

Édition 2026

Inventaire des mesures écofiscales au Québec

UDS Université de Sherbrooke

CFFP Chaire en fiscalité et en finances publiques

Remerciements

La Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques de l'Université de Sherbrooke tient à remercier de son appui renouvelé le ministère des Finances du Québec et désire lui exprimer sa reconnaissance pour le financement dont elle bénéficie afin de poursuivre ses activités de recherche.

Mission de la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques

La Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques (CFFP) a été mise sur pied le 15 avril 2003. Sa mission est à la fois de développer la recherche multidisciplinaire et de diffuser des connaissances sur les enjeux socioéconomiques relatifs à la politique fiscale et aux finances publiques.

Pour plus de détails sur la CFFP, visitez son site internet à l'adresse : http://cffp.recherche.usherbrooke.ca.

La mise à jour de cette publication annuelle a été réalisée par Ariane Gaboury, Michael Robert-Angers et Lyne Latulippe. Les auteurs collaborent aux travaux de la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, qu'ils remercient de son appui financier qui a permis la réalisation de cette publication. Les auteurs remercient aussi Tristan Beaumont et Frédérick Hallé-Rochon pour leurs participations.

Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques
École de Gestion, Université de Sherbrooke
2500, boul. de l'Université
Sherbrooke (Québec) J1K 2R1
cffp.eg @usherbrooke.ca

Remarque : Ce document ne constitue pas un avis ou un conseil juridique.

Pour citer cette étude :

Ariane Gaboury, Michael Robert-Angers et Lyne Latulippe (2026), *Inventaire des mesures écofiscales au Québec – Édition 2026,* Cahier de recherche 2026-11, Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, 80 p.

TABLE DES MATIÈRES

Mot de la chercheure principale 1
1. Énergie 4
1.1 Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (Québec) 5
1.2 Quotes-parts des distributeurs d'énergie (Québec) 8
1.3 Taxes sur les carburants (Québec et fédéral) 10
1.4 Remboursement, rabais, exemption de la taxe spécifique sur les carburants (Québec) 13
1.5 Crédit d'impôt remboursable pour la production de biocarburant et d'huile pyrolytique (Québec) 15
1.6 Déduction pour amortissement (DPA) accélérée et bonifiée visant le matériel désigné de production d'énergie propre (Québec et fédéral) 16
1.7 Réduction de taux pour les fabricants de technologies zéro émission (fédéral) 17
1.8 Crédit d'impôt à l'investissement dans l'hydrogène propre (fédéral) 19
1.9 Crédit d'impôt à l'investissement pour le captage, l'utilisation et le stockage du carbone (fédéral) 19
1.10 Crédit d'impôt à l'investissement pour les technologies propres (fédéral) 20
1.11 Crédit d'impôt à l'investissement dans la fabrication de technologies propres (fédéral) 21
1.12 Crédit d'impôt à l'investissement pour l'électricité propre (fédéral) 22
1.13 Déduction accélérée des frais liés aux énergies renouvelables et à l'économie d'énergie (Québec et fédéral) 24
2. Transport 27
2.1 Droits sur immatriculation et permis de conduire (Québec) 28
2.2 Exemption de droits et gratuité visant les véhicules électriques (Québec) 31
2.3 Droits à l'acquisition de véhicules moteurs (fédéral) 32
2.4 Déduction additionnelle de 100 % dans le calcul du revenu de l'employeur pour les dépenses de transport en commun (Québec) 33
2.5 Exonération des taxes à la consommation sur les services municipaux de transport en commun (Québec et fédéral) 34
2.6 Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (fédéral) 35
2.7 Déduction pour amortissement accéléré des coûts des véhicules zéro émission (Québec et fédéral) 36
3. Pollution 39
3.1 Droit spécifique sur les pneus neufs (Québec) 40
3.2 Consigne sur contenants de boisson (Québec) 41
3.3 Redevances pour l'élimination des matières résiduelles (Québec) 43
3.4 Redevances favorisant le traitement et la valorisation des sols contaminés excavés (Québec) 44
3.5 Règlement sur la récupération et la valorisation de produits par les entreprises (Québec) 44
3.6 Règlement sur la compensation pour les services municipaux fournis en vue d'assurer la récupération et la valorisation des matières résiduelles (Québec) 47
3.7 Droits annuels exigibles des titulaires d'une attestation ministérielle relative à l'exploitation d'un établissement industriel (Québec) 48
3.8 Crédit d'impôt remboursable pour la mise aux normes d'installations d'assainissement des eaux usées résidentielles (Québec) 49
4. Ressources 51
4.1 Redevances exigibles sur l'utilisation de l'eau (Québec) 52
4.2 Compensation financière pour perte de milieu humide et hydrique (Québec) 53
4.3 Crédit et report d'impôt relatif à une fiducie pour l'environnement (Québec et fédéral) 55
4.4 Crédit d'impôt pour dons de biens écosensibles (Québec et fédéral) 56
4.5 Droits et permis sur les ressources forestières (Québec) 57
4.6 Droits miniers (Québec) 58
4.7 Droits de permis de pêche commerciale (Fédéral) 59
5. Municipalités et écofiscalité 61
5.1 Redevances règlementaires 63
5.2 Redevances au développement 65
5.3 Droits municipaux relatifs à l'exploitation d'une carrière ou d'une sablière 66
5.4 Tarification 67
5.5 Taxes et Crédits de taxes 70
Pour conclure 74
Annexes 77

Liste des graphiques

Graphique 1. Revenus provenant de la vente aux enchères du SPEDE (M$) et prix de vente moyen pondéré annuel ($)- 2014 à 2025 5
Graphique 2. Quotes-parts des distributeurs d'énergie - 2017-2018 à 2024-2025, en millions de dollars 8
Graphique 3. Revenus des taxes prélevées sur les carburants au Québec, 2007 à 2024, en millions de dollars 11
Graphique 4. Recettes perçues par la SAAQ et tirées des droits sur immatriculation et permis de conduire - 2007 à 2025, en millions de dollars 29
Graphique 5. Évolution des recettes provenant des taxes liées à l'environnement, moyenne OCDE, total et par catégories, en proportion du PIB (pourcentage), 2019-2024 74
Graphique 6. Recettes provenant des taxes liées à l'environnement, Québec et moyenne OCDE, par catégories, en proportion du PIB (pourcentage), 2024 75
Graphique 7. Recettes provenant des taxes liées à l'environnement, Québec et pays de l'OCDE, en proportion du PIB (pourcentage), 2024 76

Liste des encadrés

Encadré 1 – SPEDE et autres mécanismes de tarification carbone 7
Encadré 2 – Plan pour une économie verte, plans de mise en œuvre annuels et Fonds d'électrification et de changements climatiques 9
Encadré 3 – Réductions de taxes sur les carburants et des droits d'immatriculation pour certaines régions 12
Encadré 4 – Comparaison interprovinciale du prix de l'essence, septembre 2026 14
Encadré 5 – Le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières de l'UE 18
Encadré 6 – Sous-utilisation des nouveaux crédits d'impôt à l'investissement du gouvernement du Canada 23
Encadré 7 – L'inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre 25
Encadré 8 – Financement du transport en commun 30
Encadré 9 – Véhicules zéro émission 37
Encadré 10 – Déploiement des centres de tri et taux de récupération prescrit 42
Encadré 11 – Matières résiduelles éliminées 46
Encadré 12 – Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État : perspectives 54
Encadré 13 – Limite des rapports financiers des organismes municipaux 62
Encadré 14 – Ampleur de l'écofiscalité municipale au Québec 73

Mot de la chercheure principale

Le recours à l'écofiscalité est en recul depuis 2019 pour la quasi-totalité des pays membres de l'OCDE. Au Canada, à la suite de l'élimination de la redevance canadienne sur les combustibles en 2025, le gouvernement du Canada a annulé le projet de plafonnement des émissions de gaz à effet de serre pour le secteur pétrolier et gazier et abrogé le quota obligatoire de ventes de véhicules électriques au cours des derniers mois. Un rapport d'étape publié en décembre 2025 prend en compte ces reculs et confirme maintenant que le Canada ratera ses cibles de réduction d'émissions de GES pour 2030 et 2035[1]. À ceci s'ajoute la suspension de la taxe d'accise sur l'essence et le diesel annoncée le 20 avril 2026.

Au Québec, le gouvernement a annoncé au début de 2026 le report de 5 ans de son objectif de réduction des GES de 37,5 % sous le niveau de 1990. Aussi, plus récemment, la cible de ventes de véhicules zéro-émission pour 2035 a été abaissée à 80 % et une réduction temporaire du coût associé aux droits d'immatriculation est actuellement en vigueur.

Pourtant, l'action climatique bénéficie toujours d'un large appui au sein de la population[2]. Pour expliquer ce paradoxe, certains émettent l'hypothèse qu'un déficit d'information à l'égard de l'ampleur de ce support pourrait faire en sorte que l'appui à la protection de l'environnement est actuellement perçu erronément comme faible ce qui nuirait à l'action collective[3].

Ceci met en lumière l'importance de préserver et de renforcer les mesures écofiscales existantes, notamment en matière de lutte aux GES. Pour y arriver, il apparaît cependant incontournable d'expliquer leur fonctionnement et de démontrer leur pertinence. En effet, bien que l'écofiscalité soit plus efficace d'un point de vue économique que la réglementation, ses mécanismes et ses effets demeurent largement incompris[4]. Pour rappel, l'écofiscalité ne force pas les changements de comportements, mais vise simplement à intégrer les coûts environnementaux et sociaux à nos décisions de consommation.

Cette nouvelle version de l'inventaire apporte sa modeste contribution à l'amélioration de l'état des connaissances face à cet outil de protection de l'environnement.

« …l'action climatique bénéficie toujours d'un large appui au sein de la population… Ceci met en lumière l'importance de préserver et de renforcer les mesures écofiscales existantes, notamment en matière de lutte aux GES ».

Bonne lecture,

Lyne Latulippe



Chercheure principale, Chaire en fiscalité et en finances publiques

---

1 Gouvernement du Canada (2025), *Rapport d'étape 2025 sur le Plan de réduction des émissions pour 2030*.

2 Peter Andre., Teodora Boneva, Felix Chopra et Armin Falk (2024), Globally representative evidence on the actual and perceived support for climate action. *Nature Climate Change*, no. 14, 253–259.

3 Peter Andre., Teodora Boneva, Felix Chopra et Armin Falk (2026), Misperceived Social Norms and Willingness to Act Against Climate Change, *The Review of Economics and Statistics*, Vol. 108, no. 5, 1205–1221.

4 Chenxi Kiang, Maximilian Lauletta, Ro'ee Levy, Joseph S. Shapiro et Dmitry Taubinsky (2026), *Understanding support for inefficient environmental policy instruments*, Working paper 35073, National bureau of economic research.



Mise en contexte

L'objectif de l'***Inventaire des mesures écofiscales au Québec*** est de recenser les principaux instruments économiques visant à contrôler les pollutions et gérer les ressources naturelles dans une perspective de développement durable[5]. À cet effet, cette édition présente l'information à jour à la date de publication en lien avec ces mesures tandis que les données financières sont relatives à l'année 2024 (ou l'année financière 2024-2025).

Ce recensement s'appuie sur la définition utilisée par l'OCDE[6], et vise à identifier l'« ensemble des impôts, taxes et redevances dont l'assiette est constituée par un polluant ou, plus généralement, par un produit ou un service qui détériore l'environnement ou qui se traduit par un prélèvement sur des ressources naturelles ». Nous avons ajouté à l'analyse les dépenses fiscales favorables à l'environnement[7].

Deux types de mesures écofiscales sont principalement utilisés au Québec. D'une part, des taxes, frais, charges et droits sur les biens et activités dommageables à l'environnement (« prélèvements écofiscaux ») sont issus des législations québécoise et canadienne (loi fiscale, règlementation ou autres), et viennent s'ajouter directement au prix de vente ou encore au prix de production. Ils seront assumés par le client final. Ces prélèvements permettent d'inclure, au prix d'un bien ou d'un service, une partie ou la totalité de son coût social et environnemental (le coût associé à l'effet de la pollution sur la santé humaine, le coût de la réhabilitation d'un site, etc.).

---

5 La règlementation (contraignante et ne reposant pas sur les sources du marché) et les subventions (régimes de traitement préférentiel réservés à certains secteurs, à certaines entreprises ou à certains particuliers, pour mener des activités qu'ils pourraient avoir menées en l'absence de financement) ne sont pas considérées comme des mesures écofiscales dans ce cahier, mais plutôt comme des instruments complémentaires, et ce, conformément à la définition établie par la Commission de l'écofiscalité du Canada, qui considère ce type d'intervention moins efficient pour l'atteinte d'objectifs environnementaux. Voir : Commission de l'écofiscalité du Canada (2014), *Une vision intelligente, concrète, réaliste — Des choix canadiens pour une plus grande prospérité économique et environnementale*, p. 18 à 20.

6 Cette définition est également utilisée par l'Union européenne dans le cadre du *Règlement (UE) No 691/2011 du Parlement européen et du Conseil*. Ce recensement se base également sur des travaux menés antérieurement et disponibles dans : Gouvernement du Québec (2017), *Le recours à l'écofiscalité : principes d'application,* Vérificateur général du Québec (2020), *Rapport du commissaire au développement durable, juin 2020* et OCDE, *Base de données sur les instruments utilisés pour la politique environnementale,* <https://pinedatabase.oecd.org>.

7 Les dépenses fiscales, bien qu'elles constituent des revenus (et non des prélèvements) pour les ménages et les entreprises, sont considérées comme un coût, dans la mesure où celles-ci génèrent un manque à gagner en termes de recettes fiscales, qui doit se voir compenser par des prélèvements effectués dans ce cas dans le cadre du régime d'imposition général.

D'autre part, des allègements à la fiscalité des sociétés, des particuliers et aux taxes à la consommation sont prévus afin d'encourager l'adoption de mode de production et de consommation plus respectueux de l'environnement (« dépenses écofiscales »). Ces incitatifs environnementaux font l'objet d'une recension dans les documents annuels *Dépenses fiscales*[8] et *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales*[9], produits respectivement par le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral. On y évalue notamment le coût des mesures préférentielles accordées en allègements fiscaux aux contribuables en termes de perte de recettes fiscales gouvernementales.

L'Inventaire des mesures écofiscales au Québec regroupe les mesures sous la classification utilisée par Eurostat/OCDE[10] (énergie, transports, pollution et ressources), ce qui permet, jusqu'à un certain point[11], de dresser des comparaisons internationales par base d'imposition.

Quelques mesures écofiscales municipales sont aussi présentées afin de permettre au lecteur de constater la diversité des champs d'application de cet outil. Cette recension est toutefois incomplète et n'est pas prise en compte au sommaire final, dans l'évaluation des recettes provenant des taxes liées à l'environnement notamment.

8 Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales — édition 2025.*

9 Gouvernement du Canada (2026), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales : Concepts, estimations et évaluations 2026.*

10 Eurostat (2024), *Environmental taxes - A statistical guide* < https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/18358719/KS-GQ-23-016-EN-N.pdf/011c3fcd-c6c3-604c-320f-bba5da058efe?version=1.0&t=1705926723782>.

11 De façon générale, les taxes ciblées par la méthodologie Eurostat-OCDE sont incluses. Cependant, nos évaluations prennent également en compte les dépenses fiscales environnementales et certaines redevances qui ont notamment pour objectif de capter la rente économique. Par conséquent, ces prélèvements débordent de la méthodologie Eurostat-OCDE. De même, certaines mesures pourraient se voir catégoriser autrement.



1 Énergie

Le Québec s'est doté d'une cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 37,5 % sous le niveau de 1990 pour 2030 en 2015[12]. Cette cible a été réitérée dans le cadre du plan pour une économie verte 2030 (PEV)[13]. Cependant, l'atteinte de cette cible a été repoussée de 5 ans le 21 janvier 2026[14]. Il est à noter qu'en 2023, le niveau d'émission de GES du Québec se chiffrait à 78,0 Mt, soit 8,5 % de moins que ce qu'il était en 1990[15].

Il est estimé que la plus grande part de l'empreinte carbone des ménages québécois provient de la consommation d'énergie et de combustibles. Celle-ci est principalement générée au Québec, contrairement aux autres grandes catégories de biens et services consommés[16]. Le système québécois de plafonnement et d'échange de droits d'émission de GES contribue, directement et indirectement, à la réduction de la consommation de ces produits en haussant leurs prix. Il ne s'agit cependant pas du seul dispositif y contribuant.

En effet, la taxe spécifique du Québec sur les carburants et la taxe d'accise fédérale sur les produits pétroliers (suspendue complètement entre le 20 avril 2026 et le 31 janvier 2027 puis suspendue à 50 % du 1er février au 31 mars 2027)[17] contribuent à limiter la demande pour ce type de ressource. On recense également des incitatifs fiscaux visant à soutenir l'utilisation du biodiesel et du transport en commun, ou encore à augmenter l'offre de produits substituts aux carburants fossiles traditionnels. Plus généralement, la catégorie de mesures écofiscales liée à l'énergie comprend les prélèvements écofiscaux sur la production énergétique et les produits énergétiques utilisés pour les transports (tels l'essence et le diesel) et pour les usages stationnaires (incluant les huiles lourdes et le gaz naturel)[18].

---

12 Gouvernement du Québec (2015), Décret 1018-2015 du 18 novembre 2015 concernant l'adoption de la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030, *Gazette officielle du Québec*, 9 décembre 2015, 147e année, no. 49, p. 4 687.

13 Gouvernement du Québec (2020), *Plan pour une économie verte 2030*, p. 1.

14 Gouvernement du Québec (2015), Décret 62-2026 du 21 janvier 2026 concernant l'adoption de la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2035, *Gazette officielle du Québec*, 11 février 2026, 158e année, no. 6, p. 739.

15 Gouvernement du Québec, (2025), *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2023 et leur évolution depuis 1990*, p. 9.

16 Institut de la Statistique du Québec (2025), *Empreinte carbone des ménages au Québec, 2021* <https://statistique.quebec.ca/fr/document/empreinte-carbone-menages-quebec/publication/empreinte-carbone-menages-quebec-2021>. p.5.

17 Gouvernement du Canada (2026), *Le gouvernement du Canada prolonge l'allègement de la taxe d'accise fédérale sur l'essence, le combustible diesel et les carburants d'aviation pour les Canadiens* <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/nouvelles/2026/09/le-gouvernement-du-canada-prolonge-lallegement-de-la-taxe-daccise-federale-sur-lessence-le-combustible-diesel-et-les-carburants-aviation-pour-les-c.html>.

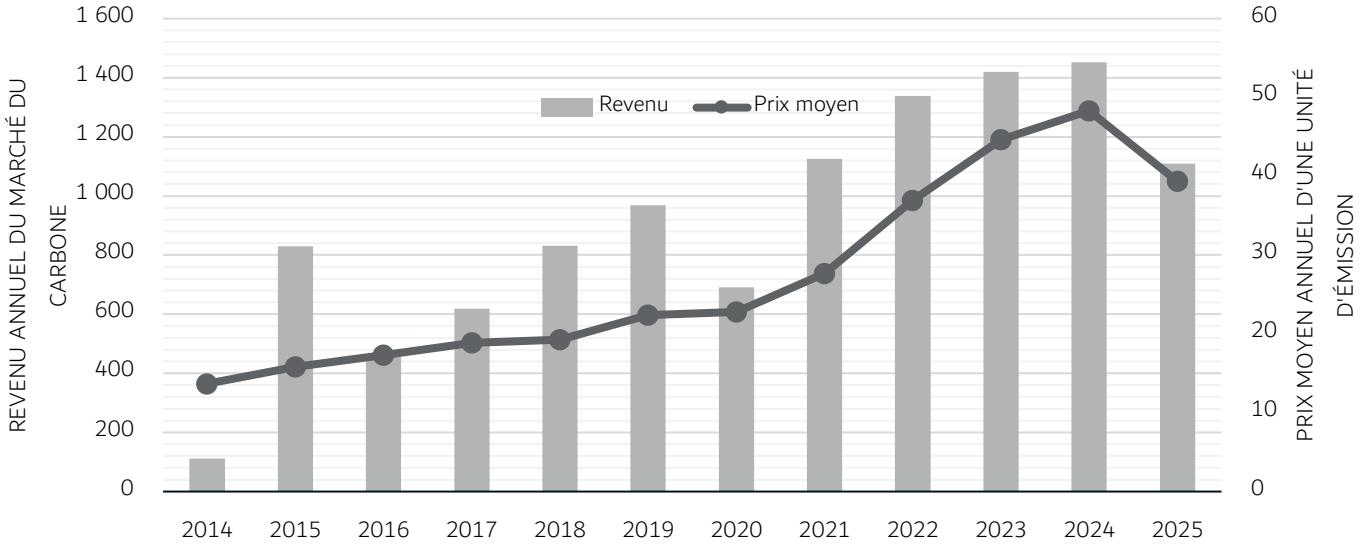
18 European commission, Eurostat (2024), *Environmental taxes - a statistical guide*, 52 p.

1.1 Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (Québec)

Sommairement, le Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE), aussi appelé marché du carbone, vise à introduire un coût carbone dans la prise de décisions d'affaire des industries (et dans les choix de consommation des ménages) en plafonnant les émissions de gaz à effet de serre à un niveau défini par le gouvernement du Québec.

Les entreprises doivent détenir des droits pour chaque tonne d'émissions relâchée dans l'atmosphère[19]. Le coût des droits d'émission agit de façon similaire à une taxe en étant répercuté dans le coût de production et de distribution des produits, ce qui rend les modes de production carboneutres plus attrayants[20].

Graphique 1. **Revenus provenant de la vente aux enchères du SPEDE (M$) et prix de vente moyen pondéré annuel ($) - 2014 à 2025**



Notes : Prix pondéré du millésime présent et revenus tirés de la vente des millésimes présents et futurs. L'augmentation du nombre d'unités mises en vente en 2015 résulte de l'assujettissement des distributeurs de carburants au 1er janvier 2015. Prix moyen à la suite de l'intégration au marché conjoint Québec-Californie. Un montant de 29 M$ a été récolté en 2013 lors de l'unique vente aux enchères cette année (non montré).

Source : Gouvernement du Québec (s.d.) Revenus des ventes aux enchères versés au Fonds d'électrification et de changements climatiques en ligne : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/carbone/revenus.htm> (consulté le 21 septembre 2026).

La Banque mondiale évalue la tarification du SPEDE à 29 USD la tonne au 1er avril 2026, et estime que ce système couvre 0,1 % des émissions mondiales de carbone[21]. À l'échelle mondiale, 29 % des émissions totales sont tarifées à un prix variant entre 11 cents US la tonne (Pologne)[22] et 170 USD (Norvège) au 1er avril 2026 (voir encadré 1).

Les revenus du SPEDE tirés de la vente de droits d'émission atteignent presque 12 milliards de dollars depuis sa mise en place. Pour 2024, ce sont 1,45 milliard de dollars qui ont été amassés alors que le prix moyen d'une unité d'émission a

---

19 Certaines entreprises québécoises à forte intensité d'émissions et faisant face à une concurrence provenant des autres provinces ou à l'international reçoivent des allocations gratuites de droits d'émission de façon à éviter qu'elles délocalisent leurs activités vers des juridictions plus accommodantes sur le plan environnemental. C'est le cas de 82 sociétés en 2024. Voir : Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, *Allocation gratuite versée et mise en consigne et liste des émetteurs qui en ont bénéficié* <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/carbone/ventes-encheres/allocation-gratuite/Qte-unites-versees.xlsx>.

20 Gouvernement du Québec (2018), *Budget 2018-2019 — Changements climatiques : Des actions pour la réduction des GES*.

21 Banque mondiale, *State and trends of carbon pricing dashboard* <https://carbonpricingdashboard.worldbank.org/dashboard> (consulté le 11 août 2026).

22 Un système de droits d'émission implanté à l'échelle de l'Union européenne (tarif de 85 USD en avril 2025) complète la taxe carbone polonaise. Voir : European Commission, *About the EU ETS*, <https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/about-eu-ets_en?prefLang=fr> (consulté le 24 septembre 2026).

dépassé 48 $ (millésime présent). Ces revenus transitent d'abord par le Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC), qui remplace le Fonds vert depuis le 1er novembre 2020[23], pour être ensuite réinvesti dans la mise en œuvre de mesures de lutte contre les changements climatiques découlant du PEV (voir encadré 2)[24]. Il est cependant à noter que le gouvernement du Québec a procédé au transfert du surplus du FECC de 1,8 G$ au 31 mars 2026 vers le Fonds des générations[25]. L'apport du SPEDE constitue l'essentiel des revenus du FECC qui s'élèvent à 1 682 M$ pour l'année financière terminée le 31 mars 2025[26].

Le tableau 1 décrit les mesures du PEV bénéficiant des financements du FECC les plus importants en 2024-2025. Au total, les subventions octroyées s'élèvent à 1 388 M$. Après prise en compte des autres charges (principalement des frais de gestion), le fonds a dégagé un excédent de 202 M$.

Tableau 1. **Principales utilisations du FECC - 2024-2025**

Action du PEV	Responsable	Détails	Aide financière du FECC
R1-170 - Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC)	Min. Transports et mobilité durable	Subventions aux municipalités, MRC et régies intermunicipales de transport pour mise en place et amélioration des services de transport collectif	76,6 M$
R1-120 - Programme Écocamionnage		Soutenir financièrement la modernisation technologique dans le secteur du transport routier des marchandises afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.	65,1 M$
R1-180 - Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU)		Financer le développement des transports actifs dans les périmètres urbains.	36,0 M$
R1-010 – Programme Roulez vert	Min. Environnement, Lutte changements climatiques, Faune et Parcs	Rabais à l'achat de véhicules électriques	753,4 M$
R1-020 - Programme Roulez vert		Installation de bornes de recharge à domicile, pour multilogement et au travail	72,2 M$
R3-110 - Programme Rénoclimat		Subventionne la rénovation écoénergétique et, prochainement, des travaux pour renforcer la résilience des résidences face aux aléas climatiques	63,9 M$
R4-010 - Accompagner les communautés hors réseau dans la planification et la mise en œuvre de projets d'énergie renouvelable	Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie	Aide financière pour la mise en place de sources d'énergie alternatives aux sources fossiles pour la production d'électricité	25,8 M$

Sources : Québec, ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, *Tableau synthèse Budgets et dépenses 2024-2025 Action climatique du Québec* <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/tableau-synthese-budgets-depenses-action-climatique.pdf> (consulté le 21 septembre 2026), Gouvernement du Québec, *Plan pour une économie verte 2030 – Plan de mise en œuvre 2026-2031*, p. 31, Gouvernement du Québec, *À propos du programme Écocamionnage*, <https://www.quebec.ca/transports/aide-financiere/electrification/ecocamionnage/a-propos-du-programme-ecocamionnage> (consulté le 24 septembre 2026), Gouvernement du Québec, *Aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains*, < https://www.quebec.ca/transports/aide-financiere/actifs/perimetres-urbains> (consulté le 24 septembre 2026)

[23] La description des Fonds et organismes mentionnés dans ce cahier se trouve à l'annexe 1.

[24] Le financement des diverses actions des PMO du Plan pour une économie verte 2030 peut s'effectuer directement ou encore faire l'objet d'un transfert vers le FORT.

[25] Gouvernement du Québec (2026) *Budget 2026-2027 – Plan budgétaire*, p. G.26.

[26] Des revenus provenant de contributions du gouvernement du Canada, des redevances des distributeurs d'énergie et des revenus d'intérêts figurent aussi aux États financiers. Voir : Gouvernement du Québec (2025), *Fonds d'électrification et de changements climatiques- États financiers de l'exercice clos le 31 mars 2025*.

Encadré 1 – **SPEDE et autres mécanismes de tarification carbone**

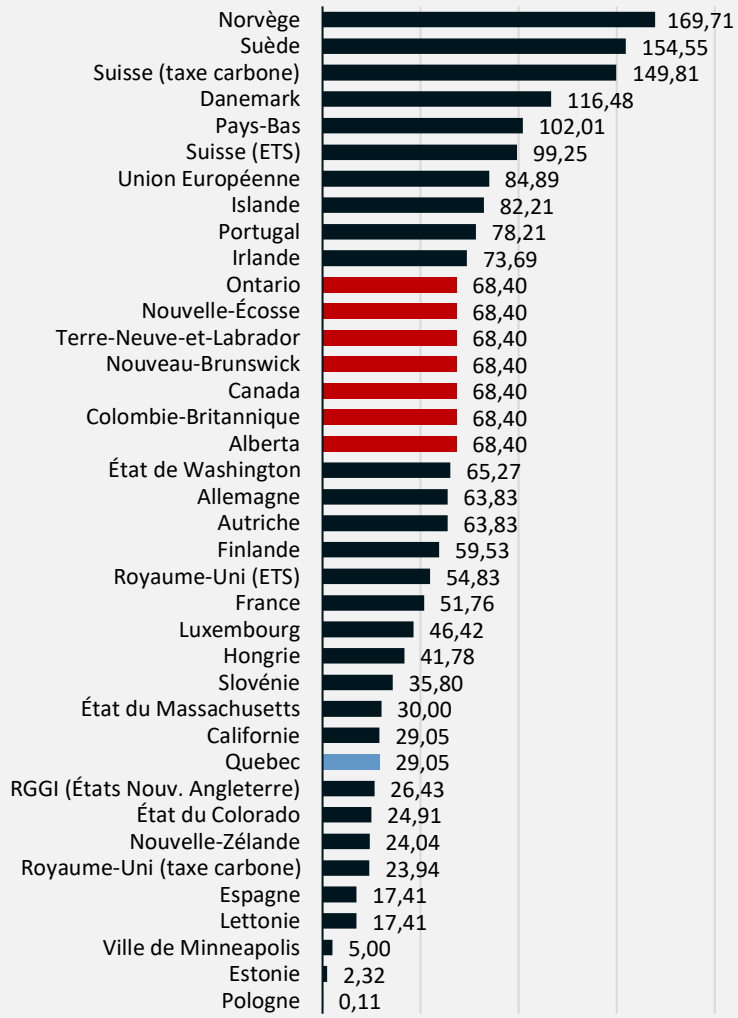
Le gouvernement du Canada a retiré l'obligation de mettre en place une tarification carbone destinée aux consommateurs à compter du 1er avril 2025 [27]. Conséquemment, le taux de redevance fédérale sur les combustibles a été ramené à 0. La Colombie-Britannique a fait de même en retirant sa taxe carbone.

