



Équité

Réduire plutôt qu'augmenter la TVQ
Faire de l'écofiscalité le principe directeur de la réforme

Mémoire déposé à la Commission sur les finances publiques dans le cadre des
audiences sur le rapport d'examen sur la fiscalité du Québec.

Le 3 septembre 2015

ÉQUITERRE

Équiterre est l'un des plus importants groupes écologiques canadiens. Indépendant et autonome financièrement, notre mission est de promouvoir le développement durable à l'échelle individuelle, organisationnelle et sociétale.

Équiterre s'intéresse ainsi au développement économique vert et a cofondé la coalition Switch qui regroupe des acteurs de tous les horizons.

En quelques chiffres Équiterre c'est :

- 130 000 sympathisants
- 13 000 membres
- Plus de 60 000 adhérents sur Facebook
- Plus de 15 000 adhérents sur Twitter (Équiterre et porte-paroles)
- 2000 parutions médiatiques par année
- 40 employés
- 200 bénévoles
- 2 bureaux (Montréal et Québec)
- 6 groupes d'actions bénévoles (Gatineau, Montréal, Lanaudière, Mauricie, Estrie et Québec)
- 22 ans d'existence et de présence dans l'ensemble des régions du Québec

INTRODUCTION

Équiterre a pris connaissance du rapport d'examen de la fiscalité québécoise. Nous comprenons que l'intention du gouvernement n'est ni d'augmenter ni de diminuer les recettes de l'État, mais plutôt de rendre la fiscalité plus efficiente et plus moderne.

En 2015, à quelques mois de la plus importante conférence sur le climat qui se déroulera à Paris (COP21), il nous apparaît incongru de mener à terme un tel exercice sans se poser la question fondamentale de l'impact de la fiscalité sur l'environnement ou, pour être encore plus précis, de son impact sur le type d'économie que nous souhaitons favoriser puisque la fiscalité n'est jamais neutre à cet égard.

Dans le cadre de ce court mémoire, nous n'avons pas trouvé opportun de vous faire la démonstration systématique de la pertinence de réduire notre impact sur l'environnement. La littérature abonde sur ce thème et le gouvernement a d'ailleurs adhéré à la plupart des objectifs que l'on propose dans ce document. Mentionnons simplement qu'à l'égard des gaz à effet de serre, il est central de réduire notre dépendance aux énergies fossiles et plus particulièrement du pétrole dans le cas du Québec. Or, cinq de nos sept propositions auraient pour effet de réduire la consommation de pétrole comme matière première dans la fabrication du plastique d'une part, ou comme source d'énergie dans le secteur du transport d'autre part.

Rappelons que le premier ministre Philippe Couillard a annoncé que la cible du Québec de réduction des gaz à effet de serre (GES) sur l'horizon 2050 se situerait entre 80 et 95 %. Considérant les émissions des secteurs forestiers et agricoles, cela signifie, à toutes fins

pratiques, une réduction de 100 % de la consommation de pétrole, de gaz naturel et de charbon. Il faudra sans aucun doute que la fiscalité soutienne cet objectif.

À court terme, le gouvernement compte notamment sur la bourse du carbone pour réduire ses émissions de GES d'ici 2020 et sans doute 2030 également. Or, une partie des crédits de cette bourse proviendront de l'extérieur du Québec ce qui, d'un point de vue strictement économique, est beaucoup moins souhaitable qu'une réduction au Québec.

