

Plan sur la tarification du carbone du Nouveau-Brunswick

Réponse à Environnement et Changement climatique Canada



Plan sur la tarification du carbone du Nouveau-Brunswick
Réponse à Environnement et Changement climatique Canada

Province du Nouveau-Brunswick
CP 6000, Fredericton NB E3B 5H1 Canada

www.gnb.ca

ISBN 978-1-4605-1614-0 | 11955 | 2018.09 | *This document is also available in English.*

Introduction : Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Nouveau-Brunswick

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick s'est engagé à instaurer la tarification du carbone pour l'aider à lutter contre les changements climatiques. Cependant, un mécanisme de tarification du carbone doit reposer sur les réalités environnementales et économiques propres au Nouveau-Brunswick, raison pour laquelle le gouvernement provincial a adopté un système hybride de tarification du carbone. Plus particulièrement, le Nouveau-Brunswick a mis en œuvre une redevance carbone sur l'essence et le diesel consommés pour le transport le 1er avril 2018. En ce qui concerne les grands émetteurs, en décembre 2017, le gouvernement provincial a annoncé qu'il avait l'intention d'accepter le système de tarification fondé sur le rendement (STFR) du filet de sécurité fédéral pour les grands émetteurs industriels et les producteurs d'électricité qui produisent plus de 50 000 tonnes de gaz à effet de serre (GES) par année.

Toutes les recettes découlant de la tarification du carbone seront déposées dans le Fonds pour les changements climatiques du Nouveau-Brunswick qui vient d'être créé en vertu de la *Loi sur les changements climatiques*. Ce fonds est à la base d'un mécanisme ciblé et intégré d'investissement dans des mesures qui permettent de lutter contre les changements climatiques. Pour réaliser des interventions continues, ambitieuses et concertées permettant de s'attaquer aux changements climatiques, il est essentiel de disposer d'un financement réservé aux projets relatifs aux changements climatiques.

L'approche adoptée par le Nouveau-Brunswick en matière de tarification du carbone ne devrait pas être examinée en vase clos. Comme il est indiqué ci-après, le plan doit être étudié dans le contexte de la conjoncture économique propre aux Néo-Brunswickois, en particulier le niveau élevé de taxation sur les carburants et la capacité de réagir à un signal de prix du carbone dans une province rurale comme le Nouveau-Brunswick.

Enfin, le gouvernement provincial a rendu public récemment l'un des plans d'action sur les changements climatiques les plus complets au pays. Cette approche propre au Nouveau-Brunswick se traduira par des réductions réelles des émissions dans la province et l'aidera à atteindre les cibles en matière d'émissions de GES qui ont été établies pour la province, tout en participant à l'atteinte des cibles nationales de réduction des émissions de GES au Canada.

Cette vision à long terme, qui tient compte de la conjoncture économique particulière du Nouveau-Brunswick, assurera une transition en douceur et l'acceptation sur le marché, tout en donnant à la province la chance d'afficher une croissance économique semblable à celle des autres régions du pays.

Aperçu du plan sur la tarification du carbone du Nouveau-Brunswick

La redevance carbone du Nouveau-Brunswick est entrée en vigueur le 1er avril 2018, en vertu de l'article 7 de la *Loi sur les changements climatiques*. Conformément à l'article 7, le gouvernement provincial a converti une partie de la taxe provinciale sur l'essence et le carburant diesel perçue en vertu de la *Loi de la taxe sur l'essence et les carburants* en une redevance carbone en orientant une partie de ces taxes vers le Fonds pour les changements climatiques. Cette partie équivaut au tarif fédéral de 10 \$ la tonne en 2018, qui passera à 50 \$ la tonne en 2022.

Comme la redevance s'applique uniquement à l'essence et au carburant diesel consommés pour le transport, tous les autres carburants, combustibles et secteurs seront exemptés, y compris les combustibles fossiles qui :

- servent à fournir de la chaleur et de l'eau chaude aux immeubles (résidentiels et commerciaux) (7,6 % des émissions de GES par la province);
- sont utilisés dans les petites industries qui produisent moins de 50 000 tonnes de GES par année (2,3 % des émissions de GES par la province);
- sont utilisés par l'aviation (0,8 %); les locomotives (1,1 %); le transport maritime (1,9 %); les carburants colorés : pêches, foresterie, mines/carrières, aquaculture et sylviculture (1,7 % collectivement); les déchets (5,1 %); et les activités agricoles (3,7 %).

S'ils remplissent les trois conditions énoncées dans notre lettre du 29 mars 2018, les installations industrielles et les producteurs d'électricité qui produisent plus de 50 000 tonnes de GES par année seront assujettis au STFR fédéral. Ces conditions sont les suivantes :

1. Que le cadre réglementaire final dudit système ne place pas le Nouveau-Brunswick et son industrie en situation de concurrence défavorable à l'échelle nationale ou internationale.
2. Que le cadre réglementaire final dudit système ne soit pas plus strict que le système de tarification fondé sur le rendement faisant partie du mécanisme hybride de tarification du carbone de l'Alberta tout en prenant en considération précisément les problèmes de concurrence décrits dans le point 1.
3. Que le gouvernement du Canada s'engage à retourner directement au gouvernement provincial toutes les recettes perçues des émetteurs du Nouveau-Brunswick.

Combiné au STFR fédéral, la redevance carbone du Nouveau-Brunswick couvre environ 76 % des sources d'émissions du Nouveau-Brunswick, pourcentage qui soutient avantageusement la comparaison avec celui de la Colombie-Britannique (environ 70 % seulement).

Le Nouveau-Brunswick remplit les exigences prévues dans le modèle fédéral de tarification du carbone

Comme il est expliqué en détail ci-après, le gouvernement du Nouveau-Brunswick est d'avis que son plan de tarification du carbone satisfait aux exigences du modèle fédéral de tarification rendu public en octobre 2016.

Introduction en temps opportun

Exigence du modèle fédéral : La tarification du carbone sera en vigueur dans toutes les administrations d'ici 2018.

Approche du Nouveau-Brunswick : Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a mis en œuvre une redevance carbone sur l'essence et le diesel consommés pour le transport le 1er avril 2018. En décembre 2017, le gouvernement provincial a annoncé qu'il avait l'intention d'accepter le STFR du filet de sécurité fédéral pour les grands émetteurs industriels et les producteurs d'électricité qui produisent plus de 50 000 tonnes de GES par année.

Portée commune

Exigence du modèle fédéral : La tarification sera fonction des émissions de GES et s'appliquera à un ensemble vaste et commun de sources afin d'assurer l'efficacité et de réduire le plus possible les répercussions sur la compétitivité interprovinciale. Au minimum, la tarification du carbone s'appliquera essentiellement aux mêmes sources que la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique.

*Approche du Nouveau-Brunswick : Le plan de tarification du carbone du Nouveau-Brunswick (la redevance carbone + le STFR) porte **essentiellement** sur les mêmes émissions que la Colombie-Britannique. La proposition du Nouveau-Brunswick englobe environ 76 % des émissions de GES de la province. En Colombie-Britannique, la taxe sur le carbone porte sur environ 70 % des émissions de GES dans cette province.¹*

Deux systèmes

Exigence du modèle fédéral : Les administrations peuvent mettre en œuvre (i) un système explicite qui se fonde sur les tarifs (une taxe sur le carbone comme celle de la Colombie-Britannique ou un système hybride basé sur une redevance carbone sur les carburants et un système de droits d'échange d'émissions fondé sur le rendement comme en Alberta); ou ii) un système de plafonnement et d'échange (comme ceux de l'Ontario et du Québec).

Approche du Nouveau-Brunswick : Le plan de tarification du carbone du Nouveau-Brunswick est un système hybride dans lequel le gouvernement provincial impose une redevance carbone sur l'essence et le diesel consommés pour le transport et, pour les grands émetteurs industriels et les producteurs d'électricité qui produisent plus de 50 000 tonnes d'émissions par année, le gouvernement provincial devrait accepter le STFR du filet de sécurité fédéral.

1 <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/environment/climate-change/planning-and-action/carbon-tax>

Accroissement de la rigueur prévue par la loi

Exigence du modèle fédéral : Accroissement de la rigueur prévue par la loi fondé sur l'établissement de modèles, afin de contribuer à l'atteinte de notre cible nationale et de garantir la stabilité du marché. Pour les administrations ayant mis en œuvre un système explicite fondé sur la tarification, le prix du carbone devrait être établi à un minimum de 10 \$ la tonne en 2018, et augmenter de 10 \$ par année jusqu'à atteindre 50 \$ la tonne en 2022.