Il est cependant à noter que les provinces maintiennent leurs systèmes de tarification de la pollution par le carbone industriel pour les grands émetteurs (le système fédéral de tarification est appliqué au Manitoba et à l'Île-du-Prince-Édouard). Au Québec, le SPEDE s'applique aux établissements industriels dont les émissions annuelles sont supérieures à 25 kt d'éq. CO_2.

Agissant de façon similaire au SPEDE, ces systèmes de tarification du carbone industriels reposent sur un marché de crédits (remis aux grands émetteurs qui réduisent leurs émissions) et où un paiement n'est exigé que lorsqu'un seuil d'émission est surpassé (ou que les allocations gratuites sont épuisées). Par conséquent, la tarification du carbone n'est pas abolie dans le reste du Canada. En fait, la tarification appliquée aux grands émetteurs dans ces provinces (68,40 USD) est plus élevée qu'au Québec (29,05 USD) au 1er avril 2026. Ceci serait dû au coût marginal ($/t d'éq. CO_2) plus faible au Québec que dans la majorité des provinces, mais aussi aux allocations gratuites qui réduisent les obligations de conformité des grandes sociétés québécoises assujetties[28].

De même plusieurs pays européens appliquent une tarification carbone plus élevée que le Québec.

Tarification du carbone, avril 2026 (dollars US par tonne émise), pays européens de l'OCDE, provinces canadiennes et états américains



Notes : Le système de tarification de l'Union européenne s'applique en complément aux systèmes nationaux des pays membres. Le Royaume-Uni et la Suisse (qui ne sont pas membres de l'Union européenne) appliquent 2 systèmes complémentaires. La Banque mondiale ne diffuse pas la donnée pour la Saskatchewan en 2026.

Source : Banque mondiale, *State and trends of carbon pricing dashboard*, <https://carbonpricingdashboard.worldbank.org/about-us#download-data > (consulté le 14 septembre 2026).

Il est toutefois à noter que la proportion de l'ensemble des émissions tarifées est de 79 % au Québec. À titre comparatif, cette proportion n'est que de 24 % en Ontario.

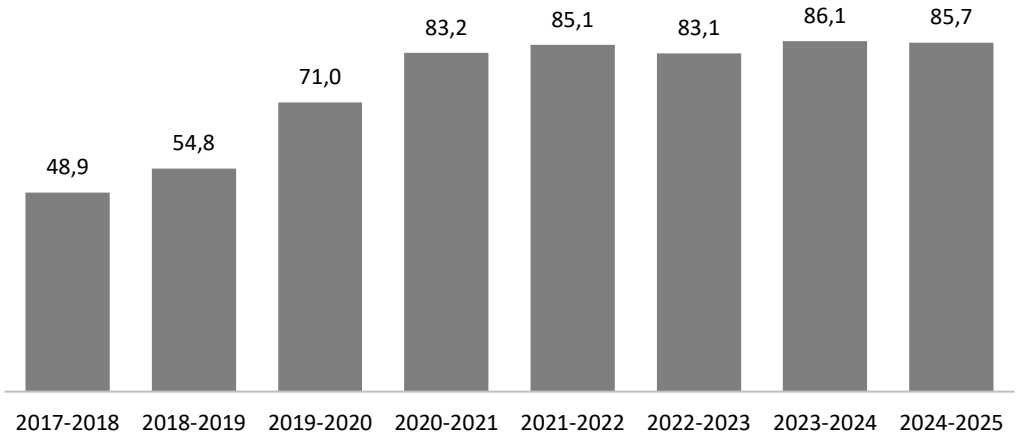
[27] Gouvernement du Canada, *Le modèle de tarification de la pollution par le carbone*, <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/fonctionnement-tarification-pollution/tarification-pollution-carbone-modele-federal-information.html> (consulté le 14 septembre 2026).

[28] Linden Fraser, Ross, Dave Sawyer, Sam Harrison, et Seton Stiebert (2025), *Évaluation indépendante des systèmes de tarification du carbone de 2024*. Institut climatique du Canada, p.46.

1.2 Quotes-parts des distributeurs d'énergie (Québec)

Depuis 2024, les distributeurs d'énergie versent une quote-part annuelle au FECC, à la suite de sa fusion avec le FTIÉÉ. Les quotes-parts sont établies en appliquant un taux selon la forme d'énergie et le volume distribué[29]. Les formes d'énergie visées sont l'électricité, l'essence, le diesel, le mazout léger, le mazout lourd, le propane et le gaz naturel. Les revenus tirés des quotes-parts s'élèvent à 85,7 M$ pour 2024-2025.

Graphique 2. **Quotes-parts des distributeurs d'énergie - 2017-2018 à 2024-2025,** en millions de dollars



Source : Transition énergétique Québec, *Rapports annuels de gestion* et Gouvernement du Québec (années multiples), Crédits et dépenses de portefeuilles et Gouvernement du Québec (2025), *Fonds d'électrification et de changements climatiques – États financiers de l'exercice clos le 31 mars 2025*, p. 7.

Historiquement, les quotes-parts ont servi à financer certains programmes de subvention visant l'amélioration de l'efficacité énergétique dans les bâtiments, principalement résidentiels. Les mesures à cet effet financées par le FECC sont actuellement Éconologis, Rénoclimat, Chauffez vert et Novoclimat[30].

Tableau 2. **Programmes et subventions aux ménages du FECC - réduction de la consommation d'énergie,** 2024-2025

Programme	Détails	Nombre de demandes	Aide financière (M$)
Éconologis	Conseils personnalisés et travaux légers aux ménages à revenu modeste pour améliorer l'efficacité énergétique	8 112	3,9
Rénoclimat	Évaluation et conseils sur la performance énergétique et subventions aux propriétaires pour rénovations écoénergétiques	24 574	45,2
Chauffez vert	Financer le remplacement de systèmes de chauffage au mazout ou au propane par un système électrique ou biénergie.	9 781	26,5
Novoclimat	Subventions pour construction d'habitations neuves à haute performance énergétique	2 603	6,1

Source : Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (2025), Rapport annuel de gestion 2024-2025, p. 66.

[29] Voir : *Règlement sur la quote-part annuelle payable au ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles en vertu de l'article 17.1.11 de la Loi sur le ministère des Ressources naturelles et de la Faune.* Il est à noter que le Fonds de transition et d'efficacité énergétique a été fusionné au FECC le 27 mars 2024. Voir : *Loi édictant la Loi sur la performance environnementale des bâtiments et modifiant diverses dispositions en matière de transition énergétique* (L.Q. 2024, c. 5).

[30] Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (2025), *Rapport annuel de gestion 2024-2025,* p. 66.

Encadré 2 – **Plan pour une économie verte, plans de mise en œuvre annuels et Fonds d'électrification et de changements climatiques**

Le PEV constitue la politique-cadre contribuant à l'atteinte des cibles de réduction des émissions de GES fixées par le gouvernement du Québec, soit une réduction des GES en 2035 de 37,5 % par rapport au niveau de 1990 (soit une cible de 53,25 Mt), et l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050. Le PEV repose sur 4 axes d'intervention qui peuvent se résumer ainsi : l'électrification de l'économie, le développement technologique, la mise en place de mesures d'atténuation des impacts des changements climatiques et l'adoption de nouvelles habitudes plus durables[31].

Annuellement, les actions climatiques gouvernementales à réaliser dans le cadre du PEV font l'objet d'une mise à jour couvrant les cinq années subséquentes (actions, dépenses annuelles et cibles)[32] et sont présentées au sein d'un plan de mise en œuvre (PMO). Chaque ministère et organisme gouvernemental est chargé de la reddition de comptes et de l'évaluation de la performance des actions qu'il met en œuvre. Un suivi est réalisé pour chacune des actions, présentant les dépenses réelles et prévues ainsi qu'une évaluation du potentiel de réduction de GES[33]. Les actions détaillées au PMO sont financées par le FECC.

Sans les actions prévues au PEV, il est estimé que les émissions de GES au Québec demeureraient relativement stables, passant de 85,2 à 78,6 millions de tonnes équivalent en CO_2 entre 1990 et 2035. À la suite du dépôt du PMO 2026-2031, il est estimé que l'ensemble des actions de réduction de GES prévues pour lutter contre les changements climatiques entraîneront une diminution des émissions de 20,8 Mt à terme en 2035, le niveau de GES émis passant alors à 57,8 Mt. C'est donc dire que malgré le report de 5 ans pour atteindre la cible, des actions permettant une réduction de 4,5 Mt demeurent à identifier et financer afin d'atteindre la cible de réduction de GES de 37,5 % par rapport au niveau de 1990[34].

En ce qui concerne la réduction de 20,8 Mt, il est intéressant de soulever que 9,3 Mt (45 %) découlent du signal de prix du SPEDE et donc de l'écofiscalité. Le reste découle des mesures budgétaires financées par le FECC et les règlements[35].

---

31 Gouvernement du Québec, *Plan pour une économie verte,* <https://www.environnement.gouv.qc.ca/plan-economie-verte/bref.htm> (consulté le 14 septembre 2025).

32 Gouvernement du Québec, *Plan pour une économie verte - Mise en œuvre,* <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-economie-verte/plan-mise-en-oeuvre> (consulté le 14 septembre 2025).

33 Gouvernement du Québec, *Plan pour une économie verte - Description des actions et résultats,* <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-economie-verte/gouvernance-diffusion-resultats/etat-avancement-action-climatique-gouvernementale> (consulté le 14 septembre 2026).

34 Gouvernement du Québec (2026), *Plan pour une économie verte 2030- Plan de mise en œuvre 2026-2031 – Analyse d'impact sur les émissions de GES et l'économie*, p. 7.

35 *Ibid*, p. 8.

1.3 Taxes sur les carburants (Québec et fédéral)

Le gouvernement fédéral[36] et le gouvernement du Québec[37] appliquent une taxe sur les carburants suivant un taux unitaire qui varie selon leur type. Il faut souligner que la taxe d'accise fédérale sur l'essence, le diesel et l'essence d'aviation a été suspendue avec un taux fixé à 0 du 20 avril 2026 au 31 janvier 2027 inclusivement. Ce prélèvement sera ensuite réduit de 50 % entre le 1er février et le 31 mars 2027. Si l'on fait abstraction de ce changement temporaire les principaux carburants visés et les taux de taxes applicables sont les suivants :

Tableau 3. **Taux de taxe spécifique sur les carburants selon le type – 2026,** par litre

Carburant	Taxe d'accise fédérale	Taxe spécifique sur les carburants (Qc)
Essence sans plomb	10 cents	19,2 cents
Mazout non coloré (diesel)	4 cents	20,2 cents
Essence d'aviation	10 cents	3 cents

Sources : Gouvernement du Québec (s.d.), *Taux de la taxe sur les carburants*, en ligne : <https://www.revenuquebec.ca/fr/entreprises/taxes/taxe-sur-les-carburants/taux-de-la-taxe/> et Gouvernement du Canada (s.d.), *Taux des taxes d'accise*, en ligne : <https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/currate/taux-taxes-accise-mise-a-jour-aout-2006.html> (consulté le 21 septembre 2026).

Il est à noter que les gouvernements du Québec et fédéral prévoient des exemptions selon l'utilisation du carburant, par exemple, dans le cas de l'essence d'aviation utilisée pour des vols internationaux (la liste complète des exceptions prévues par le gouvernement du Québec se trouve à l'annexe 2). De plus, des réductions du taux de la taxe sont aussi consenties dans certaines régions (voir encadré 3) et à l'égard des aéronefs et locomotives sur rail. Enfin, des remboursements sont accordés au profit du secteur industriel et à l'égard du carburant qui alimente un moteur utilisé à des fins non propulsives.

Une majoration de la taxe québécoise de 3 cents le litre est appliquée sur le territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) en vue de financer les transports en commun[38]. Le litre d'essence ou de diesel vendu sur le territoire de la région administrative Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine fait quant à lui l'objet d'une majoration de 1 cent le litre qui se voit versée à la Régie intermunicipale de transport Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM), également en vue de financer le transport collectif[39].

En 2024, les revenus de la taxe sur les carburants du Québec s'élèvent à 2,04 G$ tandis que ceux-ci sont respectivement de 963 M$ et 92 M$ dans le cas de la taxe d'accise fédérale sur les carburants perçus au Québec et de la surtaxe servant à financer l'ARTM (graphique 3).

Les revenus tirés de la taxe spécifique sur les carburants du Québec sont demeurés relativement stables depuis 2013, soit à la suite de l'augmentation du taux de la taxe sur les carburants de 4 cents le litre entre 2010 et 2013, à raison de 1 cent par année. Toutefois, ils ont connu une baisse ponctuelle en 2020, attribuable à la baisse de la demande pour les carburants associée à la pandémie de COVID-19. Depuis 2021-2022 ces revenus se sont redressés sans toutefois revenir au niveau pré-pandémique[40].

---

36 L.R.C. (1985), chapitre E-15.

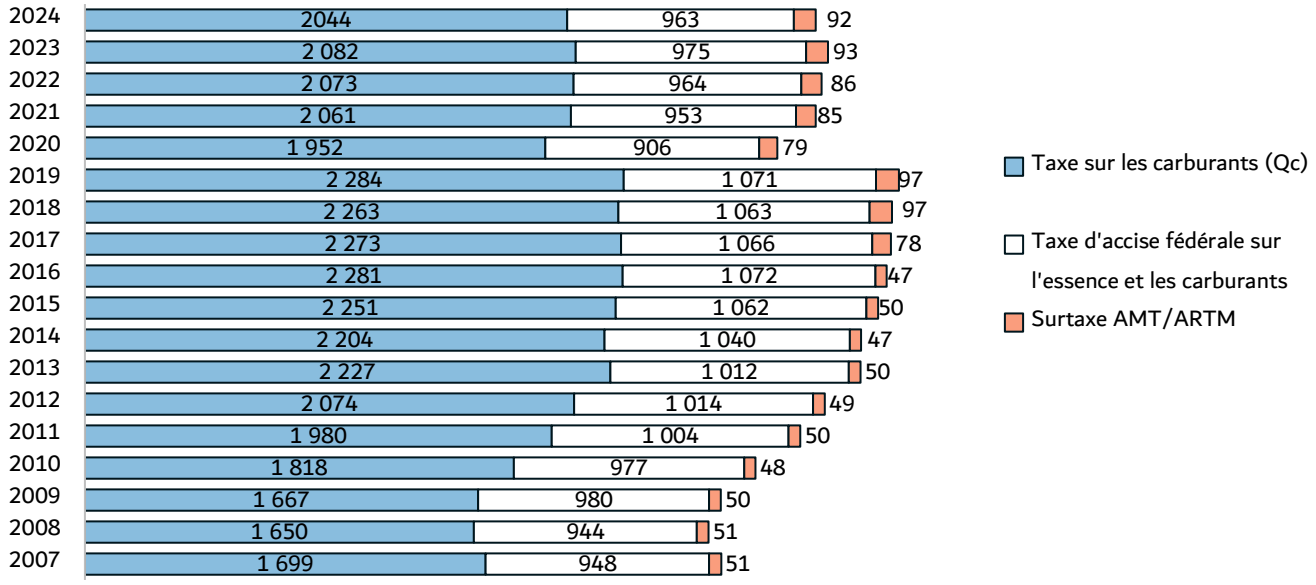
37 RLRQ, chapitre T-1.

38 La majoration de la taxe s'élevait à 1,5 cent par litre en 1996 lors de la création de l'Agence Métropolitaine de Transports (AMT). Celle-ci a été augmentée à 3 cents le litre en 2010, l'AMT percevant la majoration de 1,5 cent le litre pour le compte d'organismes admissibles, agissant à titre de mandataire. Le produit de la taxe est versé intégralement à l'ARTM depuis 2017.

39 Un montant de 1,3 M$ a été perçu en 2024-2025. Voir : Gouvernement du Québec, *État de situation 2026 de l'écofiscalité au Québec*, <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/finances/publications-adm/fiscalite_environnementale/AUTFR_EtatSituationEcofiscaliteQuebec_2026.pdf>.

40 Gouvernement du Québec (2025), *Statistiques budgétaires du Québec - Mars 2026*, tableau 3.

Graphique 3. **Revenus des taxes prélevées sur les carburants au Québec,** 2007 à 2024, en millions de dollars



Notes : La donnée visant la taxe sur les carburants inclut les revenus liés à la majoration du litre d'essence ou de diesel versés à la RÉGÎM, mais exclut ceux de la majoration de 3 cents (présentés à part), car l'ARTM n'est pas incluse dans le périmètre comptable du gouvernement. Seuls les montants perçus par l'AMT/ARTM pour leur propre compte sont présentés.

Sources : Statistique Canada, *tableau 36-10-0450-01,* Agence métropolitaine de transport et Autorité régionale de transport métropolitain (années multiples) *Rapports annuels*.

Au Québec, tandis que les revenus tirés des taxes spécifiques sur les carburants servant à alimenter un aéronef ou une locomotive sont versés au Fonds général, les revenus provenant de la vente des autres types de carburants sont versés au FORT[41] et sont principalement utilisés en vue de l'entretien et du développement du réseau routier.

Dans le cas du fédéral, la taxe d'accise a assuré le financement du « Fonds de la taxe sur l'essence » entre 2005 et 2011. Le Fonds de la taxe sur l'essence a été renommé le « Fonds pour le développement des collectivités du Canada » en 2021. Le FDCC a été renommé le « Fonds pour bâtir des collectivités fortes » en 2025 et les sommes affectées à ce fonds sont allouées aux municipalités. Les Gouvernements du Canada et du Québec ont signé une entente en 2014 assurant l'utilisation d'une partie des revenus de la taxe d'accise sur l'essence au profit des municipalités québécoises afin de soutenir leurs infrastructures et la réalisation de projets de transport en commun[42].

[41] Les montants versés au FORT et provenant de la taxe spécifique sur les carburants servent au financement des services de transport en commun, à la construction et à l'exploitation d'infrastructures routières et d'infrastructures de transport en commun. Ils ne servent donc pas entièrement à financer des projets à teneur environnementale.

[42] Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, *Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec (TECQ),* <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/infrastructures-municipales/programmes/eau-potable-eaux-usees/programme-taxe-essence-contribution-quebec-tecq-2019-2024> (consulté le 24 septembre 2026).

Encadré 3 – **Réductions de taxes sur les carburants et des droits d'immatriculation pour certaines régions**

Depuis le début des années 1980, le gouvernement du Québec consent des réductions de taxe sur les carburants[43]. Ces réductions sont de deux ordres et visent deux objectifs distincts :

Dans le cas de la réduction consentie aux régions frontalières avec les États-Unis, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick, l'objectif est de soutenir la position concurrentielle des détaillants québécois établis près des frontières par rapport à celle de leurs compétiteurs situés dans des juridictions limitrophes du Québec[44]. On cherche principalement à conserver au Québec les retombées économiques associées aux activités des détaillants de carburant. Ce volet ne vise pas le carburant diesel et les réductions consenties varient de 2 à 12 cents le litre en 2026.

Dans le cas de la réduction consentie aux régions éloignées*, l'objectif est plutôt de réduire le prix des carburants généralement plus élevé dans les régions éloignées des grands centres urbains en raison des coûts reliés au transport[45]. Il s'agit ici d'une mesure d'« équité » entre les Québécois, peu importe leur localisation sur le territoire, aplanissant le coût de transport du carburant. Les réductions consenties varient de 2,3 à 4,65 cents le litre en 2026.

De surcroît, une réduction du coût du renouvellement de l'immatriculation est aussi consentie aux automobilistes des régions éloignées périphériques et spécifiques. Cette réduction résulte d'une incohérence historique. En 1995, constatant que les réductions de taxes ne sont pas nécessairement refilées aux consommateurs, le ministre des Finances a annoncé l'abolition de la réduction de taxe sur les carburants consentie aux régions périphériques et spécifiques. Celle-ci devait alors être remplacée par des réductions sur les droits d'immatriculation (afin d'assurer que la réduction ne soit pas absorbée par les marges des détaillants et atteigne réellement les consommateurs). La réduction des droits d'immatriculation relatifs aux véhicules de promenade est effectivement implantée et cette réduction existe toujours aujourd'hui. Toutefois, la réduction de la taxe sur les carburants ne fut pas éliminée comme prévu au départ, mais plutôt abaissée.

Coût du renouvellement de l'immatriculation – véhicules de promenade, 2026

Véhicule de 3000 kg ou moins	Droit ($)
Droit d'immatriculation	140
Région spécifique	114
Région périphérique	88

Source : SAAQ

Note * : 2 catégories de régions éloignées existent et donnent droit à des taux de réduction distincts. Les comtés suivants (carte électorale de 1992) constituent des régions périphériques : Abitibi-Est, Abitibi-Ouest, Bonaventure, Chicoutimi, Dubuc, Duplessis, Gaspé, Îles-de-la-Madeleine, Jonquière, Lac-Saint-Jean, Matane, Matapédia, Roberval, Rouyn-Noranda-Témiscamingue, Saguenay, Ungava et une partie des comtés de Pontiac, Laviolette et Gatineau. Les comtés suivants constituent des régions spécifiques : le comté de Rimouski et une partie des comtés de Labelle, Laviolette, Pontiac et Gatineau (carte électorale de 1992).

Source : Michael Robert-Angers et Luc Godbout (2025), *Examen des réductions accordées à l'égard de la taxe sur les carburants*, Regard CFFP R2025/05, Université de Sherbrooke, Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, 17 p.

[43] Ces réductions ont été mises en place en 1982 dans le cas des régions frontalières, en 1985 dans le cas des régions éloignées.
[44] Gouvernement du Québec, ministère des Finances (2024), *Dépenses fiscales – Édition 2023*, p. C. 405.
[45] *Ibid*, p. C. 406.

1.4 Remboursement, rabais, exemption de la taxe spécifique sur les carburants (Québec)

Au Québec, un remboursement de la taxe sur les carburants peut être accordé dans certaines circonstances à titre d'incitatif environnemental.

Le premier cas est celui du remboursement de la taxe sur les carburants payée sur achat de biodiesel, sous réserve que le biodiesel ne soit pas mélangé avec un autre type de carburant[46]. Cette mesure encourage l'utilisation du biodiesel qui est « un carburant renouvelable permettant de réduire les émissions polluantes et pouvant contribuer à diminuer les gaz à effet de serre »[47]. Il est toutefois à noter que cette mesure a été abolie à compter du 26 mars 2025, lendemain du dépôt du budget 2025-2026[48] annonçant cette décision justifiée par le faible nombre d'utilisateurs de la mesure.

Le deuxième cas est celui des transporteurs en commun ayant payé la taxe sur les carburants[49]. « Cette mesure vise à soutenir le transport en commun qui constitue un service public répondant aux besoins de transport quotidien d'un nombre important de personnes, qui permet de réduire l'engorgement des réseaux routiers, particulièrement en milieu urbain, contribuant ainsi à un environnement plus sain »[50]. Dans ce cas, le remboursement s'applique à la taxe sur le carburant assumée par un organisme dont 90 % des services fournis consistent à assurer le transport en commun de passagers dans une municipalité et ses environs.

Du côté du fédéral, un remboursement partiel de la taxe d'accise sur l'essence est possible en certaines circonstances. Afin d'être admissible à ce remboursement, il est nécessaire d'avoir une attestation médicale provenant d'un praticien qualifié indiquant la présence d'une mobilité réduite permanente justifiant l'impossibilité d'utiliser le transport en commun en toute sécurité[51].

Tableau 4. **Remboursements de taxes sur les carburants (Québec) - 2024**

	Dépense fiscale 2024 (Projection)	Nombre de bénéficiaires
Remboursement à l'égard du biodiesel	Donnée confidentielle	Moins de 10
Remboursement accordé aux transporteurs en commun	17,7 M$	82 (2023)

Source : Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales — Édition 2025*, p. C. 419 et C. 420.

46 RLRQ, c. T -1, art. 10.
47 Gouvernement du Québec (2025), *Dépenses fiscales - Édition 2024,* p. C. 419.
48 Gouvernement du Québec (2025), *Budget 2025-2026 – Plan budgétaire, p. D.37.*
49 *Loi concernant la taxe sur les carburants*, RLRQ, c. T -1, art. 10.1.
50 Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales - Édition 2025,* p. C. 419.
51 Gouvernement du Canada, *Remboursement de la taxe d'accise sur l'essence,* <https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/impot/particuliers/segments/deductions-credits-impot-personnes-handicapees/remboursement-taxe-accise-essence.html> (consulté le 21 septembre 2026). Le remboursement auquel aura droit le contribuable satisfaisant aux critères d'admissibilités permettra un remboursement de 0,015 $ par litre acheté ou un remboursement de 0,0015 $ par kilomètre parcouru. Il n'a pas été possible d'identifier le coût de cette mesure.

Encadré 4 – **Comparaison interprovinciale du prix de l'essence, septembre 2026**

Les prélèvements écofiscaux sur l'essence sans plomb diffèrent selon les provinces. Conséquemment, il peut être intéressant d'évaluer leur effet cumulé sur le prix du litre d'essence au Québec et d'effectuer une comparaison interprovinciale.

Taxes appliquées sur un litre d'essence dans les provinces canadiennes - septembre 2026, en cents [N1]

Province	Taxe sur les carburants (Qc)/Taxe spécifique provinciale dans les autres provinces	SPEDE (Qc) [N2]	Taxe d'accise fédérale[N3]	Sous-total	TVQ /Taxe de vente provinciale [N4]	TPS fédérale	Total ensemble des taxes et des mesures de tarification du carbone	1 litre d'essence hors taxes	Total
T.-N.-L.	7,5			**7,5**	19,4	9,7	**36,6**	186,4	223,0
Î.-P.-É.	8,5			**8,5**	17,8	8,9	**35,2**	169,4	204,6
N.-É.	15,5			**15,5**	15,1	8,4	**39,0**	152,2	191,2
N.-B.	10,9			**10,9**	17,1	8,6	**36,6**	160,4	197,0
Qc	19,2	9,5		**28,7**	18,1	9,1	**55,9**	143,2	199,1
Ont.	9,0			**9,0**	13,2	8,2	**30,4**	155,6	186,0
Man.	12,5			**12,5**	S.O.	8,6	**21,1**	160,1	181,2
Sask.	15,0			**15,0**	S.O.	8,7	**23,7**	159,7	183,4
Alb.	13,0			**13,0**	0,0	8,3	**21,3**	152,1	173,4
C.-B.	14,5			**14,5**	S.O.	9,1	**23,6**	167,4	191,0

Notes :

N1 Il est possible que la somme du prix hors taxes et de l'ensemble des taxes ne corresponde pas exactement au total présenté, faute d'arrondissements.

N2 Le Québec utilise le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de carbone (le coût indiqué reflète le prix de 45,11 $/tonne de la mise aux enchères du 19 août 2026 pour un mélange 88 % essence et 12 % éthanol répercuté à 100 % sur le consommateur). L'impact du Règlement sur les combustibles propres (et celui des règlements provinciaux similaires) n'est pas présenté distinctement et, dans la mesure où une partie ou la totalité de ces coûts sont répercutées sur les consommateurs finaux, ceux-ci sont intégrés au coût de l'essence hors taxe.

N3 L'application de la taxe d'accise fédérale sur l'essence est temporairement suspendue.

N4 Les taxes de vente provinciales du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique ne sont pas des taxes sur la valeur ajoutée et leur effet se voit reflété dans d'autres composantes de prix (l'Alberta ne prélève pas de taxe de vente provinciale).

Sources : KALIBRATE, *Full Monty*, en ligne : https://charting.kalibrate.com/Charting/FullMonty et nos estimations (17 septembre 2026).

Au Québec, la taxe sur les carburants est de 19,2 cents, soit le niveau le plus élevé parmi les provinces. Par ailleurs, depuis le 1er avril 2025 seul le Québec utilise un mécanisme de tarification du carbone visant les combustibles destinés aux consommateurs. Ces prélèvements s'élèvent à 28,7 cents/litre au Québec tandis qu'ils s'élèvent à 15,5 cents/litre en Nouvelle-Écosse, seconde province où ils sont les plus élevés. Terre-Neuve-et-Labrador est la province où ces prélèvements sont les plus faibles, à 7,5 cents le litre (impact des règlements sur les combustibles propres non considéré), suivi de l'Île-du-Prince-Édouard à 8,5 cents le litre. Malgré ceci, ce sont aussi les provinces où les prix à la pompe sont les plus élevés parmi les provinces.

Le Québec est la 3e province où le prix à la pompe est le plus élevé (199,1 cents/litre). Cela étant dit, il s'agit de la province où le prix hors taxe de l'essence est le plus bas si l'on présume que l'effet du SPEDE est entièrement répercuté sur le consommateur. Ceci fait en sorte que malgré des taxes et des mesures de tarification du carbone plus élevées de 25,5 cents par rapport à l'Ontario, l'écart de prix à la pompe Québec-Ontario est plutôt de 13,1 cents. Il faut bien comprendre qu'en plus de leur effet désincitatif à l'utilisation de combustible fossile, les prélèvements plus élevés versés par les automobilistes du Québec sur leurs achats d'essence permettent de verser un financement plus important pour l'entretien et le développement du réseau routier ainsi que les services de transport en commun et de contribuer davantage au fonds général[52]. Réduire ces contributions impliquerait d'utiliser des sources alternatives de revenus ou encore de réduire le niveau de service public offert.

