



RÉSULTATS ESTIMÉS DU SYSTÈME FÉDÉRAL DE TARIFICATION DE LA POLLUTION PAR LE CARBONE

Principaux résultats

La tarification du carbone réduit la pollution au coût le plus bas pour les entreprises et les consommateurs. Les entreprises, les gouvernements et les experts de partout au monde s'entendent pour dire que la tarification du carbone est la façon la plus économique et efficace de réduire la pollution par le carbone. Selon le rapport *State and Trends of Carbon Pricing 2017* de la Banque Mondiale, soixante-sept administrations, représentant près de la moitié de l'économie mondiale, appliquent la tarification du carbone. Des entreprises de premier plan au Canada — dont des sociétés minières et des détaillants, d'importantes entreprises du secteur de l'énergie, ainsi que les cinq plus grandes banques canadiennes — ont joint la Coalition pour le leadership en matière de tarification du carbone de la Banque mondiale, et toutes appuient la tarification du carbone.

Un système de tarification de la pollution par le carbone bien conçu constitue un incitatif pour l'action climatique et l'innovation propre tout en protégeant la compétitivité. La tarification du carbone est une solution efficiente et rentable parce qu'elle permet aux entreprises et aux ménages de décider par eux mêmes de la meilleure façon de réduire la pollution, ce qui leur permettra aussi souvent de faire des économies.

Cette analyse examine les effets sur les émissions et l'économie d'un scénario illustratif dans lequel les quatre provinces ayant actuellement des systèmes de tarification – la Colombie-Britannique, l'Alberta, l'Ontario et le Québec, où résident 80 pour cent de la population du Canada –

respectent la norme fédérale jusqu'en 2022, et les neuf autres provinces et territoires mettent en œuvre le système fédéral de tarification du carbone. L'analyse conclut que :

- La tarification du carbone contribuera grandement à l'atteinte de la cible de réduction des gaz à effet de serre du Canada, et elle pourrait réduire la pollution par le carbone au Canada de 80 à 90 millions de tonnes en 2022 lorsque toutes les provinces et tous les territoires auront des systèmes qui respectent la norme fédérale. Ceci équivaut à retirer entre 23 et 26 millions de voitures se trouvant au Canada pendant un an¹ ou fermer entre 20 et 23 centrales électriques au charbon pendant un an². Sans cela, des interventions réglementaires plus coûteuses devraient être mises en œuvre pour que nous puissions atteindre notre cible.
- La croissance du PIB resterait forte avec l'application de la tarification du carbone pancanadienne. L'application du système fédéral de tarification dans les neuf provinces et territoires où il n'y a pas de tarification de la pollution par le carbone actuellement ne devrait avoir aucun d'impact significatif sur les taux de croissance économique nationaux dans le contexte d'une économie de plus de 2 billions de dollars. Cela stimulera probablement l'innovation et les investissements dans les technologies propres, et favorisera les occasions de croissance à long terme, bien que ces avantages ne soient pas inclus dans l'analyse de modélisation.

À propos de cette analyse

Le scénario présenté dans ce document a été réalisé à titre indicatif uniquement. Il n'a pas pour but de présenter les attentes du gouvernement du Canada quant aux endroits où le système fédéral sera appliqué. Nous nous attendons plutôt à ce qu'un bon nombre des neuf provinces et territoires qui ne tarifent pas la pollution par le carbone actuellement élaborent leurs propres systèmes de tarification du carbone. Nous avons demandé à toutes les administrations de fournir des renseignements concernant leurs plans pour la tarification du carbone d'ici le 1^{er} septembre 2018.

L'évaluation précise des répercussions de la tarification de la pollution par le carbone sur l'économie et les émissions dépend des choix des gouvernements concernant le type de système qu'ils adopteront – un prix explicite, un système de plafonnement et d'échange des droits d'émissions ou un système hybride. La façon dont ils choisiront pour utiliser les revenus générés par la tarification du carbone aura également des répercussions importantes. Les revenus pourraient être retournés sous forme de remises, de réductions d'impôt, d'incitatifs pour améliorer l'efficacité énergétique ou d'investissements dans les infrastructures et les innovations vertes. De plus, effectuer des prévisions économiques requiert de simplifier des systèmes très complexes et de formuler plusieurs hypothèses, il en résulte une certaine incertitude.

Bref, bien que cette évaluation fournisse une indication générale des résultats possibles de la tarification du carbone, elle ne constitue pas – et ne pourrait pas constituer, compte tenu du stade de l'élaboration des systèmes provinciaux et territoriaux au Canada – une comptabilisation précise des impacts de cette initiative. L'annexe 1 du présent document comprend une description plus détaillée du scénario et de l'approche de modélisation économique.

Aperçu de l'approche fédérale pour la tarification de la pollution

Le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques est le plan du Canada – développé avec les provinces et les territoires et la contribution des peuples autochtones, pour respecter les cibles de réduction des émissions, faire croître l'économie et renforcer la résilience face au changement climatique. Le plan inclut une approche pancanadienne de la tarification de la pollution par le carbone, et des mesures pour que des réductions se concrétisent dans tous les secteurs de l'économie, incluant des investissements majeurs en infrastructure, dans les technologies propres, et par le biais du Fonds pour une économie à faibles émissions de carbone. Le plan vise à stimuler l'innovation et la croissance en augmentant le développement des technologies et en favorisant l'adoption de ces dernières de façon à assurer la compétitivité des entreprises canadiennes dans la transition vers une économie mondiale propre. Le plan comprend également des mesures pour faire progresser l'adaptation au changement climatique et bâtir une résilience face aux répercussions climatiques dans l'ensemble du pays.