Approche du Nouveau-Brunswick : La redevance carbone du Nouveau-Brunswick est entrée en vigueur le 1er avril 2018 en vertu de l'article 7 de la Loi sur les changements climatiques. Conformément à l'article 7, le gouvernement provincial a converti une partie de la taxe provinciale sur l'essence et le carburant diesel perçue en vertu de la Loi de la taxe sur l'essence et les carburants en une redevance carbone en orientant une partie de ces taxes vers le Fonds pour les changements climatiques. Cette partie équivaut au tarif fédéral de 10 \$ la tonne en 2018, qui passera à 50 \$ la tonne en 2022. D'ici 2022, le Fonds pour les changements climatiques devrait recevoir environ 180 millions de dollars par année à la suite de l'entrée en vigueur de la redevance carbone du Nouveau-Brunswick.

Le Fonds pour les changements climatiques est à la base d'un mécanisme ciblé et intégré d'investissement dans des mesures qui permettent de lutter contre les changements climatiques. Le but du gouvernement provincial n'est pas d'obtenir plus d'argent des contribuables, mais bien de s'assurer que les produits de la taxe associée à la consommation de carburant et aux émissions sont réinvestis pour lutter contre les changements climatiques. Le plan du Nouveau-Brunswick est toujours fondé sur le principe du pollueur payeur. À court terme, il sera possible d'accroître la responsabilisation et la transparence au regard des investissements gouvernementaux servant à combattre les changements climatiques. À long terme, de nouveaux investissements seront consentis à mesure que la redevance carbone provinciale s'accroîtra, comme l'indique ci-après le Plan d'action sur les changements climatiques du Nouveau-Brunswick.

Production de rapports

Exigence du modèle fédéral : Les administrations devraient fournir régulièrement des rapports transparents et vérifiables sur les résultats et les répercussions des politiques de tarification du carbone.

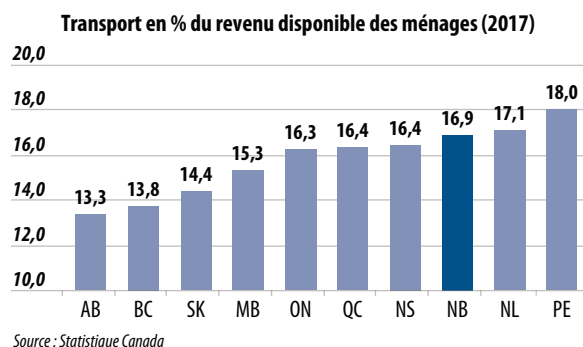
Approche du Nouveau-Brunswick : En vertu du paragraphe 3(5) de la Loi sur les changements climatiques, le ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux est tenu de préparer chaque année un rapport d'étape public qui décrit l'état d'avancement des mesures énoncées dans le Plan d'action sur les changements climatiques du Nouveau-Brunswick ainsi que les résultats et l'incidence des politiques de tarification du carbone du Nouveau-Brunswick.

Résumé

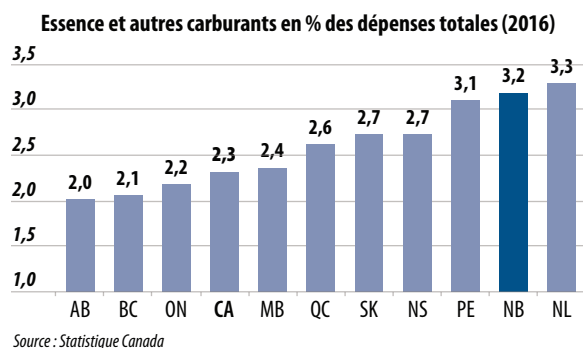
Bref, le plan de tarification du carbone du Nouveau-Brunswick satisfait à toutes les exigences du modèle fédéral :

- ✓ Introduction en temps opportun : une redevance carbone est en place en 2018 et le STFR fédéral pour les grands émetteurs suivra en 2019;
- ✓ Portée commune : s'applique essentiellement aux mêmes sources d'émissions que la Colombie-Britannique;
- ✓ Deux systèmes : système de tarification hybride;
- ✓ Accroissement de la rigueur prévue par la loi : débutant à 10 \$ la tonne en 2018 pour passer à 50 \$ la tonne en 2022;
- ✓ Production de rapports : exigences rigoureuses en matière de production de rapports de la *Loi sur les changements climatiques*.

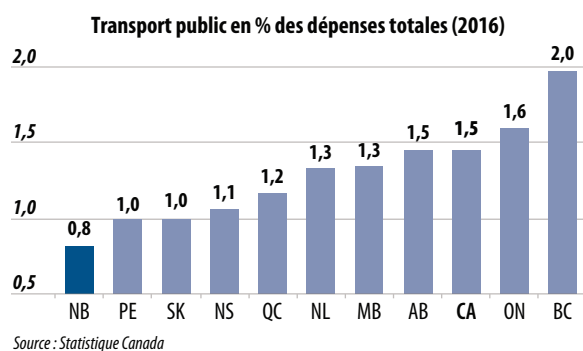
Comparaisons interprovinciales des dépenses de transport



Selon Statistique Canada, le transport représente une plus large part du revenu disponible des ménages du Canada atlantique qu'ailleurs au pays. Le Nouveau-Brunswick vient au troisième rang au pays quant au pourcentage du revenu disponible qui y est consacré, soit 16,9 %, derrière Terre-Neuve-et-Labrador et l'Île-du-Prince-Édouard.



Le revenu disponible des ménages est plus bas dans les provinces de l'Atlantique que dans l'Ouest. Le revenu disponible des ménages au Nouveau-Brunswick se classe en 8e position parmi les provinces et représente 86,6 % de la moyenne nationale.



Selon l'Enquête sur les dépenses des ménages (EDM) de Statistique Canada, un plus grand pourcentage des dépenses des ménages est consacré à l'essence et aux autres carburants dans les provinces de l'Atlantique. En 2016, les Néo-Brunswickois ont dépensé 2 122 \$ en essence et autres carburants, ce qui constitue le montant le plus élevé et la deuxième part en importance des dépenses totales au pays.

En 2014, quand le prix de l'essence se situait en moyenne à 1,277 \$ par litre à Saint John, les dépenses des ménages consacrées à l'essence et aux autres carburants se chiffraient à 3 010 \$ et représentaient 4,4 % des dépenses totales.

En plus de dépenser davantage pour le transport ou l'essence et les autres carburants, il y a moins d'options de transport au Nouveau-Brunswick que dans les autres régions du pays. Selon l'EDM, les Néo-Brunswickois ont dépensé en moyenne 555 \$ en transport en commun en 2016, soit le montant le moins élevé et le pourcentage des dépenses totales le plus bas au pays.

Comparaison de la taxation cumulative sur l'essence et le diesel au Canada

Les tableaux ci-joints fournissent, dans le cadre du plan d'action sur la tarification du carbone propre au Nouveau-Brunswick, une comparaison interprovinciale du total des taxes sur l'essence et le diesel à l'aide de quatre scénarios sur le prix à la pompe, en établissant les hypothèses suivantes :

- le prix à la pompe est celui que le consommateur paierait pour un litre de carburant « à la pompe » ; c'est le prix final, taxes comprises;
- le total des taxes comprend ce qui suit :
 - les taxes d'accise fédérales et provinciales en vigueur sur l'essence et le diesel;
 - la tarification du carbone en 2022 annoncée par chaque province d'ici le 17 juillet 2018. Selon le plan de tarification du carbone propre au Nouveau-Brunswick, il n'y aurait aucune augmentation du prix à la pompe en 2022 à la suite de l'entrée en vigueur de la redevance carbone du Nouveau-Brunswick;
 - toutes les taxes de vente provinciales et fédérales qui sont actuellement imposées sur l'essence et le diesel;
- les scénarios sur le prix à la pompe sont les suivants : 1 \$, 1,25 \$, 1,50 \$ et 1,75 \$ – ces quatre scénarios hypothétiques ont été retenus pour illustrer les répercussions des taxes de la tranche inférieure et de la tranche supérieure sur les Néo-Brunswickois à mesure que le prix du carburant augmente, comparativement à la plupart des autres provinces.

Les observations sur les répercussions du prix à la pompe sont présentées dans le tableau de chacun des scénarios. En général, à mesure que le prix à la pompe augmente pour passer de 1 \$ à 1,75 \$, **même si la redevance carbone du Nouveau-Brunswick n'entraîne pas de hausse des taxes à la pompe**, le Nouveau-Brunswick devient l'une des administrations du Canada où les taxes sont les plus élevées. Proposer que ces taxes augmentent de 11,64 cents le litre dans le cas de l'essence et de 13,79 cents le litre dans le cas du diesel va à l'encontre de la raison et de la logique.

Augmentations récentes des taxes provinciales ayant une incidence sur le prix de l'essence et du diesel

Le 1er avril 2015, le gouvernement du Nouveau-Brunswick a augmenté la taxe provinciale sur l'essence de 1,9 cent le litre et celle sur le diesel de 2,3 cents le litre.