[52] Jean-Philippe Meloche, Michael Robert-Angers et Luc Godbout (2025), Policy Forum : On the Way to a Distance-Based Tax? *Revue fiscale canadienne* 73:1, 57 – 75.

1.5 Crédit d'impôt remboursable pour la production de biocarburant et d'huile pyrolytique (Québec)

En 2024, le régime fiscal du Québec prévoit 2 crédits d'impôt qui poursuivent l'objectif de diversifier les approvisionnements énergétiques des Québécois à l'aide de carburants à faible intensité carbone. Les biocombustibles consommés au Québec représentaient 8 % du bilan énergétique en 2023 et ceux-ci proviennent en majeure partie de la biomasse forestière[53].

a) Biocarburants

Depuis le 1er avril 2023 le crédit d'impôt remboursable temporaire pour la production de biocarburants au Québec (art. 1029.8.36.0.106.15 L.I.), vise la production d'éthanol, de biodiesel et d'éthanol cellulosique, ainsi que la production d'autres carburants alternatifs produits à partir de matières admissibles[54].

Le taux de ce crédit d'impôt est modulé selon la baisse d'émission carbone que procure le biocarburant en comparaison d'une même quantité d'essence ou de diesel, aussi désigné « intensité carbone ». Le plafond journalier de 821 917 litres est reconduit et doit être partagé dans l'éventualité où une société produit plus d'un type de biocarburant admissible. La législation prévoit aussi des réductions des montants accordés dans le cas où le bénéficiaire du crédit recevrait d'autres aides gouvernementales ou non gouvernementales en lien avec cette production. Le crédit sera disponible jusqu'au 31 mars 2033.

b) Huile pyrolytique

Un crédit d'impôt remboursable temporaire est disponible pour l'exploitation d'une entreprise d'huile pyrolytique (art. 1029.8.36.0.106.9 L.I.). Cette mesure vise à « accélérer la transition énergétique en misant sur une production d'énergie locale et à faible empreinte carbone, et à favoriser la transformation et la modernisation du secteur forestier »[55]. L'huile pyrolytique admissible à ce crédit est le mélange liquide tiré de la biomasse forestière (parties d'arbres récoltés non commercialisables) par un procédé de décomposition thermique. La *biohuile* produite peut notamment être utilisée dans des chaudières industrielles adaptées à ce type de carburant et constitue un substitut au mazout.

Paramètres du crédit

Le plafond mensuel de production ouvrant droit au crédit est de 273 972 litres par le nombre de jours compris dans un mois donné et précédent le 1er avril 2023[56]. Un crédit d'impôt de 8 cents le litre est accordé à une société admissible qui produit de l'huile pyrolytique destinée au marché québécois. À compter du 1er avril 2023, le crédit est calculé à l'aide d'un taux basé sur la baisse d'intensité carbone induite par l'huile pyrolytique par rapport au combustible qu'elle remplace et le plafond journalier de production est passé à 821 917 litres[57].

L'édition 2025 du rapport des dépenses fiscales du Québec ne divulgue pas le coût de ces dépenses fiscales[58]. Ces mesures sont utilisées par un faible nombre de bénéficiaires et demeurent confidentielles afin d'éviter l'identification des sociétés bénéficiaires des allègements fiscaux.

---

53 Whitmore, J., Pineau, P.-O. (2026). *État de l'énergie au Québec 2026*, Chaire de gestion du secteur de l'énergie - HEC Montréal, rapport préparé pour le gouvernement du Québec, p.33.
54 Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales - Édition 2025*, p. C. 05.
55 Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales - Édition 2025*, p. C. 303.
56 *Ibid.*
57 *Ibid.*
58 Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales - Édition 2025*, p. B. 37.

1.6 Déduction pour amortissement (DPA) accélérée et bonifiée visant le matériel désigné de production d'énergie propre (Québec et fédéral)

Une société peut bénéficier d'une déduction pour amortissement de 100 % dès l'année de mise en service pour le matériel de production d'énergie propre ou de conservation d'énergie dans ses déclarations de revenus fédérale et du Québec. En 2018, la mesure québécoise a fait l'objet d'une harmonisation à la mesure fédérale portant sur ces biens qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques en vue de promouvoir une croissance économique durable[59].

De plus, jusqu'au 1er janvier 2024 une déduction additionnelle pour amortissement de 30 % du montant déduit à ce titre l'année précédente était disponible au Québec[60]. Ainsi, l'incitatif fiscal consiste à réduire le revenu imposable d'un montant plus élevé que le coût en capital du bien acquis.

Paramètres des déductions

Un bien de la catégorie 43.1 acquis après 2024, et mis en service avant 2030 est admissible à l'incitatif à l'investissement accéléré. La mesure permet de majorer la partie non amortie du coût en capital (PNACC) de cette catégorie pour cet exercice d'un montant égal à deux fois et un tiers le coût des acquisitions nettes **et ainsi de bénéficier d'une déduction pour amortissement (DPA) pouvant atteindre 100 % de ce coût**.

Si le bien est acquis et mis en service en 2030 ou en 2031, l'incitatif à l'investissement majore la PNACC de la catégorie d'un montant égal à une fois et demie le coût des acquisitions nettes plutôt que d'un montant égal à deux fois et un tiers ce coût. Si les biens acquis sont considérés comme prêts à être mis en service en 2032 ou en 2033, le montant de la majoration peut atteindre les cinq sixièmes du coût des acquisitions nettes[61].

Il est à noter que cette mesure a été modifiée à la suite de la sanction du projet de loi C-15[62] et de son harmonisation dans le régime fiscal du Québec[63].

Sommairement, les biens visés sont[64] :

- le matériel générateur d'électricité;
- le matériel qui produit à la fois de l'énergie électrique et de l'énergie thermique, à l'exclusion d'une pile à combustible;
- une pile à combustible stationnaire qui utilise de l'hydrogène;
- le matériel de récupération de la chaleur qui est utilisé principalement pour économiser l'énergie, ou réduire les besoins en énergie;
- l'équipement de réseau énergétique de quartier qui utilise de l'énergie thermique.

Aucune estimation de la dépense fiscale visant la déduction pour amortissement accélérée concernant le matériel de production d'énergie propre n'est disponible tant au Québec qu'au niveau fédéral.

---

59 Agence du revenu du Canada, *Folio de l'impôt sur le revenu S3-F8-C2, Incitatifs fiscaux pour le matériel lié à l'énergie propre* <https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/impot/renseignements-techniques/impot-revenu/folios-impot-revenu/serie-3-biens-placements-regimes-epargne/serie-3-biens-placements-regimes-epargne-folio-8-avoirs-miniers/folio-impot-revenu-s3-f8-c2-incitatifs-fiscaux-materiel-lie-a-energie-propre.html> (consulté le 10 septembre 2026).

60 Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales – Édition 2025*, p. C. 352

61 Revenu-Québec, *Guide relative à la déduction pour amortissement* <www.revenuquebec.ca/fr/services-en-ligne/formulaires-et-publications/tpw-130-g/guide-relatif-a-la-deduction-pour-amortissement/> (consulté le 14 octobre 2026).

62 L.C. ch.3.

63 Québec, ministère des Finances (2026), *Bulletin d'information 2026-3*, 19 avril 2026.

64 R.I.R., CRC, c. 945, cat. 43.1.

1.7 Réduction de taux pour les fabricants de technologies zéro émission (fédéral)

Le Gouvernement fédéral offre une réduction du taux d'imposition aux sociétés qui fabriquent des technologies zéro émission pour les années fiscales qui débutent après 2021. La fabrication de certains équipements d'énergie renouvelable (solaire, hydraulique ou géothermique), d'équipements d'énergie nucléaire, d'équipements de stockage de l'énergie électrique ou de véhicules zéro émission; et la production de combustibles nucléaires, d'eau lourde, d'hydrogène par électrolyse de l'eau ou de biocarburants solides, liquides et gazeux à partir de déchets spécifiés est visée[65]. Le régime fiscal du Québec ne s'est pas harmonisé à cette mesure.

Paramètres de la réduction

Les revenus admissibles de fabrication et de transformation de technologies à zéro émission des fabricants de technologies à zéro émission bénéficient de taux d'imposition réduits de [66]:

- 7,5 %, lorsque ce revenu serait par ailleurs imposé au taux général d'imposition sur les sociétés de 15 %;
- 4,5 %, lorsque ce revenu serait par ailleurs imposé au taux d'imposition de 9 % pour les petites entreprises.

Il est prévu que la mesure soit progressivement éliminée à partir de 2032 et ne soit plus en vigueur pour les années d'imposition commençant après 2034.

Tableau 5. **Réduction de taux pour les fabricants de technologies à zéro émission, 2024**

Dépense fiscale totale	Dépense fiscale relative au Québec, 2024 (*estimation**)
35 M$ (env. 30 sociétés ont demandé la réduction en 2023)	6,9 M$

Note* : Estimation de la part des revenus provenant du Québec basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada.

Source : Gouvernement du Canada (2026), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et* évaluations, p. 278.

[65] Gouvernement du Canada (2026), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 277.
[66] L.I.R. art. 125.2.

Encadré 5 – Le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières de l'UE

Comme dans le cas du Québec, l'Union européenne (UE) s'est dotée d'une cible de réduction de GES. L'UE s'est engagée à réduire ses émissions d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990[67] et avait réduit ses émissions de 40 % en 2024[68] . L'atteinte de cet objectif repose notamment sur l'instauration d'un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (SEQE-UE)[69].

Si l'UE a réussi à réduire de façon marquée ses émissions générées sur son territoire, celles associées aux importations ont, à l'inverse, continué de croître, ce qui vient en partie neutraliser les gains réalisés. Tant que les principaux partenaires commerciaux n'adoptent pas des politiques climatiques d'un niveau d'ambition comparable, le risque de fuite de carbone demeure. Cette dernière survient lorsque les coûts associés aux politiques climatiques incitent les entreprises à déplacer leur production vers des juridictions moins contraignantes ou lorsque des produits importés plus intensifs en carbone remplacent une production locale moins émettrice. Ces phénomènes peuvent ainsi entraîner une augmentation des émissions à l'échelle mondiale malgré les réductions observées localement.

Afin de limiter ce risque, l'UE a principalement eu recours à deux mécanismes : l'allocation transitoire de quotas gratuits dans le cadre du SEQE-UE, mécanisme également utilisé au Québec, et des mesures compensatoires visant les coûts indirects découlant de la hausse du prix de l'électricité.

Bien que ces 2 mécanismes aient permis de préserver la compétitivité de certains secteurs, ils réduisent également l'intensité du signal-prix associé au carbone et, par conséquent, l'incitation à réduire les émissions. C'est dans ce contexte que le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) qui vise à remplacer graduellement les dispositifs actuels de protection a été introduit. Son objectif est d'assurer une tarification du carbone équivalente entre les produits importés et ceux fabriqués dans l'UE. Pour atteindre cet objectif, le mécanisme repose sur une obligation imposée aux importateurs de déclarer et de couvrir les émissions de gaz à effet de serre incorporées dans certains produits importés.

Concrètement, les importateurs doivent acquérir et remettre des certificats MACF correspondant aux émissions incorporées dans les biens visés. Toutefois, un déclarant MACF peut obtenir une réduction du nombre de certificats à remettre lorsqu'il démontre que les émissions concernées ont déjà été soumises à un prix du carbone effectivement payé dans le pays d'origine, dans la mesure où celui-ci est équivalent à celui appliqué dans l'UE. Cette logique de reconnaissance conditionnelle des prix du carbone constitue le cœur du mécanisme. Le MACF reconnaît essentiellement les systèmes explicites de tarification carbone, tandis que les autres politiques climatiques nationales ne sont pas prises en compte de manière directe. Même des réglementations environnementales strictes ne sont considérées que de façon indirecte, uniquement dans la mesure où elles se traduisent par une émission de carbone plus faible.

La mise en œuvre du MACF s'effectue de manière graduelle. Une phase transitoire a d'abord été appliquée entre 2023 et 2025, au cours de laquelle les importateurs devaient uniquement déclarer les émissions incorporées, sans obligation d'achat de certificats. Depuis le 1er janvier 2026, le mécanisme est entré dans sa phase définitive, qui implique désormais des obligations complètes de déclaration, d'autorisation des importateurs et d'acquisition de certificats MACF. À l'heure actuelle, le dispositif vise un nombre limité de produits à forte intensité carbone, notamment l'acier, l'aluminium, le ciment, les engrais, l'électricité et l'hydrogène. Toutefois, son champ d'application pourrait être élargi au cours des prochaines années. La Commission européenne envisage notamment une extension à certains produits situés plus en aval des chaînes de valeur, en particulier ceux à forte teneur en acier et en aluminium, avec une entrée en vigueur potentielle dès janvier 2028[70]. Il est estimé que le MACF réduira légèrement les importations de l'UE et n'aura qu'une incidence très limitée sur les prix finaux à la consommation dans les pays membres[71]. L'effet du mécanisme sur les exportations du Québec demeure à évaluer.

---

67 Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) no 401/2009 et (UE) 2018/1999 (« loi européenne sur le climat ») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

68 European Environment Agency (2026), *Annual European Union greenhouse gas inventory 1990-2024 and inventory document 2026*.

69 Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

70 Commission européenne (2025). *La Commission renforce le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières*, communiqué de presse, 17 décembre 2025.

71 Commission européenne, *Questions et réponses sur le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF)* <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/qanda_25_3089>.

1.8 Crédit d'impôt à l'investissement dans l'hydrogène propre (fédéral)

Le gouvernement fédéral octroie un allègement fiscal à l'égard du coût d'achat et d'installation d'équipement admissible pour des projets de production d'hydrogène à partir de l'électrolyse ou du gaz naturel, à condition que les émissions soient réduites par le captage, l'utilisation et le stockage. Les équipements de production d'ammoniac propre sont également admissibles, sous certaines conditions.

Le crédit s'applique aux biens acquis et pouvant être mis en service pour des projets utilisant une méthode de production d'hydrogène admissible (électrolyse, reformage ou oxydation partielle du gaz naturel) à compter du 28 mars 2023[72]. Le régime fiscal du Québec ne s'est pas harmonisé à cette mesure.

Paramètres du crédit

Ce crédit d'impôt remboursable offre un niveau de soutien progressif compris entre 15 % et 40 % des coûts de projet admissibles en fonction de l'intensité carbonique de l'hydrogène produit.

Le taux du crédit sera réduit de moitié en 2034 avant d'être complètement éliminé d'ici 2035[73].

Il est à noter que les crédits d'impôt à l'investissement du gouvernement fédéral sont classés comme un paiement de transfert aux fins de la comptabilité gouvernementale et non comme une dépense fiscale. Il est estimé que le coût de cette mesure est faible en 2024 et celui-ci ne fait pas l'objet de précision.

1.9 Crédit d'impôt à l'investissement pour le captage, l'utilisation et le stockage du carbone (fédéral)

Le gouvernement du Canada offre un allègement fiscal aux sociétés qui engagent des dépenses admissibles pour le captage, l'utilisation et le stockage du carbone depuis 2022. Le stockage dans des formations géologiques réservées (Alberta, Colombie-Britannique et Saskatchewan) et le stockage du CO_2 dans du béton est admissible à l'aide[74].

Paramètres du crédit

Ce crédit d'impôt remboursable offre un niveau de soutien à hauteur de 60 % des investissements dans du matériel servant à capter le CO_2 dans le cadre de projets d'extraction directe dans l'air; 50 % pour l'investissement dans du matériel servant à capter le CO_2 dans tous les autres projets; et 37,5 % pour l'investissement dans du matériel de transport et de stockage.

Ces taux seront réduits de 50 % pour la période de 2035 à 2040[75], tel que prévu au budget fédéral de 2025. La mesure sera éliminée par la suite.

Tableau 6. **Crédit d'impôt à l'investissement pour le captage, l'utilisation et le stockage du carbone, 2024**

Dépense	Dépense relative au Québec, 2024 (*estimation**)
40 M$	7,9 M$

Note* : Estimation de la part des revenus provenant du Québec basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada. Cette mesure est classée comme un paiement de transfert aux fins de la comptabilité gouvernementale et n'est donc pas considérée comme une dépense fiscale.

Source : Gouvernement du Canada (2026), Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations, p. 85.

[72] Gouvernement du Canada (2026), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 81.
[73] L.I.R. art. 127.48.
[74] Gouvernement du Canada (2026), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 84.
[75] L.I.R. art. 127.44.

1.10 Crédit d'impôt à l'investissement pour les technologies propres (fédéral)

Un crédit d'impôt pour le coût en capital des investissements en certaines technologies propres est disponible dans le régime fiscal fédéral. Les acquisitions suivantes sont spécifiquement visées[76] :

- certains systèmes de production d'électricité, y compris les petits réacteurs nucléaires, solaires, éoliens, géothermiques et hydrauliques (petites centrales hydroélectriques, au fil de l'eau, houlomotrice et marémotrice);
- les systèmes fixes de stockage d'électricité qui n'utilisent pas de combustibles fossiles dans leur fonctionnement;
- certains équipements de chauffage à faible teneur en carbone, y compris le chauffage solaire actif, les pompes à chaleur à air et les pompes à chaleur géothermiques;
- les véhicules non routiers zéro émission et équipements de recharge ou de ravitaillement associés;
- les systèmes qui produisent de l'électricité, de la chaleur, ou à la fois de l'électricité et de la chaleur, à partir de déchets de biomasse.

Paramètres du crédit

Le taux de ce crédit d'impôt remboursable est de 30 %. Celui-ci s'applique sur les biens rendus disponibles à la consommation à compter du 28 mars 2023.

Le taux du crédit sera réduit de moitié en 2034 avant d'être complètement éliminé d'ici 2035[77].

Tableau 7. **Crédit d'impôt à l'investissement pour les technologies propres, 2024**

Dépense	Dépense relative au Québec, 2024 (*estimation**)
445 M$	88,3 M$

Note* : Estimation de la part des revenus provenant du Québec basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada. Cette mesure est classée comme un paiement de transfert aux fins de la comptabilité gouvernementale et n'est donc pas considérée comme une dépense fiscale.

Source : Gouvernement du Canada (2026), Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations, p. 87.

[76] Gouvernement du Canada (2026), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 86.
[77] L.I.R. art. 127.45.

1.11 Crédit d'impôt à l'investissement dans la fabrication de technologies propres (fédéral)

Ce crédit vise les investissements dans des équipements productifs (machines, pièces d'équipement et ajouts à des bâtiments) utilisés dans les activités de fabrication de technologies à zéro admission admissible et à certaines activités minières admissibles[78]. Les biens suivants sont visés par l'aide :

- les machines et l'équipement utilisés pour la fabrication ou le traitement, comme les robots industriels utilisés pour la fabrication de véhicules électriques ou les cuves utilisées pour traiter les matières actives de la cathode;
- certains biens corporels rattachés à des immeubles et à d'autres structures utilisées pour la fabrication ou le traitement ou qui sont requis pour la machinerie ou l'équipement, comme les systèmes de ventilation utilisés pour éliminer les émanations chimiques ou le câblage électrique spécialisé utilisé pour alimenter l'équipement de fabrication de panneaux;
- certains biens utilisés pour l'extraction et le traitement des minerais, comme l'équipement utilisé pour concasser la roche contenant du minerai de cuivre ou les fours utilisés pour calciner le minerai de nickel;
- certains outillages spécialisés, comme les moules utilisés pour couler les lingots de cuivre dans les fonderies ou les pièces de coupe d'une machine utilisée pour couper les cellules solaires;
- les véhicules non routiers et l'équipement automobile, comme les véhicules électriques conçus pour être utilisés dans les usines ou les véhicules fonctionnant à l'hydrogène conçus pour extraire la roche des sites miniers

Paramètres du crédit

Le taux de ce crédit d'impôt remboursable est de 30 %. Celui-ci s'applique sur les biens acquis et prêts à être mis en service le 1er janvier 2024 et avant le 1er janvier 2032 et ne sera plus en vigueur après 2034. L'élimination progressive du crédit débutera en 2032[79] par une réduction du taux à 20 %, puis à 10 % en 2033 et à 0 % en 2034.

Tableau 8. **Crédit d'impôt à l'investissement dans la fabrication de technologies propres, 2024**

Dépense	Dépense relative au Québec, 2024 (*estimation**)
200 M$	39,7 M$

Note* : Estimation de la part des revenus provenant du Québec basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada. Cette mesure est classée comme un paiement de transfert aux fins de la comptabilité gouvernementale et n'est donc pas considérée comme une dépense fiscale.

Source : Gouvernement du Canada (2026), Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations, p. 74.

78 Gouvernement du Canada, Crédit d'impôt à l'investissement (CII) dans la fabrication de technologies propres (FTP), <https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/impot/entreprises/sujets/societes/credits-dimpot-entreprises/cii-economie-propre/cii-fabrication-technologies-propres.html>.

79 L.I.R. art. 127.49.

1.12 Crédit d'impôt à l'investissement pour l'électricité propre (fédéral)

Ce crédit encourage l'investissement dans le déploiement d'infrastructures de production, de stockage et de transport d'électricité. Les biens admissibles au crédit sont les suivants[80] :

- Certains équipements de production d'énergie alimentés au gaz naturel;
- Certains équipements faisant partie d'une installation hydroélectrique;
- Le matériel utilisé pour produire de l'électricité à partir de l'énergie solaire, éolienne et hydroélectrique;
- Les biens utilisant l'énergie nucléaire.
- Certains matériels de génération d'électricité à partir de l'énergie géothermique;
- Certains matériels générateurs d'électricité à partir de déchets de biomasse ;
- Les biens de stockage d'énergie électrique à emplacement fixe ou les biens de stockage d'énergie hydroélectrique par pompage, excluant le matériel alimenté par du combustible fossile pour fonctionner.
- Le matériel de transport interprovincial admissible.

Paramètres du crédit

Le taux de ce crédit d'impôt remboursable est de 15 %. Celui-ci s'applique sur les biens acquis à partir du 16 avril 2024 et prêts à être mis en service au plus tard le 31 décembre 2034[81].

Tableau 9. **Crédit d'impôt à l'investissement dans la fabrication de technologies propres, 2024**

Dépense	Dépense relative au Québec, 2024 (*estimation**)
215 M$	42,7 M$

Note* : Estimation de la part des revenus provenant du Québec basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada. Cette mesure est classée comme un paiement de transfert aux fins de la comptabilité gouvernementale et n'est donc pas considérée comme une dépense fiscale.

Source : Gouvernement du Canada (2026), Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations, p. 80.

[80] Gouvernement du Canada, *Crédit d'impôt à l'investissement (CII) dans l'électricité propre* <https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/impot/entreprises/sujets/societes/credits-dimpot-entreprises/cii-economie-propre/credit-impot-investissement-dans-electricite-propre.html>.

[81] L.I.R. art. 127.491(1).

Encadré 6 – Sous-utilisation des nouveaux crédits d'impôt à l'investissement du gouvernement du Canada

Le Vérificateur général du Canada (VGC) a réalisé un audit de performance à l'égard de cinq des six crédits d'impôt à l'investissement (CII) mis en place depuis 2022 en vue de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre[82]. Pour rappel, il s'agit du CII pour l'hydrogène propre, du CII pour le captage, l'utilisation et le stockage du carbone, du CII dans les technologies propres, du CII pour la fabrication de technologies propres, et du CII dans l'électricité propre. Le CII dans la chaîne d'approvisionnement de véhicules électriques n'a pas fait l'objet d'une législation sanctionnée au 31 décembre 2025 et n'a pas été évalué.

Le VGC soulève une faible adoption initiale de ces crédits qui sont pour la plupart offerts sur une période de dix ans et dont la valeur totalise plus de 100 G$[83]. Ainsi, tandis que ces CII faisaient l'objet d'un engouement limité, certains incitatifs aux consommateurs tels le programme pour l'achat de véhicules à zéro émission et la subvention pour des maisons plus vertes n'ont pu répondre à la demande.

Une comparaison du coût de la mise en place de ces mesures, présentée aux documents budgétaires, au coût qui figure au rapport sur les dépenses fiscales fédérales de 2026 confirme le constat du VGC. De leur mise en place jusqu'en 2025 les documents budgétaires ont évalué le coût de ces CII à 10,6 G$. Il est maintenant estimé que ce coût s'élève plutôt à 3,7 G$ (il est cependant possible que les contribuables présentent des demandes pour des années antérieures, ce qui viendrait modifier celui-ci).

Coût budgété et coût effectif de 5 CII visant à réduire les GES, régime fiscal du Canada, 2022-2025

	2022		2023		2024		2025		Total 2022-2025	
CII dans l'économie propre	Coût estimé à la mise en place	Coût réel/prévu	Coût estimé à la mise en place	Coût réel/prévu	Coût estimé à la mise en place	Coût réel/prévu	Coût estimé à la mise en place	Coût réel/prévu	Coût estimé à la mise en place	Coût réel/prévu
CII pour l'hydrogène propre	N/A	N/A	90	F	330	F	1153	F	**1573**	**F**
CII pour le captage, l'utilisation et le stockage de carbone	35	15	115	40	365	40	841	125	**1356**	**220**
CII pour la fabrication de technologies propres	N/A	N/A	35	0	1015	200	1020	300	**2070**	**500**
CII dans les technologies propres	N/A	N/A	1070	350	1130	445	1186	1050	**3386**	**1845**
CII dans l'électricité propre	N/A	N/A	N/A	N/A	979	215	1227	955	**2206**	**1170**
Total CII dans l'économie propre	**35**	**15**	**1310**	**390**	**3819**	**900**	**5427**	**2430**	**10591**	**3735**

Sources : Canada, *Budgets* et *Énoncés économiques* produits 2022 et 2025 et Canada (2026), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales*.

Environnement Canada n'évalue pas les réductions annuelles de GES spécifiquement liées à ces mesures[84]. Celles-ci contribuent néanmoins à la réalisation des objectifs d'atténuation des changements climatiques et leur sous-utilisation ne facilite pas l'atteinte des cibles de réduction de GES canadiennes et des provinces.

82 Vérificateur général du Canada (2025), *La mise en œuvre de la Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité – Mesures financières*.

83 Le budget 2024 estimait le coût de ces crédits à 93 G$. Depuis lors, l'Énoncé de l'automne 2024 et le Budget 2025 ont présenté de nouvelles initiatives faisant passer ce coût à plus de 100 G$ sur la période 2022-2023 à 2034-2035.

84 Environnement Canada (2025) *Rapport d'étape 2025 sur le Plan de réduction des émissions pour 2030*.

1.13 Déduction accélérée des frais liés aux énergies renouvelables et à l'économie d'énergie (Québec et fédéral)

En plus de la déduction pour amortissement accélérée offerte pour les biens compris dans les catégories 43.1 et 43.2, une déduction complète est accordée pour les frais engagés dans l'élaboration et le démarrage de projets d'énergies renouvelables ou de conservation de l'énergie dans l'année où ils ont été encourus, et ce, même si une portion des dépenses est considérée comme une immobilisation (art. 66.1 L.I.R. et art. 400 et 401 L.I.).

En procédant ainsi, les gouvernements du Canada et du Québec tentent de favoriser les investissements dans des projets liés à la production d'énergie propre et à l'économie d'énergie en permettant d'amortir un coût en capital, souvent des coûts de démarrage, dont la déduction aurait généralement été répartie sur plusieurs années.

Paramètres

Afin d'être admissibles à la déduction des Frais liés aux énergies renouvelables et aux économies d'énergie au Canada (FEREEC), les dépenses doivent avoir été engagées dans le cadre de la mise en œuvre d'un projet pour lequel il est raisonnable de s'attendre à ce qu'au moins 50 % des coûts en capital aient été engagés pour du matériel décrit dans les catégories 43.1 ou 43.2.

À titre d'exemple, les dépenses suivantes pourraient se qualifier comme FEREEC :

- Le coût de certaines études de préfaisabilité ou de faisabilité;
- Le coût d'évaluations environnementales;
- Le coût d'études socioéconomiques;
- Le coût lié à la négociation d'ententes d'achat d'énergie.

En outre, il est possible pour certaines sociétés, soit celles se qualifiant de SEEP[85] (société exploitant une entreprise principale dans le secteur des ressources naturelles), de transférer leur FEREEC à des investisseurs par le biais d'actions accréditives. Les actions accréditives constituent un mécanisme d'abri fiscal autorisé qui permet à une société de transférer certaines déductions inutilisées aux détenteurs de ces actions[86]. De ce fait, un investisseur qui achète une action accréditive d'une SEEP pourrait, en plus de recevoir une participation dans la société émettrice, déduire de son revenu les FEREEC qui lui sont transférés.

Ici encore, aucune estimation de *dépenses fiscales* n'est disponible pour cette mesure instaurée par le budget fédéral de 1996 et ayant fait l'objet d'une harmonisation au Québec[87].

---

85 L.I.R., par. 66(15).
86 Gouvernement du Canada (2026), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 140.
87 *Ibid.* et Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales - Édition 2025*, p. C. 334.

Encadré 7 – L'inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre

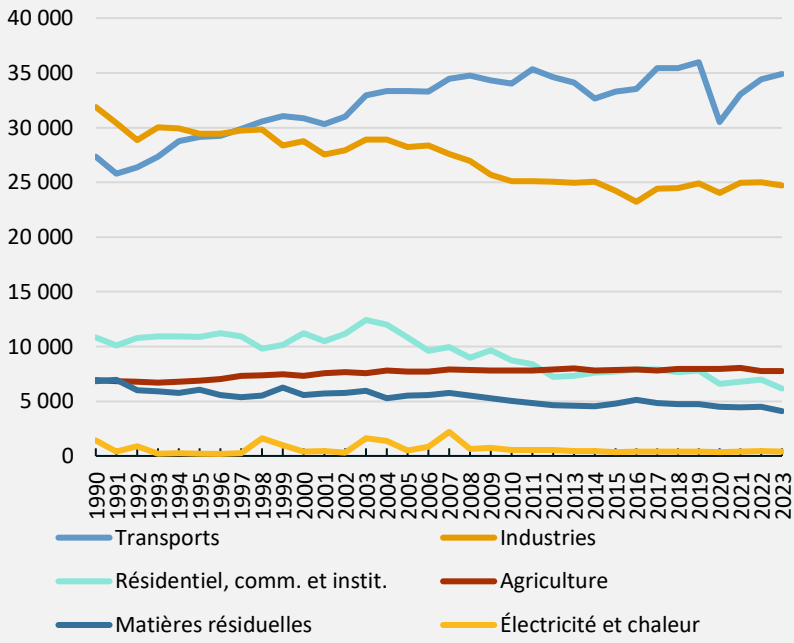
L'évolution du niveau des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec depuis 1990 est recensée par le MELCC et diffusée annuellement[88], avec un délai d'environ trois ans. De plus, le MELCC recalcule les émissions depuis 1990 à chaque publication de l'inventaire afin d'assurer la comparabilité d'une année à l'autre.

