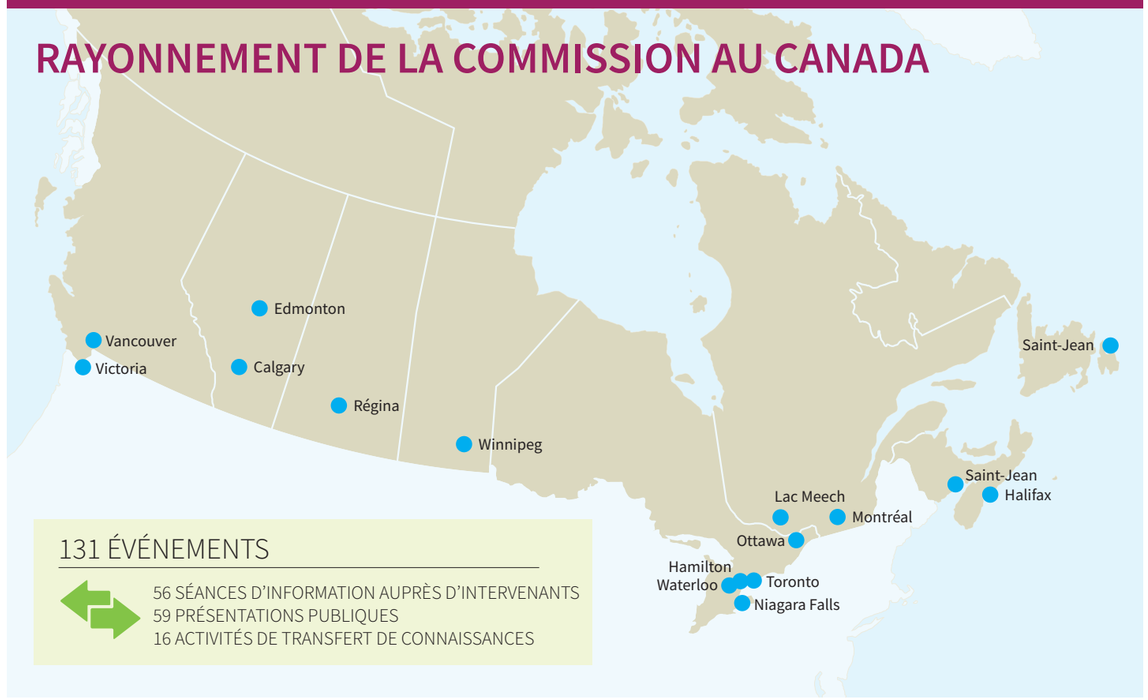
Car pour le maire John Tory, la ville est en crise : « Nous voyons et subissons tous l'impact de la congestion, a-t-il dit dans un discours à la Chambre de commerce. Les temps de déplacement interminables paralysent nos routes et notre productivité. »

La ville envisageait un tarif fixe ou un péage selon la distance parcourue. Mais en janvier 2017, la première ministre de l'Ontario, Kathleen Wynne, a annoncé que la province n'approuverait pas ce projet de tarification de la congestion. Pour l'instant, il semble donc que Toronto ne sera pas la première ville canadienne à installer des péages routiers. Espérons que cette décision n'empêchera pas d'autres villes d'adopter une approche qui facilite les déplacements des automobilistes, réduit les coûts économiques de la congestion et génère de nouvelles sources de financement pour améliorer les infrastructures.

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



131 ÉVÉNEMENTS

56 SÉANCES D'INFORMATION AUPRÈS D'INTERVENANTS
59 PRÉSENTATIONS PUBLIQUES
16 ACTIVITÉS DE TRANSFERT DE CONNAISSANCES

BILAN QUANTITATIF DE NOTRE IMPACT

PUBLICATIONS
5

CITATIONS
23
GOOGLE SCHOLAR

TRAFIC DU SITE WEB
226 116 VUES DE PAGE
29 841 UTILISATEURS

MENTIONS MÉDIAS
1 967

ENTRÉES DE BLOGUE
74

RÉSEAUX SOCIAUX
809 *LIKES*
43 668 VUES
5 766 ABONNÉS
636 ABONNÉS

CINQ GRANDES AVANCÉES ÉCOFISCALES

TARIFICATION DU CARBONE

LOIS PROVINCIALES SUR LA TARIFICATION DU CARBONE

ONTARIO ET ALBERTA

L'Ontario et l'Alberta ont adopté en 2016 une loi sur la mise en œuvre de la tarification du carbone. L'Ontario a instauré le 19 mai le Programme de plafonnement et d'échange en vertu de sa Loi sur l'atténuation du changement climatique et une économie sobre en carbone. L'Alberta a déposé le 24 mai son projet de loi 20 : Climate Leadership Implementation Act. Ces deux politiques sont entrées en vigueur le 1er janvier 2017.

APPROCHE FÉDÉRALE

ENSEMBLE DU PAYS

Ottawa a annoncé le 3 octobre 2016 une approche de tarification du carbone intégrée au Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, approuvé le 9 décembre de la même année. S'appuyant sur les principes proposés par le Groupe de travail sur les mécanismes d'instauration d'un prix sur le carbone et la Déclaration de Vancouver, cette approche établit que tous les territoires du pays devront appliquer la tarification du carbone dès 2018, selon un système fondé sur un prix de base de 10 $ la tonne qui augmentera de 10 $ par année pour s'établir à 50 $ en 2022, ou selon un plafond qui baissera graduellement de manière à réduire une quantité équivalente d'émissions. Les recettes seront recyclées par les provinces.