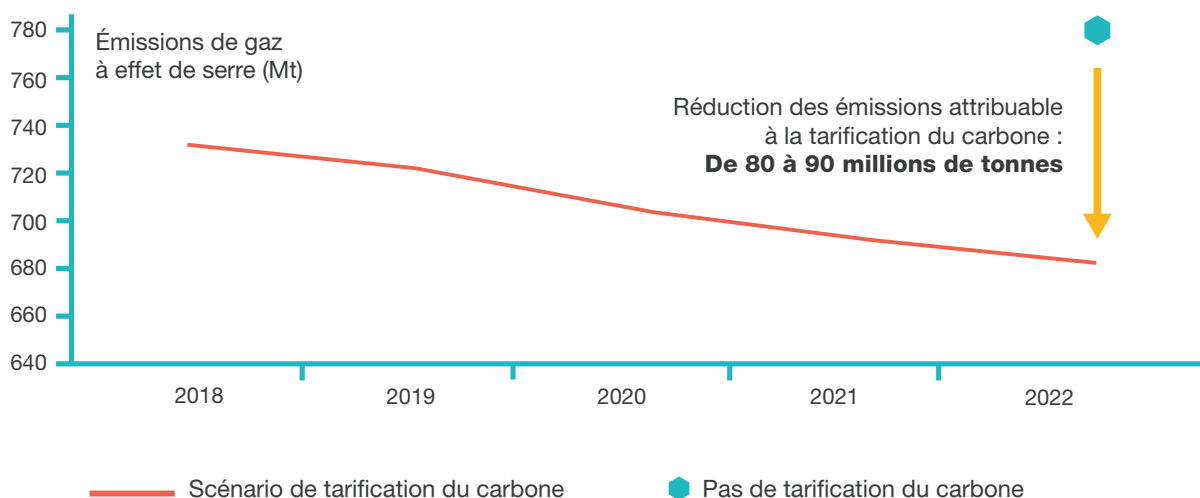
En octobre 2016, le gouvernement du Canada a publié l'[Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone](#) afin de s'assurer que la tarification du carbone s'applique à un large éventail de sources d'émissions partout au Canada à partir de 2018 et que sa rigueur augmente au fil du temps.

Suivant cette approche, les provinces et les territoires peuvent mettre en œuvre le type de système de tarification qui convient à leur situation, pourvu qu'il respecte la norme fédérale. Nous nous sommes engagés à collaborer avec les territoires pour trouver des solutions qui tiennent compte de leurs situations particulières.

Le gouvernement fédéral s'est aussi engagé à mettre en œuvre un système fédéral de tarification de la pollution par le carbone qui s'appliquera le 1^{er} janvier 2019, intégralement ou en partie, dans toute province ou dans tout territoire qui en fait la

demande ou qui n'a pas de système de tarification en place en 2018 respectant la norme fédérale. Le gouvernement fédéral retournera tous les revenus directs de son système de tarification du carbone à la juridiction d'origine³.

ÉMISSIONS PRÉVUES DE GAZ À EFFET DE SERRE AU CANADA AVEC LA TARIFICATION DU CARBONE ET SANS CETTE TARIFICATION



Estimation des réductions des émissions à travers le Canada

Selon le scénario analysé, la tarification du carbone réduirait la pollution par les gaz à effet de serre de 80 à 90 millions de tonnes en 2022, contribuant significativement à l'atteinte de la cible nationale du Canada. Cela équivaut à retirer entre 23 et 26 millions de véhicules de la circulation pendant un an⁴, ou à fermer de 20 à 23 centrales au charbon durant un an (à titre de comparaison, il y a 24 millions de véhicules sur la route et 16 centrales au charbon sont actuellement en opération dans l'ensemble du Canada)⁵.

Le système de tarification directe de la Colombie Britannique est en place depuis 2008. Les analyses suggèrent que la politique a permis de réduire les émissions de 5 à 15 %⁶. Parallèlement, le PIB réel de la province a grimpé de plus de 17 % entre 2007 et 2015⁷, ce qui est supérieur à ce qui a été observé dans le reste du Canada, et la demande en essence par personne a diminué de 15 % entre 2007 et 2014⁸.

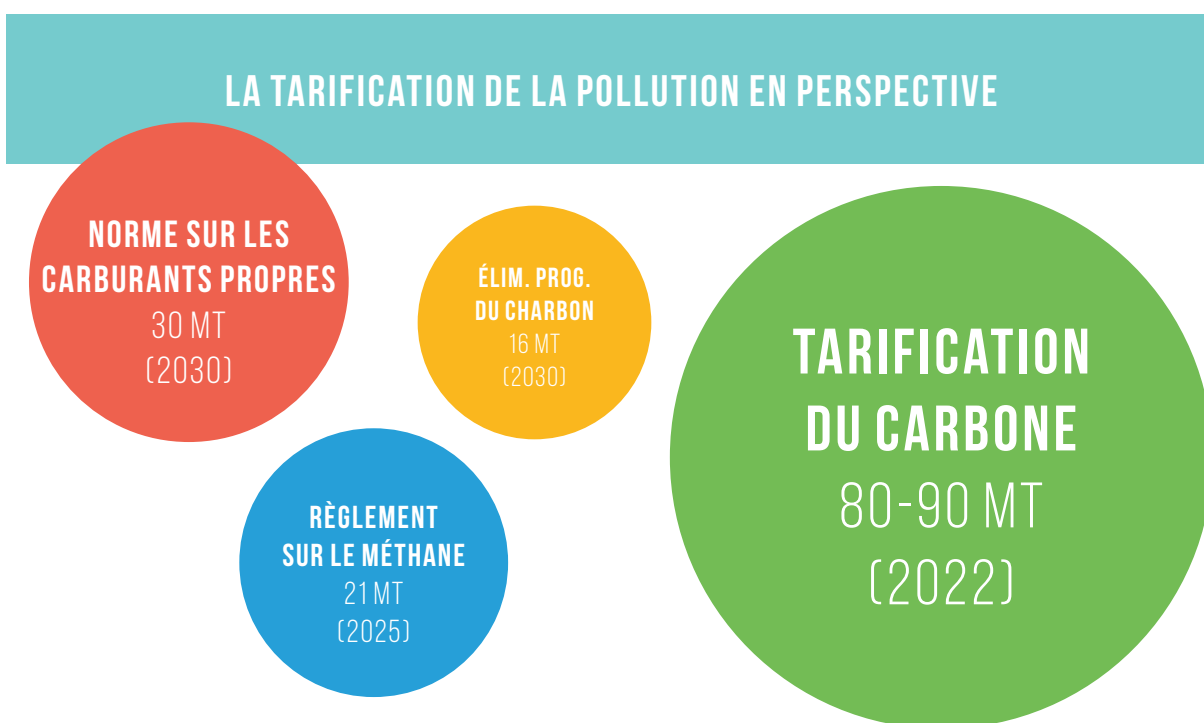
Sans la tarification du carbone, le Canada serait beaucoup plus loin d'atteindre sa cible qu'il ne l'est actuellement (de 80 à 90 millions de tonnes en fait), et cette lacune devrait être comblée au moyen de politiques moins rentables, comme des règlements ou des investissements⁹.