Les données nécessaires à cette compilation sont obtenues de Statistique Canada, d'Environnement et Changement climatiques Canada, du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et de l'Institut de la Statistique du Québec. Depuis 2007, les entreprises sont tenues de fournir les renseignements en vertu du *Règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l'atmosphère* (chapitre Q-2, r.15).[89]

Le dioxyde de carbone (CO_2) représente 79,8 % des GES en 2023, le méthane (CH_4) 11,8 % et l'oxyde nitreux (N_2O) 4,8 %. À eux seuls, ils représentent la quasi-totalité des émissions totales de GES. La majorité des émissions de CO_2 sont émises par le secteur du transport (55,3 %) et le CH_4 (51,9 %) et le N_2O (74,9 %) par le secteur de l'agriculture. À lui seul, le transport routier représente 33,4 % des émissions totales au Québec, en augmentation depuis 1990. Cette progression est notamment due à l'augmentation du nombre de camions légers et de véhicules lourds sur les routes.

De 1990 à 2023, les émissions totales ont diminué de 8,5 %, alors que la population a augmenté de 26,5 % et le PIB a connu une hausse de 87,9 %. L'intensité des émissions par rapport au PIB a diminué de 51,3 % entre 1990 et 2023. Entre 2022 et 2023, on observe une diminution de 1,4 % des émissions.

Émissions de GES au Québec par secteur d'activité de 1990 à 2023,
kt éq. CO_2



Émissions de GES par habitant, provinces canadiennes, 2023,
t éq. CO_2/habitants

Provinces	Émissions	Provinces	Émissions
T-N-L	14,7	Ontario	10,2
Î-P-É	9,2	Manitoba	14,6
N.-Écosse	12,8	Saskatchewan	61,1
N.-Brunswick	13,8	Alberta	56,2
Québec	8,8	C.-Britannique	10,9
Canada			17,3

Source : Gouvernement du Québec (2025), *GES 1990-2023 : Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2023 et leur évolution depuis 1990*, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.

Lorsqu'on compare les émissions de GES par habitant parmi les provinces canadiennes, on observe une grande disparité dans les résultats. La Saskatchewan arrive en tête avec 61,1 tonnes équivalent en CO_2 par habitant suivi par l'Alberta (56,2), tandis qu'à l'autre bout du spectre le Québec se situe à 8,8, bien inférieur à la moyenne canadienne de 17,3. L'Ontario, la province la plus populeuse, représente 22,9 % des émissions de GES canadiennes, tandis que l'Alberta représente 38 % et le Québec représente 11,2 %.

[88] Gouvernement du Québec (2025), *GES 1990-2023 : Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2023 et leur évolution depuis 1990*, ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, 72 p.

[89] Règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l'atmosphère, Loi sur la qualité de l'environnement, chapitre Q-2, a. 2.2., 46.2, 115.27, 115.34 et 124,1, r. 15.

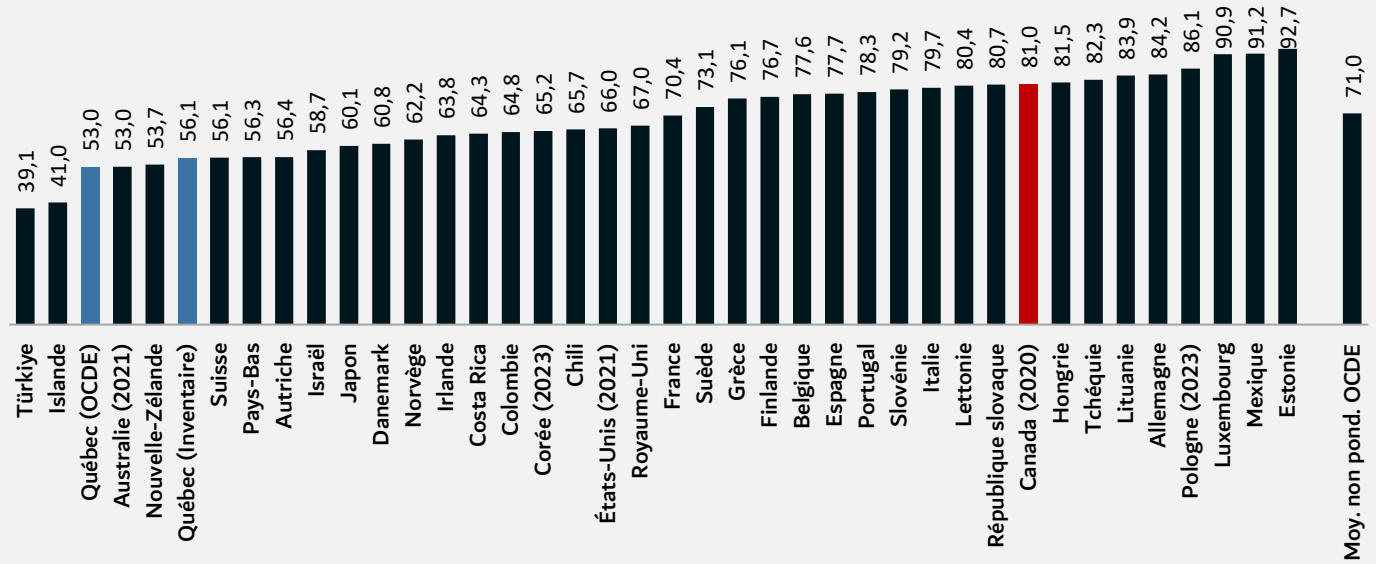
Sommaire et comparaisons - Énergie

Les produits énergétiques constituent la base d'imposition sur laquelle repose 56,1 % de l'ensemble des prélèvements écofiscaux au Québec en 2024, une proportion inférieure à celle observée aux États-Unis (66 %) et 5 points de pourcentage sous la moyenne OCDE[90]. Ces prélèvements représentent 0,78 % du PIB, ce qui est largement sous la moyenne de l'OCDE de 1,26 %. En 2024, mis à part la Turquie et l'Islande, tous les pays de l'OCDE tirent la majorité de leurs recettes provenant des taxes à l'environnement de cette base d'imposition.

Mesures écofiscales chiffrées – énergie, Québec 2024

Mesure	Prélèvement / *Incitatif* (M$)	% ensembles des mesures	% PIB 2024
SPEDE (Qc)	1 452	16,82	0,24
Quotes-parts (Qc)	86	0,99	0,01
Taxe sur carburants (Qc)	2 044	23,68	0,33
Taxe d'accise sur essence et diesel (fédéral)	963	11,16	0,16
Surtaxe sur carburant (ARTM)	92	1,07	0,01
Remboursement de la taxe carburant pour transport en commun (Qc)	*18*	*0,21*	*0,00*
Réduction de taux pour les fabricants de technologies zéro émission (fédéral)	*7*	*0,08*	*0,00*
Crédit d'impôt à l'investissement pour l'électricité propre (fédéral)	*43*	*0,49*	*0,01*
Crédit d'impôt à l'investissement dans la fabrication de technologies propres (fédéral)	*40*	*0,46*	*0,01*
Crédit d'impôt à l'investissement pour le captage, l'utilisation et le stockage du carbone (fédéral)	*8*	*0,09*	*0,00*
Crédit d'impôt à l'investissement pour les technologies propres (fédéral)	*88*	*1,02*	*0,01*
Total	4 840	56,07	0,78

Recettes tirées des taxes à l'environnement reposant sur l'énergie, en proportion de l'ensemble – Québec et OCDE, 2024 (pourcentage)



Note : Les données relatives à d'autres catégories de prélèvements ne sont pas disponibles pour certaines juridictions, ce qui peut affecter ces proportions.

Source : OCDE. Explorateur des données de l'OCDE-Recettes provenant des taxes liées à l'environnement (données extraites le 22 sept. 2026) et nos calculs.

[90] Il est à noter que la méthodologie de l'OCDE ne prend pas en compte l'ensemble des prélèvements recensés dans ce cahier.



2 Transport

Cette partie regroupe les mesures écofiscales associées à une seconde base fiscale, les transports. Se voient notamment inclus dans cette catégorie « les prélèvements appliqués sur la vente ou l'importation de véhicules, les droits d'utilisation de véhicules et les droits liés à l'utilisation des routes et autres moyens de transport »[91].

Entrent dans cette catégorie des prélèvements ponctuels (par exemple lors de l'acquisition d'un véhicule moteur) et des prélèvements récurrents (on peut penser aux droits d'immatriculation). À titre d'exemple la taxe kilométrique utilisée en Nouvelle-Zélande est prise en compte par cette catégorie[92]. En sont exclues les mesures concernant les carburants utilisés dans les transports, qui sont plutôt traités dans la section précédente.

[91] European Commission, Eurostat (2024), *Environmental taxes - a statistical guide*, 52 p.

[92] OCDE, *OECD Policy Instruments for the Environment – PINE – Database* <https://oecd-main.shinyapps.io/pinedatabase/> et Michael Robert-Angers, Jean-Philippe Meloche et Luc Godbout, Remplacer (éventuellement) la taxe sur les carburants par une taxe kilométrique?, (2024), vol. 44, no 2 *Revue de planification fiscale et financière* 167-252.

2.1 Droits sur immatriculation et permis de conduire (Québec)

Les droits sur l'immatriculation et le permis de conduire (exclusion faite de la contribution d'assurance) sont considérés comme des mesures écofiscales par l'OCDE. Ils sont conséquemment pris en compte dans cet inventaire afin de permettre les comparaisons internationales, bien que les revenus qu'ils contribuent à générer visent d'abord à permettre un accès au réseau routier. Les droits sur immatriculation et permis de conduire sont perçus par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et ensuite versés au FORT[93]. Comme c'est le cas pour la taxe sur les carburants, des réductions des droits d'immatriculation sont consenties dans le cas de véhicules immatriculés dans les régions spécifiques et périphériques[94].

Il est à noter qu'une réduction temporaire de 50 $ du montant des droits d'immatriculation pour les véhicules de promenade à essence, au diesel, hybrides et hybrides branchables est consentie entre le 1er septembre 2026 et le 31 août 2027. Cette mesure consentie à l'ensemble des automobilistes s'est inscrite dans la volonté de réduire le coût de la vie des Québécois[95].

De plus, des droits additionnels définis ci-après s'appliquent dans certaines situations :

Droit d'immatriculation additionnel et droit d'acquisition à l'égard de véhicules munis de moteurs de forte cylindrée (Québec)

Chaque année, toute personne ou société possédant un véhicule de forte cylindrée, soit de 3,95 litres ou plus et dont le modèle est de 1995 ou ultérieur, est assujettie à un droit d'immatriculation additionnel allant de 42,75 $ pour les cylindrées de 4 litres à 453 $ pour les cylindrées de 6 litres et plus en 2026. De plus, un droit d'acquisition s'applique lors de l'achat d'un véhicule neuf ou usagé de forte cylindrée. Ces droits tout comme le droit sur immatriculation et permis de conduire sont indexés annuellement. En 2025 le droit d'acquisition s'élève à 61, $ pour un véhicule de 4 à 4,9 litres, 120 $ pour un véhicule de 5 à 5,9 litres et 244 $ pour un véhicule de 6 litres ou plus[96].

Les montants perçus par la SAAQ à l'égard des véhicules munis de moteurs de forte cylindrée sont partagés entre la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et le FORT (jusqu'à concurrence d'un montant de 30 M$ annuellement dans ce dernier cas)[97]. La SOFIL contribue à des projets d'infrastructures municipaux, incluant des projets d'infrastructures de transport en commun.

Des droits d'immatriculation additionnels sont aussi exigés des propriétaires de véhicules dont la valeur surpasse 40 000 $[98].

---

93 Il est à noter qu'une partie des revenus des droits et permis automobiles ne sont pas versés au FORT, mais sont utilisés afin de financer les activités de la SAAQ.

94 Voir : Michael Robert-Angers et Luc Godbout (2025), *Examen des réductions accordées à l'égard de la taxe sur les carburants*, Regard CFFP R2025/05, Université de Sherbrooke, Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, 17 p.

95 Gouvernement du Québec, *Bulletin d'information 2026-4*, < https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/finances/publications-adm/Bulletins/FR/BULFR_2026-4.pdf>.

96 Société de l'assurance automobile du Québec, *Coût d'immatriculation additionnel pour les véhicules de forte cylindrée*, <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/immatriculation/cout-immatriculation-additionnel-vehicules-forte-cylindree/> (consulté le 4 septembre 2026)

97 Voir : Société de financement des infrastructures locales du Québec (2025), *Rapport d'activité 2025,* p. 27.

98 Un véhicule de promenade ou camion léger est considéré comme un véhicule de luxe si sa masse nette est de 3 000 kg ou moins, est âgé de 7 ans ou moins et que sa valeur est de plus de 40 000 $. Voir, en ligne SAAQ, *Droits d'immatriculation additionnels pour les véhicules de luxe,* <https://saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/droits-immatriculation-additionnels-vehicules-luxe> (consulté le 14 septembre 2026). Le seuil d'assujettissement du droit pour les véhicules de luxe sera rehaussé de 40 000 $ à 62 500 $ à compter du 1er janvier 2027. Voir : Gouvernement du Québec (2025), *Budget 2025-2026 – Plan Budgétaire*, p. D.33.

Contributions additionnelles des automobilistes au transport en commun

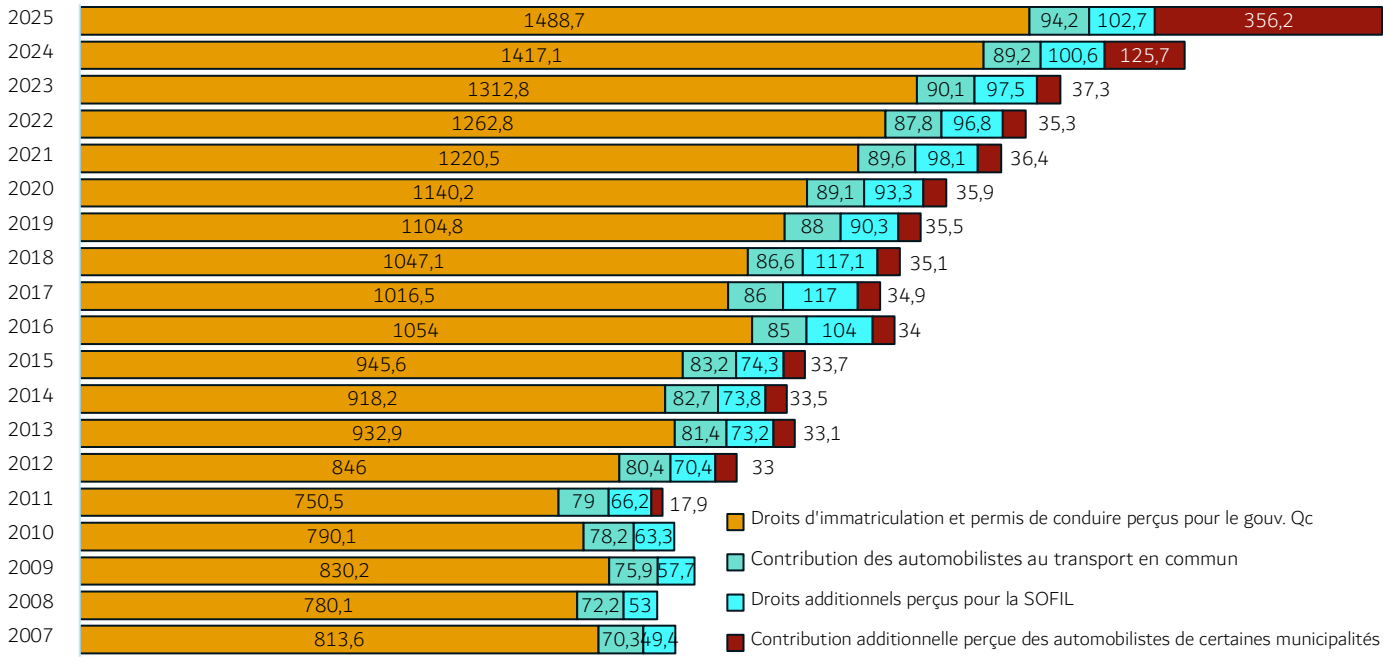
Les propriétaires de véhicules de promenade qui résident sur le territoire de certaines municipalités doivent verser une contribution additionnelle de 30 $ pour le transport en commun annuellement lors de l'acquittement des droits relatifs à l'immatriculation de leur véhicule (ce droit n'a pas été indexé depuis sa mise en place, en 1992).

De plus, une taxe sur l'immatriculation des véhicules supplémentaire de 153,45 $ en 2026 est exigée des propriétaires de véhicules de promenade immatriculés sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et de la ville de Saint-Jérôme[99].

De telles taxes sont aussi exigées par la MRC de la Rivière-du-Nord (37,70 $), ainsi que par les villes de Sherbrooke (34,75 $), de Gatineau (90 $) et de Québec (61,10 $) depuis 2025.

En ce qui concerne les contributions additionnelles de 30 $, celles-ci transitent également par le FORT avant d'être transférées aux organismes publics de transport en commun. Enfin, la SAAQ perçoit et verse directement à l'ARTM la contribution supplémentaire de 153,45 $ exigée des propriétaires de véhicules de promenade. De même elle verse aux autres municipalités les montants perçus pour celles-ci.

Graphique 4. **Recettes perçues par la SAAQ et tirées des droits sur immatriculation et permis de conduire - 2007 à 2025,** en millions de dollars



Notes : **La contribution additionnelle perçue auprès des automobilistes de certaines municipalités ne visait que les automobilistes montréalais avant 2024. Une partie des droits d'immatriculation additionnels (30 M$) est perçue pour le gouvernement du Québec et est incluse aux droits d'immatriculation qui lui sont versés.**

Source : **Société de l'assurance automobile du Québec, *Rapports annuels de gestion* (années multiples).**

Les recettes perçues par la SAAQ provenant des droits sur immatriculation et permis de conduire sont passées de 814 M$ en 2007 à 1 489 M$ en 2025. Il est à noter qu'entre 2007 et 2025 le nombre de véhicules automobiles routiers immatriculés est passé de 4,8 millions à 6,2 millions au Québec[100]. La croissance des revenus tirés des droits

[99] Société de l'assurance automobile du Québec, *Perception pour le transport en commun* <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/immatriculation/cout-renouvellement/vehicules-promenade/contribution-transport-commun > (consulté le 4 septembre 2026).

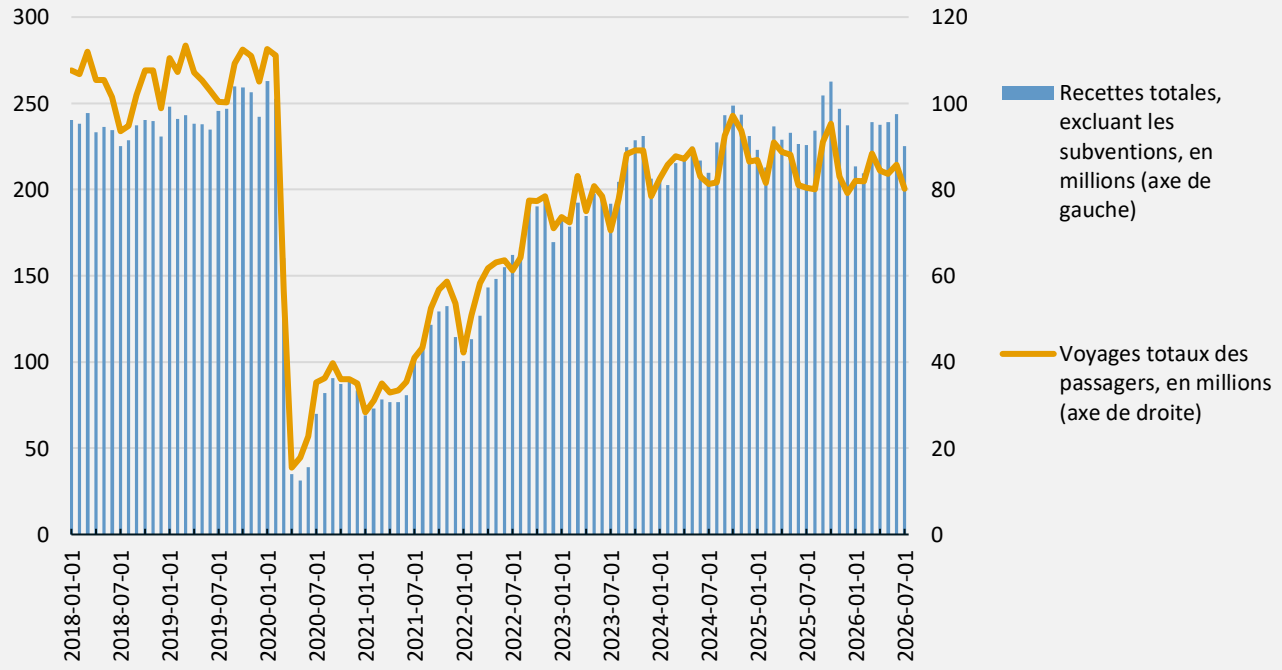
[100] Statistique Canada, *tableaux 23-10-0067-01 et 23-10-0308-01.*

d'immatriculation est en partie attribuable à cette croissance du parc automobile. Quant aux droits additionnels versés à la SOFIL, ceux-ci sont passés de 49 M$ à 103 M$ sur cette période, notamment en lien avec l'imposition d'un nouveau droit d'acquisition de véhicules munis de moteurs à forte cylindrée depuis 2016. Enfin, la contribution des automobilistes au transport en commun (30 $) se chiffre à 94 M$ en 2025.

Encadré 8 – **Financement du transport en commun**

Les données diffusées par Statistique Canada indiquent qu'en 2026, l'utilisation des services urbains de transport en commun n'a toujours pas retrouvé son niveau pré-pandémique. Ceci entraîne une réduction du financement assumé par les usagers. Dans le cas du Québec et de l'Ontario combinés, le niveau de financement des 7 premiers mois de 2026 demeure même inférieur à celui des sept premiers mois de 2018 lorsque l'on compare les données en dollars courants (avant même la prise en compte de l'inflation).

Recettes hors subventions et voyages totaux des services urbains de transport en commun pour le Québec et l'Ontario, Janvier 2017 à juillet 2026



Source : Statistique Canada Tableau : 23-10-0251-01.

La communauté métropolitaine de Montréal attribue le manque à gagner actuel à des changements fondamentaux dans la demande de transport, incluant le télétravail. De même, celle-ci évalue que la part du financement assumée par les usagers et les municipalités a atteint son maximum[101].

C'est dans ce contexte que la taxe sur l'immatriculation de la Communauté métropolitaine de Montréal a été relevée de 59 $ en 2024 à 150 $ en 2025. Depuis, quelques agglomérations urbaines québécoises ont emboîté le pas en ajoutant un montant additionnel à ce prélèvement.

Il est toutefois à noter qu'une réduction temporaire du coût associé au droit d'immatriculation a été consentie et s'appliquera pour une période de douze mois à compter du 1er septembre 2026 jusqu'au 31 août 2027. Ceci viendra limiter et dans certains cas éliminer l'effet du prélèvement des municipalités pour le transport en commun sur cette période[102].

[101] Communauté métropolitaine de Montréal, Financement du transport collectif <https://cmm.qc.ca/grands-enjeux/financement-du-transport-collectif/>.

[102] Société de l'assurance automobile du Québec, Réduction temporaire du coût associé aux droits d'immatriculation dès septembre 2026 <https://saaq.gouv.qc.ca/salle-presse/actualite/reduction-temporaire-du-cout-associe-aux-droits-dimmatriculation-des-septembre-2026>.

2.2 Exemption de droits et gratuité visant les véhicules électriques (Québec)

En vue de contribuer à l'augmentation du parc de véhicules électriques, certains avantages sont consentis à leur utilisation. Il est toutefois à noter que le budget 2025 a annoncé la fin de ces mesures, tout en instaurant une contribution annuelle de 125 $ pour les véhicules électriques et de 62,50 $ pour les véhicules hybrides rechargeables à compter du 1er janvier 2027. Cette contribution sera indexée annuellement et s'ajoutera aux droits d'immatriculation déjà en vigueur[103]. Il est estimé qu'elle générera des revenus de 80,7 M$ en 2027-2028. La mesure peut être vue comme un désincitatif à l'électrification du parc de véhicules (ou l'opposé d'une mesure écofiscale).

Exemption du droit d'immatriculation additionnel applicable aux véhicules de luxe pour les véhicules électriques

Le propriétaire d'un véhicule entièrement électrique, hybride rechargeable ou à pile à hydrogène bénéficie d'une exemption du droit d'immatriculation additionnel applicable aux véhicules de luxes pour la valeur se situant entre 40 000 $ et 75 000 $. Cette exemption cesse de s'appliquer pour les véhicules entièrement électriques dont la valeur est de 125 000 $ ou plus et les véhicules hybrides rechargeables de 75 000 $ ou plus[104]. La SAAQ ne diffuse pas l'information sur le manque à gagner généré par cette exemption pour 2024. Cependant, l'impact financier de cet allègement est estimé par le gouvernement du Québec à 22,2 M$ pour 2024-2025[105]. Cette mesure sera retirée à l'égard des droits payables pour mettre un véhicule en circulation à compter du 1er janvier 2027.

Gratuité des traversiers et des péages pour les véhicules munis d'une plaque d'immatriculation verte

La plaque d'immatriculation verte dont sont munis les véhicules électriques, hybrides rechargeables ou à pile à hydrogène octroie un accès gratuit aux ponts des autoroutes 25 et 30 dans la région de Montréal, à certaines voies réservées, à des stationnements gratuits dans certaines municipalités ainsi qu'aux traversiers de Québec-Lévis, Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola, Matane–Baie-Comeau–Godbout, Rivière-du-Loup–St-Siméon, l'Île-Verte et l'Île-d'Entrée-Cap-aux-Meules[106]. Cette mesure ne sera pas prolongée au-delà du 31 mars 2027, permettant une économie estimée à 23,9 M$ en 2027-2028 pour le gouvernement.

Tableau 10. **Exemption de droits et gratuité visant les véhicules électriques (Québec) – 2024**

	Impact financier 2024-2025	Nombre de bénéficiaires
Exemption du droit d'immatriculation	22,2 M$	ND
Gratuité des traversiers	1,4 M$	ND
Gratuité des péages	16,2 M$	ND
Total	**39,8 M$**	

Sources : Gouvernement du Québec, *État de situation 2026 de l'écofiscalité au Québec* (2026), p. 45 et 46.

[103] Gouvernement du Québec (2025), *Budget 2025-2026 – Plan budgétaire*, p. D.33 et suiv.

[104] Société de l'assurance automobile du Québec, Payer les droits d'immatriculation additionnels pour un véhicule de luxe <https://saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/droits-immatriculation-additionnels-vehicules-luxe>.

[105] Gouvernement du Québec, (2026), *État de situation 2026 de l'écofiscalité au Québec*, p. 45.

[106] Société de l'assurance automobile du Québec, *Immatriculer un véhicule* <https://saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/immatriculer-vehicule/vehicule-electrique-hybride-hydrogene> (consulté le 28 septembre 2026).

2.3 Droits à l'acquisition de véhicules moteurs (fédéral)

Taxe d'accise sur les véhicules énergivores (fédéral)

Le gouvernement du Canada prélève une taxe d'accise sur les véhicules énergivores, qui est calculée en fonction des cotes de consommation pondérées de carburant des véhicules publiées par Ressources naturelles Canada[107]. Les automobiles assujetties ne comprennent pas les camionnettes, les fourgonnettes conçues pour dix passagers ou plus, les ambulances ni les corbillards[108]. Les véhicules dont la cote de consommation de carburant est d'au moins 13 litres au 100 kilomètres sont assujettis à une taxe graduée, toutefois ceux dont la cote de consommation est de 16 litres par 100 km et plus sont tous assujettis à une taxe de 4 000 $ (tableau 8).

Tableau 11. **Taux de la taxe d'accise en fonction de la cote de consommation**

Consommation	Taxe	Exemple de véhicule assujetti
Au moins 13 litres, mais moins de 14 litres par 100 km	1 000 $	Cadillac CT5-V - 2026
Au moins 14 litres, mais moins de 15 litres par 100 km	2 000 $	BMW X6 M Competition - 2026
Au moins 15 litres, mais moins de 16 litres par 100 km	3 000 $	Chevrolet Corvette ZR1 - 2026
Au moins 16 litres par 100 km	4 000 $	Ferrari – Purosangue - 2026

Source : Gouvernement du Canada, *Taux de taxe d'accise en vigueur*, <https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/currate/taux-taxes-accise-mise-a-jour-aout-2006.html> (consulté le 22 septembre 2026).

Les recettes tirées de ce prélèvement sont limitées vu la gamme restreinte de véhicules sur laquelle celle-ci s'applique.

Tableau 12. **Taxe d'accise sur les véhicules énergivores (écoprélèvement)**

Revenus totaux (2024-2025)	Revenus provenant du Québec, 2024-2025 (*estimation**)
8,1 M$	1,6 M$

Note* : Estimation pour le Québec basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada.