Par ailleurs, le 1er juillet 2016, le Nouveau-Brunswick a accru la partie provinciale de la TVH de 8 % à 10 %. Depuis cette augmentation de la TVH, les Néo-Brunswickois paient effectivement en moyenne 2 cents de plus le litre sur l'essence et 2,1 cents de plus le litre sur le diesel, selon le prix moyen de ces carburants en 2018 [123,3 cents le litre pour l'essence et 131,5 cents le litre pour le diesel].

De façon cumulative, en 2018, les Néo-Brunswickois paient 3,9 cents de plus le litre d'essence et 4,4 cents de plus le litre de diesel en raison des hausses de taxe récentes. Pour la tarification du carbone, cela représente près de 20 \$ la tonne sur l'essence et le diesel.

La nature rurale du Nouveau-Brunswick et la capacité de réagir aux signaux de prix du carbone

La majorité des Canadiens vivent dans des régions urbaines : 81 % en milieu urbain et 19 % en milieu rural². Dans les quatre provinces où la tarification du carbone a été instaurée, la population habite surtout dans des régions urbaines : Ontario, 86/14; Québec, 81/19; Alberta, 83/17; et Colombie-Britannique, 86/14³. L'adoption d'une nouvelle taxe sur le carbone envoie un signal de prix aux consommateurs pour les inciter à moins utiliser leurs véhicules ou à adopter un moyen de transport moins polluant. Toutefois, ce signal de prix n'est efficace que s'il existe des solutions de rechange raisonnables qui permettent aux consommateurs de modifier leurs habitudes. Dans une province urbaine, comme la Colombie-Britannique, où près de 86 % de la population vit dans des centres urbains, de telles solutions de rechange existent, notamment le transport en commun et d'autres moyens de transport à faibles émissions. Or, ce n'est pas le cas au Nouveau-Brunswick, l'une des provinces où l'un des plus hauts taux de population vit en région rurale, soit environ 50 %. Dans une province rurale comme le Nouveau-Brunswick, très peu de solutions de rechange raisonnables et abordables s'offrent à la population pour qu'elle modifie ses habitudes en réaction au signal de prix. Cette constatation est corroborée par le fait que les dépenses que les Néo-Brunswickois consacrent au transport en commun sont les plus basses au pays, tant en argent qu'en pourcentage des dépenses totales (pour en savoir plus, voir la section Comparaisons interprovinciales des dépenses de transport ci-dessus). Compte tenu de la situation particulière du Nouveau-Brunswick, il a été établi que l'adoption d'une nouvelle taxe sur le carbone, même à 50 \$ la tonne, n'entraînerait pas de réduction importante des émissions⁴. L'ajout d'une nouvelle taxe ne ferait qu'augmenter les recettes du gouvernement, ce qui n'est pas le but recherché.

2 <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/11-630-x/11-630-x2015004-fra.htm>

3 *Ibid*

4 Selon une analyse préliminaire réalisée à l'échelle provinciale, une augmentation de 10 cents le litre du prix de l'essence entraînerait une diminution modeste de la consommation d'essence, d'environ 1 %.

La position du Nouveau-Brunswick est étayée par une étude récente⁵ dans laquelle les auteurs comparent le comportement des consommateurs en réaction à la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique. Cette étude conclut ce qui suit :

Les ménages vivant dans les centres urbains les plus peuplés, y compris Vancouver et de plus petites villes de la Colombie-Britannique, réagissent plus à la taxe sur le carbone que les ménages des régions rurales et du nord de la province, qui ne semblent pas avoir réagi à cette taxe. Plus particulièrement, nous estimons qu'une augmentation de la taxe sur le carbone de 5 cents le litre réduit la consommation d'essence de 12 % à Vancouver et de 10 % dans de plus petites villes de la Colombie-Britannique, comme Victoria, Kelowna et Abbotsford. Nous n'avons constaté aucune preuve que les ménages des régions rurales et du nord de la province ont réagi à la taxe sur le carbone. Par conséquent, nos résultats donnent à penser que la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique est une mesure efficace pour réduire la consommation d'essence dans les régions plus peuplées, mais qu'elle n'est pas efficace dans les régions moins peuplées, où les ménages ont moins d'options de transport et dépendent donc davantage de leur véhicule personnel. Ce résultat concorde avec l'intention des taxes sur le carbone, soit encourager les personnes qui peuvent s'adapter à moindre coût à réduire leur consommation [c'est nous qui soulignons]. [Traduction libre]

Dans de petites provinces comme le Nouveau-Brunswick, où la répartition urbaine-rurale se rapproche de 50/50, les solutions de rechange pour utiliser des moyens de transport produisant moins de carbone sont pratiquement inexistantes. Pour ce faire, il faudrait que le prix du carbone augmente considérablement et à un rythme tellement accéléré qu'il deviendrait extrêmement dissuasif pour les Néo-Brunswickois.

Pour toutes les raisons susmentionnées, s'il souhaite parvenir à réduire les émissions du secteur des transports, le Nouveau-Brunswick aura besoin de solutions novatrices. À cet égard, le Plan d'action sur les changements climatiques du Nouveau-Brunswick recommande un large éventail de mesures afin de réduire les émissions de GES du secteur des transports dans la province. Plus particulièrement, le gouvernement provincial s'est engagé à :

46. *Travailler dans le but d'avoir 2 500 véhicules électriques sur les routes du Nouveau-Brunswick d'ici à 2020 et 20 000 véhicules d'ici à 2030.*
47. *Mettre en œuvre une stratégie des véhicules électriques qui spécifie les mesures incitatives, les règlements, les politiques, les programmes et les infrastructures de recharge requis pour atteindre les objectifs mentionnés ci-dessus pour les véhicules électriques.*
48. *Travailler en collaboration avec l'industrie, les expéditeurs et d'autres intervenants afin de cerner des possibilités et d'établir des partenariats en vue de faciliter le développement du transport multimodal (routier, ferroviaire, maritime et pipelines) afin d'en améliorer l'efficacité et de réduire les émissions de GES.*
49. *Travailler avec les partenaires du camionnage de marchandises, afin d'améliorer l'efficacité du carburant des camions de marchandises, en installant des dispositifs éprouvés qui permettent d'économiser du carburant et de nouvelles caractéristiques aérodynamiques de motorisation, tout en s'attaquant aux obstacles réglementaires de la réalisation; piloter l'utilisation de carburants de rechange, tels le gaz naturel, sera aussi considéré.*
50. *Collaborer avec les gouvernements municipaux et locaux afin d'élargir les options de déplacement propres, comme des stationnements de choix pour les véhicules électriques, le transport en commun, le covoiturage, le conovettage, le vélo et la marche.*
51. *Promouvoir une planification du transport collectif à l'échelle régionale dans le but de coordonner les itinéraires et d'améliorer l'accès.*

Pour en savoir plus sur le Plan d'action sur les changements climatiques du Nouveau-Brunswick, y compris sur les réductions cumulatives de GES prévues, consultez la section qui suit.

5 Chad Lawley et Vincent Thivierge. *Refining the evidence: British Columbia's carbon tax and household gasoline consumption*, 17 novembre 2016 (en anglais seulement).

Aperçu du Plan d'action sur les changements climatiques du Nouveau-Brunswick

En décembre 2016, le gouvernement du Nouveau-Brunswick a publié la version améliorée de son Plan d'action sur les changements climatiques, La transition vers une économie à faibles émissions de carbone. Décrit par le Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick comme un jalon important pour la province, c'est l'un des plans les plus complets au pays, exposant une vision audacieuse pour le Nouveau-Brunswick, en intensifiant les mesures visant à lutter contre les changements climatiques.

L'un des principaux volets du plan d'action est l'engagement à établir des cibles d'émissions de GES de 14,8 mégatonnes ou millions de tonnes (Mt) d'ici 2020, 10,7 Mt d'ici 2030 et 5 Mt d'ici 2050. Ces cibles ont été intégrées récemment dans la *Loi sur les changements climatiques* du Nouveau-Brunswick. L'inclusion de ces cibles ambitieuses dans la loi, qui dépassent de beaucoup les cibles fédérales de réduction des émissions établies pour la province, montre bien que le gouvernement du Nouveau-Brunswick est déterminé à prendre des mesures concrètes pour lutter contre les changements climatiques.

Voici les grandes lignes de ce plan :

- Assurer le leadership gouvernemental nécessaire au moyen de plus de 100 mesures concrètes visant à appuyer des interventions soutenues et ambitieuses en matière de changements climatiques.
- Étendre les programmes d'efficacité énergétique et d'énergie propre à tous les secteurs ainsi qu'à tous les combustibles et carburants avec des cibles de rendement ambitieuses;
- Éliminer le charbon comme source d'électricité le plus rapidement possible, tout en respectant la réalité économique du Nouveau-Brunswick.
- Planifier en vue de l'adoption de nouvelles technologies qui réduisent la pollution, telles que le réseau électrique intelligent et l'électricité renouvelable, et investir dans celles-ci.
- Établir une tarification du carbone qui est propre au Nouveau-Brunswick, ainsi que des limites pour les émissions de GES qui tiennent compte de la réalité économique de la province et qui donnent l'occasion d'investir dans des mesures de réduction des émissions afin de créer des emplois pour les Néo-Brunswickois, notamment dans le domaine de l'efficacité énergétique.
- Prêcher par l'exemple en réalisant l'objectif de carboneutralité du gouvernement d'ici 2030 et accroître de 50 % les fonds consacrés à l'efficacité énergétique dans le budget d'investissement.
- Mesurer les progrès réalisés et en rendre compte sous la surveillance étroite des comités du Cabinet et de l'Assemblée législative.