À l'égard des pesticides de synthèse que l'on utilise notamment en agriculture, en foresterie et à la maison, la preuve de leur impact n'est plus à faire. En fait, ces produits sont justement utilisés pour tuer! Il n'est donc pas surprenant que plusieurs de ces substances, à des niveaux variables, puissent avoir des impacts sur des espèces non ciblées et même chez les humains. Des dizaines de produits permis au Canada sont d'ailleurs bannis en Europe à cause de leur risque pour l'environnement et la santé. Récemment, les néonicotinoïdes, interdits en Europe, ont fait les manchettes à cause de leur impact dévastateur sur les abeilles. Or, d'autres produits tout aussi dangereux, comme l'atrazine sont utilisée en très grande quantité au Québec et force est de constater que l'approche de réduction volontaire du MAPAQ ne fonctionne pas; la quantité de pesticides à risque utilisée au Québec ne diminue pas selon les inventaires effectués par le MDDELCC.

Nous saluons ainsi les propositions du rapport de la Commission sur la fiscalité qui proposent d'augmenter les taxes sur l'essence et les tarifs d'Hydro-Québec. Ces propositions sont cohérentes avec des objectifs de réduction des gaz à effet de serre et d'efficacité énergétique dont pourrait se doter le gouvernement. Notre troisième proposition préconise toutefois d'ajuster l'approche envisagée par la commission présidée par M. Godbout.

Cela étant dit, Équiterre est d'avis que le gouvernement devrait aller plus loin et faire de cet exercice une réelle réforme axée sur la réduction des gaz à effet de serre et l'écofiscalité. Tout en demeurant neutre sur le plan des revenus, l'État doit utiliser cette réforme pour non seulement stimuler l'économie québécoise, mais aussi l'orienter vers la réduction des GES et des produits toxiques.

C'est en ce sens qu'Équiterre a mandaté la firme d'économistes Daméco pour analyser sept (7) mesures fiscales qui auraient un double impact : non seulement elles créeraient de nouvelles sources de revenus pour le gouvernement, mais elles engendreraient aussi des bénéfices écologiques. L'étude de la firme Daméco est annexée à ce mémoire.

Six de ces sept mesures se qualifient d'écotaxes puisqu'elles génèreraient directement des impacts écologiques positifs.

La proposition centrale d'Équiterre est donc de diminuer d'un point la TVQ (plutôt que de l'augmenter d'un point comme le préconise le rapport Godbout) et de remplacer le revenu par les taxes décrites et résumées dans le tableau ci-dessous.

Revenu pour le gouvernement du Québec de six écotaxes

1. Taxe de 7,6 % sur l'achat de véhicules neufs	954 000 000 \$
2. Taxe annuelle de 188 \$ sur les véhicules de 10 ans et plus	118 000 000 \$
3. Taxe sur l'essence ajustée selon un ratio prix de l'électricité / prix de l'essence (8,8 cents / litre)	808 000 000 \$
4. Taxe de 50 % sur les pesticides	77 000 000 \$
5. Taxe de 15 cents sur les contenants en plastique de boissons	270 000 000 \$
6. Taxe sur les sacs en plastique*	432 000 000 \$
Total	2 659 000 000 \$

L'ensemble des biens que propose de taxer Équiterre a un impact marginal sur le PIB du Québec (essence, véhicules automobiles, pesticides, plastiques) et sont produits principalement à l'extérieur du Québec. Dans le cas de l'essence et des véhicules automobiles, il a même été démontré que la réduction de leur consommation a un impact positif sur l'économie québécoise. À priori, l'impact sur le développement économique du Québec devrait donc être moindre que l'augmentation de la TVQ qui touche l'ensemble des biens et services, peu importe leur lieu de production.

1. Une taxe sur l'achat de véhicules neufs à essence et diesel

Le gouvernement offre présentement des incitatifs pour l'achat de véhicules électriques et hybride variant de 500 \$ à 8000 \$ par véhicule. Environ 1 % des nouveaux véhicules au Québec sont électriques ou hybrides. Pour atteindre les objectifs de réduction des GES fixés par le gouvernement du Québec, il faudra augmenter grandement le rythme d'adoption de ces véhicules. L'une des méthodes les plus efficaces pour ce faire est de taxer les véhicules à essence et au diesel. La Norvège qui impose une taxe importante sur l'achat de véhicules neufs détient d'ailleurs la palme des ventes de véhicules électriques; dans ce pays, un véhicule neuf sur cinq est électrique, donc vingt fois le taux du Québec.