Source : Gouvernement du Canada (2024), *Comptes publics du Canada 2025 — Volume II*, p. 467.

Taxe d'accise pour les climatiseurs automobiles (fédéral)

Le gouvernement du Canada prélève une taxe d'accise sur les climatiseurs conçus pour être installés dans les automobiles, les fourgonnettes ou les camions[109]. L'OCDE inclut les taxes sur les équipements en lien avec le transport parmi les taxes environnementales[110]. La taxe d'accise applicable est de 100 $ et se reflète dans le prix payé par le consommateur.

Tableau 13. **Taxe d'accise sur les climatiseurs automobiles**

Revenus totaux (2024-2025)	Revenus provenant du Québec, 2024-2025 (*estimation**)
174,2 M$	34,6 M$

Note* : Estimation de la part des revenus provenant du Québec basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada.

Source : Gouvernement du Canada (2025), *Comptes publics du Canada 2025 — Volume II*, p. 467.

---

107 Gouvernement du Canada, *Outil de recherche pour les cotes de consommation de carburant - véhicules traditionnels*, <https://fcr-ccc.nrcan-rncan.gc.ca/fr> (consulté le 5 juin 2025).

108 Gouvernement du Canada (13 juillet 2013), *Série des mémorandums sur les taxes d'accise et les prélèvements spéciaux - X3.1 Marchandises assujetties à la taxe d'accise*, en ligne : <https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/x3-1/x3-1-marchandises-assujetties-a-taxe-accise.html> (consulté le 14 septembre 2026).

109 L'article 7 de l'Annexe I de la Loi sur la taxe d'accise qui prévoit la taxe d'accise sur les climatiseurs est entré en vigueur en 1977.

110 OCDE, *Base de données sur les instruments utilisés pour la politique environnementale*, en ligne : <https://oecd-main.shinyapps.io/pinedatabase/> (consulté le 14 septembre 2026).

2.4 Déduction additionnelle de 100 % dans le calcul du revenu de l'employeur pour les dépenses de transport en commun (Québec)

Cette déduction, instaurée en 2006 par le Gouvernement du Québec, n'a pas d'équivalent dans le régime fédéral de l'impôt sur le revenu et vise à « favoriser un usage accru du transport collectif aux heures de pointe et une réduction de l'émission de gaz à effet de serre dans un souci de développement durable »[111].

Un employeur peut déduire du revenu de l'entreprise un montant supplémentaire équivalent à 100 % des frais remboursés aux employés pour l'achat d'un titre de transport en commun (art. 156.8 et 156.10 L.I.).

Paramètres du crédit

Ce type de dépense étant déductible du revenu de l'entreprise, la société est conséquemment éligible à une déduction totale de 200 % du remboursement accordé aux employés. Les titres de transport en commun doivent présenter une durée mensuelle ou plus longue. Les frais associés au transport adapté sont également admissibles à la déduction[112].

Non-imposition des avantages accordés aux employés

De plus, un particulier n'est pas tenu d'inclure le remboursement du titre de transport accordé par son employeur dans le calcul de son revenu provenant d'une charge ou d'un emploi[113].

Ces deux mesures étant faiblement utilisées, il a été déterminé qu'elles prendront fin le 31 décembre 2027[114].

Tableau 14. **Crédits liés à l'achat des titres de transport en commun**

	Dépense fiscale 2024 (projection)	Nombre de bénéficiaires
Déduction additionnelle de 100 % dans le calcul du revenu de l'employeur (impôts des sociétés)	< 0,5 M$	Environ 100 sociétés (2022)
Non-imposition des avantages accordés aux employés visant à encourager le transport collectif (impôts des particuliers)	< 0,5 M$	ND

Source : Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales — Édition 2025*, p. C. 205 et C.256.

111 Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales - Édition 2025,* p. C. 256.
112 *Ibid.*
113 Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales - Édition 2025*, p. C. 205.
114 Gouvernement du Québec (2025), *Budget 2025-2026 – Plan budgétaire*, p, D.37.

2.5 Exonération des taxes à la consommation sur les services municipaux de transport en commun (Québec et fédéral)

Le transport en commun de passagers[115], offert par un organisme exploité ou financé par une municipalité, le gouvernement ou une administration scolaire, est exempté de la TVQ[116]. De même, la taxe sur les produits et services (TPS) ne s'applique pas au tarif demandé par les réseaux de transport en commun exploités par une administration locale, par un gouvernement ou par un organisme à but non lucratif qui est financé par l'État. Ces mesures, qui visent d'abord à soutenir l'accès à un service essentiel, contribuent à réduire le nombre de véhicules en zone urbaine et, conséquemment, les gaz à effet de serre.

Paramètres

Le fournisseur d'un service de transport en commun exonéré en TVQ n'a pas à percevoir la taxe sur ces ventes. Cependant, le fournisseur ne peut se prévaloir d'un crédit de taxe sur intrant pour les achats relatifs à la fourniture de ce service.

Afin de pouvoir bénéficier de l'exemption de la TPS, il est nécessaire d'être une commission de transport qui offre des services publics de transport de passagers, et ce, en totalité ou en presque totalité (90 % ou plus) dans une municipalité et ses environs. Les entités suivantes respectent cette condition :

- « Une division, un ministère ou un organisme d'un gouvernement, d'une municipalité ou d'une autorité scolaire, dont le but principal consiste à fournir des services publics de transport de passagers;
- Un organisme à but non lucratif qui est financé par un gouvernement, une municipalité ou une administration scolaire, dont le but principal consiste à fournir des services publics de transport de passagers;
- Un organisme à but non lucratif qui est établi et administré afin d'offrir aux personnes handicapées des services publics de transport de passagers »[117].

Tableau 15. **Exonération des taxes à la consommation sur les services municipaux de transport en commun**

	Dépense fiscale 2024 (projection)	Nombre de bénéficiaires
Exonération de TVQ	110,7 M$	ND
Exonération de TPS (estimation pour le Québec seulement)	45,6 M$*	ND

Note* : Estimation basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada.
Sources : Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales — Édition 2025*, p. C. 390 et Gouvernement du Canada (2026) *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations 2025*, p. 208.

[115] Les services de traversiers sont également exonérés en TVQ et en TPS, mais l'impact de cette dépense fiscale n'est pas considéré dans ce cahier.
[116] Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales - Édition 2025*, p. C. 390.
[117] Gouvernement du Canada (s.d.), *Renseignements sur la TPS/TVH pour les municipalités*, <https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/rc4049/renseignements-tps-tvh-municipalites.html> (consulté le 15 septembre 2026).

2.6 Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (fédéral)

Le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien[118] est exigé afin de financer l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). Les fonds recueillis ne sont pas dédiés directement à l'ACSTA, mais sont plutôt remis à l'Agence du revenu du Canada qui accorde des crédits fédéraux discrétionnaires à l'ACSTA afin de financer l'organisme. L'analyse de la gestion des fonds pour les dernières années permet de constater qu'une partie des sommes recueillies n'était pas versée à cet organisme, se voyant plutôt conservée par le gouvernement du Canada.

Paramètres

Tout transporteur aérien autorisé, qui fournit un transport aérien à des particuliers dans un aéronef dont la masse maximale homologuée au décollage excède 2 730 kilogrammes et dont le service inclut des embarquements assujettis, doit effectuer le versement de Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Les taux afférents qui sont perçus par les transporteurs aériens lors de l'achat de billets d'avion varient en fonction des types de vols et en fonction des taxes qui sont applicables.

Tableau 16. **Taux du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (sans TPS/TVH)**

Services acquis au Canada	**Taux maximum en vigueur depuis le 1er mai 2024** (par embarquement)
Voyage intérieur aller-retour	19,87 $
À l'étranger (à l'intérieur de la zone continentale)	33,77 $
À l'étranger (à l'extérieur de la zone continentale)	34,42 $

Source : Gouvernement du Canada, *Taux du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA)*, <https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/atscrates/taux-droit-securite-passagers-transport-aerien-dspta.html> (consulté le 2 septembre 2026).

Tableau 17. **Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien**

Revenus provenant du Québec (2024)	**Commentaire**
154 M$	Les droits perçus permettent le financement de l'ACSTA

Source : Statistique Canada, *Tableau 36-10-0450-01* (consulté le 22 septembre 2026).

[118] Les revenus générés par ce prélèvement (*Federal Air Travellers Security Charge*) sont pris en compte par l'OCDE dans l'évaluation des revenus tirés des taxes vertes. Sur cette base la mesure a été incluse à l'analyse. Voir : OCDE, *Base de données sur les instruments utilisés pour la politique environnementale*, en ligne : <https://oecd-main.shinyapps.io/pinedatabase/> (consulté le 28 septembre 2026).

2.7 Déduction pour amortissement accéléré des coûts des véhicules zéro émission (Québec et fédéral)

Les entreprises ayant fait l'acquisition de véhicules automobiles légers, moyens et lourds zéro-émission à compter du 19 mars 2019 peuvent bénéficier d'une déduction fiscale de 100 %, tant au fédéral qu'au niveau de l'impôt sur le revenu du Québec la première année où le véhicule est utilisé. Cette déduction accélérée vise également le matériel et les véhicules hors route, ferroviaires, aériens et marins entièrement alimentés à l'électricité ou l'hydrogène. La déduction vise à appuyer l'acquisition de ce type de véhicules par les entreprises[119]. On encourage ainsi la réduction des gaz à effet de serre. La première version de la mesure prévoit une réduction de la déduction à 75 % pour les véhicules acquis et mis en service en 2024 et 2025, à 55 % en 2026 et 2027 et prendra fin en 2028.

La DPA bonifiée a cependant été rétablie pour les véhicules des catégories 54, 55 et 56 acquis le 1er janvier 2025 ou après cette date et pouvant être mis en service avant 2030, avec une élimination progressive sur quatre ans pour les biens qui deviennent prêts à être mis en service après 2029 et avant 2034[120]. Le Québec s'est harmonisé à la prolongation[121].

Paramètres

Les coûts d'amortissement associés aux voitures de tourisme zéro-émission sont déductibles la première année jusqu'à concurrence du montant de 55 000 $ plus la taxe de vente avant 2022 (réf. par. 1100(2) RIR et cat. 54 et 55 de l'annexe II). Ce plafond du coût en capital est passé à 59 000 $ en 2022 puis à 61 000 $ depuis le 1er janvier 2023.

Les véhicules admissibles sont les véhicules munis d'une batterie électrique, les véhicules hybrides rechargeables (munis d'une batterie d'une capacité d'au moins 7 kWh) et les véhicules à pile à combustible à hydrogène.

Tableau 18. **Déduction pour amortissement accéléré des coûts des véhicules zéro-émission**

	Dépense fiscale — Québec, 2024 (*estimation*)	Nombre de bénéficiaires au Canada
Mesure fédérale	4,96 M$*	Entre 3 720 et 4 870 sociétés (2023)**
Mesure du Québec	ND	ND

Notes : * Estimation basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada. ** En 2023, environ 3 720 sociétés ont fait des ajouts à la catégorie 54, environ 970 sociétés ont fait des ajouts à la catégorie 55 et environ 180 sociétés ont fait des ajouts à la catégorie 56. Aucune donnée n'est disponible pour les entreprises non constituées en société.
Source : Gouvernement du Canada (2025), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations*, p. 156-157.

[119] Gouvernement du Canada (2026), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales – Concepts, estimations et évaluations*, p. 156.

[120] Gouvernement du Canada, *Catégories de biens amortissables* <https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/impot/entreprises/sujets/entreprise-individuelle-societe-personnes/declarer-vos-revenus-depenses-entreprise/reclamer-deduction-amortissement/categories-biens-amortissables.html>.

[121] Revenu-Québec, *Guide relatif à la déduction pour amortissement* <https://www.revenuquebec.ca/fr/services-en-ligne/formulaires-et-publications/tpw-130-g/guide-relatif-a-la-deduction-pour-amortissement/>.

Encadré 9 – **Véhicules zéro émission**

Depuis le 11 janvier 2018, un constructeur automobile assujetti doit accumuler un nombre minimal de crédits en vendant des véhicules zéro-émission (VZE), soit des véhicules entièrement électriques et des véhicules à pile à combustible à hydrogène, et de véhicules faibles émissions (VFE). La quantité de crédits exigée est calculée en appliquant un pourcentage au nombre total de véhicules légers que chaque constructeur vend au Québec[122]. Les crédits sont ensuite utilisés en fonction du nombre de véhicules mis en marché. Le ratio de crédits au nombre de véhicules mis en marché est aussi haussé annuellement. Les constructeurs qui ne répondent pas à l'exigence annuelle, qui n'ont pas de crédits reportés ou qui n'ont pas acheté de crédits à un autre constructeur doivent payer une redevance au gouvernement du Québec au coût de 20 000 $ par crédit manquant en 2025.

Cette norme a fait l'objet de révisions depuis sa mise en place. Un taux de 100 % de véhicules électriques mis en marché était originalement prévu pour 2035. Ce ratio a été abaissé à 80 % le 12 août 2026[123].

Ceci entrainera des avantages pour les entreprises du secteur pétrolier, grâce à l'augmentation des ventes de carburant. En revanche, les consommateurs devront assumer des coûts énergétiques plus élevés associés à l'écart entre le prix de l'essence et celui de l'électricité. Des coûts sociaux supplémentaires sont aussi prévus. Globalement, il est évalué que l'assouplissement de la norme VZE entraînera des coûts nets annuels estimés à 2,7 M$[124].

[122] a-33.02, r. 1, *Règlement d'application de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants.*

[123] Gazette officielle du Québec, 19 août 2026, p. 5179, *Décret 1253-2026.*

[124] Gouvernement du Québec, ministère de la Lutte contre les changements climatiques, Faune et Parcs (2026), *Analyse d'impact réglementaire du Projet de règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion*, p. 1.

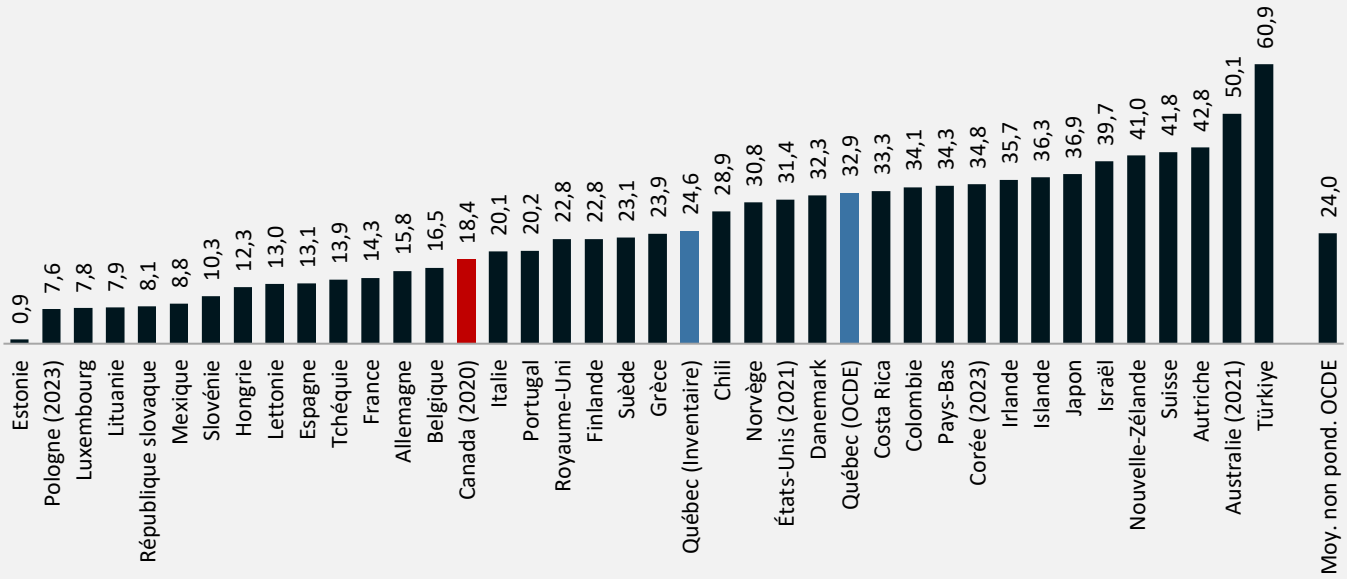
Sommaire et comparaisons - Transports

Au Québec, la valeur des mesures écofiscales portant sur les transports représente 24,61 % de l'ensemble. Cette proportion est équivalente à la moyenne OCDE, à un écart de moins d'un point de pourcentage[125]. Exprimé en proportion du PIB, ce prélèvement s'élève à 0,34 % au Québec, soit les trois quarts du taux moyen de l'OCDE, qui est de 0,43 %. Cette base d'imposition fait l'objet d'une utilisation contrastée parmi les pays de l'OCDE, représentant seulement 0,93 % de l'ensemble des taxes à l'environnement en Estonie, contre 60,9 % en Turquie en 2024.

Mesures écofiscales chiffrées – Transports, Québec, 2024

Mesure	Prélèvement/ *Incitatif* (M$)	% ens. mesures	% PIB 2024
Permis de conduire et droits d'immatriculation (Qc)	**1 417**	**16,42**	**0,23**
Droits additionnels pour moteurs de fortes cylindrées, portion SOFIL (Qc)	**101**	**1,17**	**0,02**
Contribution add. des automob., transp. en commun (Qc)	**89**	**1,03**	**0,01**
Taxe sur l'immatriculation de véhicules (Qc)	**126**	**1,46**	**0,02**
Exemptions visant les véhicules électriques (Qc)	***40***	***0,46***	***0,01***
Taxe d'accise – véhicules énergivores (fédéral)	**1,6**	**0,02**	**0,00**
Taxe d'accise- climatiseurs d'automobile (fédéral)	**35**	**0,40**	**0,01**
Exonération TVQ - Transport en commun (Qc)	***111***	***1,28***	***0,02***
Exonération TPS – Transport en commun (fédéral)	***46***	***0,53***	***0,01***
Droits pour sécurité des passagers – Transport aérien (fédéral)	**154**	**1,78**	**0,02**
Déduction pour amortissement – VZE (fédéral)	***5***	***0,06***	***0,00***
Total	**2 124**	**24,61**	**0,34**

Recettes tirées des taxes à l'environnement sur les transports, en proportion de l'ensemble – Québec et OCDE, 2024 (pourcentage)



Note : Les données relatives à d'autres catégories de prélèvements ne sont pas disponibles pour certaines juridictions, ce qui peut affecter ces proportions.

[125] Il est à noter que la méthodologie OCDE ne prend pas en compte l'ensemble des éléments recensés dans le présent inventaire.



3

Pollution

Les mesures écofiscales associées aux pollutions visent notamment les émissions nocives dans l'air et l'eau ainsi que la gestion des matières résiduelles (il est à noter que les mesures visant les émissions de carbone sont toutefois regroupées avec les taxes environnementales liées à l'énergie)[126].

Dans le cas spécifique des mesures écofiscales visant les matières résiduelles, celles-ci incorporent au coût de production ou de vente de produits une partie ou l'ensemble des coûts de leur valorisation, de leur récupération ou encore de leur disposition finale. En définitive, le consommateur assume le coût de ces mesures écofiscales. Toutefois, lorsque les entreprises sont visées par des programmes tels que la responsabilité élargie des producteurs, celles-ci ont avantage à modifier leurs processus de production et leurs intrants en vue d'offrir un prix plus concurrentiel pour leurs produits et services.

[126] European commission, Eurostat (2024), *Environmental taxes - a statistical guide,* 52 p.

3.1 Droit spécifique sur les pneus neufs (Québec)

L'objectif du programme québécois de gestion intégrée des pneus hors d'usage est d'orienter ces matières vers les industries de remoulage et de recyclage[127]. Les droits recueillis sont entièrement et exclusivement dédiés au financement du programme instauré en 1999. Ce sont respectivement 9,7 et 9,8 millions de pneus qui ont été récupérés dans le cadre de ce programme en 2024 et 2025[128].

Paramètres

Au moment de la vente (ou de la location) d'un véhicule muni de pneus neufs, le vendeur doit percevoir un droit par pneu qui est passé à 4,50 $ par pneu de 83,82 cm et moins de diamètre et de 6 $ sur les pneus de plus de 83,82 cm et moins de 123,19 cm depuis le 1er juillet 2023[129]. Ceci est sujet à certaines exceptions notamment lorsque le diamètre global excède 123,19 cm (48,5 pouces), excluant ainsi les pneus surdimensionnés du programme[130]. Ce droit, versé à Revenu Québec, est ensuite transféré à la Société québécoise de récupération et de recyclage (Recyc-Québec).

Tableau 19. **Droit spécifique sur les pneus neufs (versés à Recyc-Québec)**

Revenus 2024-2025	Commentaire
41,2 M$	Les droits perçus visent à permettre l'autofinancement du programme sur les pneus hors d'usage

Source : Recyc-Québec (s.d.), *Rapport Annuel de gestion 2024-2025*, p. 38.

127 Recyc-Québec (s.d.), *Programme québécois de gestion intégrée des pneus hors d'usage 2021-2026*.

128 Recyc-Québec (2025), *Quantités de pneus récupérées par territoire 2012-2025* (fichier excel). <https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/entreprises-organismes/se-conformer/pneus-hors-usage>.

129 Gouvernement du Québec (2023), *Budget 2023-2024, renseignements additionnels*, p. A.45.

130 Les pneus utilisés aux fins suivantes ne sont pas sujets au droit spécifique sur les pneus : avions, brouettes, diables, pneus de guidage industriel, souffleuses à neige domestiques, tondeuses à gazon et wagons de métro. Voir : Revenu-Québec, *Droit spécifique sur les pneus neufs – pneus et véhicules routiers visés* <https://www.revenuquebec.ca/fr/entreprises/taxes/droit-specifique-sur-les-pneus-neufs/pneus-et-vehicules-routiers-vises/> (consulté le 15 septembre 2026).

3.2 Consigne sur contenants de boisson (Québec)

L'objectif de la consigne est d'améliorer la production et la consommation responsable en encourageant la récupération et le recyclage des contenants à remplissage unique et en incitant l'industrie de la bière et des boissons gazeuses à utiliser les contenants à remplissage multiple[131].

Avant le 1er novembre 2023, au Québec, la consigne visait les contenants de bière et de boissons gazeuses. Un montant variant entre 5 cents (contenants à remplissage unique en aluminium, acier, plastique et autres de 439 ml et moins) et 20 cents (contenants à remplissage unique en verre de 450 ml et plus et contenants à remplissage unique en aluminium, acier, plastique et autres de 440 ml et plus) était perçu à l'achat du produit et remboursé lorsque le contenant était retourné par le consommateur[132].

Dorénavant, la consigne est de 10 cents pour tous les contenants précédemment visés ainsi que les contenants de boissons « prêtes-à-boire » de 100 ml à 2 litres en aluminium, à l'exception de certaines bouteilles de verre de 500 ml consignées à 25 cents. Une première phase d'élargissement de la consigne est en vigueur depuis le 1er mars 2025 et vise tous les contenants de boisson prête-à-boire de plastique de 100 ml à 2 l. Il est prévu que la consigne soit élargie à tous les contenants de boisson prête-à-boire en verre et en contenants multicouches le 1er mars 2027[133].

Paramètres

Conformément à l'approche de la responsabilité élargie des producteurs, l'association québécoise de récupération des contenants de boisson (AQRCB) est l'organisme de gestion désigné par le gouvernement pour gérer le système de consigne visant les contenants à remplissage unique et à remplissage multiple de boissons. Le financement de la consigne est assuré par des contributions des entreprises adhérentes à l'AQRCB qui en internalisent le coût dans leurs frais de production[134] et un mécanisme de redressement est prévu en cas de non atteinte de l'objectif de récupération des contenants (voir encadré 10).

Tableau 20. **Consignation des contenants de boisson à remplissage unique**

Excédent des consignes perçues sur les consignes remboursées* 2024	Commentaire
105,4 M$	Des consignes s'élevant à 289 M$ ont été perçues tandis que 184 M$ de consignes ont été remboursées.

Note * : Les états financiers de l'Association québécoise de récupération des contenants de boissons ne présentent pas de détail sur d'éventuels écofrais perçus en 2024.

Source : Association québécoise de récupération des contenants de boissons (2025), *Rapport Annuel 2024 – État des résultats, exercice clos le 31 décembre 2024,* p. 38.

131 Gouvernement du Québec (2018), Système de consignation, Recyc-Québec et Boisvert, R. (2008), *Document de réflexion pour la Commission des transports et de l'environnement relative aux consultations sur la gestion des matières résiduelles au Québec - La consignation des contenants de boissons un atout majeur pour l'environnement.*

132 Gouvernement du Québec (2018), *Fiche d'information – Système de consignation,* Recyc-Québec.

133 Consignaction, *La consigne élargie,* <https://consignaction.ca/consigne/la-consigne-elargie/> (consulté le 2 septembre 2026).

134 Le coût de la consignation est principalement constitué des frais d'exploitation des lieux de retour et des frais de récupération.

Encadré 10 – **Déploiement des centres de tri et taux de récupération prescrit**

L'association québécoise de récupération des contenants de boisson (AQRCB) est l'organisation responsable de l'élaboration, de la mise en œuvre, du financement et de la gestion du système de consigne modernisé selon le principe de la responsabilité élargie des producteurs (REP) au Québec. En date de septembre 2026 cette organisation avait ouvert 175 lieux de retour de contenants consignés, soit 125 de moins qu'exigé par le règlement visant l'élaboration, la mise en œuvre et le soutien financier d'un système de consigne de certains contenants[135]. Ceci peut avoir pour effet de compliquer le retour des contenants consignés, car malgré ce retard, les détaillants, tels les supermarchés, ne sont plus obligés de reprendre les contenants s'il y a un lieu de collecte dans un rayon de trois à cinq kilomètres, selon la taille de la ville.

Par ailleurs, l'AQRCB doit atteindre des niveaux de performance minimum en matière de récupération. Les taux de récupération minimum pour les contenants en métal et les contenants de verre à remplissage multiple sont fixés respectivement à 75 % et 85 % en 2026. Tandis que le taux de récupération des contenants consignés à usage unique (nombre de contenants) a plutôt varié de 72 % à 68 % entre 2013 et 2022[136], celui-ci est remonté à approximativement 72 % en 2025[137].

Taux de récupération prescrit, 2026

Type de contenant	Taux de récupération
Remplissage unique en métal	75 %
Remplissage unique en plastique	55 %
Remplissage unique en verre ou autre matière cassable	60 %
Remplissage multiple en verre ou autre matière cassable	85 %
Ensemble des contenants consignés	**70 %**

Source : Règlement visant l'élaboration, la mise en œuvre et le soutien financier d'un système de consigne de certains contenants, art. 99.

Le rehaussement de la consigne depuis novembre 2023 contribue à la hausse récente du taux de récupération. Ceci entraîne toutefois un double effet négatif sur la performance financière de l'AQRCB. D'une part, la proportion de contenants pour lesquels la consigne est réclamée est à la hausse, diminuant les recettes tirées des consignes non remboursées. D'autre part, les volumes supplémentaires de matière à traiter entraînent une charge nette pour l'organisme. Conséquemment, conformément aux principes de la responsabilité élargie des producteurs, ces derniers devront assumer une contribution plus élevée à compter du 1er octobre 2026. Certains de ceux-ci pourraient répercuter cette contribution dans le prix exigé du consommateur[138].

---

135 La presse, 16 septembre 2026, *Consignaction rate encore la cible*, <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2026-09-16/consigne-sur-les-contenants-de-boisson/consignaction-rate-encore-la-cible.php>.

136 Recyc-Québec, *Tableau des ventes et de la récupération des contenants consignés (Bière et Boissons gazeuses)*, <https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/sites/default/files/documents/statistiques-ventes-recuperation-cru.pdf>.

137 Le Devoir, 1er juin 2026, *Consignaction, comment ça marche ?* <https://www.ledevoir.com/actualites/environnement/984215/consignaction-comment-marche>.

138 Consignaction, *Mise à jour – Contributions des producteurs au 1er octobre 2026*, <https://consignaction.ca/infolettre/contribution-des-producteurs-au-1er-octobre-2026/?utm_campaign=detail-en-bref-newsletter&utm_source=hs_email&utm_medium=email&_hsenc=p2ANqtz-_MnbPSTB1qy6VxwnyZMz_VMtxRlQO8ewTJe2YCGTjK5M3s_BDN6O2HT01JiR3lHe-84weg>.

3.3 Redevances pour l'élimination des matières résiduelles (Québec)

Les exploitants de lieux d'élimination au Québec et les centres de transfert[139] sont tenus de payer des redevances sur les matières résiduelles enfouies. Il est raisonnable de présumer que ces redevances sont répercutées dans le coût d'enfouissement des matières résiduelles exigées aux municipalités dans une logique pollueur-payeur. De plus, la règlementation établissant ces redevances prévoit un programme de redistribution partielle des redevances aux municipalités, selon leur performance en matière d'élimination de matières résiduelles.

Paramètres

Les exploitants des lieux d'élimination doivent fournir au MELCC différentes informations concernant les matières résiduelles reçues. Celles-ci comprennent la provenance, la nature et le poids des matières éliminées pendant l'année.

Depuis le 1er janvier 2021, les redevances régulières et supplémentaires sont fusionnées[140]. Au 1er janvier 2026, la redevance est de 36 $ par tonne, celle-ci est indexée de 2 $ annuellement.

À la suite du remplacement du Fonds vert par le FECC les redevances transitent dorénavant par le Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État, pour être ensuite partiellement reversées aux municipalités au travers du programme de soutien aux municipalités pour la mise en œuvre des plans de gestion des matières résiduelles[141] et du programme de traitement des matières organiques par biométhanisation et compostage (qui a pris fin le 31 décembre 2023, mais pour lequel des montants continuent à être octroyés).