Plan d'action sur les changements climatiques : estimation des réductions cumulatives des GES

Selon le tout dernier rapport d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), les émissions de GES du Nouveau-Brunswick pour 2016 s'élèvent à 15,3 Mt. La dernière modélisation réalisée par ECCC semble indiquer que, selon le scénario du statu quo, les émissions de GES au Nouveau-Brunswick en 2030 s'établiront à 13,9 Mt. Si nous appliquons au Nouveau-Brunswick la cible nationale de 2030 établie à 30 % sous les émissions de 2005, la part des émissions de GES du Nouveau-Brunswick est estimée à 14,3 Mt, alors que la cible provinciale, intégrée dans la Loi sur les changements climatiques, se situe à 10,7 Mt. S'il ne faisait rien, le Nouveau-Brunswick pourrait respecter sa part de la cible nationale des émissions de GES; mais nous allons encore plus loin et nous comptons dépasser largement cette cible.

Le Plan d'action sur les changements climatiques signale l'intention du Nouveau-Brunswick d'apporter sa contribution en atteignant ses cibles de réduction des émissions de GES, en tenant compte des défis propres à son économie. Le plan d'action présente une voie claire à suivre afin de réduire les émissions de GES en intégrant les meilleures initiatives qui permettent de réduire ces émissions, tout en protégeant l'économie et en assurant sa croissance.

Plus particulièrement, la mise en œuvre du programme de tarification du carbone de la province devrait permettre de diminuer les émissions de GES dans la province de **1,03 Mt** en 2030. En plus de la tarification du carbone, la mise en œuvre du plan devrait permettre une réduction supplémentaire des émissions de GES comme suit.

Pour leur part, les programmes d'efficacité énergétique et d'énergie propre au Nouveau-Brunswick seront étendus à tous les secteurs (transports, industries, commercial, résidentiel) et à tous les carburants et combustibles, tout en incluant des options de distribution de l'énergie propre, notamment l'énergie solaire, l'énergie éolienne et la bioénergie. On estime que cette initiative réduira les émissions de GES de **1,01 Mt** en 2030.

Dans le secteur de l'électricité, le Nouveau-Brunswick collabore avec le gouvernement fédéral afin d'éliminer la production d'électricité par des centrales alimentées au charbon le plus rapidement possible. Les gains obtenus grâce aux programmes d'efficacité énergétique et d'énergie propre réduiront la demande d'électricité dans la province, ce qui aura pour effet de réduire les besoins d'électricité produite par des centrales alimentées au charbon. En plus des gains obtenus grâce aux programmes d'efficacité énergétique et d'énergie propre et du projet de règlement fédéral sur la production d'électricité par des centrales alimentées au charbon, l'élimination graduelle d'ici 2030 du charbon et son remplacement par des sources d'énergie propre réduiront les émissions provinciales de GES de **0,64 à 1,22 Mt** en 2030.

On a estimé qu'un large éventail d'initiatives permettra de réaliser des économies de carburant dans le secteur des transports, notamment l'installation de composants aérodynamiques et de technologies avancées pour les moteurs dans les camions de transport, et une cible établie à 20 000 véhicules électriques (VE) et véhicules électriques hybrides rechargeables (VEHR). Ces initiatives en matière de transport réduiront les émissions de GES de **0,29 Mt** en 2030.

La mise en œuvre d'une politique de carboneutralité par le gouvernement provincial relativement à ses activités, installations et véhicules d'ici 2030 réduira les émissions de GES au Nouveau-Brunswick de **0,19 Mt** en 2030.

Par ailleurs, on estime que les améliorations apportées au captage des gaz d'enfouissement et l'accroissement du réacheminement des déchets des sites d'enfouissement réduiront les émissions de GES de la province de **0,28 Mt** en 2030.

En outre, les puits et les compensations de carbone offrent la possibilité d'augmenter le nombre de puits de carbone forestier et agricole et de promouvoir des programmes de gestion durable des forêts et de saines pratiques de gestion agricole. On estime que ces initiatives réduiront les émissions de GES de **0,22 Mt** en 2030.

Enfin, bien qu'il soit plus difficile d'établir une estimation à cet égard, le gouvernement provincial appuiera aussi la transition vers une économie à faibles émissions de carbone dans les collectivités grâce à des modèles de développement axés sur la croissance intelligente. La forme urbaine et des mesures d'aménagement spéciales peuvent également favoriser la réduction des émissions par le secteur des transports et la conception compacte. On estime que ces initiatives réduiront les émissions de GES de **0,05 Mt** en 2030.

À la suite de ces initiatives, les émissions de GES de la province devraient avoir diminué de **3,63 à 4,21 Mt** en 2030.

Si nous appliquons la cible nationale de 2030 au Nouveau-Brunswick, la part provinciale dépassera la cible nationale de **3,9 à 4,5 Mt** à la suite de ces initiatives.

Sommaire de l'estimation des réductions cumulatives des GES

Émissions actuelles du N.-B.	15,3 Mt
Émissions selon le statu quo pour le N.-B. en 2030	13,9 Mt
Cible nationale de GES en 2030 (pour le N.-B.)	14,1 Mt
Cible du plan d'action du N.-B. en 2030	10,7 Mt

Plan d'action sur les changements climatiques :

Émissions selon le statu quo pour le N.-B. en 2030	13,9 Mt
Programme de tarification du carbone du N.-B.	-1,03 Mt
Programmes d'énergie propre et d'efficacité énergétique.	-1,01 Mt
Élimination progressive du charbon pour la production d'électricité ⁶	-0,64 à 1,22 Mt
Projets dans le secteur des transports	-0,29 Mt
Politique de carboneutralité du gouvernement provincial	-0,19 Mt
Projets dans le secteur des déchets	-0,28 Mt
Projets de puits et de compensations de carbone.	-0,22 Mt
Autres initiatives	-0,05 Mt
Émissions du N.-B. avec la mise en œuvre du PACC en 2030	9,6 à 10,2 Mt

Comparaison d'une taxe sur le carbone comme celle de la Colombie-Britannique et du plan de réduction des émissions de GES du Nouveau-Brunswick

L'une des options que le modèle fédéral offrait au Nouveau-Brunswick consistait à mettre en œuvre une taxe sur le carbone sans incidence sur les recettes semblable à celle de la Colombie-Britannique en suivant le tableau de tarification fédéral. Dans le cadre de ce modèle, le gouvernement provincial imposerait une taxe sur le carbone selon le tableau fédéral à environ 88 % des émissions au Nouveau-Brunswick et réinjecterait les recettes dans l'économie au moyen du régime fiscal. Environnement et Changement climatique Canada a estimé qu'un tel système se traduirait par une réduction des émissions de GES au Nouveau-Brunswick de 0,93 Mt en 2030. Comme on l'a mentionné ci-dessus, le plan de réduction des GES du Nouveau-Brunswick se traduira par des réductions des émissions de GES de **3,63 à 4,21 Mt** en 2030, dépassant ainsi les réductions découlant d'une taxe sur le carbone sans incidence sur les recettes de **2,7 à 3,28 Mt**, et son incidence, au départ, sera bien moins grande sur les consommateurs et les entreprises du Nouveau-Brunswick.

Les personnes qui préconisent un plan sans incidence sur les recettes proposent des augmentations considérables du prix à la pompe, qui auraient peu de répercussions sur les émissions. Le plan du Nouveau-Brunswick ne touche pas les consommateurs et permet d'affecter environ 180 millions de dollars par année en 2022 aux mesures de lutte contre les changements climatiques.

6 Les gains obtenus grâce aux programmes d'efficacité énergétique et d'énergie propre réduiront la demande d'électricité dans la province, ce qui aura pour effet de réduire les besoins d'électricité produite par des centrales alimentées au charbon. Ces gains font partie de l'évaluation des réductions de GES obtenues par l'élimination graduelle du charbon pour la production d'électricité dans la province et son remplacement par des sources d'énergie plus propres conformément au projet de règlement du gouvernement fédéral sur la production d'électricité par des centrales alimentées au charbon.