Équiterre propose d'introduire une taxe de 7.6 % sur l'achat de véhicules automobiles à essence et diesel. Évidemment, si le gouvernement accepte l'ensemble de nos propositions, en diminuant la taxe de vente de 1 point, cette proposition équivaut à une taxe additionnelle de seulement 5,6 % lorsqu'on la compare à la proposition gouvernementale.

Certains diront que les automobilistes sont déjà très taxés. La réalité est que l'achat d'un véhicule est central à la problématique du transport et qu'il faut donc s'y attaquer. Cela favorisera notamment le développement d'alternatives comme le partage de voitures, le

covoiturage et le transport en commun et ce, tant dans les centres urbains que dans la vaste majorité des régions du Québec. 80 % des Québécois habitent des villes ou municipalités qui se prêtent très bien à ces services.

2. Une taxe annuelle sur les véhicules de 10 ans et plus

L'un des enjeux importants avec les véhicules est qu'en vieillissant, ils deviennent moins efficaces et donc plus polluants. En ce sens, il importe que le coût d'utilisation du véhicule reflète cette externalité. Plusieurs ont proposé des programmes d'entretien pour ces vieux véhicules. Une autre option, complémentaire, consiste à envoyer un signal de prix à l'utilisateur.

Équiterre propose donc d'imposer une taxe annuelle de 188 \$ aux propriétaires de véhicules âgés de 10 ans ou plus.

Pour limiter l'impact de cette mesure sur les personnes à faible revenu, plus susceptibles de posséder ce type de véhicule, le gouvernement pourrait envisager différentes mesures d'atténuation, comme l'imposition de la taxe uniquement dans des régions desservies par le transport en commun et offrir un service de consultation budgétaire pour faciliter la prise de décision optimale en matière de transport.

3. Une taxe sur l'essence et le diesel modulée de façon à favoriser l'électricité

Le gouvernement propose déjà d'augmenter de 5 cents la taxe sur l'essence et le diesel. En réalité, la fluctuation des prix du pétrole brut a un impact beaucoup plus important sur le prix de l'essence que l'augmentation proposée. Or, la baisse récente du prix de l'essence a déjà incité plusieurs consommateurs à faire le choix d'acheter des véhicules énergivores, ce qui risque de leur faire mal lorsque le prix du carburant remontera.

Si le gouvernement veut réellement favoriser l'utilisation de l'électricité comme carburant dans le secteur du transport, il pourrait adopter une taxe sur le carburant qui aurait pour effet de maintenir un certain équilibre entre le prix de l'électricité et le prix de l'essence et du diesel. Un mécanisme serait ainsi mis en place pour ajuster la taxe sur les carburants régulièrement.

Nous proposons ainsi d'utiliser comme valeur cible le ratio prix de l'électricité / prix de l'essence prévalant en moyenne durant l'année 2013. Si le prix à la pompe de l'essence reste à 1,35 \$ / litre, nous devrions augmenter la taxe sur les carburants de 8,8 cents.

4. Une taxe sur les pesticides

L'étude de Daméco propose de taxer les pesticides à un taux de 50 % comme c'est le cas au Danemark. Or, Équiterre propose de moduler cette taxe en fonction du niveau de toxicité ou de risque associé à un produit. Nous pourrions imaginer deux ou trois niveaux de taxation de façon à inciter les utilisateurs à favoriser les produits les moins toxiques.

Cette taxe rapporterait 77 millions de dollars de revenu à l'État et, à priori, n'aurait qu'un impact marginal sur les producteurs agricoles pour qui les dépenses de pesticides ne représentent que 2 % des dépenses brutes d'exploitation.