Les réductions d'émissions estimatives attribuables à la tarification de la pollution tiennent compte des éléments suivants :

- Les réductions attribuables aux systèmes de tarification du carbone provinciaux existants

en Colombie Britannique, en Alberta, en Ontario et au Québec, qui seront de plus en plus rigoureux afin de respecter la norme fédérale, en comparaison avec un scénario hypothétique selon lequel ces provinces n'auraient pas de systèmes en place^{10,11}.

- Les réductions attribuables à l'application du système fédéral de tarification du carbone dans les neuf provinces et territoires qui n'ont actuellement pas de systèmes de tarification en place.



Mesures complémentaires

La tarification du carbone est un pilier essentiel du plan sur la croissance propre et les changements climatiques du Canada et joue un rôle majeur dans l'atteinte de notre cible nationale. Cependant, il n'a jamais été question que cette initiative soit la seule mesure politique du plan pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Se fier exclusivement sur le système de tarification du carbone pour atteindre les cibles d'émissions du Canada nécessiterait un prix très élevé. Le plan

de lutte contre les changements climatiques du Canada comprend plutôt des politiques et des investissements complémentaires qui agissent de concert avec la tarification de la pollution par le carbone pour réduire les émissions dans tous les secteurs de l'économie¹². Comme la Commission de l'écofiscalité du Canada l'a souligné, des mesures complémentaires sont particulièrement

importantes pour cibler les émissions qui ne sont pas visées par la tarification du carbone et accroître le signal de prix dans certains marchés¹³.

Ces mesures complémentaires contribueront à accroître l'efficacité de la tarification du carbone, créeront des incitatifs pour l'innovation et la croissance propre, et réduiront les coûts pour les Canadiens. Par exemple, les normes d'efficacité énergétique, l'amélioration des codes du bâtiment, les politiques relatives aux véhicules zéro émission et les investissements dans les transports en commun constituent toutes des mesures qui aident les Canadiens à consommer moins d'énergie et à faire des choix plus écologiques pouvant leur faire économiser de l'argent, notamment en réduisant leur exposition à la tarification du carbone. Les investissements dans les technologies propres et l'innovation contribuent à accélérer le développement de technologies de prochaine génération et d'idées qui accroîtront encore plus les économies et qui réduiront les émissions futures.

Impacts économiques de la tarification de la pollution

Cette section examine l'incidence économique du système fédéral de tarification du carbone, dans un scénario dans lequel il est mis en place dans les neuf provinces et territoires du Canada qui n'ont actuellement pas de système de tarification de la pollution par le carbone. Tel que mentionné précédemment, il s'agit d'un scénario hypothétique dont la concrétisation n'est pas anticipée; il fournit toutefois un ordre de grandeur quant à l'effet potentiel de la tarification de la pollution par le carbone au Canada.

Le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques comprend des mesures complémentaires à l'échelle de l'économie, incluant :

- **L'abandon progressif de la production d'électricité à partir du charbon d'ici 2030 ;**
 - **La réduction de la dépendance au diesel dans les régions nordiques, éloignées et les communautés autochtones ;**
 - **L'amélioration de l'efficacité des véhicules, et l'augmentation du nombre de véhicules zéro émission sur la route ;**
 - **Le développement d'une norme sur les combustibles propres ;**
 - **La réduction des émissions de méthane du secteur du pétrole et du gaz ;**
 - **L'amélioration de l'efficacité énergétique ;**
 - **L'augmentation du stockage du carbone dans les forêts, les terres humides et les sols**
-