Comparaison des taxes imposées sur l'essence par province selon les systèmes de tarification du carbone annoncés (2022)

Scénario no 1 : prix à la pompe = 1 \$

Province	Taxe d'accise fédérale (cents/litre)	Taxe d'accise provinciale (cents/litre)	Taxe sur le carbone ⁽¹⁾ (cents/litre)	Taux des taxes de vente ⁽³⁾		Scénario no 1 : prix de détail à la pompe	TPS fédérale (cents/litre)	TVH provinciale ⁽⁴⁾ (cents/litre)	Total des taxes provinciales ⁽⁵⁾ (cents/litre)	Total des taxes fédérales et provinciales combinées (cents/litre)
				TPS fédérale (%)	Taux de la TVH provinciale (%)					
NL	10	20,5	s.o.	5,0	10,0	100,00	4,35	8,70	29,20	43,54
PE	10	13,1	s.o.	5,0	10,0	100,00	4,35	8,70	21,80	36,14
NS	10	15,5	s.o.	5,0	10,0	100,00	4,35	8,70	24,20	38,54
NB	10	15,5	0,00	5,0	10,0	100,00	4,35	8,70	24,20	38,54
QC	10	19,2	4,72	5,0	9,975	100,00	4,34	8,66	32,58	46,93
ON	10	14,7	s.o.	5,0	8,0	100,00	4,42	7,08	21,78	36,20
MB ⁽⁷⁾	10	14,0	5,32	5,0	–	100,00	4,76		19,32	34,08
SK	10	15,0	s.o.	5,0	–	100,00	4,76		15,00	29,76
AB ⁽²⁾	10	13,0	11,23	5,0	–	100,00	4,76		24,23	38,99
BC ⁽⁶⁾	10	14,5	11,11	5,0	–	100,00	4,76		25,61	40,37

Notes :

- (1) Selon les renseignements disponibles le 6 juillet 2018. Tient compte de la décision de l'Ontario de mettre fin au système de plafonnement et d'échange. Selon le rapport Long-Term Carbon Price Forecast and Marginal Abatement Cost Curve for Assessment of Natural Gas Utilities' Cap and Trade Activities, la Commission de l'énergie de l'Ontario estime que le prix du permis en 2022 sera de 20 \$ la tonne. Puisque le Québec a des systèmes axés sur les forces du marché, les fournisseurs de carburant doivent acheter des droits d'émission de gaz à effet de serre pour se conformer au programme de plafonnement et d'échange. Il revient à chaque fournisseur de carburant liquide de déterminer si, comment et quand transférer le coût de la conformité au programme de plafonnement et d'échange à ses consommateurs.
- (2) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne.
- (3) Le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique n'imposent pas de taxe de vente provinciale sur l'essence.
- (4) La TPS/TVH est incluse dans le prix de détail à la pompe. La TPS/TVH est imposée sur tous les coûts et la marge bénéficiaire des fabricants ainsi que sur les taxes d'accise et sur le carbone fédérales et provinciales.
- (5) Le total des taxes provinciales comprend la taxe d'accise, la taxe sur le carbone et la taxe de vente.
- (6) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne. Victoria (C.-B.) impose une taxe sur le carburant pour le transport de 3,5 cents/litre qui est intégrée dans le prix de détail à la pompe, mais ne comprend pas le total des taxes susmentionnées parce qu'elle ne s'applique pas à l'ensemble de la province.
- (7) Dans son budget de 2018-2019, le Manitoba a annoncé une taxe sur le carbone de 25 \$ la tonne à compter du 1er septembre 2018. Les taux de la taxe sur le carbone sont les suivants : essence – 5,32 cents/litre; diesel – 6,71 cents/litre.

Observations sur l'essence :

Quand le prix à la pompe est bas = 1,00; en l'absence d'une taxe directe sur le carbone au Nouveau-Brunswick :

1. Les taxes fédérales et provinciales sur l'essence combinées au Nouveau-Brunswick seraient légèrement plus basses qu'en Alberta (de 0,45 cents/litre) et en Colombie-Britannique (de 1,83 cents/litre).
2. Le Québec afficherait les taxes fédérales et provinciales sur l'essence combinées les plus élevées, soit 46,93 cents/litre. Cette situation est principalement attribuable à la taxe d'accise provinciale élevée sur l'essence (19,2 cents/litre).

Comparaison des taxes imposées sur le diesel par province selon les systèmes de tarification du carbone annoncés (2022)

Scénario no 1 : prix à la pompe = 1 \$

Province	Taxe d'accise fédérale (cents/litre)	Taxe d'accise provinciale (cents/litre)	Taxe sur le carbone ⁽¹⁾ (cents/litre)	Taux des taxes de vente ⁽³⁾		Scénario no 1 : prix de détail à la pompe	TPS fédérale (cents/litre)	TVH provinciale ⁽⁴⁾ (cents/litre)	Total des taxes provinciales ⁽⁵⁾ (cents/litre)	Total des taxes fédérales et provinciales combinées (cents/litre)
				TPS fédérale (%)	Taux de la TVH provinciale (%)					
NL	4,0	21,5	s.o.	5,0	10,0	100,0	4,35	8,70	30,20	38,54
PE	4,0	20,2	s.o.	5,0	10,0	100,0	4,35	8,70	28,90	37,24
NS	4,0	15,4	s.o.	5,0	10,0	100,0	4,35	8,70	24,10	32,44
NB	4,0	21,5	0,00	5,0	10,0	100,0	4,35	8,70	30,20	38,54
QC	4,0	20,2	5,58	5,0	9,975	100,0	4,34	8,66	34,44	42,79
ON	4,0	14,3	s.o.	5,0	8,0	100,0	4,42	7,08	21,38	29,80
MB ⁽⁷⁾	4,0	14,0	6,71	5,0	–	100,0	4,76		20,71	29,47
SK	4,0	15,0	s.o.	5,0	–	100,0	4,76		15,00	23,76
AB ⁽²⁾	4,0	13,0	13,38	5,0	–	100,0	4,76		26,38	35,14
BC ⁽⁶⁾	4,0	15,0	12,79	5,0	–	100,0	4,76		27,79	36,55

Notes :

- (1) Selon les renseignements disponibles le 6 juillet 2018. Tient compte de la décision de l'Ontario de mettre fin au système de plafonnement et d'échange. Selon le rapport Long-Term Carbon Price Forecast and Marginal Abatement Cost Curve for Assessment of Natural Gas Utilities' Cap and Trade Activities, la Commission de l'énergie de l'Ontario estime que le prix du permis en 2022 sera de 20 \$ la tonne. Puisque le Québec a des systèmes axés sur les forces du marché, les fournisseurs de carburant doivent acheter des droits d'émission de gaz à effet de serre pour se conformer au programme de plafonnement et d'échange. Il revient à chaque fournisseur de carburant liquide de déterminer si, comment et quand transférer le coût de la conformité au programme de plafonnement et d'échange à ses consommateurs.
- (2) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne.
- (3) Le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique n'imposent pas de taxe de vente provinciale sur de diesel.
- (4) La TPS/TVH est incluse dans le prix de détail à la pompe. La TPS/TVH est imposée sur tous les coûts et la marge bénéficiaire des fabricants ainsi que sur les taxes d'accise et sur le carbone fédérales et provinciales.
- (5) Le total des taxes provinciales comprend la taxe d'accise, la taxe sur le carbone et la taxe de vente.
- (6) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne. Victoria (C.-B.) impose une taxe sur le carburant pour le transport de 3,5 cents/litre qui est intégrée dans le prix de détail à la pompe, mais ne comprend pas le total des taxes susmentionnées parce qu'elle ne s'applique pas à l'ensemble de la province.
- (7) Dans son budget de 2018-2019, le Manitoba a annoncé une taxe sur le carbone de 25 \$ la tonne à compter du 1er septembre 2018. Les taux de la taxe sur le carbone sont les suivants : essence – 5,32 cents/litre; diesel – 6,71 cents/litre.

Observations sur l'essence :

Quand le prix à la pompe est bas = 1 \$; en l'absence d'une taxe directe sur le carbone au Nouveau-Brunswick :

1. Les taxes fédérales et provinciales sur le diesel combinées au Québec seraient les plus élevées au pays, se situant à 42,79 cents/litre.
2. Le Nouveau-Brunswick viendrait au deuxième rang pour ce qui est des taxes fédérales et provinciales sur le diesel combinées les plus élevées au pays, soit 38,54 cents/litre (à égalité avec Terre-Neuve-et-Labrador).
3. Les taxes fédérales et provinciales sur le diesel combinées au Nouveau-Brunswick seraient plus élevées qu'en Alberta (de 3,4 cents/litre) et en Colombie-Britannique (de 1,99 cents/litre).