L'autre partie des montants est utilisée par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) pour la mise en place de mesures visant à détourner les matières résiduelles de l'élimination.

Tableau 21. **Redevances sur l'élimination des matières résiduelles**

Revenus 2024-2025	Montant redistribué aux municipalités en 2024-2025
190,4 M$	104,6 M$

Sources : Gouvernement du Québec, *Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État - États financiers de l'exercice clos le 31 mars 2025*, p. 16 et 17.

139 Les lieux auxquels la Loi s'applique sont les infrastructures d'élimination incluant les lieux d'enfouissement technique, les lieux d'enfouissement de débris de construction et de démolition et les lieux d'enfouissement en tranchée. Voir le *Règlement sur l'enfouissement et l'incinération des matières résiduelles*.

140 Gouvernement du Québec, *Redevances pour l'élimination de matières résiduelles*, <https://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/redevances/index.htm> (consulté le 3 septembre 2026).

141 Gouvernement du Québec, *Programme sur la redistribution aux municipalités des redevances pour l'élimination de matières résiduelles*, <https://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/redevances/programme.htm> (consulté le 3 septembre 2026).

3.4 Redevances favorisant le traitement et la valorisation des sols contaminés excavés (Québec)

Le Règlement sur les redevances favorisant le traitement et la valorisation des sols contaminés excavés est entré en vigueur le 1er janvier 2024[142]. Celui-ci introduit des redevances prélevées directement auprès du propriétaire de sols contaminés (et non des lieux d'élimination).

Par ailleurs, un outil a été mis en place afin de suivre tous les déplacements de sols contaminés excavés à l'extérieur du terrain d'origine.

Paramètres

Les redevances s'élèvent à 12 $ par tonne métrique en 2026 et ce tarif sera sujet à l'indexation prévue pour les matières résiduelles. Dans le cas où les sols sont acheminés vers un centre de traitement ou de transfert, ces redevances sont réduites à 5 $ par tonne métrique, incitant ainsi à opter pour le traitement de ces sols plutôt que leur enfouissement[143].

Les redevances sont versées au Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État.

Tableau 22. **Redevances favorisant le traitement et la valorisation des sols contaminés excavés**

Revenus 2024-2025
25,3 M$

Source : Gouvernement du Québec, *Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'état – États financiers de l'exercice clos le 31 mars 2025*, p. 16.

3.5 Règlement sur la récupération et la valorisation de produits par les entreprises (Québec)

La *Loi sur la qualité de l'environnement* prévoit le transfert aux entreprises de la responsabilité des matières résiduelles associées aux produits qu'elles mettent en marché (*responsabilité élargie des producteurs,* « REP »). Les entreprises visées par la REP doivent récupérer et valoriser leurs produits et, par conséquent, internaliser le coût de valorisation et de récupération de ceux-ci à leurs coûts de production. De plus, des taux minimums de récupération doivent être atteints par les entreprises, sans quoi des versements au Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État sont prévus.

Dans la mesure où le coût de la valorisation/récupération des matières résiduelles est inclus au prix de vente des produits, les entreprises ont avantage à minimiser ces coûts afin d'offrir un prix de marché compétitif. La Loi permet d'indiquer, sur la facture des produits, la valeur des écofrais inclus au prix de vente.

---

142 Q-2, r. 43.1.

143 Gouvernement du Québec, *Redevances favorisant le traitement et la valorisation des sols contaminés* <https://www.environnement.gouv.qc.ca/sol/terrains/redevances-sols-contamines.htm#:~:text=Au%201er%20janvier%20de,%C3%A0%205%20%24%20par%20tonne%20m%C3%A9trique> (consulté le 3 septembre 2026).

Paramètres

Les écofrais ne peuvent être considérés comme des taxes dans la mesure où les montants visés ne sont pas perçus par le gouvernement. En pratique cependant, leur effet est d'inclure le coût de disposition aux prix des produits.

Le règlement sur la récupération et la valorisation de produits par les entreprises encadre la responsabilité élargie des producteurs qui mettent en marché certains produits[144]. Les entreprises visées par la RPE peuvent devenir membre d'un organisme de gestion reconnu qui met en œuvre, pour le compte de ses membres, un système de récupération et de valorisation des produits[145]. Il est également possible pour une entreprise de mettre sur pied son propre programme de récupération et de valorisation (ex. : Bell et Canadian Tire).

Les organismes reconnus par Recyc-Québec et qui sont chargés de mettre en œuvre un programme de récupération et de valorisation des différentes matières sont présentés au tableau 22. Les entreprises qui adhèrent aux programmes d'organismes reconnus leur versent des écofrais déterminés en fonction des volumes de produits visés mis en marché.

Tableau 23. Écofrais perçus par les organismes reconnus par Recyc-Québec auprès des entreprises, 2024-2025

Organisme	Matière visée	Écofrais (Québec)
GoRecycle Canada Inc.	Appareils ménagers et de climatisation (réfrigérateurs, congélateurs, climatiseurs, etc.).	18,9 M$
Société de récupération des appareils commerciaux (SORAC)	Appareils ménagers et de climatisation commerciaux ou institutionnels (réfrigérateurs commerciaux, cellules de refroidissement, celliers réfrigérants, Distributeurs d'aliments ou de boissons réfrigérants).	2,2 M$
Société de gestion des huiles usagées (SOGHU)	Huiles, filtres, contenants d'huile, antigels, contenants d'antigels.	18,4 M$
Québec RecycFluo/AGRP	Lampes au mercure et fluorescents	2,0 M$
CPCRU/AGRP	Contenants pressurisés de combustibles.	0,4 M$ (6 mois)
Écopeinture	Peintures et apprêts, contenants de peinture.	10,1 M$
Appel à recycler Canada	Piles et batteries (rechargeables ou non) et produits contenant une pile non dissociable.	9,3 M$
Association pour le recyclage des produits électroniques-Québec	Produits électroniques (ordinateurs, écrans, télés, téléphones et autres)	17,1 M$
Agrirécup	Produits agricoles (pesticides, semences enrobées de pesticide, matières plastiques, etc.).	N.D.
Association pour la récupération de produits santé (ARPS)	Produits médicaux, produits de santé naturels, objets piquants, coupants ou tranchants et produits pour animaux de compagnie.	Aucun
Total		**78,4 M$**

Notes : Recyc-Québec ne diffuse pas les montants d'écofrais facturés aux consommateurs québécois sur une base consolidée. Par ailleurs **Agrirécup** n'indique pas le montant d'écofrais perçus au Québec dans son rapport annuel de 2024. Il est à noter que le ministère des Finances établit le montant d'écofrais consolidés à 88,3 M$ en 2024-2025. Voir : Gouvernement du Québec, ministère des Finances, *État de situation 2026 de l'écofiscalité au Québec, p. 21*.

Source : GORECYCLE, *Rapport annuel 2024*, p. 32, SORAC, *Rapport d'activités 2023*, p. 16, SOGHU, *Rapport annuel 2025,* p. 39, Québec RecycFluo, *Rapport annuel 2024*, p.42, CPCRU, *Rapport annuel 2024*, Écopeinture, *Faits saillants 2024*, p. 3, Appel à recycler Canada, *Rapport annuel provincial Québec 2024,* p. 23, ARPE, *Faits saillants 2024*, p. 16, ARPS, *Faits saillants 2024*, p. 2.

144 Q-2, r.40.1.

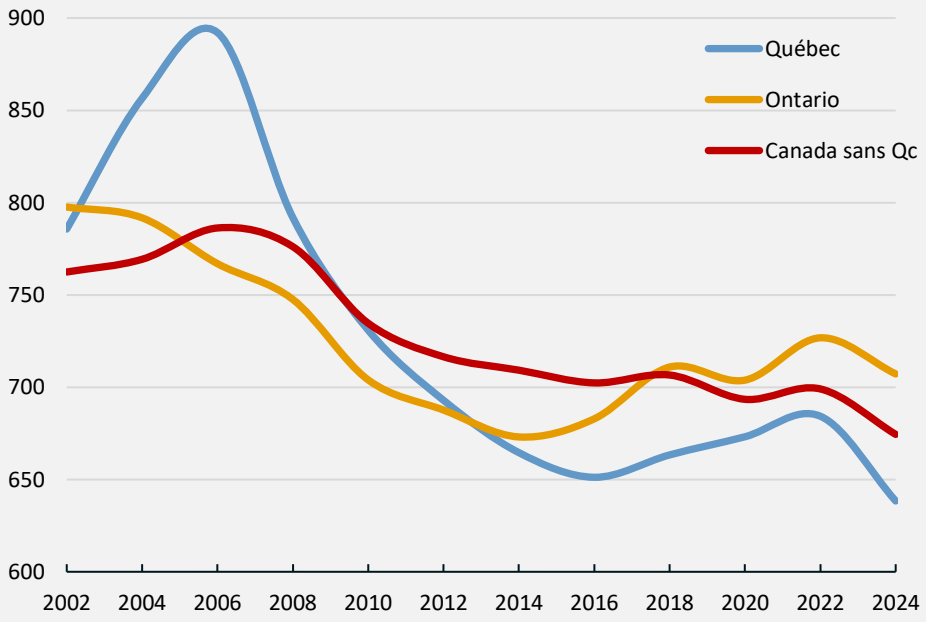
145 Recyc-Québec (s.d.) *Produits sous REP : vue d'ensemble des organismes reconnus au Québec* <https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/sites/default/files/documents/fiche-vue-ensemble-produits-rep.pdf>.

Encadré 11 – **Matières résiduelles éliminées**

Le plan stratégique 2025-2028 de Recyc-Québec ne contient pas de cible globale de quantité de matière éliminée[146]. La politique de gestion des matières résiduelles établit toutefois à 525 kg par habitant ou moins la cible de quantité de matière éliminée[147].

Les statistiques diffusées par Statistique Canada ne comprennent pas les boues. Celles-ci montrent que depuis 2002 (année la plus lointaine de la série) la quantité de déchets à des fins d'élimination produite par habitant du Québec a d'abord diminué entre 2006 et 2016, pour demeurer relativement stable à l'intérieur de la fourchette de 650 à 700 kg de matières résiduelles éliminées par habitant. On observe une tendance à la baisse entre 2022 et 2024. La cible n'est donc pas rencontrée, mais le Québec se compare avantageusement au reste du Canada, depuis 2010 ou encore à l'Ontario, depuis 2014 à ce chapitre.

Matières résiduelles éliminées par habitant Québec, 2002-2024, kilogrammes par habitant



Source : Statistique Canada, *Tableaux 38-10-0032-01 et 17-10-0005-01* (consultés le 18 septembre 2026).

Le BAPE constate que la tarification incitative, généralement fondée sur le poids des déchets ou leur volume, telle celle implantée dans quelques municipalités du Québec (voir section 5.4), constitue une application directe du principe de développement durable pollueur-payeur et peut favoriser l'atteinte de l'objectif gouvernemental de réduire les résidus ultimes destinés à l'élimination[148].

---

146 Recyc-Québec (2025), *Plan stratégique 2025-2028*.

147 Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs *La saine gestion des matières résiduelles et la hiérarchie des 3RV,* <https://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/gestion.htm>.

148 Québec, Bureau d'audiences publiques en environnement (2022,) *Rapport – 364 : L'État des lieux et la gestion des résidus ultimes*, p. 349.

3.6 Règlement sur la compensation pour les services municipaux fournis en vue d'assurer la récupération et la valorisation des matières résiduelles (Québec)

Le règlement sur la compensation pour les services municipaux fournis en vue d'assurer la récupération et la valorisation de matières résiduelles, adopté en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* a été mis en place dans le but de compenser les municipalités pour les coûts associés aux programmes de collecte sélective. Les entreprises assujetties devaient compenser les municipalités pour les coûts engendrés pour le traitement de contenants et emballages, imprimés et journaux. Chaque année, toute municipalité participante au programme devait évaluer les coûts nets associés à la collecte, au transport, au tri et au conditionnement des matières traitées. Ces calculs étaient ensuite transmis à Recyc-Québec afin de déterminer les montants compensatoires[149].

Il est à noter que le régime de compensation n'est plus en place depuis le 1er janvier 2025, ayant été remplacé par le système modernisé de collecte sélective[150].

Conformément au principe de la responsabilité élargie des producteurs, les détenteurs de marques, les distributeurs et les metteurs en marché de contenants, d'emballages ou d'imprimés au Québec sont dorénavant responsables de la collecte, de la valorisation et de la récupération des matières déposées dans les bacs bleus. Éco Entreprises Québec a été désigné gestionnaire du système de collecte pour l'ensemble du Québec, ce qui englobe notamment le financement des systèmes de collecte déployés par les municipalités auprès de la population[151].

Comme c'était le cas auparavant, les entreprises visées doivent déclarer les contenants, emballages et imprimés mis en marché au Québec et verser une contribution à Éco Entreprises Québec.

Paramètres

Conformément à la *Loi sur la qualité de l'environnement*, les montants étaient d'abord perçus par Éco Entreprises Québec et RecycleMédias auprès des entreprises. Recyc-Québec obtenait ensuite de Éco Entreprises Québec et RecycleMédias, en vue de leur redistribution, les montants nécessaires pour couvrir les frais de collecte assumés par les municipalités[152].

Tableau 24. **Régime de compensation et responsabilité élargie des producteurs**

		Revenus 2024	
		Régime de compensation	**Responsabilité élargie des producteurs**
Compensation versée par les entreprises pour la récupération de contenants, emballages et imprimés (contribution des entreprises)	Éco Entreprises Québec	255,9 M$	60,0 M$
Compensation versée par les entreprises pour la récupération des journaux	RecycleMédias	5,6 M$	1,3 M$

Note : 2024 est une année de transition, des montants ont été perçus auprès des producteurs en vertu de l'ancien et du nouveau système.
Source : Éco entreprises Québec (s.d.), *Rapport annuel 2025,* p. 47 et Recycle médias, *Régime de compensation*, <https://recyclemedias.com/wp-content/uploads/2024/11/Consultation-Tarif-2025.pdf> , p. 10 (consulté le 24 septembre 2026).

149 Gouvernement du Québec, *Régime de compensation pour les services municipaux fournis en vue d'assurer la récupération et la valorisation de matières résiduelles*, <http://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/regime-compensation> (consulté le 29 septembre 2026).

150 Gouvernement du Québec, *Modernisation des systèmes québécois de consigne et de collecte sélective* <https://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/consigne-collecte/index.htm> (consulté le 29 septembre 2026).

151 Éco Entreprises Québec, *La collecte sélective modernisée*, <https://www.eeq.ca/la-collecte-selective-modernisee> (consulté le 29 septembre 2026).

152 Éco Entreprises Québec (2017), *Cadre légal du régime de compensation*.

3.7 Droits annuels exigibles des titulaires d'une attestation ministérielle relative à l'exploitation d'un établissement industriel (Québec)

Certaines catégories d'établissements industriels font l'objet d'un suivi particulier dans le cadre du programme de réduction des rejets industriels. Ces établissements, visés par décret du gouvernement du Québec, doivent obtenir des attestations d'assainissement et assumer des droits annuels pour l'obtention des permis ou certificats auxquels ils sont assujettis. De plus, des montants à débourser basés sur le niveau de matières contaminantes rejetées sont également exigés de leur part. Les attestations d'assainissement octroyées dans le cadre du programme de réduction des rejets industriels sont renouvelables régulièrement, offrant l'opportunité d'ajuster les exigences afin d'accélérer la cadence de réduction des rejets des industries[153].

Paramètres

Les attestations d'assainissement encadrent les conditions sous lesquelles les industries impliquées doivent exercer leurs activités[154]et la liste des autorisations ministérielles octroyées est diffusée par le MELCCFP[155]. En bref, les attestations contiennent les paramètres à respecter en matière de rejets. Les industries ciblées par ce programme sont les suivantes (seuls les deux premiers sont actuellement assujettis) :

- Pâtes et papiers;
- Minéral et première transformation des métaux;
- Chimie organique et chimie inorganique;
- Transformation du métal (industrie du traitement de surface et de la métallurgie secondaire);
- Agroalimentaire, transformation des bois et textiles.

Les attestations sont renouvelables tous les cinq ans. Premièrement, les industries doivent payer les frais associés à l'obtention d'un permis. Ensuite, en conformité avec le principe de « pollueur-payeur », les détenteurs d'une attestation déboursent des droits annuels. Le montant versé comprend des frais fixes dont le taux est établi le 1er janvier de chaque année, ainsi que des frais variables.

Pour 2026, les droits annuels fixes exigibles pour chaque titulaire d'attestation s'élèvent à 3 786 $. Le taux unitaire par tonne métrique de contaminants rejetés en milieu aquatique et atmosphérique est de 9,55 $ et des droits annuels variables particuliers s'appliquent dans le cas de résidus miniers[156]. Ces droits sont versés au Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État.

Tableau 25. **Droits annuels exigibles, autorisation ministérielle relative à l'exploitation d'un établissement industriel (attestations d'assainissement)**

Revenus 2024-2025
17,4 M$

Sources : Gouvernement du Québec (2025), *Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État – États financiers de l'exercice clos le 31 mars 2025*, p. 16.

[153] Gouvernement du Québec, *Le programme de réduction des rejets industriels et l'attestation d'assainissement,* <http://www.environnement.gouv.qc.ca/programmes/prri/index.htm> (consulté le 23 septembre 2026).

[154] Gouvernement du Québec, Informations concernant les autorisations ministérielles relatives à l'exploitation d'un établissement industriel (ci-après autorisation ministérielle) < https://www.environnement.gouv.qc.ca/programmes/prri/documents/liste-etablissements-assujettis-prri.pdf > (consulté le 23 septembre 2026).

[155] Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, *Liste des établissements assujettis au Programme de réduction des rejets industriels* <https://www.environnement.gouv.qc.ca/programmes/prri/documents/liste-etablissements-assujettis-prri.pdf> (consulté le 23 septembre 2026).

[156] Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, *Assainissement en milieu industriel*, <https://www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/tarification/index.html> (consulté le 23 septembre 2026).

3.8 Crédit d'impôt remboursable pour la mise aux normes d'installations d'assainissement des eaux usées résidentielles (Québec)

Un crédit d'impôt remboursable temporaire sur les frais d'installation, de construction, de rénovation, de reconstruction, de déplacement ou de modification d'un système de traitement d'eaux usées (art. 1029.8.177 L.I.) est disponible dans le régime fiscal du Québec. Ce crédit vise à encourager le remplacement des installations septiques désuètes, particulièrement en région[157].

Le MELCC évalue que les eaux usées des résidences présentent des risques importants pour l'environnement si elles ne sont pas traitées adéquatement avant leur rejet : « Comme ces eaux contiennent des contaminants, leur contact direct ou leur ingestion peuvent causer des maladies. Ces contaminants peuvent également affecter la qualité de l'eau de nos lacs, celle des cours d'eau, et la santé de la faune aquatique. »[158].

Paramètres du crédit

Le montant de ce crédit d'impôt équivaut à 20 % des dépenses qui excèdent 2 500 $ pour les travaux admissibles réalisés en vertu d'une entente de service conclue après le 31 mars 2017 et avant le 1er janvier 2028. Le maximum cumulatif du crédit est de 5 500 $ par habitation admissible[159].

Tableau 26. **Crédit d'impôt remboursable pour la mise aux normes d'installations d'assainissement des eaux usées résidentielles**

Dépense fiscale 2024 (projection)	Nombre de bénéficiaires
13,5 M$	3 591 particuliers (2023)

Source : Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales — Édition 2025*, p. C. 206.

157 Gouvernement du Québec (2017), *Le plan économique du Québec*, p. B. 242.
158 Gouvernement du Québec, *Eaux usées des résidences isolées*, <http://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/eaux-usees/residences-isolees.htm> (consulté le 10 septembre 2026).
159 Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, *Crédit d'impôt pour la mise aux normes d'installations d'assainissement des eaux usées résidentielles*, <https://cffp.recherche.usherbrooke.ca/outils-ressources/guide-mesures-fiscales/credit-impot-installations-assainissement-eaux-usees-residentielles/> (consulté le 10 septembre 2026).

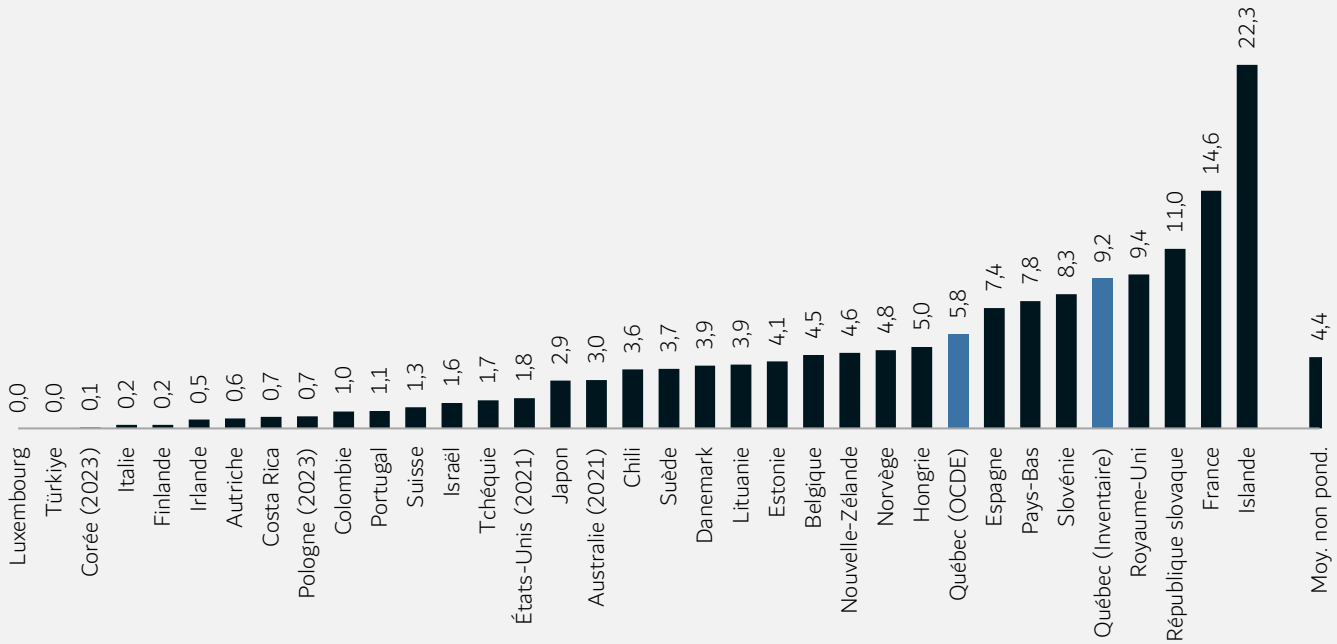
Sommaire et comparaisons - Pollutions

Si les recettes provenant des mesures écofiscales portant sur la pollution constituent 9,2 % de l'ensemble au Québec, elles représentent une faible proportion des recettes provenant de taxes à l'environnement pour plusieurs pays de l'OCDE[160]. À l'opposé, 22,3 % des prélèvements écofiscaux proviennent de cette base d'imposition en Islande. En proportion du PIB, la proportion des taxes sur la pollution au Québec de 0,13 %, se situe au-dessus de la moyenne de l'OCDE soit 0,08 %.

Mesures écofiscales chiffrées – pollutions, Québec, 2024

Mesure	Prélèvement/ *Incitatif* (M$)	% ens. mesures	% PIB 2024
Droits sur les pneus neufs (Qc)	**41**	**0,48**	**0,01**
Consigne sur contenants (Qc)	**105**	**1,22**	**0,02**
Redevances – Matières résiduelles (Qc)	**190**	**2,21**	**0,03**
Redevances – sols contaminés excavés (Qc)	**25**	**0,29**	**0,00**
Écofrais (Qc)	**78**	**0,91**	**0,01**
Compensation et Système modernisé pour contenants, imprimés et journaux (Qc)	**323**	**3,74**	**0,05**
Droits annuels, assainissement en milieu industriel (Qc)	**17**	**0,20**	**0,00**
Crédit impôt - Mise aux normes install. eaux usées (Qc)	***14***	***0,16***	**0,00**
Total	**794**	**9,20**	**0,13**

Recettes tirées des taxes à l'environnement reposant sur les pollutions en proportion de l'ensemble – Québec et OCDE, 2024 (pourcentage)



Notes : Les données relatives à d'autres catégories de prélèvements ne sont pas disponibles pour certaines juridictions, ce qui peut affecter ces proportions. De plus, les données pour l'Allemagne, le Canada, la Grèce, la Lettonie et le Mexique ne sont pas disponibles.

Source : OCDE. Explorateur des données de l'OCDE-Recettes provenant des taxes liées à l'environnement (données extraites le 22 sept. 2026) et nos calculs.

[160] Il est à noter que la méthodologie OCDE ne prend pas en compte l'ensemble des éléments recensés dans le présent inventaire.



4 Ressources

Dans cette partie, les mesures écofiscales recensées utilisent les ressources naturelles comme base d'imposition. Les ponctions d'eau, la coupe de bois, l'exploitation minière, de même que le réaménagement des espaces naturels pour fins d'activités économiques comptent au nombre des bases de prélèvement considérées dans cette catégorie[161].

[161] European commission, Eurostat (2024), *Environmental taxes - a statistical guide,* 52 p.

4.1 Redevances exigibles sur l'utilisation de l'eau (Québec)

Les redevances exigibles sur l'utilisation de l'eau sont perçues annuellement de toute industrie utilisant 50 m^3 (50 000 litres) d'eau ou plus au cours d'une journée pendant l'année dans leurs activités (75 000 litres ou plus par jour avant le 1er janvier 2026). Elles s'appliquent, que l'eau soit puisée directement à la source, dans les eaux souterraines ou de l'eau de surface, ou qu'elle provienne d'un système de distribution d'eau[162]. Ces redevances ont pour objectif la récupération des coûts publics de la protection, la restauration, la mise en valeur et la gestion des ressources en eau[163].

Paramètres

En 2024, 2 838 milliards de litres d'eau ont alors été prélevés au Québec, tant par des villes que des sociétés privées, la redevance étant appliquée sur une partie de ce volume[164]. Le taux général de redevance était de 2,50 $ par million de litres d'eau prélevé[165]. Un taux de 70 $ par million de litres prélevé s'appliquait plutôt aux activités exceptionnelles, soit :

- La production d'eau en bouteilles ou dans d'autres contenants, destinée à la consommation humaine ou non;
- La fabrication de boissons;
- La fabrication de produits minéraux non métalliques, lorsque de l'eau est incorporée au produit;
- La fabrication de pesticides, d'engrais et d'autres produits chimiques agricoles, lorsque de l'eau est incorporée au produit;
- La fabrication d'autres produits chimiques inorganiques de base, lorsque de l'eau est incorporée au produit;
- L'extraction de pétrole et de gaz.

Les redevances pour l'utilisation de l'eau sont versées au Fonds bleu depuis sa création en 2023[166]. L'objectif principal de ce fonds spécial est la protection et la conservation de la ressource en eau et ses écosystèmes aquatiques[167].

À partir du 1er janvier 2024, les taux de la redevance sur l'utilisation de l'eau qui étaient demeurés inchangés depuis 2011 ont été augmentés et sont indexés le 1er janvier de chaque année. Au 1er janvier 2026, ils sont passés à 37,13 $ par million de litres et à 159,14 $ par million de litres pour les industries ciblées[168]. De plus, une surtaxe est appliquée sur les activités d'embouteillage, ce qui porte le taux de la redevance pour celles-ci à 500 $ par million de litres. Tous ces prélèvements sont indexés de 3 % annuellement.

Tableau 27. **Redevances sur l'utilisation de l'eau**

Revenus 2024-2025	Volume annuel prélevé par les sites visés par la réglementation (incluant les volumes non tarifés)
30 M$	2 838 milliards de litres

Source : Gouvernement du Québec (2025), *Fonds bleu - États financiers de l'exercice de neuf mois clos le 31 mars 2025,* p. 7 et Gouvernement du Québec, *Prélèvements d'eau déclarés depuis 2012* <https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/prelevements/prelevements-eau-declares-depuis-2012.xlsx>.

[162] Gouvernement du Québec (2024), *Redevances sur l'utilisation de l'eau au Québec- Sommaire annuel 2024, p. 4.* <https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/redevance/redevances-utilisation-eau-quebec-sommaire-annuel.pdf> (consulté le 15 septembre 2026).

[163] Gouvernement du Québec, *Règlement sur la redevance exigible pour l'utilisation de l'eau* <https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/redevance/reglement.htm>.

[164] Gouvernement du Québec, *Règlement sur la déclaration des prélèvements d'eau,* <https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/prelevements/declaration.htm> (consulté le 11 juin 2025).

[165] Règlement sur la redevance exigible pour l'utilisation de l'eau, RLRQ, Q-2, r.42.1 art. 5.

[166] LQ 2023, c.17.

[167] Gouvernement du Québec, *Budget de dépenses 2025- 2026 – Plans annuels de gestion des dépenses des ministères et organismes*, p.171.

[168] Chapitre Q-2, R. 42.1

4.2 Compensation financière pour perte de milieu humide et hydrique (Québec)

La *Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques*[169] s'inscrit dans la Stratégie québécoise de l'eau (SQE) dont l'objectif est de conserver un niveau net de milieux humides et hydriques stable jusqu'en 2030. La Loi prévoit d'exiger le versement de compensations financières par les initiateurs de projets pour les pertes de milieux que leurs projets engendreront[170].

Paramètres

La formule de compensation est établie au mètre carré en tenant compte du coût d'un terrain vague dans la municipalité régionale de comté concernée et du coût de création ou de restauration d'un milieu humide ou hydrique équivalent à celui retiré par le promoteur d'un projet[171]. Les paramètres du calcul de la contribution financière sont ajustés annuellement.

Les compensations financières sont versées au Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'état. Ce fonds, créé en 2017, sert à la réalisation de mesures favorisant la protection de l'environnement et la conservation de la biodiversité[172].