Répercussions sur le PIB

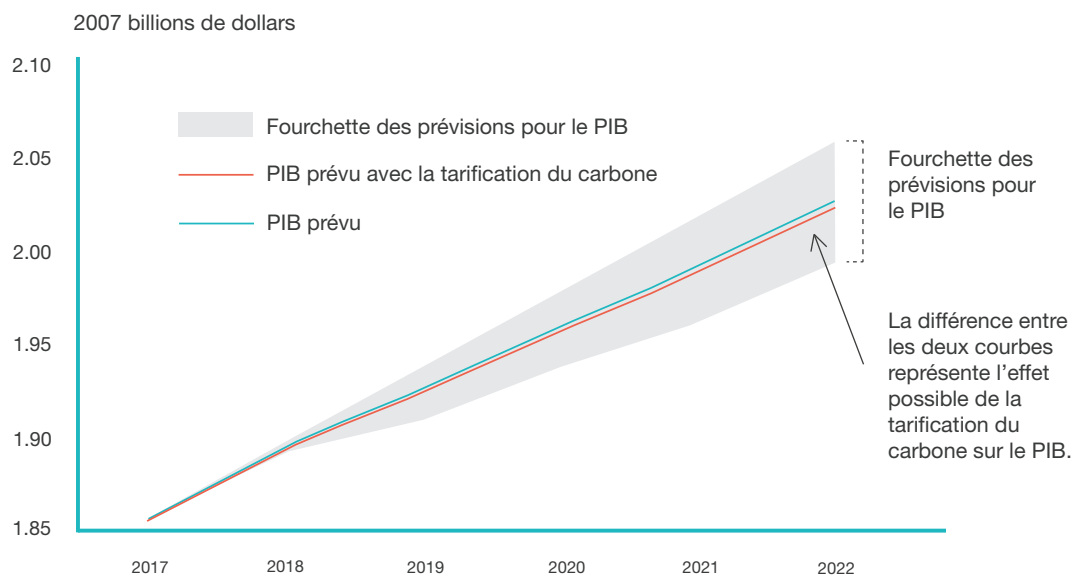
Il n'est pas attendu que le système fédéral de tarification du carbone ait un impact significatif sur les taux de croissance économique nationaux. L'application de ce système fédéral, dans les neuf provinces et territoires qui n'ont actuellement pas mis en place leurs propres systèmes, entre 2018 et 2022, devrait avoir une incidence de moins d'un dixième de point de pourcentage sur le taux de croissance annuel moyen du PIB réel du Canada. La différence en termes de PIB, en 2022, représenterait environ 2 milliards de dollars, soit 0,1 % du PIB. Sur cette période, les perspectives annuelles moyennes en termes de croissance du PIB réel seraient de 1,8 %, en tenant compte ou non du système fédéral de tarification du carbone^{14,15}. Le modèle utilisé pour réaliser cette estimation tient compte des changements dans la production et les habitudes de consommation des provinces et des territoires, dans le commerce

intergouvernemental dans l'ensemble du Canada, et dans les importations et les exportations internationales attribuables à la tarification du carbone (voir l'Annexe 1). Cette conclusion est cohérente avec les analyses précédentes réalisées par les gouvernements et les experts externes¹⁶.

En comparaison, l'incidence estimée de la tarification du carbone est considérablement inférieure à la marge des prévisions du PIB actuelles et est très inférieure à l'incidence typique des fluctuations annuelles des prix mondiaux de l'énergie.

Les quatre provinces dotées de systèmes de tarification du carbone – la Colombie-Britannique, l'Alberta, l'Ontario et le Québec – couvraient 80 pour cent de la population du Canada et étaient aussi les provinces avec la plus grande croissance du PIB à travers le pays¹⁷ en 2017.

PIB RÉEL PRÉVU AU CANADA AVEC LA TARIFICATION DU CARBONE ET SANS CETTE TARIFICATION *



*Les données du graphique supposent que le système fédéral sera appliqué dans les neuf provinces et territoires qui n'ont actuellement pas mis en place leurs propres systèmes, et que les systèmes de tarification actuels continuent de répondre aux normes fédérales.

La tarification du carbone a également d'importantes retombées économiques. Certaines de ces retombées, comme l'accroissement des innovations, augmenteront la productivité et donc la croissance à long terme, mais ne sont

pas prises en compte dans notre modèle. Par conséquent, l'incidence économique de la tarification de la pollution par le carbone est probablement surévaluée.

Les avantages de la tarification de la pollution

Les modèles économiques tels que celui utilisé pour la présente évaluation ne tiennent pas compte de certains des avantages importants de la tarification de la pollution démontrés par la littérature didactique et les données probantes du monde réel. Ces avantages sont notamment les suivants¹⁸.

- La tarification de la pollution par le carbone aidera les entreprises canadiennes **à se positionner avantageusement dans l'économie à faibles émissions de carbone émergente**, un marché en croissance que la Société financière internationale de la Banque Mondiale appelle une opportunité de 23 000 milliards de dollars¹⁹. La tarification de la pollution par le carbone favorise l'innovation ainsi que la création et l'adoption de technologies et de procédés propres. Les entreprises canadiennes dans les provinces avec la tarification du carbone sont en train de transiter vers des combustibles plus propres. D'autres développent de nouvelles technologies pour générer des revenus en capturant les émissions de carbone – certaines de ces nouvelles technologies incorporent le dioxyde de carbone libéré par les installations industrielles dans le ciment et d'autres matériaux utiles. Les sociétés et les entrepreneurs qui développent de nouvelles façons de produire des biens et de fournir des services avec de plus faibles intensités d'émissions bénéficieront de l'accès au marché global pour les solutions à faibles émissions de carbone.
- Les consommateurs et les ménages réaliseront des **économies** à long terme en améliorant l'efficacité énergétique (par exemple une meilleure isolation) et en utilisant des technologies plus propres comme les thermostats intelligents. À mesure que les nouvelles technologies seront rendues disponibles, leur coût diminuera probablement, elles deviendront plus facilement accessibles et gagneront en efficacité au fil du temps.
- Le rapport de la Commission de haut niveau sur les prix du carbone de la Banque mondiale, coprésidée par Joseph Stiglitz, lauréat d'un prix Nobel, et par Lord Nicholas Stern, conclut que **la transition vers une économie à faibles émissions de carbone pourrait être un puissant et attrayant vecteur de croissance durable** favorisant la résilience, l'innovation, la qualité de vie en ville, une agriculture robuste et des écosystèmes forts²⁰.
- En réduisant la pollution, la tarification de la pollution par le carbone a divers **avantages importants pour la santé publique**²¹. Par exemple, en accélérant la réduction de la production d'électricité à partir de charbon, il est anticipé que les amendements à la réglementation sur les centrales au charbon introduits par le gouvernement fédéral en février 2018 entraîneront une amélioration de la qualité de l'air et une réduction de l'exposition aux polluants liés à des problèmes de santé tels que les morts prématurées, l'asthme et les maladies cardiaques²².