Comparaison des taxes imposées sur l'essence par province selon les systèmes de tarification du carbone annoncés (2022)

Scénario no 2 : prix à la pompe = 1,25 \$

Province	Taxe d'accise fédérale (cents/litre)	Taxe d'accise provinciale (cents/litre)	Taxe sur le carbone ⁽¹⁾ (cents/litre)	Taux des taxes de vente ⁽³⁾		Scénario no 2 : prix de détail à la pompe	TPS fédérale (cents/litre)	TVH provinciale ⁽⁴⁾ (cents/litre)	Total des taxes provinciales ⁽⁵⁾ (cents/litre)	Total des taxes fédérales et provinciales combinées (cents/litre)
				TPS fédérale (%)	Taux de la TVH provinciale (%)					
NL	10	20,5	s.o.	5,0	10,0	125,00	5,43	10,87	31,37	46,80
PE	10	13,1	s.o.	5,0	10,0	125,00	5,43	10,87	23,97	39,40
NS	10	15,5	s.o.	5,0	10,0	125,00	5,43	10,87	26,37	41,80
NB	10	15,5	0,00	5,0	10,0	125,00	5,43	10,87	26,37	41,80
QC	10	19,2	4,72	5,0	9,975	125,00	5,43	10,83	34,75	50,18
ON	10	14,7	s.o.	5,0	8,0	125,00	5,53	8,85	23,55	39,08
MB ⁽⁷⁾	10	14,0	5,32	5,0	–	125,00	5,95		19,32	35,27
SK	10	15,0	s.o.	5,0	–	125,00	5,95		15,00	30,95
AB ⁽²⁾	10	13,0	11,23	5,0	–	125,00	5,95		24,23	40,18
BC ⁽⁶⁾	10	14,5	11,11	5,0	–	125,00	5,95		25,61	41,56

Notes :

- (1) Selon les renseignements disponibles le 6 juillet 2018. Tient compte de la décision de l'Ontario de mettre fin au système de plafonnement et d'échange. Selon le rapport Long-Term Carbon Price Forecast and Marginal Abatement Cost Curve for Assessment of Natural Gas Utilities' Cap and Trade Activities, la Commission de l'énergie de l'Ontario estime que le prix du permis en 2022 sera de 20 \$ la tonne. Puisque le Québec a des systèmes axés sur les forces du marché, les fournisseurs de carburant doivent acheter des droits d'émission de gaz à effet de serre pour se conformer au programme de plafonnement et d'échange. Il revient à chaque fournisseur de carburant liquide de déterminer si, comment et quand transférer le coût de la conformité au programme de plafonnement et d'échange à ses consommateurs.
- (2) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne.
- (3) Le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique n'imposent pas de taxe de vente provinciale sur l'essence.
- (4) La TPS/TVH est incluse dans le prix de détail à la pompe. La TPS/TVH est imposée sur tous les coûts et la marge bénéficiaire des fabricants ainsi que sur les taxes d'accise et sur le carbone fédérales et provinciales.
- (5) Le total des taxes provinciales comprend la taxe d'accise, la taxe sur le carbone et la taxe de vente.
- (6) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne. Victoria (C.-B.) impose une taxe sur le carburant pour le transport de 3,5 cents/litre qui est intégrée dans le prix de détail à la pompe, mais ne comprend pas le total des taxes susmentionnées parce qu'elle ne s'applique pas à l'ensemble de la province.
- (7) Dans son budget de 2018-2019, le Manitoba a annoncé une taxe sur le carbone de 25 \$ la tonne à compter du 1er septembre 2018. Les taux de la taxe sur le carbone sont les suivants : essence – 5,32 cents/litre; diesel – 6,71 cents/litre.

Observations sur l'essence :

Quand le prix à la pompe = 1,25 \$; en l'absence d'une taxe directe sur le carbone au Nouveau-Brunswick :

1. Le Québec afficherait les taxes fédérales et provinciales sur l'essence combinées les plus élevées, soit 50,18 cents/litre. Cette situation est principalement attribuable à la taxe d'accise provinciale élevée sur l'essence (19,2 cents/litre).
2. Le Nouveau-Brunswick viendrait au troisième rang pour ce qui est des taxes fédérales et provinciales sur l'essence combinées les plus élevées au pays (à égalité avec la Nouvelle-Écosse).
3. Les taxes fédérales et provinciales sur l'essence combinées au Nouveau-Brunswick seraient plus élevées qu'en Alberta (de 1,62 cents/litre) et en Colombie-Britannique (de 0,24 cents/litre).

Comparaison des taxes imposées sur le diesel par province selon les systèmes de tarification du carbone annoncés (2022)

Scénario no 2 : prix à la pompe = 1,25 \$

Province	Taxe d'accise fédérale (cents/litre)	Taxe d'accise provinciale (cents/litre)	Taxe sur le carbone ⁽¹⁾ (cents/litre)	Taux des taxes de vente ⁽³⁾		Scénario no 2 : prix de détail à la pompe	TPS fédérale (cents/litre)	TVH provinciale ⁽⁴⁾ (cents/litre)	Total des taxes provinciales ⁽⁵⁾ (cents/litre)	Total des taxes fédérales et provinciales combinées (cents/litre)
				TPS fédérale (%)	Taux de la TVH provinciale (%)					
NL	4,0	21,5	s.o.	5,0	10,0	125,0	5,43	10,87	32,37	41,80
PE	4,0	20,2	s.o.	5,0	10,0	125,0	5,43	10,87	31,07	40,50
NS	4,0	15,4	s.o.	5,0	10,0	125,0	5,43	10,87	26,27	35,70
NB	4,0	21,5	0,00	5,0	10,0	125,0	5,43	10,87	32,37	41,80
QC	4,0	20,2	5,58	5,0	9,975	125,0	5,43	10,83	36,61	46,04
ON	4,0	14,3	s.o.	5,0	8,0	125,0	5,53	8,85	23,15	32,68
MB ⁽⁷⁾	4,0	14,0	6,71	5,0	–	125,0	5,95		20,71	30,66
SK	4,0	15,0	s.o.	5,0	–	125,0	5,95		15,00	24,95
AB ⁽²⁾	4,0	13,0	13,38	5,0	–	125,0	5,95		26,38	36,33
BC ⁽⁶⁾	4,0	15,0	12,79	5,0	–	125,0	5,95		27,79	37,74

Notes :

- (1) Selon les renseignements disponibles le 6 juillet 2018. Tient compte de la décision de l'Ontario de mettre fin au système de plafonnement et d'échange. Selon le rapport Long-Term Carbon Price Forecast and Marginal Abatement Cost Curve for Assessment of Natural Gas Utilities' Cap and Trade Activities, la Commission de l'énergie de l'Ontario estime que le prix du permis en 2022 sera de 20 \$ la tonne. Puisque le Québec a des systèmes axés sur les forces du marché, les fournisseurs de carburant doivent acheter des droits d'émission de gaz à effet de serre pour se conformer au programme de plafonnement et d'échange. Il revient à chaque fournisseur de carburant liquide de déterminer si, comment et quand transférer le coût de la conformité au programme de plafonnement et d'échange à ses consommateurs.
- (2) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne.
- (3) Le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique n'imposent pas de taxe de vente provinciale sur de diesel.
- (4) La TPS/TVH est incluse dans le prix de détail à la pompe. La TPS/TVH est imposée sur tous les coûts et la marge bénéficiaire des fabricants ainsi que sur les taxes d'accise et sur le carbone fédérales et provinciales.
- (5) Le total des taxes provinciales comprend la taxe d'accise, la taxe sur le carbone et la taxe de vente.
- (6) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne. Victoria (C.-B.) impose une taxe sur le carburant pour le transport de 3,5 cents/litre qui est intégrée dans le prix de détail à la pompe, mais ne comprend pas le total des taxes susmentionnées parce qu'elle ne s'applique pas à l'ensemble de la province.
- (7) Dans son budget de 2018-2019, le Manitoba a annoncé une taxe sur le carbone de 25 \$ la tonne à compter du 1er septembre 2018. Les taux de la taxe sur le carbone sont les suivants : essence – 5,32 cents/litre; diesel – 6,71 cents/litre.

Observations sur l'essence :

Quand le prix à la pompe = 1,25 \$; en l'absence d'une taxe directe sur le carbone au Nouveau-Brunswick :

1. Le Québec afficherait les taxes fédérales et provinciales sur le diesel combinées les plus élevées au pays, soit 46,04 cents/litre.
2. Le Nouveau-Brunswick viendrait au deuxième rang pour ce qui est des taxes fédérales et provinciales sur le diesel combinées les plus élevées au pays, soit 41,8 cents/litre (à égalité avec Terre-Neuve-et-Labrador).
3. Les taxes fédérales et provinciales sur le diesel combinées au Nouveau-Brunswick seraient plus élevées qu'en Alberta (de 5,47 cents/litre) et en Colombie-Britannique (de 4,06 cents/litre).