ENGAGEMENTS DES PROVINCES

Le 21 novembre 2016, la Nouvelle-Écosse a annoncé la conclusion d'une entente avec Ottawa prévoyant la création d'un marché du carbone en 2018. L'Île-du-Prince-Édouard s'est engagée à instaurer un système de taxe carbone, tandis que le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve-et-Labrador ont pris l'engagement d'adopter d'ici à 2018 leurs propres modes de tarification du carbone. Quant au Manitoba, il a annoncé son intention de tarifer le carbone sans toutefois adhérer au cadre fédéral.

TARIFICATION DE LA CONGESTION

PÉAGE AU PONT PATTULO

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Surrey, New Westminster et TransLink ont conclu le 7 mars 2016 un accord prévoyant l'installation d'un péage au pont Pattullo, dont l'inauguration est prévue début 2023. On parle d'un péage traditionnel, selon l'accord, qui engage les parties à déterminer ultérieurement comment y intégrer un système tarifant la mobilité ou facturant l'accès aux automobilistes selon l'heure de la journée ou la distance parcourue.

PÉAGE SUR LES AUTOROUTES DE TORONTO

ONTARIO

Le 13 décembre 2016, le conseil municipal a massivement voté en faveur du plan du maire John Tory, qui prévoyait l'installation de péages sur les routes Gardiner Expressway et Don Valley Parkway. Leurs recettes devaient servir à financer les coûts d'entretien des deux routes et des projets de transport collectif. On devrait bientôt produire un rapport sur les options et technologies de péage, mais la première ministre de l'Ontario Kathleen Wynne a annoncé en janvier 2017 que la province n'approuverait pas ce projet.

PERSPECTIVES

L'année 2016 nous a rarement donné l'occasion de souffler, et la prochaine s'annonce tout aussi mouvementée. Pendant que les provinces et territoires finaliseront leurs modèles de tarification du carbone en vue de l'échéance de 2018, nous continuerons de raffiner nos analyses et de les soutenir en coulisse.

Entre-temps, notre premier grand rapport de l'année portera sur les mesures complémentaires susceptibles d'accroître les réductions d'émissions. C'est-à-dire des mesures efficientes qui se conjuguent à un prix carbone pour réduire les obstacles à la commercialisation et à l'adoption de technologies propres.

La Commission s'intéressera aussi à l'action de nos villes, qui gagneraient à saisir cette occasion d'adopter des politiques qui stimuleraient leur économie tout en protégeant l'environnement. Nous examinerons ainsi les moyens d'appliquer les principes écofiscaux de tarification de la pollution et de recyclage des recettes au problème de la qualité des eaux.

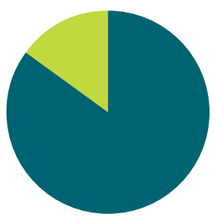
Mais la valeur de tout projet s'établit d'abord par les appuis qu'il mobilise. Et, au cours de ses trois premières années d'existence, la Commission a eu la chance d'être soutenue par un groupe visionnaire de bailleurs de fonds qui, à notre grande satisfaction, nous ont renouvelé leur appui financier pour les trois années à venir. Voilà qui nous permettra de définir et de promouvoir d'autres solutions écofiscales au profit de tous les Canadiens.

> **« La Commission de l'écofiscalité produit des recherches de premier ordre fondées sur de solides analyses économiques. Elle propose régulièrement aux gouvernements de tous les niveaux des solutions pratiques et innovantes pour régler nos problèmes environnementaux. »**
>
> **Catherine McKenna, ministre canadienne de l'Environnement et du Changement climatique**

> **« Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques salue le travail de la Commission de l'écofiscalité du Canada, qui contribue activement à promouvoir les mesures écofiscales [et] à moderniser l'économie en encourageant les entreprises à innover dans un monde où prospérité économique et protection de l'environnement sont plus que jamais indissociables. »**
>
> **David Heurtel, ministre québécois du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques**

RECETTES ET DÉPENSES 2015-2016

RECETTES



- Fondations familiales **85 %**
- Entreprises **15 %**

DÉPENSES

- Salaires et avantages sociaux **46 %**
- Administration générale **12 %**
- Contrats de communication **17 %**
- Contrats de recherche **11 %**
- Événements et rencontres **6 %**
- Déplacements **8 %**

NOTRE ÉQUIPE

COMMISSAIRES

Chris Ragan, Chair
Université McGill

Elizabeth Beale
Économiste

Paul Boothe
Institute for Competitiveness and Prosperity

Mel Cappe
Université de Toronto

Bev Dahlby
Université de Calgary

Don Drummond
Université Queen's

Stewart Elgie
Université d'Ottawa

Glen Hodgson
Conference Board of Canada

Paul Lanoie*
HEC Montréal

Richard Lipsey
Université Simon Fraser

Nancy Olewiler
Université Simon Fraser

France St-Hilaire
Institut de recherche en politiques publiques

*A siégé jusqu'à l'automne 2016

COMITÉ CONSULTATIF

Elyse Allan
Dominic Barton
Gordon Campbell
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

*A siégé jusqu'à l'automne 2016

PARTENAIRES FINANCIERS ET BIENFAITEURS

La Commission de l'écofiscalité du Canada remercie de leur générosité les entreprises et organismes qui la soutiennent financièrement :

Peter Gilgan Foundation
IVEY foundation
KTG PUBLIC AFFAIRS
Max Bell Foundation
The J.W. McConnell Family Foundation / La fondation de la famille J.W. McConnell
METCALF FOUNDATION
NORTH GROWTH FOUNDATION
SUNCOR ENERGY
TD
Fondation familiale Trottier Family Foundation

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 du Canada a été fondée par un groupe d'économistes chevronnés de l'ensemble du pays, tous spécialisés en politiques publiques, en vue de porter le débat sur l'écofiscalité au-delà du monde universitaire pour favoriser son application 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.