Il est également important de tenir compte du **coût éludé de l'inaction en matière de changement climatique**. De nombreuses études montrent que les coûts de l'inaction sont beaucoup plus élevés

que les coûts de la lutte contre les changements climatiques²³. Dans son rapport de 2011 *Le prix à payer*, l'ancienne Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie a conclu que les

coûts des changements climatiques pourraient représenter environ 5 milliards de dollars par année d'ici 2020 au Canada et pourraient atteindre 21 à 43 milliards de dollars par année d'ici 2050, soit l'équivalent de 0,8 % à 1 % du PIB, selon les émissions mondiales futures et la croissance connue au Canada dans l'intervalle²⁴. Le Bureau

d'assurance du Canada a enregistré une hausse des réclamations d'assurance de 400 millions de dollars par année entre 1983 et 2008 à environ 1 milliard de dollars ou plus au cours des dernières années, incluant une somme supérieure à 5 milliards en 2016, le paiement intégral annuel le élevé jamais enregistré²⁵.



Incidences sur les ménages

L'effet net de la tarification du carbone sur les ménages au Canada dépendra de plusieurs facteurs, particulièrement le choix de système dans une administration donnée (un tarif explicite, un système de plafonnement et d'échange des droits d'émissions, ou une approche hybride) et les façons dont les gouvernements réinvestissent les revenus générés par la tarification de la pollution. Alors que des gouvernements s'affairent à déterminer leurs approches pour aborder ces questions politiques, cette section fournit des considérations générales liées à l'impact sur les ménages au Canada.

Le gouvernement fédéral s'est engagé à retourner tous les revenus directement issus du système fédéral de tarification de la pollution

par le carbone à l'administration où ils ont été générés. Dans le monde entier, les gouvernements utilisent les revenus provenant de la tarification du carbone à diverses fins, par exemple en réduisant le taux d'imposition des entreprises et des particuliers, en aidant les entrepreneurs et les ménages à investir dans l'efficacité énergétique, en construisant des systèmes de transport et d'autres infrastructures et en compensent les coûts pour les ménages à faible revenu et les autres groupes vulnérables. La Commission canadienne sur l'écofiscalité recommande un portefeuille d'approches pour répondre aux préoccupations liées à l'équité et à la compétitivité²⁶.

Un certain nombre d'analyses externes ont exploré les implications potentielles de la tarification du carbone au Canada pour les ménages²⁷. Une des conclusions principales de ces analyses est que l'effet net final pour n'importe quel ménage dépendra beaucoup de la façon dont les gouvernements choisiront d'utiliser les revenus de la tarification de la pollution par le carbone²⁸.

Les quatre provinces qui ont un système de tarification de la pollution par le carbone – la Colombie-Britannique, l'Alberta, l'Ontario et le Québec – ont investi leurs revenus dans des remises aux citoyens, des baisses d'impôt, des activités de lutte contre les changements climatiques, des infrastructures, des investissements dans les innovations propres, des programmes d'efficacité énergétique et d'autres initiatives.

Par exemple, la Colombie-Britannique a l'intention d'investir les revenus issus de la tarification du carbone de cette année en réduisant la prime du régime de services médicaux de 50 %, de même qu'en abaissant l'impôt sur le revenu des particuliers et des petites entreprises²⁹.

Les gouvernements peuvent aussi utiliser les revenus pour s'assurer de protéger les ménages à faible revenu. Par exemple, en Alberta environ 60 pour cent des ménages sont admissibles à une remise

totale ou partielle sur la redevance provinciale sur le carbone. Un ménage avec deux adultes et deux enfants serait admissible à recevoir une remise allant jusqu'à 540 \$ par année en 2018, soit plus que la redevance estimée pour un ménage de cette taille.

L'engagement du gouvernement fédéral de veiller à ce que tous les revenus issus de la tarification de la pollution demeurent au sein de l'administration où ils ont été générés permet aux provinces et aux territoires de concevoir le système le mieux adapté à leur économie et à leurs ménages.

Conclusion

La tarification du carbone réduit la pollution au plus faible coût pour les entreprises et les consommateurs tout en incitant le développement de manières innovatrices d'améliorer l'efficacité énergétique et de sources d'énergie plus propres. Cette analyse montre que l'adoption de la tarification du carbone conforme au modèle fédéral à travers le Canada réduira la pollution par les gaz à effet de serre de 80 à 90 millions de tonnes en 2022 tandis que notre économie continue de croître. La croissance propre et l'innovation stimulée par la tarification de la pollution aideront le Canada à se positionner pour réussir dans l'économie du 21^e siècle.