Comparaison des taxes imposées sur l'essence par province selon les systèmes de tarification du carbone annoncés (2022)

Scénario no 3 : prix à la pompe = 1,50 \$

Province	Taxe d'accise fédérale (cents/litre)	Taxe d'accise provinciale (cents/litre)	Taxe sur le carbone ⁽¹⁾ (cents/litre)	Taux des taxes de vente ⁽³⁾		Scénario no 3 : prix de détail à la pompe	TPS fédérale (cents/litre)	TVH provinciale ⁽⁴⁾ (cents/litre)	Total des taxes provinciales ⁽⁵⁾ (cents/litre)	Total des taxes fédérales et provinciales combinées (cents/litre)
				TPS fédérale (%)	Taux de la TVH provinciale (%)					
NL	10	20,5	s.o.	5,0	10,0	150,00	6,52	13,04	33,54	50,07
PE	10	13,1	s.o.	5,0	10,0	150,00	6,52	13,04	26,14	42,67
NS	10	15,5	s.o.	5,0	10,0	150,00	6,52	13,04	28,54	45,07
NB	10	15,5	0,00	5,0	10,0	150,00	6,52	13,04	28,54	45,07
QC	10	19,2	4,72	5,0	9,975	150,00	6,51	12,99	36,91	53,43
ON	10	14,7	s.o.	5,0	8,0	150,00	6,64	10,62	25,32	41,96
MB ⁽⁷⁾	10	14,0	5,32	5,0	–	150,00	7,14		19,32	36,46
SK	10	15,0	s.o.	5,0	–	150,00	7,14		15,00	32,14
AB ⁽²⁾	10	13,0	11,23	5,0	–	150,00	7,14		24,23	41,37
BC ⁽⁶⁾	10	14,5	11,11	5,0	–	150,00	7,14		25,61	42,75

Notes :

- (1) Selon les renseignements disponibles le 6 juillet 2018. Tient compte de la décision de l'Ontario de mettre fin au système de plafonnement et d'échange. Selon le rapport Long-Term Carbon Price Forecast and Marginal Abatement Cost Curve for Assessment of Natural Gas Utilities' Cap and Trade Activities, la Commission de l'énergie de l'Ontario estime que le prix du permis en 2022 sera de 20 \$ la tonne. Puisque le Québec a des systèmes axés sur les forces du marché, les fournisseurs de carburant doivent acheter des droits d'émission de gaz à effet de serre pour se conformer au programme de plafonnement et d'échange. Il revient à chaque fournisseur de carburant liquide de déterminer si, comment et quand transférer le coût de la conformité au programme de plafonnement et d'échange à ses consommateurs.
- (2) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne.
- (3) Le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique n'imposent pas de taxe de vente provinciale sur l'essence.
- (4) La TPS/TVH est incluse dans le prix de détail à la pompe. La TPS/TVH est imposée sur tous les coûts et la marge bénéficiaire des fabricants ainsi que sur les taxes d'accise et sur le carbone fédérales et provinciales.
- (5) Le total des taxes provinciales comprend la taxe d'accise, la taxe sur le carbone et la taxe de vente.
- (6) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne. Victoria (C.-B.) impose une taxe sur le carburant pour le transport de 3,5 cents/litre qui est intégrée dans le prix de détail à la pompe, mais ne comprend pas le total des taxes susmentionnées parce qu'elle ne s'applique pas à l'ensemble de la province.
- (7) Dans son budget de 2018-2019, le Manitoba a annoncé une taxe sur le carbone de 25 \$ la tonne à compter du 1er septembre 2018. Les taux de la taxe sur le carbone sont les suivants : essence – 5,32 cents/litre; diesel – 6,71 cents/litre.

Observations sur l'essence :

Quand le prix à la pompe = 1,50 \$; en l'absence d'une taxe directe sur le carbone au Nouveau-Brunswick :

1. Le Nouveau-Brunswick viendrait au troisième rang pour ce qui est des taxes fédérales et provinciales sur l'essence combinées les plus élevées au pays (à égalité avec la Nouvelle-Écosse).
2. Les taxes fédérales et provinciales sur l'essence combinées au Nouveau-Brunswick seraient plus élevées qu'en Alberta (de 3,7 cents/litre) et en Colombie-Britannique (de 2,32 cents/litre).
3. Le Québec afficherait les taxes fédérales et provinciales sur l'essence combinées les plus élevées, soit 53,43 cents/litre. Cette situation est principalement attribuable à la taxe d'accise provinciale élevée sur l'essence (19,2 cents/litre).

Comparaison des taxes imposées sur le diesel par province selon les systèmes de tarification du carbone annoncés (2022)

Scénario no 3 : prix à la pompe = 1,50 \$

Province	Taxe d'accise fédérale (cents/litre)	Taxe d'accise provinciale (cents/litre)	Taxe sur le carbone ⁽¹⁾ (cents/litre)	Taux des taxes de vente ⁽³⁾		Scénario no 3 : prix de détail à la pompe	TPS fédérale (cents/litre)	TVH provinciale ⁽⁴⁾ (cents/litre)	Total des taxes provinciales ⁽⁵⁾ (cents/litre)	Total des taxes fédérales et provinciales combinées (cents/litre)
				TPS fédérale (%)	Taux de la TVH provinciale (%)					
NL	4,0	21,5	s.o.	5,0	10,0	150,0	6,52	13,04	34,54	45,07
PE	4,0	20,2	s.o.	5,0	10,0	150,0	6,52	13,04	33,24	43,77
NS	4,0	15,4	s.o.	5,0	10,0	150,0	6,52	13,04	28,44	38,97
NB	4,0	21,5	0,00	5,0	10,0	150,0	6,52	13,04	34,54	45,07
QC	4,0	20,2	5,58	5,0	9,975	150,0	6,51	12,99	38,77	49,29
ON	4,0	14,3	s.o.	5,0	8,0	150,0	6,64	10,62	24,92	35,56
MB ⁽⁷⁾	4,0	14,0	6,71	5,0	–	150,0	7,14		20,71	31,85
SK	4,0	15,0	s.o.	5,0	–	150,0	7,14		15,00	26,14
AB ⁽²⁾	4,0	13,0	13,38	5,0	–	150,0	7,14		26,38	37,52
BC ⁽⁶⁾	4,0	15,0	12,79	5,0	–	150,0	7,14		27,79	38,93

Notes :

- (1) Selon les renseignements disponibles le 6 juillet 2018. Tient compte de la décision de l'Ontario de mettre fin au système de plafonnement et d'échange. Selon le rapport Long-Term Carbon Price Forecast and Marginal Abatement Cost Curve for Assessment of Natural Gas Utilities' Cap and Trade Activities, la Commission de l'énergie de l'Ontario estime que le prix du permis en 2022 sera de 20 \$ la tonne. Puisque le Québec a des systèmes axés sur les forces du marché, les fournisseurs de carburant doivent acheter des droits d'émission de gaz à effet de serre pour se conformer au programme de plafonnement et d'échange. Il revient à chaque fournisseur de carburant liquide de déterminer si, comment et quand transférer le coût de la conformité au programme de plafonnement et d'échange à ses consommateurs.
- (2) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne.
- (3) Le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique n'imposent pas de taxe de vente provinciale sur de diesel.
- (4) La TPS/TVH est incluse dans le prix de détail à la pompe. La TPS/TVH est imposée sur tous les coûts et la marge bénéficiaire des fabricants ainsi que sur les taxes d'accise et sur le carbone fédérales et provinciales.
- (5) Le total des taxes provinciales comprend la taxe d'accise, la taxe sur le carbone et la taxe de vente.
- (6) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne. Victoria (C.-B.) impose une taxe sur le carburant pour le transport de 3,5 cents/litre qui est intégrée dans le prix de détail à la pompe, mais ne comprend pas le total des taxes susmentionnées parce qu'elle ne s'applique pas à l'ensemble de la province.
- (7) Dans son budget de 2018-2019, le Manitoba a annoncé une taxe sur le carbone de 25 \$ la tonne à compter du 1er septembre 2018. Les taux de la taxe sur le carbone sont les suivants : essence – 5,32 cents/litre; diesel – 6,71 cents/litre.

Observations sur l'essence :

Quand le prix à la pompe = 1,50 \$; en l'absence d'une taxe directe sur le carbone au Nouveau-Brunswick :

1. Le Québec afficherait les taxes fédérales et provinciales sur le diesel combinées les plus élevées au pays, soit 49,29 cents/litre.
2. Le Nouveau-Brunswick viendrait au deuxième rang pour ce qui est des taxes fédérales et provinciales sur le diesel combinées les plus élevées au pays, soit 45,07 cents/litre (à égalité avec Terre-Neuve-et-Labrador).
3. Les taxes fédérales et provinciales sur le diesel combinées au Nouveau-Brunswick seraient plus élevées qu'en Alberta (de 7,55 cents/litre) et en Colombie-Britannique (de 6,14 cents/litre).