Tableau 28. **Compensation financière pour perte de milieu humide et hydrique**

Revenus 2024-2025
40,8 M$

Source : Gouvernement du Québec (2025), *Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État – États financiers de l'exercice clos le 31 mars* 2025, p. 16

169 LQ 2017, c14.
170 Gouvernement du Québec (2018), *Rapport annuel 2017-2018*, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, p. 3.
171 Gouvernement du Québec, *Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques*, <https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/milieux-humides/reglement-compensation-mhh.htm> (consulté le 29 septembre 2026).
172 Gouvernement du Québec (2024), *Budget de dépenses 2024-2025 – Plans annuels de gestion des dépenses des ministères et organismes*, p. 172.

Encadré 12 – **Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État : perspectives**

La *Loi visant à réduire la bureaucratie, à accroître l'efficacité de l'État et à renforcer l'imputabilité des hauts fonctionnaires* a été sanctionnée le 2 avril 2026. Celle-ci prévoit le transfert du surplus accumulé du Fonds d'électrification et de changements climatiques au 31 mars 2026 (1,85 G$) vers le Fonds des générations.

Le débat qui a entouré cette décision a mis en lumière que l'utilisation du surplus cumulé du fonds spécial a pour effet d'augmenter les dépenses du gouvernement. En effet, les fonds cumulés sont consolidés aux États financiers du gouvernement. Ainsi, à titre d'exemple, pour un exercice financier donné les revenus tirés des mesures écofiscales versés à un fonds spécial viennent augmenter les revenus consolidés tandis que les dépenses du fonds ont l'effet inverse. L'utilisation des surplus cumulés provenant de prélèvements écofiscaux, bien qu'effectuée dans la perspective de résoudre des enjeux environnementaux, s'avère donc problématique en contexte de retour à l'équilibre budgétaire[173].

Dans ce contexte, l'on peut se demander ce qu'il adviendra des surplus cumulés des autres fonds spéciaux à portée environnementale dont l'addition approche le milliard de dollars. La majeure partie de ces montants provient du Fonds de protection de l'Environnement et du domaine hydrique de l'État dans lequel sont versées les compensations financières pour perte de milieu humide et hydrique. Or, le vérificateur général a évalué en 2023 que la gestion des programmes de restauration et de création de milieux humides et hydriques ne permettait pas de compenser efficacement la perte de ces milieux[174]. Par ailleurs certains font le constat que les projets de restauration ne suivent pas la cadence des zones détruites[175].

Fonds spécial à portée environnementale	Surplus cumulé au 31 mars 2026
Fonds des ressources naturelles	84,4 M$
Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État	852,0 M$
Fonds bleu	38,4 M$
Total	**974,8 M**

Source : Gouvernement du Québec, *Budget de dépenses 2026-2027 vol. 3 - Crédits et dépenses de portefeuilles*.

Aucune règle ne vise à dépenser immédiatement les revenus perçus et une certaine flexibilité peut être souhaitable dans l'utilisation des recettes. Cependant, dans la mesure où des prélèvements écofiscaux sont mis en place en vue de solutionner des enjeux environnementaux, il apparaît incohérent que ces montants ne soient pas utilisés aux fins auxquelles ils sont originalement dédiés.

---

173 Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques (2025), *Préserver les balises de finances publiques qui assurent cohérence et continuité vers des objectifs de long terme* <https://cffp.recherche.usherbrooke.ca/evenements/midi-conference-preserver-les-balises-de-finances-publiques/>.

174 Vérificateur général du Québec (2023), *Rapport de la commissaire au développement durable – Conservation des milieux hydriques*.

175 Le Devoir (2025), *Nouveau programme pour soutenir la restauration de 20 milieux humides au Québec* <https://www.ledevoir.com/actualites/environnement/931410/nouveau-programme-soutenir-restauration-20-milieux-humides-quebec>.

4.3 Crédit et report d'impôt relatif à une fiducie pour l'environnement (Québec et fédéral)

Cette mesure fédérale qui a fait l'objet d'une harmonisation dans le régime fiscal du Québec vise à favoriser la réhabilitation de sites d'exploitation minière et d'activités industrielles apparentées[176]. Les cotisations versées à une fiducie engagée dans la restauration de sites permettent, sous certaines conditions, d'obtenir un allègement fiscal[177]. Sans la présence de cette mesure d'allègement, les sommes versées à la fiducie seraient potentiellement non-déductibles du revenu des sociétés (art. 20 L.I.R.).

Paramètres

La mesure a notamment pour effet de devancer le moment où sont déduits les frais de restauration[178]. Celle-ci permet d'améliorer le flux de trésorerie des contribuables au moment du versement de contributions à une fiducie pour l'environnement admissible et non lorsque la fiducie effectue les dépenses de restauration, soit après la fermeture du site, à un moment où le revenu imposable de la société contributrice pourrait être nul.

Les fiducies pour l'environnement sont également assujetties à un impôt spécial, toutefois, cet impôt donne droit à un crédit d'impôt remboursable pour les exploitants. La valeur de cette dépense fiscale sera généralement positive si la société doit payer de l'impôt au moment du versement de la contribution à la fiducie (ce qui donne droit à la déduction dès ce moment), mais n'a pas d'impôt à payer au moment du retrait (ce qui pourrait bien être le cas de l'exploitant d'une seule mine qui n'est plus exploitée)[179].

Tableau 29. **Crédit d'impôt et report relatif à une fiducie pour l'environnement**

	Dépense fiscale - 2024 (projection)	Nombre de bénéficiaires
Impôt du Québec	< 0,5 M$ pour le régime d'impôt des particuliers < 0,5 M$ pour le régime d'impôt des sociétés	11 individus (2023) Faible nombre de sociétés bénéficiaires au Québec (2022)
Impôt fédéral	50 M$ pour le régime d'impôt des sociétés pour l'ensemble du Canada (9,9 M$ estimation pour le Québec) *	Moins de 40 bénéficiaires au Canada

Notes * : Estimation pour le Québec (crédit fédéral) basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada. Aucune donnée n'est disponible pour les particuliers et les entreprises qui ne sont pas constituées en société.
Sources : Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales — Édition 2025*, p. C 338 et Gouvernement du Canada (2026), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations,* p. 132-133.

176 Une fiducie pour l'environnement a pour seul but de financer la restauration d'un emplacement au Canada qui sert ou a servi principalement à l'exploitation d'une mine, à l'extraction d'argile, de tourbe, de sable, de schiste ou d'agrégats, au dépôt de déchets ou à l'exploitation d'un pipeline, si la fiducie a été créée après 2011. Revenu-Québec, *Crédit d'impôt relatif à l'impôt payé par une fiducie pour l'environnement – entreprises,* < https://www.revenuquebec.ca/fr/entreprises/impots/impot-des-societes/credits-dimpot-des-societes/credits-auxquels-une-societe-peut-avoir-droit/credit-dimpot-relatif-a-limpot-paye-fiducie-environnement/> (consulté le 29 septembre 2026).
177 Gouvernement du Québec (2026), *Dépenses fiscales - Édition 2025* p. C. 339.
178 *Ibid.*
179 Gouvernement du Canada (2026), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations,* p. 132-133.

4.4 Crédit d'impôt pour dons de biens écosensibles (Québec et fédéral)

Le don de terres écosensibles au profit d'un organisme public de bienfaisance permet de bénéficier d'un crédit d'impôt pour les particuliers ou d'une déduction pour les sociétés lors d'un don de bienfaisance, le gain en capital découlant de ce don faisant l'objet d'un taux d'inclusion nul. Cette mesure fait l'objet d'une harmonisation dans les régimes fiscaux du Québec (art. 752.0.10.6 et 231.2 L.I.) et du fédéral (art. 38, 110.1, 118.1, 248 et 207.31 L.I.R.). La mesure favorise la protection des terres écosensibles et l'accroissement en nombre et en superficie des aires protégées au Québec.

Paramètres

Pour le détail de la mécanique et de la valeur fiscale du crédit d'impôt pour don (particuliers), voir la fiche *Crédit d'impôt pour dons*[180] produite par la CFFP. En ce qui concerne la déduction (sociétés), la mesure permet une réduction du revenu imposable même si ce don n'a pas été engagé en vue de gagner un revenu. Il est à noter que l'avantage fiscal relatif à ce type de don n'est pas plafonné à 75 % du revenu imposable du contribuable[181].

La non-imposition des gains en capital réalisés lors de la disposition (don) de terres écosensibles permet au contribuable d'obtenir un crédit/une déduction calculé-e sur la pleine valeur marchande du bien. Cette valeur doit être attestée par le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques[182].

Tableau 30. **Dons de terres écosensibles : Crédit d'impôt et non-imposition des gains en capital**

	Dépense fiscale - Canada	Dépense fiscale - Québec
Crédit d'impôt pour don	3 M$ —régime d'impôt des particuliers	ND
Déduction d'impôt pour don	1 M$ —régime d'impôt des sociétés	ND
Non-imposition des gains en capital (bénéficiaires)	1 M$ - tous les régimes d'impôt (70 particuliers et fiducies, 10 sociétés)	0,5 M$ (459 particuliers en 2023)
Total	5 M$	0,5 M$

Notes : Estimation du coût de la dépense fiscale fédérale pour le Québec basée sur le ratio du PIB du Québec face à celui du Canada.
Source : Gouvernement du Canada (2026), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales — Concepts, estimations et évaluations,* p. 244. Gouvernement du Québec (2026) Dépenses fiscales - Édition 2025, p.C.63

[180] Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, *Crédit d'impôt pour dons*, <https://cffp.recherche.usherbrooke.ca/outils-ressources/guide-mesures-fiscales/credit-impot-dons/> (consulté le 16 septembre 2026).
[181] Gouvernement du Canada (2026), *Rapport sur les dépenses fiscales fédérales – Concepts, estimations et évaluations - 2026*, p. 136.
[182] Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (s.d.), *Demande de Visa pour don de terrain ou de servitude ayant une valeur écologique (visa fiscal/don écologique)* <https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/prive/don-visa/Guide-form-visa.pdf> et Gouvernement du Canada (s.d.), *Programme de dons écologiques*: < https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/financement-environnement/programme-dons-ecologiques.html> (consultés le 23 septembre 2026).

4.5 Droits et permis sur les ressources forestières (Québec)[183]

Des droits et des permis sur les ressources forestières du Québec sont exigés et la majorité des revenus perçus sont versés au Fonds des ressources naturelles — volet Aménagement durable du territoire forestier. Les sommes accumulées dans ce Fonds sont utilisées afin de financer des activités liées à **l'aménagement durable de la forêt et à sa gestion, à des activités liées à la sensibilisation et l'éducation forestière,** et à la mise en valeur ou à la transformation des ressources en milieu forestier[184].

Paramètres

Sont inclus ici les revenus tirés de la délivrance de permis liés à diverses ressources forestières du Québec ainsi que des redevances, telles celles payées pour le bois.

Le Bureau de la mise en marché des bois est responsable de fixer le taux des redevances annuelles pour le bois[185]. Afin de déterminer les redevances que doivent acquitter les bénéficiaires d'une garantie d'approvisionnement, le Bureau de la mise en marché des bois utilise une méthode qui permet de transposer le prix de la ressource tel qu'il serait possible de la retrouver sur un marché libre.

Afin de déterminer exactement la redevance annuelle à payer, il est nécessaire de considérer le volume de bois récolté dans l'année et de déterminer la proportion de ce volume de bois récolté par rapport à la garantie d'approvisionnement total du bénéficiaire, car la formule à utiliser peut différer selon les situations particulières[186].

Tableau 31. **Droits et permis sur les ressources forestières**

Revenus 2024-2025
298,7 M$

Source : Gouvernement du Québec (2025), *Rapport annuel de gestion 2024-2025 - ministère des Ressources naturelles et des Forêts*, p. 69.

183 D'un point de vue économique, les droits sur les ressources forestières peuvent être considérés comme la perception de la rente associée à la mise en valeur de cette ressource par l'État, qui agit à titre de propriétaire terrien. Cependant, tandis que les revenus de rente liés aux ressources non renouvelables ne sont généralement pas considérés comme des prélèvements environnementaux, le cas des rentes liées aux ressources renouvelables est moins tranché. Ici, les droits et permis sur les ressources forestières sont considérés comme une mesure écofiscale, car une partie des revenus sert à des fins d'aménagement durable de la forêt.

184 Gouvernement du Québec (2025), *Plans annuels de gestion des dépenses des ministères et organismes 2025-2026*, p. 252.

185 *Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier*, RLRQ, c. A -18.1, art.95.

186 *Règlement sur la méthode d'évaluation de la redevance annuelle et sur la méthode et la fréquence d'évaluation de la valeur marchande des bois sur pied achetés par les bénéficiaires en application de leur garantie d'approvisionnement,* RLRQ, c. A -18.1, r 6, art.3-4.

4.6 Droits miniers (Québec)[187]

Les exploitants miniers au Québec sont assujettis à un régime des droits miniers qui vise à indemniser le gouvernement pour la perte de ressources non renouvelables appartenant au domaine public[188]. Ces droits miniers tiennent compte du cycle d'exploitation des mines qui a un effet sur leur rentabilité annuelle.

En 2024, une partie des droits miniers alimentent le Fonds des ressources naturelles – volet patrimoine minier, qui finance notamment le réaménagement et la restauration de sites miniers abandonnés[189].

Paramètres

Les exploitants miniers ont l'obligation de payer des droits sur chaque mine exploitée. Le montant payable est le plus élevé entre :

- un impôt minimum équivalent à 1 % de la valeur de la production à la tête du puits lorsque celle-ci est inférieure ou égale à 80 M$, ce taux passant à 4 % pour la valeur de la production surpassant 80 M$;
- un impôt minier sur le profit annuel de l'exploitant divisé par le total de la valeur brute de la production annuelle pour l'ensemble des mines qu'il exploite, dont le taux varie progressivement de 16 % à 22 % à 28 % en fonction de la marge bénéficiaire, soit jusqu'à ce que celle-ci atteigne respectivement 35 %, 50 % et 100 %[190].

Il est à noter que l'impôt minier minimum peut être appliqué à l'encontre de l'impôt minier sur le profit annuel futur et que l'impôt minier sur le profit est déductible aux fins du calcul des impôts sur le revenu.

Tableau 32. **Impôt minier**

Revenus 2024	Nombre de contribuables en 2024
484,6 M$	19 sociétés

Note : Un taux de change de 1,3698 a été utilisé afin de convertir en dollars canadiens l'impôt minier versé en dollars américains. Source : Banque du Canada (s.d.), *Taux de change moyens annuels* <https://www.banqueducanada.ca/taux/taux-de-change/taux-de-change-moyens-annuels/> (consulté le 24 septembre 2026).

Source : Gouvernement du Québec, ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (2026), *Quantité, valeur de la production à la tête du puits et droits versés par les sociétés minières*, p. 2 et 3.

187 Les droits miniers peuvent à certains égards être considérés comme des royautés versées à l'État, auquel cas ils ne constitueraient pas une mesure écofiscale. Toutefois, les revenus générés par ce prélèvement sont pris en compte par l'OCDE dans l'évaluation des revenus tirés des taxes vertes. Sur cette base, la mesure a été incluse à l'analyse. Voir : OCDE, *Database on Policy Instruments for the Environment*, <https://pinedatabase.oecd.org/>.

188 Gouvernement du Québec, ministère des Finances et de l'Économie (2013), *Bulletin d'information 2013-4 – Révision du régime d'impôt minier*.

189 Ch. M-25.2, art. 17.12.17 et Gouvernement du Québec (2025), *Plans annuels de gestion des dépenses des ministères et organismes 2025-2026*, p. 253.

190 Gouvernement du Québec (2025), *Le régime d'impôt minier en bref*.

4.7 Droits de permis de pêche commerciale (Fédéral)

Le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne délivre des permis de pêche dans le cadre de la gestion des ressources halieutiques sous sa responsabilité. De façon générale, la pêche commerciale est à accès limité (un permis donne droit à l'accès à une quantité de ressources spécifiques et un nombre limité de permis sont délivrés)[191]. Au Québec, la majorité des permis émis vise le secteur côtier.

Paramètres

Les droits de permis de pêche sont exigibles en vertu de la *Loi sur les pêches*[192] et de ses règlements afférents. Ces droits visent diverses espèces de poissons, de mollusques et même certains cétacés et mammifères (phoques et morses)[193]. Les droits de permis de pêche varient selon l'espèce visée et d'autres paramètres (technique de pêche, quantité, etc.)[194].

Tableau 33. **Permis de pêche**

Revenus 2024, total	Nombre de permis de pêche commerciale attribués par espèces	Estimation des revenus provenant du Québec basée sur le nombre de permis
37,9 M$	56 846 Atlantique et 5210 Pacifique (5 286 Québec)	3,2 M$

Sources : Gouvernement du Canada (2025,) *Comptes publics 2025, vol II*, p. 445 et Gouvernement du Canada, *Pêche commerciale – permis* <https://www.dfo-mpo.gc.ca/stats/commercial/licences-permis-fra.htm>.

191 La Gazette du Canada, *Partie I, volume 153, numéro 27 : Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les pêches*, <https://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p1/2019/2019-07-06/html/reg2-fra.html>.

192 Art. 13, L.R.C. (1985) ch. F-14.

193 Gouvernement du Canada, *Pêches et Océans Canada - Rapport sur les frais – Exercice 2023-2024,* < https://waves-vagues.dfo-mpo.gc.ca/library-bibliotheque/41266298.pdf>.

194 Gouvernement du Canada, ministère des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, *Frais de renouvellement de permis pour la saison de pêche 2024-2025,* <https://www.pac.dfo-mpo.gc.ca/fm-gp/licence-permis/fees-frais-24-25-fra.html>.

Sommaire et comparaisons - Ressources

Les mesures écofiscales portant sur les ressources constituent 10,1 % de la valeur de l'ensemble des mesures au Québec. En comparaison, celles-ci constituent une part relativement marginale des prélèvements écofiscaux dans la plupart des pays de l'OCDE (1,5 %)[195]. Le portrait reste le même lorsqu'on mesure les prélèvements en proportion du PIB. Ces prélèvements représentent une proportion de 0,14 % du PIB au Québec tandis qu'elle est de 0,03 % du PIB en moyenne pour les pays de l'OCDE. Il est toutefois à préciser que quelques éléments concourent à un dosage plus élevé des prélèvements écofiscaux utilisant les ressources comme base d'imposition au Québec :

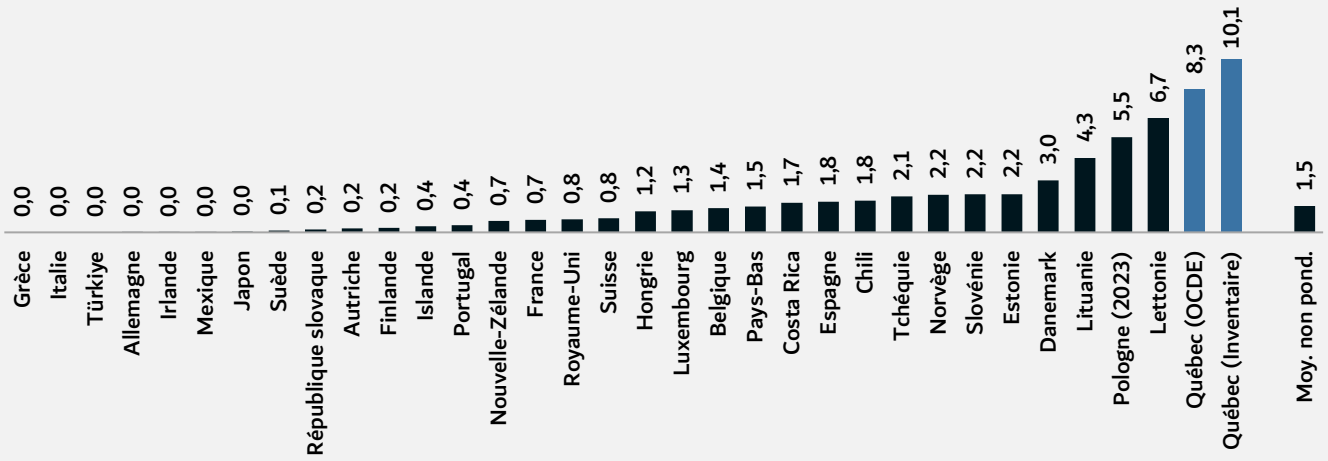
- le Québec utilise relativement peu l'écofiscalité en général, en proportion de son économie, recourant moins aux prélèvements utilisant l'énergie et les transports comme base d'imposition;
- une part importante de l'activité économique du Québec repose sur l'exploitation des ressources;
- les prélèvements fiscaux les plus importants de cette catégorie peuvent être partiellement associés à une contrepartie pour l'accès à la matière[196].

Mesures écofiscales chiffrées – ressources, Québec, 2024

Mesure	Prélèvement/ *Incitatif* (M$)	% ens. Mesures	% PIB 2024
Redevances sur l'eau (Qc)	**30**	**0,35**	**0,00**
Compensation pour milieu humide (Qc)	**41**	**0,47**	**0,01**
Déductibilité – Contributions fiducie pour l'env. (féd.)	***10***	***0,11***	***0,00***
Allègements fiscaux – Dons de terres écosensibles (féd.)	***5***	***0,06***	***0,00***
Allègements fiscaux – Dons de terres écosensibles (Qc)	***0,5***	***0,01***	***0,00***
Droits et permis – Ressources forestières (Qc)	**299**	**3,46**	**0,05**
Droits miniers (Qc)	**485**	**5,61**	**0,08**
Droits de permis de pêche commerciale (féd.)	**3**	**0,04**	**0,00**
Total	**873**	**10,11**	**0,14**

Recettes tirées des taxes à l'environnement reposant sur les ressources en proportion de l'ensemble – Québec et OCDE, 2024

(pourcentage)



Notes : Les données relatives à d'autres catégories de prélèvements ne sont pas disponibles pour certaines juridictions, ce qui peut affecter ces proportions. De plus, les données pour l'Australie, le Canada, la Colombie, la Corée, les États-Unis et Israël ne sont pas disponibles.

Source : OCDE. Explorateur des données de l'OCDE-Recettes provenant des taxes liées à l'environnement (données extraites le 22 sept. 2026) et nos calculs.



5

Municipalités et écofiscalité

En plus des taxes sur les immatriculations exigées des automobilistes dans les zones hautement urbanisées et des majorations de taxes sur le carburant appliquées par l'ARTM et la RÉGÎM, ces mesures ayant été discutées précédemment, ce cahier répertorie quelques mesures écofiscales municipales supplémentaires. Celles-ci s'appuient respectivement sur le pouvoir général de redevance règlementaire, l'application des redevances au développement, de la tarification et du pouvoir général de taxation des municipalités locales[197].

Depuis 2024, le détail contenu aux rapports financiers exigés des organismes municipaux par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation permet d'identifier, dans certains cas, l'utilisation de mesures écofiscales par une municipalité ainsi que leurs impacts financiers. L'information contenue dans ces rapports, qui n'est pas auditée, détaille les montants amassés en vertu des pouvoirs de taxation énumérés ci-haut, mais ces prélèvements ne respectent pas forcément les principes de l'écofiscalité. Les rapports financiers de l'année 2024 exigent que les municipalités fournissent certaines informations supplémentaires par rapport aux années antérieures.

Les données présentées dans cette section demeurent cependant fragmentaires puisque les rapports financiers présentent certaines limites. L'information présentée ci-après illustre néanmoins la diversité des applications possibles en ce domaine. Il est à noter que ces mesures, présentées par mode de perception, ne sont pas prises en compte dans le total des prélèvements compilé en conclusion.

---

195 Il est à noter que la méthodologie OCDE ne prend pas en compte l'ensemble des éléments recensés dans le présent inventaire.

196 En revanche, une partie des recettes prélevées par le gouvernement du Québec est utilisée pour protéger les forêts (droits et permis – ressources forestières) et réhabiliter les sites miniers (droits miniers).

197 La contribution aux fins de parcs, de terrains de jeux et d'espaces naturels n'a pas été considérée dans cette édition. Cette contribution peut être exigée par une municipalité lors de la demande de permis de construction ou de lotissement et vise notamment la préservation d'espaces naturels. Elle pourrait néanmoins être considérée comme une mesure écofiscale dans la mesure où son assiette est constituée par un polluant ou, plus généralement, par un produit ou un service qui détériore l'environnement ou qui se traduit par un prélèvement sur des ressources naturelles. Voir : Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (2019), *La contribution aux fins de parcs, de terrains de jeux et d'espaces naturels – Guide explicatif*.

De façon générale, l'écofiscalité municipale demeure peu utilisée au Québec comparativement à l'Ontario[198]. Celle-ci recèle donc un potentiel de nouveaux revenus, tout en contribuant à solutionner des enjeux environnementaux, souvent ressentis avec acuité au niveau local.

Encadré 13 – **Limite des rapports financiers des organismes municipaux**

Les chiffres présentés dans la partie 5 « Municipalités et écofiscalité » proviennent, pour la plupart, des rapports financiers consolidés des organismes municipaux[199]. Toutefois, l'information qui y figure comporte certaines limites susceptibles d'affecter l'interprétation des résultats.

Les sections « Questionnaire » et « Analyse des revenus consolidés » des rapports financiers peuvent toutes deux indiquer la présence de mesures écofiscales. Or, elles présentent un niveau d'informations inconstant et posent une limite importante à une compilation exhaustive des revenus provenant de mesures écofiscales municipales.

La section « Questionnaire » repose sur une logique déclarative et permet d'identifier si une municipalité a mis en place une mesure selon des dispositions légales spécifiques. Ces dispositions permettent, notamment, d'adopter des mesures écofiscales. Comme il s'agit d'une section déclarative non auditée, le niveau de détail et l'exhaustivité des informations fournies sont très variables selon la municipalité. L'assiette, le montant du prélèvement ainsi que le numéro du règlement applicable sont demandés. Or, certaines municipalités omettent notamment de fournir un ou plusieurs de ces éléments, ce qui complique l'identification des mesures écofiscales en place.

Ainsi, bien que cette situation demeure relativement rare à ce jour, lorsqu'une municipalité adopte plusieurs mesures en vertu d'un même pouvoir habilitant, il n'est pas toujours possible d'identifier la part du revenu total attribuable à chacune des mesures. Seul le montant global associé à ce pouvoir est disponible.

Cette section permet néanmoins, dans la majorité des cas, d'identifier une mesure écofiscale et les revenus générés avec beaucoup plus de facilité pour l'année 2024 que les précédentes.

De même il semble que certaines municipalités indiquent des données sous le mauvais élément dans le questionnaire ce qui a pour effet d'affecter les données recensées. Par exemple, quelques municipalités ont inscrit des revenus de redevances de développement dans la section des redevances réglementaires prises sous les articles 500.6 et s. LCV. Cette situation laisse croire que le recours aux redevances réglementaires est plus limité que ce que les chiffres laissent entendre, alors que les redevances de développement seraient davantage utilisées.

Enfin, il est à noter que le questionnaire ne fait pas référence au pouvoir de tarification 244.1 de la Loi sur la fiscalité municipale[200] et sur lequel peuvent s'appuyer des mesures écofiscales.

Quant à la section « Analyse des revenus consolidés » des rapports financiers, elle ne présente que les revenus comptabilisés sous certains postes budgétaires. Généralement, ceux-ci ne sont pas suffisamment détaillés pour être en mesure d'associer un revenu à une mesure précise et encore moins de distinguer celles ayant un objectif écofiscal. Dans cette section, les revenus provenant de mesures écofiscales sont souvent intégrés à d'autres revenus sous des postes généraux.

198 Ville de Montréal (2022), *Document de référence - Forum sur la fiscalité montréalaise*, p. 33.

199 Gouvernement du Québec, *Rapport financier des organismes municipaux – 2024* <https://www.quebec.ca/gouvernement/gestion-municipale/finances-fiscalite-municipales/information-financiere/publications-financieres/rapport-financier>.

200 L.Q. C. F-2.1 (fiscalité municipale).

5.1 Redevances règlementaires

Pour lever de nouveaux revenus tout en incitant à l'adoption de choix et comportements plus écoresponsables susceptibles d'entraîner la réalisation d'économies en matière de charges d'opération et de nouveaux investissements, les municipalités disposent depuis 2017 de la possibilité d'utiliser la redevance règlementaire[201]. Celles-ci peuvent viser 3 champs pour l'application de la redevance règlementaire : les biens et les services, la présence ou la résidence d'un particulier sur le territoire de la municipalité et l'utilisation d'un chemin public et le matériel placé sous, sur ou au-dessus d'un chemin public pour fournir un service public[202]. Deux critères distinctifs se rapportent aussi à la redevance règlementaire, soit le rattachement des revenus à un régime de règlementation précis et le lien fort et clair entre les revenus collectés et les services rendus par la municipalité[203].

Les redevances règlementaires demeurent toutefois peu utilisées, bien que leur recours ait augmenté depuis 2019. Selon les rapports financiers consolidés des organismes municipaux, 19 municipalités y ont eu recours en 2024, pour un montant total de 5,9 M$[204], comparativement à 5 en 2019. Or, le recours à ce prélèvement demeure instable d'année en année. Pour la seule année 2024, 7 municipalités ont commencé à l'utiliser, alors que 6 ont cessé d'y recourir. Par ailleurs, certaines de ces mesures ne sont toutefois pas de nature écofiscale.

L'Union des municipalités du Québec évalue que les obstacles suivants limitent l'utilisation des mesures écofiscales.

- Complexité d'implantation;
- Lourdeur administrative;
- Difficulté de percevoir les sommes;
- Risque juridique[205].

Malgré ceci, voici quelques exemples de redevances règlementaires mises en place :

---

201 Pour davantage de détails sur le cadre règlementaire des redevances, se référer à l'encadré 7 de l'édition 2021 de l'*Inventaire des mesures écofiscales* qui contient une explication détaillée de l'aspect législatif de cet outil.