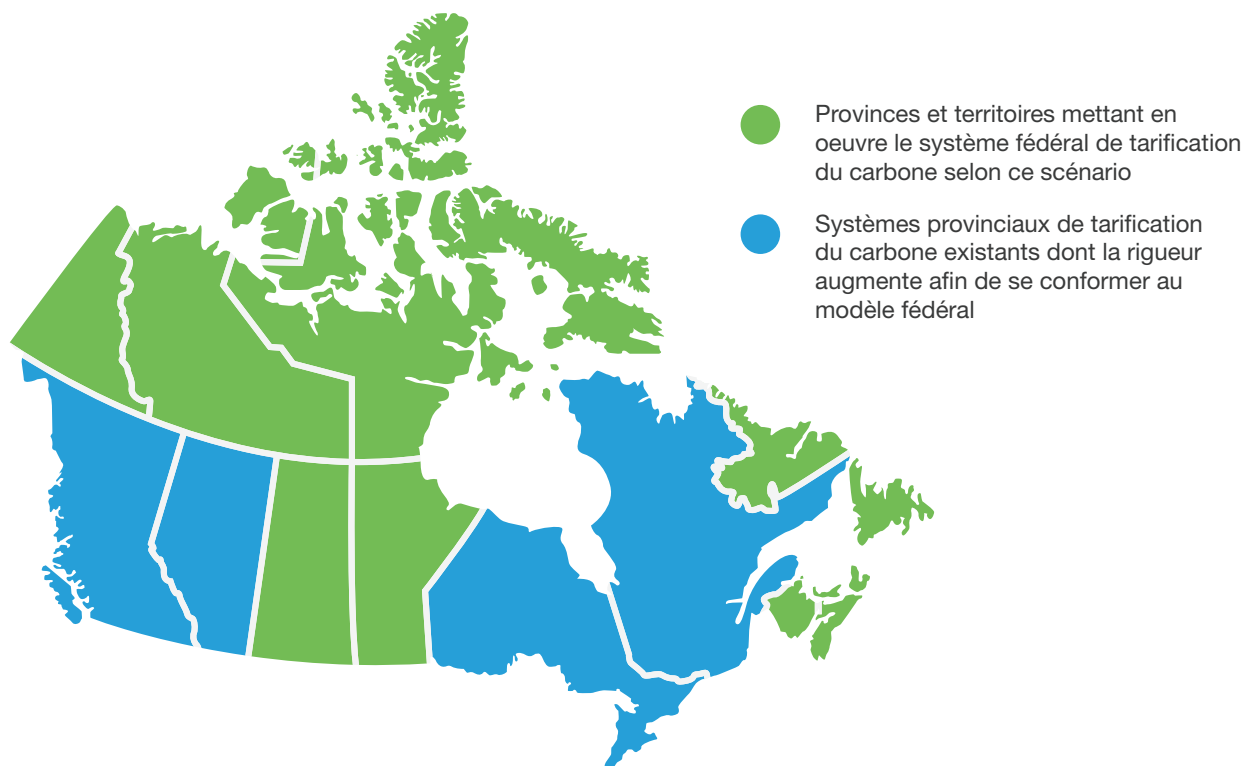
ANNEXE 1 : INFORMATION SUR LE SCÉNARIO ET LA MODÉLISATION

Ce document présente les résultats estimés de l'approche pancanadienne à la tarification du carbone selon un scénario illustratif comportant les hypothèses suivantes :

- Les quatre provinces ayant actuellement des systèmes de tarification du carbone – la Colombie-Britannique, l'Alberta, l'Ontario et le Québec, représentant 80 pour cent de la population du Canada – demeurent alignées sur la norme fédérale de 2018 à 2022. L'Ontario, le Québec et la Colombie Britannique ont déjà des plans pour accroître la rigueur de leurs systèmes; dans ce scénario, nous présumons que l'Alberta respecte la norme fédérale en 2021 et en 2022.

- Les neuf autres provinces et territoires (Terre Neuve et Labrador, Île du Prince Édouard, Nouvelle Écosse, Nouveau Brunswick, Manitoba, Saskatchewan, Yukon, Territoires du Nord Ouest et Nunavut) mettent en œuvre le système fédéral de tarification du carbone. Pour les besoins de cette analyse, nous avons également inclus les répercussions indirectes de la tarification dans ces neuf provinces et territoires sur les émissions des quatre provinces ayant déjà des systèmes de tarification en vigueur.

Les prévisions de la réduction des GES et de la croissance du PIB découlent du modèle d'équilibre général calculable d'ECCC, EC-PRO, qui simule la réaction des principaux secteurs économiques de chaque province et territoire, et leurs interactions entre eux, y compris le commerce interprovincial.



Elles tiennent compte des caractéristiques de la production et des habitudes de consommation provinciales au moyen d'un tableau détaillé d'entrées sorties, et elles relient les provinces par l'entremise du commerce bilatéral. Chaque province et territoire est représenté explicitement en tant que région, et le reste du monde est représenté en tant que flux d'importations et d'exportations vers les provinces canadiennes, que nous supposons être des preneurs de prix dans les marchés internationaux. Pour les besoins de l'analyse des politiques énergétiques et climatiques, de l'information sur la consommation d'énergie et les émissions de GES en lien avec la combustion de combustibles fossiles est incluse à ce modèle. Sont également suivies les émissions de GES non liées à l'énergie.

Les données de référence pour cette analyse macroéconomique proviennent du scénario de référence des GES de 2017 du Canada qui a été déclaré dans la 7^e Communication nationale du Canada et dans le 3^e Rapport biennal à la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Ce scénario englobe les futures répercussions des politiques et des mesures prises par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux au 1^{er} novembre 2017, y compris les systèmes de tarification du carbone au Québec, en Ontario, en Alberta et en Colombie Britannique.

Dans les prévisions, les principales variables macroéconomiques du modèle comme le PIB, le taux de change et l'inflation sont harmonisées aux projections du ministère des Finances Canada. Les projections de la croissance démographique sont obtenues auprès de Statistique Canada, et les prévisions de prix et de production pour le pétrole

et le gaz naturel sont puisées dans L'avenir énergétique du Canada de l'Office national de l'énergie.

Le scénario de référence de 2017 est utilisé pour comparer les répercussions d'un scénario illustratif dans lequel le système fédéral est mis en œuvre dans les neuf provinces et territoires qui n'ont pas de système de tarification et dans lequel l'Alberta augmente son tarif du carbone à 40 \$/tonne en 2021 et à 50 \$/tonne en 2022 afin de demeurer alignée sur la norme fédérale. Le scénario de référence tient déjà compte du fait que la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec augmenteront la rigueur de leurs systèmes afin d'assurer l'harmonisation avec la norme fédérale, selon les annonces qui ont été faites par les provinces en question.