Comparaison des taxes imposées sur l'essence par province selon les systèmes de tarification du carbone annoncés (2022)

Scénario no 4 : prix à la pompe = 1,75 \$

Province	Taxe d'accise fédérale (cents/litre)	Taxe d'accise provinciale (cents/litre)	Taxe sur le carbone ⁽¹⁾ (cents/litre)	Taux des taxes de vente ⁽³⁾		Scénario no 4 : prix de détail à la pompe	TPS fédérale (cents/litre)	TVH provinciale ⁽⁴⁾ (cents/litre)	Total des taxes provinciales ⁽⁵⁾ (cents/litre)	Total des taxes fédérales et provinciales combinées (cents/litre)
				TPS fédérale (%)	Taux de la TVH provinciale (%)					
NL	10	20,5	s.o.	5,0	10,0	175,00	7,61	15,22	35,72	53,33
PE	10	13,1	s.o.	5,0	10,0	175,00	7,61	15,22	28,32	45,93
NS	10	15,5	s.o.	5,0	10,0	175,00	7,61	15,22	30,72	48,33
NB	10	15,5	0,00	5,0	10,0	175,00	7,61	15,22	30,72	48,33
QC	10	19,2	4,72	5,0	9,975	175,00	7,60	15,16	39,08	56,68
ON	10	14,7	s.o.	5,0	8,0	175,00	7,74	12,39	27,09	44,83
MB ⁽⁷⁾	10	14,0	5,32	5,0	–	175,00	8,33		19,32	37,65
SK	10	15,0	s.o.	5,0	–	175,00	8,33		15,00	33,33
AB ⁽²⁾	10	13,0	11,23	5,0	–	175,00	8,33		24,23	42,56
BC ⁽⁶⁾	10	14,5	11,11	5,0	–	175,00	8,33		25,61	43,94

Notes :

- (1) Selon les renseignements disponibles le 6 juillet 2018. Tient compte de la décision de l'Ontario de mettre fin au système de plafonnement et d'échange. Selon le rapport Long-Term Carbon Price Forecast and Marginal Abatement Cost Curve for Assessment of Natural Gas Utilities' Cap and Trade Activities, la Commission de l'énergie de l'Ontario estime que le prix du permis en 2022 sera de 20 \$ la tonne. Puisque le Québec a des systèmes axés sur les forces du marché, les fournisseurs de carburant doivent acheter des droits d'émission de gaz à effet de serre pour se conformer au programme de plafonnement et d'échange. Il revient à chaque fournisseur de carburant liquide de déterminer si, comment et quand transférer le coût de la conformité au programme de plafonnement et d'échange à ses consommateurs.
- (2) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne.
- (3) Le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique n'imposent pas de taxe de vente provinciale sur l'essence.
- (4) La TPS/TVH est incluse dans le prix de détail à la pompe. La TPS/TVH est imposée sur tous les coûts et la marge bénéficiaire des fabricants ainsi que sur les taxes d'accise et sur le carbone fédérales et provinciales.
- (5) Le total des taxes provinciales comprend la taxe d'accise, la taxe sur le carbone et la taxe de vente.
- (6) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne. Victoria (C.-B.) impose une taxe sur le carburant pour le transport de 3,5 cents/litre qui est intégrée dans le prix de détail à la pompe, mais ne comprend pas le total des taxes susmentionnées parce qu'elle ne s'applique pas à l'ensemble de la province.
- (7) Dans son budget de 2018-2019, le Manitoba a annoncé une taxe sur le carbone de 25 \$ la tonne à compter du 1er septembre 2018. Les taux de la taxe sur le carbone sont les suivants : essence – 5,32 cents/litre; diesel – 6,71 cents/litre.

Observations sur l'essence :

Quand le prix à la pompe = 1,75 \$; en l'absence d'une taxe directe sur le carbone au Nouveau-Brunswick :

1. Le Nouveau-Brunswick viendrait au troisième rang pour ce qui est des taxes fédérales et provinciales sur l'essence combinées les plus élevées au pays (à égalité avec la Nouvelle-Écosse).
2. Les taxes fédérales et provinciales sur l'essence combinées au Nouveau-Brunswick seraient plus élevées qu'en Alberta (de 5,77 cents/litre) et en Colombie-Britannique (de 4,39 cents/litre).
3. Le Québec afficherait les taxes fédérales et provinciales sur l'essence combinées les plus élevées, soit 56,68 cents/litre. Cette situation est principalement attribuable à la taxe d'accise provinciale élevée sur l'essence (19,2 cents/litre).

Comparaison des taxes imposées sur le diesel par province selon les systèmes de tarification du carbone annoncés (2022)

Scénario no 4 : prix à la pompe = 1,75 \$

Province	Taxe d'accise fédérale (cents/litre)	Taxe d'accise provinciale (cents/litre)	Taxe sur le carbone ⁽¹⁾ (cents/litre)	Taux des taxes de vente ⁽³⁾		Scénario no 4 : prix de détail à la pompe	TPS fédérale (cents/litre)	TVH provinciale ⁽⁴⁾ (cents/litre)	Total des taxes provinciales ⁽⁵⁾ (cents/litre)	Total des taxes fédérales et provinciales combinées (cents/litre)
				TPS fédérale (%)	Taux de la TVH provinciale (%)					
NL	4,0	21,5	s.o.	5,0	10,0	175,0	7,61	15,22	36,72	48,33
PE	4,0	20,2	s.o.	5,0	10,0	175,0	7,61	15,22	35,42	47,03
NS	4,0	15,4	s.o.	5,0	10,0	175,0	7,61	15,22	30,62	42,23
NB	4,0	21,5	0,00	5,0	10,0	175,0	7,61	15,22	36,72	48,33
QC	4,0	20,2	5,58	5,0	9,975	175,0	7,60	15,16	40,94	52,54
ON	4,0	14,3	s.o.	5,0	8,0	175,0	7,74	12,39	26,69	38,43
MB ⁽⁷⁾	4,0	14,0	6,71	5,0	–	175,0	8,33		20,71	33,04
SK	4,0	15,0	s.o.	5,0	–	175,0	8,33		15,00	27,33
AB ⁽²⁾	4,0	13,0	13,38	5,0	–	175,0	8,33		26,38	38,71
BC ⁽⁶⁾	4,0	15,0	12,79	5,0	–	175,0	8,33		27,79	40,12

Notes :

- (1) Selon les renseignements disponibles le 6 juillet 2018. Tient compte de la décision de l'Ontario de mettre fin au système de plafonnement et d'échange. Selon le rapport Long-Term Carbon Price Forecast and Marginal Abatement Cost Curve for Assessment of Natural Gas Utilities' Cap and Trade Activities, la Commission de l'énergie de l'Ontario estime que le prix du permis en 2022 sera de 20 \$ la tonne. Puisque le Québec a des systèmes axés sur les forces du marché, les fournisseurs de carburant doivent acheter des droits d'émission de gaz à effet de serre pour se conformer au programme de plafonnement et d'échange. Il revient à chaque fournisseur de carburant liquide de déterminer si, comment et quand transférer le coût de la conformité au programme de plafonnement et d'échange à ses consommateurs.
- (2) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne.
- (3) Le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique n'imposent pas de taxe de vente provinciale sur de diesel.
- (4) La TPS/TVH est incluse dans le prix de détail à la pompe. La TPS/TVH est imposée sur tous les coûts et la marge bénéficiaire des fabricants ainsi que sur les taxes d'accise et sur le carbone fédérales et provinciales.
- (5) Le total des taxes provinciales comprend la taxe d'accise, la taxe sur le carbone et la taxe de vente.
- (6) La taxe sur le carbone est calculée à 50 \$ la tonne. Victoria (C.-B.) impose une taxe sur le carburant pour le transport de 3,5 cents/litre qui est intégrée dans le prix de détail à la pompe, mais ne comprend pas le total des taxes susmentionnées parce qu'elle ne s'applique pas à l'ensemble de la province.
- (7) Dans son budget de 2018-2019, le Manitoba a annoncé une taxe sur le carbone de 25 \$ la tonne à compter du 1er septembre 2018. Les taux de la taxe sur le carbone sont les suivants : essence – 5,32 cents/litre; diesel – 6,71 cents/litre.

Observations sur l'essence :

Quand le prix à la pompe = 1,75 \$; en l'absence d'une taxe directe sur le carbone au Nouveau-Brunswick :

1. Le Québec afficherait les taxes fédérales et provinciales sur le diesel combinées les plus élevées au pays, soit 52,54 cents/litre.
2. Le Nouveau-Brunswick viendrait au deuxième rang pour ce qui est des taxes fédérales et provinciales sur le diesel combinées les plus élevées au pays, soit 48,33 cents/litre (à égalité avec Terre-Neuve-et-Labrador).
3. Les taxes fédérales et provinciales sur le diesel combinées au Nouveau-Brunswick seraient plus élevées qu'en Alberta (de 9,62 cents/litre) et en Colombie-Britannique (de 8,21 cents/litre).