5. Une taxe sur les contenants en plastique de boissons

Nous avons évalué que les Québécois utilisent, au bas mot, 1,8 milliards de contenants de boissons en plastique par année. Ceux-ci sont utilisés une seule fois pour ensuite prendre le chemin du site d'enfouissement ou du bac à recyclage. Il faut comprendre que même lorsqu'ils sont recyclés, on ne peut pas fabriquer des contenants de boissons en plastique avec d'anciens contenants de plastiques; on doit fabriquer autre chose. Résultat : on doit utiliser comme matière première du pétrole pour fabriquer annuellement ces 1,8 milliards de contenants. On

estime qu'environ 4 % du pétrole de la planète est utilisé comme matière première pour produire des plastiques de toutes sortes chaque année, sans compter le pétrole que l'on utilise comme énergie dans le processus de fabrication et de transport de ces produits.

Une taxe sur les contenants de plastique ne doit pas être confondue avec la consigne. La taxe vise à réduire l'utilisation de ces contenants en facilitant l'entrée de nouveaux produits sur le marché (comme des plastiques fait à partir de matières organiques). La consigne a plutôt l'objectif de favoriser le recyclage.

Équiterre propose donc l'instauration d'une taxe de 15 cents par contenant en plastique de boisson, ce qui procurerait des revenus de 270 millions de dollars à l'État.

6. Une taxe sur les sacs en plastique

Nous utilisons chaque année 2 milliards de sacs en plastique à utilisation unique. Tout comme pour les contenants, cela signifie que nous consommons indirectement du pétrole, en plus de tous les problèmes environnementaux que cause la prolifération de sacs de plastique dans l'environnement.

La problématique des sacs de plastique d'épicerie est relativement complexe puisque les ménages utilisent fréquemment ces sacs comme sacs de poubelle ou comme sacs à lunch. Une taxe trop élevée, appliquée uniquement sur les sacs d'épicerie pourrait donc avoir l'effet non désirée d'augmenter les ventes de sacs à ordures ce qui, d'un point de vue environnemental, ne serait pas nécessairement souhaitable. Par ailleurs, le remplacement de sacs d'épicerie en plastique par des sacs en papier ne serait pas nécessairement mieux.

Ce qu'il faut viser ultimement, c'est à la fois :

- d'augmenter l'utilisation de sacs à emplettes recyclables et à usages multiples
- la réduction des déchets (pour ainsi réduire le besoin de sacs à ordures)
- l'émergence de sacs ayant un impact moindre sur l'environnement

Notre brève analyse de la situation nous amène à proposer une taxe sur 3 types de sacs :

- 10 cents sur les sacs d'emplètes en plastique à usage unique
- 20 cents sur les sacs en papier
- 25 cents sur les sacs à ordures en plastique

Ce faisant, nous évaluons que ces taxes rapporteraient 432,5 millions de dollars à l'État.

7. Augmentation de la TVQ uniquement sur les biens

La proposition d'Équiterre est de mettre en place les 6 mesures précédentes et de diminuer plutôt que d'augmenter la TVQ.

Toutefois, advenant que le gouvernement n'accepte pas cette proposition globale et qu'il souhaite toujours aller de l'avant avec une augmentation de la TVQ, nous proposons de le faire uniquement sur les biens. De façon générale, la prestation d'un service a un impact moindre sur l'environnement que l'achat d'un bien. Bien que l'on ne pourrait pas qualifier une taxe générale sur les biens d'écotaxe puisque le résultat environnemental serait presque impossible à mesurer, toute taxe à la consommation aura pour effet de la réduire ne serait-ce qu'un peu.

Nous avons évalué que l'augmentation d'un point de la TVQ uniquement sur les biens rapporterait 520 millions de dollars à l'État.

Le gouvernement pourrait ainsi remplacer l'augmentation d'un point de la TVQ par l'augmentation d'un point uniquement sur les biens, jumelées à quelques-unes des écotaxes citées ci-haut.