Les réductions estimées attribuables aux systèmes de tarification du carbone existants sont réalisées grâce à une combinaison des résultats de la modélisation économique au moyen du modèle EC PRO d'ECCC et des données de référence actuelles et précédentes. Les données de référence précédentes sont alignées sur le scénario de référence des GES de 2014 du Canada, le scénario de référence des GES de 2015, déclaré dans le 2^e Rapport biennal sur les changements climatiques du Canada, ou le scénario de référence des GES de 2016, et elles sont utilisées pour isoler les répercussions de la tarification dans les systèmes de tarification du carbone existants. Ces réductions estimées à partir des systèmes existants englobent les unités acquises de la Californie par des entités couvertes par les systèmes de plafonnement et d'échange en Ontario et au Québec.

ANNEXE 2 : RÉSUMÉ DE L'ANALYSE COMPARATIVE ENTRE LES SEXES + (ACS+)

ECCE a entrepris une ACS+ afin d'évaluer les répercussions des changements climatiques et de l'approche pancanadienne de la tarification de la pollution par le carbone sur les divers groupes de la société. Ce travail inclut une analyse documentaire des incidences possibles des politiques sur la tarification de la pollution par le carbone en ce qui concerne les sexes et la diversité.

On s'attend à ce que le système de tarification basé sur les résultats offre un répit aux industries dépendantes du commerce qui produisent des émissions élevées et par conséquent à ce qu'il réduise les risques liés à la compétitivité et aux fuites de carbone. Le faible risque de fuite de carbone (qui réduit le risque connexe de perte d'emploi) sera bénéfique pour l'économie dans son ensemble, mais pourrait être indirectement plus avantageux pour les hommes que pour les femmes, car généralement, les hommes forment une plus grande partie de la main-d'œuvre dans ces industries.

Les répercussions sur les ménages à faible revenu de la mise en œuvre du système de tarification basé sur les résultats dépendront de l'incidence sur des installations industrielles particulières. De plus, l'incidence du système de tarification de la pollution par le carbone du gouvernement fédéral sur ces ménages dépendra grandement de comment les revenus générés sont utilisés. Comme mentionné dans la présente étude, les gouvernements peuvent utiliser les revenus de diverses façons pour atténuer les répercussions sur les ménages à faible revenu et les autres groupes vulnérables, par exemple en offrant des remises, des réductions d'impôts ou via d'autres mécanismes. Le gouvernement du Canada s'est

engagé à remettre tous les revenus directs de la tarification à l'administration où ces revenus ont été générés.

En ce qui concerne les collectivités autochtones, notamment celles qui sont éloignées ou hors réseau et dépendantes du diesel pour l'énergie, le recours au filet de sécurité fédéral pourrait entraîner des répercussions asymétriques. Ces répercussions pourraient par exemple prendre la forme de coûts plus élevés pour l'utilisation du carburant et le transport en raison de la dépendance envers les moyens de transport aériens et maritimes par les résidents des collectivités desservies par peu ou pas de routes, et le coût plus élevé du carburant pour le chauffage et l'énergie, sans réelle option de rechange. Pour ce qui est des ménages à faible revenu, la mesure dans laquelle ces répercussions se matérialiseront dépendra en partie de comment les revenus générés par la tarification de la pollution par le carbone seront utilisés et aussi des autres programmes. Le gouvernement du Canada a un nombre de programmes visant à diminuer l'utilisation de diesel dans les communautés éloignées et autochtones. Plus d'informations sur ces programmes sont disponibles à l'adresse suivante : www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/action-pour-climat/mesures-reduire-emissions/reduire-dependance-diesel.html. Le gouvernement du Canada entreprend des discussions basées sur les distinctions avec les Premières Nations, les Inuits et la Nation métisse au sujet de la tarification du carbone pour trouver des solutions qui tiennent compte de leurs situations particulières.

Notes de fin

¹ La comparaison pour les émissions des véhicules légers est basée sur les données sur le parc automobile et les émissions du rapport d'inventaire national du Canada 1990-2016, www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/emissions-gaz-effet-serre/inventaire.html.

² La comparaison d'émission du charbon est basée sur les données du règlement modifiant le Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon, www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2018/2018-02-17/html/reg3-fra.html.

³ La TPS continuera à s'appliquer sur les achats de biens et services.

⁴ Ibid., note finale #1.

⁵ Ibid., note finale #2.

⁶ Murray, Brian C. et Nicholas Rivers (2015). *British Columbia's Revenue-Neutral Carbon Tax: A Review of the Latest "Grand Experiment" in Environmental Policy*, https://nicholasinstitute.duke.edu/sites/default/files/publications/ni_wp_15-04_full.pdf (en anglais seulement)

⁷ Gouvernement de la Colombie-Britannique, www2.gov.bc.ca/gov/content/environment/climate-change/planning-and-action/carbon-tax (en anglais seulement)

⁸ Antweiler, Werner et Sumeet Gulati. *Frugal cars or frugal drivers? How carbon and fuel taxes influence the choice and use of cars*. <https://ssrn.com/abstract=2778868> (en anglais seulement)

⁹ Pour une analyse des coûts relatifs des différentes approches de réduction des émissions, veuillez consulter la section 4 de la Commission de l'écofiscalité du Canada, 2015. La voie à suivre : pour une approche concrète de réduction des émissions de gaz à effet de serre au Canada. <https://ecofiscal.ca/fr/reports/voie-a-suivre/>.

¹⁰ Les estimations comprennent les crédits de carbone achetés en Californie par des entités visées par les systèmes de plafonnement et d'échange en Ontario et au Québec.

¹¹ Les réductions estimées attribuables aux systèmes de tarification existants proviennent d'une combinaison de résultats du modèle EC-Pro à l'aide des valeurs de référence actuelles et antérieures. Les valeurs de référence antérieures sont conformes au scénario de référence des émissions de GES de 2014 pour le Canada; au scénario de référence des émissions de GES de 2015 présenté dans le 2^e rapport biennal du Canada sur les changements climatiques; ou au scénario de référence des émissions de GES de 2016, et servent à isoler les répercussions de la tarification dans les systèmes existants de tarification du carbone.

¹² Pour de plus amples renseignements, se reporter au premier rapport annuel du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques : www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien/premier-rapport-annuel.html.

¹³ Commission de l'écofiscalité du Canada. Soutenir la tarification du carbone : comment identifier les politiques qui complètent véritablement un prix carbone à l'échelle de l'ensemble de l'économie. <http://ecofiscal.ca/wp-content/uploads/2017/06/Commission-Ecofiscalite-Soutenir-la-tarification-du-carbone-Rapport-juin-2017.pdf>.

¹⁴ La projection de référence est la moyenne des prévisions du PIB réel dans l'enquête d'économistes du secteur privé du budget de 2018. La fourchette des prévisions correspond à la différence entre les quatre meilleures prévisions et les quatre dernières prévisions de l'enquête du budget de 2018.

¹⁵ Statistique Canada, Produit intérieur brut réel en termes de dépenses, CANSIM, tableau 380-0064, www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/l02/cst01/econ05-fra.htm.

¹⁶ Analyse économique du cadre Pancanadien, www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/action-pour-climat/analyse-economique.html.

¹⁷ Pembina Institute, www.pembina.org/op-ed/carbon-pricing-economic-growth. Le fait qu'elles aient bel et bien connu une solide croissance montre simplement que la tarification du carbone ne semble pas avoir freiné la croissance du PIB dans ces administrations.

¹⁸ Le rapport de la Commission de haut niveau sur les prix du carbone de la Banque mondiale décrit les avantages connexes de la réduction des émissions de GES, y compris ceux découlant de la tarification du carbone, notamment les suivants :

- *avantages immédiats* des émissions de GES évitées (réduction des effets négatifs de la pollution atmosphérique sur la santé et la productivité agricole, amélioration de la sécurité énergétique et réduction de la vulnérabilité des balances commerciales à la volatilité des prix du pétrole);
- *accélération des avancées technologiques* lorsque les investissements précoces dans les technologies à faibles émissions de carbone produisent un effet d'apprentissage par la pratique ayant des retombées positives sur les changements technologiques;
- *effet d'entraînement à court terme et résultats tangibles à long terme* d'une transition bien menée vers une économie à faibles émissions de carbone.

¹⁹ Société financière internationale, 2016, *Climate Investment Opportunities in Emerging Markets*, www.ifc.org/wps/wcm/connect/51183b2d-c82e-443e-bb9b-68d9572dd48d/3503-IFC-Climate_Investment_Opportunity-Report-Dec-FINAL.pdf?MOD=AJPERES (en anglais seulement)

²⁰ Carbon Pricing Leadership Coalition, 2017, Rapport de la Commission de haut niveau sur les prix du carbone, www.carbonpricingleadership.org/report-of-the-highlevel-commission-on-carbon-prices/

²¹ La pollution atmosphérique provenant des centrales au charbon entraîne des problèmes de santé qui coûtent au système de santé plus de 800 millions de dollars par année, selon une étude de 2014 de l'Institut Pembina.

²² Résumé de l'étude d'impact de la réglementation du *Règlement modifiant le Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone — secteur de l'électricité thermique au charbon*, www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2018/2018-02-17/html/reg3-fra.html

²³ Il est à signaler que, pour que les coûts de l'inaction soient entièrement évités, il faudrait que des mesures de lutte contre les changements climatiques concertées soient déployées à l'échelle mondiale.

²⁴ Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie : Le prix à payer : répercussions économiques du changement climatique pour le Canada, 2011, *The Economic Impacts of Climate Change for Canada*, <http://nrt-trn.ca/climate/climate-prosperity/the-economic-impacts-of-climate-change-for-canada> (en anglais seulement)

²⁵ Bureau d'assurance du Canada, 2017 et 2014, document Assurance de dommages au Canada, www.ibc.ca/fr/ns/ressources/%C3%A9tat-de-lindustrie/publication-assurances-de-dommages-au-canada.

²⁶ Commission de l'écofiscalité du Canada, *Des choix judicieux : options de recyclage des recettes de la tarification du carbone*, <http://ecofiscal.ca/wp-content/uploads/2016/04/Commission-Ecofiscalite-Choix-judicieux-tarification-carbone-recyclage-recettes-Rapport-avril-2016.pdf>.

²⁷ Voir, par exemple : Tombe, Trevor and Nicholas Rivers, 2017. The cost of carbon pricing in Ontario and Alberta, www.macleans.ca/economy/economicanalysis/what-carbon-prices-in-alberta-and-ontario-will-cost-the-average-household-and-why/amp/ (en anglais seulement); Tombe, Trevor, 2016. *Here's how much carbon pricing will likely cost households*, www.macleans.ca/economy/economicanalysis/heres-how-much-carbon-pricing-will-likely-cost-households/amp/ (en anglais seulement); ou note de Jennifer Winter au comité permanent sur l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles. https://sencanada.ca/content/sen/committee/421/ENEV/Briefs/Winter_follow-up_e.pdf (en anglais seulement)

²⁸ Tombe, Trevor, 2016. *Here's how much carbon pricing will likely cost households*, www.macleans.ca/economy/economicanalysis/heres-how-much-carbon-pricing-will-likely-cost-households/amp/ (en anglais seulement)

²⁹ British Columbia Budget 2017, September Update, http://bcbudget.gov.bc.ca/2017_Sept_Update/bfp/2017_Sept_Update_Budget_and_Fiscal_Plan.pdf (en anglais seulement)

N° de cat. : En4-326/2018F-PDF

ISBN : 978-0-660-26231-4

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec le Centre de renseignements à la population d'Environnement et Changement climatique Canada au 1-800-668-6767 (au Canada seulement) ou 819-938-3860 ou par courriel à ec.enviroinfo.ec@canada.ca.

Photos : © Environnement et Changement climatique Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, 2018

Also available in English