202 Article 500.9 LCV et article 1000.9 C.M., qui renvoient respectivement aux articles 500.1, alinéa 2, paragraphes 1, 7 et 13 LCV et article 1000.1, alinéa 2, paragraphes 1, 7 et 13 C.M.

203 Prémont, Marie-Claude et Tremblay-Racicot, Fanny. Le pouvoir de redevance règlementaire des municipalités du Québec : un outil propice au développement urbain durable et à l'équité fiscale, *Revue de droit de l'Université de Sherbrooke,* 49(2/3, 2019), p. 326-338.

204 Québec, *Rapport financier des organismes municipaux*, <https://www.quebec.ca/gouvernement/gestion-municipale/finances-fiscalite-municipales/information-financiere/publications-financieres/rapport-financier>. Il n'a pas été possible de vérifier la conformité de l'information contenue dans l'ensemble de ces rapports. Plusieurs mesures comportent des similitudes avec les redevances au développement.

205 Union des municipalités du Québec (2023) *La révision de la Loi sur la fiscalité municipale – Mémoire,* pages 11 et 12 <https://www.assnat.qc.ca/Media/Process.aspx?MediaId=ANQ.Vigie.Bll.DocumentGenerique_194265&process=Default>.

Redevance sur la vente de produits à usage unique

Depuis le 1er juillet 2022, la ville de Prévost impose une redevance sur les contenants et produits à usage unique vendus par les commerçants sur son territoire, allant de 10 à 50 cents par article vendu dépendamment de la nature de l'article[206]. Les revenus tirés de l'« éco-contribution » sont versés au Fonds pour la consommation responsable, qui a été établi dans l'objectif de financer les efforts de réduction des matières résiduelles[207].

Tableau 34. **Revenus tirés de la redevance produits, Prévost**

Revenus 2024
42 131 $

Note : Revenus perçus par la ville de Prévost en vertu des articles 500.6 à 500.11 de la *Loi sur les cités et villes*.

Source : Ville de Prévost (2024), *Rapport financier consolidé - exercice terminé le 31 décembre 2024*, *Autres renseignements financiers non consolidés non audités*, p. 14.

Redevance pour favoriser le retour des terres à l'agriculture

Une redevance sur les terres agricoles non enregistrées auprès du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec et donc non exploitées est en place depuis 2020 à Boisbriand[208]. Les recettes de cette mesure sont versées au Fonds de redynamisation des terres agricoles dédié notamment à l'acquisition de terres agricoles non exploitées et d'initiatives d'agriculture communautaire alimentaire.

De 0,01 $/m^2 lors de sa mise en vigueur en 2020, le taux de la redevance a été rehaussé progressivement jusqu'à 0,10 $/m^2 en 2025.[209] Une redevance minimale de 300 $ est exigée[210].

Tableau 35. **Revenus tirés de la redevance agricole, Boisbriand**

Revenus 2024
101 511 $

Note : Revenus perçus par la ville de Boisbriand en vertu des articles 500.6 à 500.11 de la *Loi sur les cités et villes.*

Source : Ville de Boisbriand (2024), *Rapport financier consolidé pour l'exercice terminé le 31 décembre 2024*, *Autres renseignements financiers non consolidés non audités*, p. 14.

Quelques mesures mises en place depuis 2024

Pour l'exercice financier 2025, la ville de Laval a implanté une mesure similaire à celle de Boisbriand en lien avec l'agriculture au taux de 0,50 $ par m² pour les surfaces de 1 000 m² et moins, 0,25 $ par m² pour les surfaces comprises entre 1 001 m² et 5 000 m² et 0,10 $ par m² pour les surfaces de 5 001 m² et plus[211].

Notons également que la ville de Victoriaville a mis en place une redevance réglementaire pour la plantation d'arbres[212]. Cette mesure effective pour l'année 2026 vise à encourager l'atteinte, par propriété, d'une superficie couverte par les arbres de 30 % d'ici 2030. Elle prévoit l'imposition d'une contribution financière annuelle aux propriétaires dont le terrain

206 Ville de Prévost (2021), *Règlement 779 relatif à la vente et à la fourniture de contenants, emballages et autres objets à usage unique ou individuel par certains commerçants*, art. 10, <https://eco-choix.ca/>.

207 Id., art. 21.

208 Ville de Boisbriand (2019), *Règlement RV-1674 sur l'établissement d'un fonds et d'une redevance pour favoriser le retour des terres à l'agriculture* <https://www.ville.boisbriand.qc.ca/storage/app/media/reglements/Emprunt-et-taxation/Reglement-RV-1674-Codification-administrative-au-5-novembre-2026.pdf>.

209 Le taux de la taxe pour l'année 2026 a été établi au même niveau que celui de l'année 2025 (Règlement RV-1787).

210 Ville de Boisbriand (2024), *Règlement RV-1768* sur le financement des dépenses et sur l'imposition des taxes et compensations pour l'exercice financier 2025, art. 37. <https://www.ville.boisbriand.qc.ca/administration-municipale/evaluation-fonciere>.

211 Ville de Laval (2024), *Règlement L-13129 imposant une redevance pour favoriser la remise en culture des terres agricoles non exploitées et constituant le Fonds de remise en culture* < https://www.laval.ca/reglements-permis/index-reglements/ >.

212 Ville de Victoriaville (2025), *Règlement 1641-2025 imposant une redevance réglementaire pour la protection et la restauration de la canopée, ainsi que pour l'aménagement d'infrastructures durables*.

est en deçà de ce seuil. Les montants prévus varient entre 12 $ et 38 $ par année pour le secteur résidentiel d'un à cinq logements et entre 110 $ et 815 $ pour le secteur commercial[213]. Le fonds de la redevance financera la plantation d'arbres dans la ville et des campagnes de sensibilisation[214]. Le 17 février 2026, le conseil municipal a choisi de réviser la mesure afin qu'il s'agisse plutôt d'une approche volontaire permettant aux propriétaires qui le souhaitent de se soustraire à cette redevance[215].

5.2 Redevances au développement

Les redevances au développement mises en œuvre en vertu des articles 145.21 et suivant de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) sont un mécanisme permettant d'internaliser les coûts réels de l'augmentation de services requise à la suite de la construction de nouveaux développements, permettant de ne pas les faire subir aux contribuables habitant déjà une municipalité. Afin que la redevance de développement soit valide, la municipalité a la responsabilité de la justifier en établissant adéquatement les coûts réels de croissance engendrés par le nouveau développement et les mécanismes de calcul utilisés pour déterminer ces coûts doivent demeurer transparents pour les promoteurs. L'utilisation de redevances au développement implique la mise en place d'un fonds dédié exclusivement à recueillir les redevances perçues et provenant de la délivrance des permis de construction, de lotissement ou encore des certificats d'autorisation ou d'occupation lors du paiement d'une contribution. Les infrastructures ou équipements qui peuvent être financés par le biais des sommes amassées devront être identifiés au préalable[216]. Dans la mesure où ces redevances peuvent notamment permettre de freiner l'étalement urbain (ce qui n'est cependant pas automatique), celles-ci peuvent être considérées comme des mesures écofiscales.

La section questionnaire des rapports financiers consolidés des organismes municipaux de 2024 indique que 35 municipalités ont perçu des contributions monétaires en lien avec ce pouvoir accordé en 2017[217]. En comparaison, plus de 200 municipalités ontariennes ont aujourd'hui adopté des dispositions règlementaires concernant les redevances d'aménagement depuis 2011, en majorité dans le grand Toronto[218]. Ce nombre de 35 municipalités est toutefois légèrement sous-estimé. En effet, certaines municipalités ont indiqué des prélèvements de redevances au développement dans la section des redevances réglementaires prises selon les articles 500.6 à 500.11 LCV (voir section précédente).

---

[213] *Id.,* art. 10.

[214] *Id.,* art. 18.

[215] Ville de Victoriaville, Redevance pour la canopée, : Le conseil municipal ajuste sa mesure, 17 février 2026.

[216] Union des municipalités du Québec (2022), *Guide pour la mise en place de redevances au développement.*

[217] Québec, *Rapport financier des organismes municipaux*, <https://www.quebec.ca/gouvernement/gestion-municipale/finances-fiscalite-municipales/information-financiere/publications-financieres/rapport-financier>. Il n'a pas été possible de vérifier la conformité de l'information contenue dans l'ensemble de ces rapports.

[218] Fanny Tremblay-Racicot *et al.* (2020), *Les pouvoirs municipaux de prélèvements monétaires et la transition énergétique en aménagement du territoire et transport terrestre : Encadrement juridique et étude de cas*, p. 88.

Tableau 36. **Somme perçues à titre de redevances au développement** (en vertu du 2e paragraphe du 1er alinéa de l'article 145.21 de la L.A.U.)

Municipalité	Revenus 2024	Municipalité	Revenus 2024
Baie-Saint-Paul	750 $	Prévost	210 573 $
Beauharnois	202 247 $	Richelieu	65 000 $
Bécancour	68 654 $	Roberval	173 239 $
Bromont	274 522 $	Saint-Amable	470 000 $
Cacouna	6 425 $	Saint-Basile	12 860 $
Chambly	545 000 $	Saint-Bruno-de-Montarville	31 673 $
Chelsea	321 779 $	Saint-Gabriel	4 160 $
Dorval	135 628 $	Saint-Mathieu	75 000 $
Gore	29 329 $	Saint-Sulpice	131 189 $
L'Ange-Gardien	1 170 $	Saint-Tite	23 295 $
La Prairie	35 068 $	Saint-Vallier	280 $
Léry	767 485 $	Saint-Zotique	978 750 $
Les Coteaux	616 073 $	Sainte-Adèle	1 162 452 $
Mascouche	124 023 $	Sainte-Anne-des-Plaines	105 664 $
Mille-Isles	26 876 $	Sainte-Julie	32 500 $
Mirabel	1 877 600 $	Sainte-Julienne	688 884 $
Mont-Saint-Hilaire	61 875 $	Trois-Rivières	983 369 $
Montebello	23 284 $		
		Total	10 266 676 $

Source : Site internet des municipalités et Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, *Rapport financier 2024 des organismes municipaux – Exercice financier 2024* Montants perçus en vertu du paragraphe 2 du premier alinéa de l'article 145.21.

Note : Cette liste ne prend pas en compte les revenus déclarés en vertu du pouvoir d'imposer toute redevance pour contribuer au financement d'un régime de règlementation en vertu des articles 500.6 à 500.11 LCV (1000.6 à 1000.11 CM) et ceux relatifs à des ententes de développement perçus en vertu du paragraphe a de l'article 145.21. Pour des exemples de municipalités ayant mis en place des redevances en vertu de cette règlementation voir : Union des municipalités du Québec, Mesures liées aux redevances de développement <https://umq.qc.ca/dossiers/fiscalite-et-finances/>.

5.3 Droits municipaux relatifs à l'exploitation d'une carrière ou d'une sablière

La perception de droits auprès des exploitants de carrières et de sablières par les instances municipales est obligatoire par l'effet de la *Loi sur les compétences municipales* depuis 2009[219]. Les droits prélevés par une MRC sont affectés à un fonds régional qui finance l'entretien des voies publiques utilisées ou susceptibles d'être utilisées par les machineries lourdes impliquées dans l'exploitation desdites carrières. Le montant est prélevé en fonction du volume de substances extraites et transportées hors du site.

Les exploitants doivent produire des déclarations sur les substances assujetties aux droits. Les taux pour les différentes substances extraites sont exprimés à la fois en poids et en mètres cubes afin de ne pas obliger les MRC à se procurer des instruments de pesée pour les véhicules lourds transportant ces substances[220].

[219] *Loi sur les compétences municipales*, RLRQ c. C -47.1, art. 78.1 et 78.2.

[220] Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (2025), *Document d'information sur la mesure d'imposition de droits aux exploitants de carrières*, p. 14.

Tableau 37. **Droits municipaux relatifs à l'exploitation d'une carrière ou d'une sablière en 2025**

Substance	Taux (par tonne) en $	Taux (par mètre cube) en $
Sable, gravier, argile et autres dépôts meubles	0,70	1,33
Pierre de taille	0,70	1,89
Pierre concassée et pierre utilisée à des fins de construction	0,70	1,33
Pierre et sable utilisés comme minerai de silice et pierre utilisée pour fabriquer du ciment	0,70	1,33
Résidus miniers inertes	0,70	1,33

Source : Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (2025), *Document d'information sur la mesure d'imposition de droits aux exploitants de carrières*, p. 13.

Tableau 38. **Droits sur les carrières et sablières, 2024**

Revenus 2024
58,9 M$

Source : Site internet des municipalités et Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, *Rapport financier 2024 des organismes municipaux – Exercice financier 2024* Montants perçus en vertu de l'article 78.2 de la Loi sur les compétences municipales auprès des exploitants de carrières et de sablières.

5.4 Tarification

Le pouvoir de tarification directe de certains biens, services ou activités des municipalités, prévu à l'article 244.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, peut être exercé dans une perspective d'application du principe de l'utilisateur-payeur et dans certains cas, du principe de pollueur/payeur. L'écofiscalité trouve son fondement dans ces principes. Sans qu'il ne s'agisse dans tous les cas de mesures pouvant être considérées comme des taxes environnementales, voici quelques exemples d'applications municipales :

Gestion des matières résiduelles

Les villes de Gatineau et Beaconsfield ont toutes deux adoptés par règlement des systèmes de tarification des matières résiduelles suivant un principe similaire. À Gatineau, les ménages paient un montant fixe par année et déposent leurs ordures dans un seul bac gris de 120 L, dont la collecte est effectuée toutes les deux semaines. Si les ménages ont des ordures excédentaires, elles doivent les mettre dans des sacs séparés et y apposer un autocollant de la ville vendu au coût de 4 $ (2025)[221]. Par ailleurs, la ville facture les levées supplémentaires de matières résiduelles aux propriétaires de multi logements.

Quant à elle, la ville de Beaconsfield a procuré des bacs à ordures munis d'une puce RFID aux ménages. La puce est scannée à chaque levée[222]. La ville offre trois formats de bacs pour un montant forfaitaire annuel (195 $/120 L, 215 $/240 L et 245 $/360 L pour 2025) donnant droit à 12 levées par année. Chaque levée additionnelle après les 12 premières est

[221] Ville de Gatineau, *Ordures (bac gris)*, <https://www.gatineau.ca/portail/default.aspx?p=guichet_municipal/ordures_recyclage_compostage_encombrants/ordures> (consulté le 1 mai 2026).

[222] Ville de Beaconsfield, *Gestion des matières résiduelles*, <https://www.beaconsfield.ca/fr/services/services-aux-citoyens/gestion-des-matieres-residuelles> (consulté le 1 mai 2026).

facturée à un montant variant en fonction de la grosseur du bac (1,85 $/120 L, 2,70 $/240 L et 3,55 $/360 L en 2025)[223]. La ville de Lorraine a aussi implanté ce type de collecte depuis 2020 (facturation en 2021)[224].

À la suite de l'implantation de ces mesures, Beaconsfield[225] et Gatineau[226] ont réduit de façon significative leurs matières résiduelles destinées à l'enfouissement. Il est à noter que la ville de Rivière-du-Loup et la Régie intermunicipale de traitement des matières résiduelles de la Gaspésie utilisent aussi la tarification incitative pour certaines clientèles et certains types de matières[227].

Tarification volumétrique de l'eau

Au sein des municipalités du Québec, les revenus générés par les services d'eau proviennent quasi exclusivement de la taxe foncière sur la valeur et de tarifications fixes. Ces prélèvements n'incitent pas les consommateurs à éviter le gaspillage, le montant qu'ils doivent débourser pour l'eau n'étant pas lié au niveau de consommation. Toutefois, 7 % des revenus générés par les services d'eau proviennent de la tarification volumétrique, le niveau d'eau consommé et facturé aux consommateurs étant capté à l'aide de compteurs[228]. Ces revenus, qui proviennent à la fois de la facturation de la consommation d'eau potable et des eaux usées et pluviales rejetées s'élèvent respectivement à 130,0 M$ et 52,6 M$ en 2024[229]. Il est d'ailleurs à noter que les municipalités qui n'atteignent pas les objectifs de la Stratégie québécoise d'économie d'eau potable doivent procéder à l'installation de compteurs d'eau dans les secteurs non résidentiels et dans un échantillon représentatif du secteur résidentiel[230]. À l'échelle du Québec, la distribution d'eau potable par personne par jour est en réduction de 25 % par rapport au niveau de 2011.

Parmi d'autres, la ville de Montréal présente des quantités d'eau distribuées totales de 588 l. par personne par jour et de consommation résidentielle de 306 l. par personne par jour en 2024. Ces données sont supérieures aux moyennes pondérées des municipalités québécoises qui sont respectivement de 453 et 246 l. par personne en 2024. Toutefois, la quantité d'eau totale distribuée est en repli par rapport au niveau de 2023 qui était de 604 l., une baisse de 16 l. tandis qu'à l'échelle du Québec cette baisse fut de 14 l. au cours de cette période.

Montréal a procédé à l'installation de compteurs d'eau dans les immeubles non-résidentiels (en totalité ou en partie) afin d'imposer un tarif sur l'utilisation de l'eau potable depuis le 1er janvier 2023. Cette tarification volumétrique par blocs progressifs s'ajoute à la redevance sur l'utilisation de l'eau imposée par le gouvernement provincial. En 2026, le tarif est de 0,11 $ par 1 000 l. (1 m^3) d'eau pour une consommation qui se situe entre 1 000 m^3 et 10 000 m^3, de 0,225 $ par m^3 d'eau lorsque la consommation se situe entre 10 000 m^3 et 100 000 m^3 et 0,69 $ par m^3 d'eau au-delà de 100 000 m^3

---

223 Ville de Beaconsfield, *Taxes et rôle d'évaluation foncière* <https://www.beaconsfield.ca/fr/ma-ville/administration-et-finances/taxes-et-role-devaluation-fonciere> (consulté le 1 mai 2026).

224 Ville de Lorraine, *Matières résiduelles – Tarification incitative et collectes intelligentes,* <https://ville.lorraine.qc.ca/services-aux-citoyens/matieres-residuelles> (consulté le 1 mai 2026).

225 Ville de Montréal, *Matières résiduelles – bilan massique* <https://donnees.montreal.ca/dataset/matieres-residuelles-bilan-massique> (consulté le 1 mai 2026).

226 Ville de Gatineau, *Plan de Gestion des matières résiduelles (PGMR) 2023-2029* <https://www.gatineau.ca/docs/guichet_municipal/participation_citoyenne/consultations_publiques/consultations_publiques_2022/plan_gestion_matieres_residuelles/projet_pgmr_modifie_2023_2029.fr-CA.pdf>, page 4 et suivantes.

227 Stratzer (2024), *Étude sur la tarification incitative des matières résiduelles destinées à l'élimination – Rapport final*, Document présenté à Recyc-Québec.

228 Québec (2025), *Rapport annuel de l'usage de l'eau potable – 2023* p. 22.

229 Québec, *Avancement de la Stratégie québécoise d'économie d'eau potable 2019-2025 (Base de données 2024)* <https://www.quebec.ca/gouvernement/ministere/affaires-municipales/publications/strategie-economie-potable/cartographie-avancement-strategie>.

230 Québec, *Assouplissements et alternatives reliées à l'installation de compteurs d'eau* <https://www.quebec.ca/gouvernement/ministere/affaires-municipales/publications/strategie-economie-potable/responsabilites/assouplissements-compteurs-eau>.

d'eau utilisés[231]. Ces revenus sont versés au Fonds de l'eau et permettent à la ville de Montréal de réaliser des investissements dans la réfection de son réseau d'aqueduc.

Compensation des gaz à effet de serre

La ville de Laval soumet les promoteurs à une tarification calculée en fonction de la surface des nouveaux développements, des reconstructions, agrandissements et aménagements. Une compensation doit être versée afin d'obtenir un permis de branchement au réseau d'aqueduc et d'égouts. Depuis le 1er janvier 2019, chaque mètre carré de surface correspond à un équivalent de dioxyde de carbone[232] , qui est ensuite multiplié par 20 $ ou 30,48 $ lorsque la demande est reçue à compter du 1er février 2024[233]. Les revenus de cette tarification ont été utilisés pour subventionner le remplacement de systèmes de chauffage résidentiel au mazout et l'adhésion à des services de vélopartage et d'autopartage.

Tarification des écocentres

Une partie des lieux publics aménagés pour le dépôt en vue de leur valorisation de matières et d'objets qui ne sont pas acceptés dans le cadre des collectes porte-à-porte régulières sont gérés par des municipalités, villes, régies intermunicipales et MRC. On retrouve environ 430 écocentres, points de dépôts, écocentres mobiles et écocentres satellites au Québec en 2023, la majorité étant de propriété publique[234].

Dans certains cas les particuliers qui acheminent des matières aux écocentres sont visés par une tarification, et ce, malgré le fait que les lignes directrices pour l'encadrement des activités de valorisation de matières résiduelles indiquent que l'accès gratuit et illimité aux écocentres constitue une bonne pratique[235]. Les revenus consolidés tirés de la tarification des services des écocentres n'ont pas été recensés, mais il est estimé que leurs dépenses d'exploitation sont généralement supérieures à ces revenus[236].

Tarification des vignettes de stationnement selon certaines caractéristiques des véhicules

Certains arrondissements de la ville de Montréal ont choisi de mettre en place une tarification différenciée des vignettes de stationnement en fonction de caractéristiques physiques des véhicules, notamment leur masse ou leur cylindrée[237]. Cette approche écofiscale repose sur l'idée qu'un véhicule plus volumineux ou doté d'une cylindrée plus élevée tend notamment à consommer davantage d'énergie. Cela se traduit généralement par une émission plus importante de gaz à effet de serre. Un tarif plus élevé peut aussi être exigible pour un second véhicule.

---

231 Ville de Montréal, *Immeubles non résidentiels : tarification volumétrique de l'eau* <https://montreal.ca/articles/immeubles-non-residentiels-tarification-volumetrique-de-leau-40288> (consulté le 23 septembre 2026).

232 L'équivalent de dioxyde de carbone (CO2) est égal à 0,054 pour une demande reçue jusqu'au 31 janvier 2024. Les demandes reçues à partir du 1er février 2024, ont un équivalent de CO2 fixé à 0,093.

233 Ville de Laval (2014), *Règlement L-11870 Concernant les branchements d'aqueduc et d'égouts, le drainage et la gestion des eaux de ruissellement sur la propriété privée, les travaux connexes et remplaçant le règlement L-5057 et ses amendements*, art. 3.05.01. et Annexe C du règlement.

234 Recyc-Québec, *Bilan de la gestion des matières résiduelles 2023- Les écocentres https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/sites/default/files/documents/bilan-gmr-2023-complet.pdf* > (consulté le 5 mai 2026), p. 36.

235 Hugo Bonnaudet et Simon Rousseau (2021), *Répertoire des bonnes pratiques en gestion des municipales des matières résiduelles*.

236 Recyc-Québec, *Les écocentres* <https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/sites/default/files/documents/bilan-gmr-2021-ecocentre.pdf>.

237 Ville de Montréal, *Obtenir une vignette de stationnement pour résident – Trouver son tarif* < https://montreal.ca/demarches/obtenir-une-vignette-de-stationnement-pour-resident?arrondissement=RPP > (consulté le 23 septembre 2026).

5.5 Taxes et Crédits de taxes

Les municipalités locales sont en mesure de lever des taxes directes et de prévoir des variations de taux et des exonérations[238]. Le pouvoir général de taxation, prévu aux articles 500.1 à 500.5 de la *Loi sur les cités et villes* permet notamment la mise en place de mesures écofiscales bien qu'il soit grevé de multiples restrictions[239].

Les taxes adoptées en vertu du pouvoir général de taxation demeurent relativement peu utilisées. Selon les rapports financiers consolidés des organismes municipaux, 19 municipalités mentionnent y avoir eu recours en 2024 pour un montant total de 39 M$[240]. Par ailleurs, certaines de ces mesures ne sont pas de nature écofiscale.

Taxe sur les parcs de stationnement/grandes surfaces imperméables/surfaces minéralisées ou pavées

La ville de Montréal applique une taxe foncière supplémentaire à l'égard des immeubles non résidentiels qui comportent des espaces de stationnement (taxe sur les parcs de stationnement). Le montant de la taxe est établi en fonction de la taille du stationnement et de son emplacement[241]. Les revenus tirés de cette taxe sont dédiés au financement du transport collectif. Depuis 2023, l'ensemble du territoire de la ville est visé par cette taxe. Dans les secteurs du centre-ville, la taxe est imposée pour les stationnements intérieurs et extérieurs[242]. Dans les autres secteurs, elle ne vise que les terrains extérieurs de plus de 5 000 m^2.

De plus, la ville de Laval impose également une taxe sur les surfaces minéralisées des immeubles à vocation non résidentielle situés au centre-ville depuis mai 2023. Un taux progressif en palier, selon la surface, est utilisé[243] :

- Premiers 50 000 m² de surface pavée : 0,50 $/m²
- Entre 50 001 et 100 000 m² de surface pavée : 1 $/m²
- Plus de 100 000 m² de surface pavée : 1,50 $/m²

Chaque année, de plus en plus de municipalités au Québec choisissent de mettre en place une taxe sur les surfaces pavées, les stationnements, les surfaces imperméables ou encore les surfaces minéralisées. Ainsi, les villes de Québec (taxe sur les grandes surfaces imperméables)[244], de Gatineau[245], de Longueuil[246], Saint-Hyacinthe[247] et Boucherville[248], de même que Rosemère, Carignan et St-Bruno-de-Montarville sont parmi les villes qui appliquent ce type de taxe en 2024.

---

238 *LQ 2017, c13.*

239 Fanny Tremblay-Racicot et Anne-Émilie Beaulieu (2023), *L'écofiscalité municipale au Québec : Survol des mesures applicables et de leur potentiel fiscal et environnemental*, Centre de recherche sur la gouvernance de l'École nationale d'administration publique.

240 Québec, *Rapport financier des organismes municipaux*, <https://www.quebec.ca/gouvernement/gestion-municipale/finances-fiscalite-municipales/information-financiere/publications-financieres/rapport-financier>. Il n'a pas été possible de vérifier la conformité de l'information contenue dans l'ensemble de ces rapports. Les montants divulgués mais clairement associés à la taxation foncière générale ont été retirés de ce calcul. Avant ce tri, la base de données contient 27 entrées pour un montant total de 204 M $.

241 Ville de Montréal, *Types de taxes* <https://montreal.ca/sujets/types-de-taxes> (consulté le 22 septembre 2026).

242 Ville de Montréal, *Demander une vérification des données pour le calcul de la taxe sur les parcs de stationnement* <https://montreal.ca/demarches/demander-une-verification-des-donnees-pour-le-calcul-de-la-taxe-sur-les-parcs-de-stationnement> (consulté le 22 septembre 2026).

243 Ville de Laval, *Règlement L-12965.*

244 Ville de Québec, *Règlement R.V.Q. 3239* <https://reglements.ville.quebec.qc.ca/fr/showdoc/an/R.V.Q.3239> (consulté le 22 septembre 2026).

245 Ville de Gatineau, *Taxe sur les parcs et terrains de stationnement* <https://www.gatineau.ca/portail/default.aspx?p=guichet_municipal/taxe_parcs_terrains_stationnement> (consulté le 22 septembre 2026). Il est à noter que la ville de Carignan ne rapporte pas de revenus perçus en vertu des articles 500.1 à 500.5 LCV dans ses états financiers.

246 Ville de Longueuil, *Taxes et tarifications* <https://www.longueuil.quebec/fr/services/taxes/taxes-foncieres-et-tarifs> (consulté le 6 mai 2026).

247 Ville de St-Hyacinthe, *Règlement numéro 720* <https://www.st-hyacinthe.ca/medias/services-aux-citoyens/reglementations/2024/reg720ref_150524.pdf> (consulté le 6 mai 2026).

248 Ville de Boucherville, *Règlement numéro 2023-404* <https://www.boucherville.ca/wp-content/uploads/2023/12/2023-404_REGL_taxes_surfaces_mineralisees.pdf> (consulté le 6 mai 2026). Il est à noter que la ville de Carignan ne rapporte pas de revenus perçus en vertu des articles 500.1 à 500.5 LCV dans ses états financiers.

Tableau 39. **Taxe sur les parcs de stationnement et surfaces minéralisées (liste partielle), 2024**

Montréal	29 056 739 $
Laval	n.d.*
Québec	1 685 838 $
Gatineau	n.d.
Longueuil	1 317 211 $
Saint-Hyacinthe	162 576 $
Boucherville	n.d.
Rosemère	n.d.*
Carignan	166 872 $
Saint-Bruno-de-Montarville	2 261 405 $

Note* : Dans le cas de Laval, les revenus combinés des taxes sur fournaises au mazout et sur surfaces minéralisées s'élèvent à 1 271 790 $ en 2024. Dans le cas de Rosemère, le revenu combiné tiré de la taxe sur réservoirs de mazout et de la taxe sur les cases de stationnement s'élèvent à 367 619 $.

Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, Rapport financier 2024 des organismes municipaux – Exercice financier 2024. Montants perçus en vertu des articles 500.1 à 500.5 L.C.V.

Taxation des systèmes de chauffage au mazout et réservoirs de mazout

Depuis mai 2023, les propriétaires d'immeubles équipés de systèmes de chauffage au mazout situés sur le territoire de Laval doivent assumer une taxe spéciale de 100 $ par appareil, que ce système de chauffage soit utilisé ou non[249]. Il est à noter que Laval offre une subvention pour la conversion des systèmes de chauffage au mazout vers des systèmes de chauffage utilisant des énergies renouvelables[250]. Une taxe semblable est notamment utilisée à Saint-Hyacinthe[251] et Rosemère en 2024.

Tableau 40. **Taxe sur les systèmes de chauffage et réservoirs au mazout (liste partielle), 2024**

Laval	n.d.*
Saint-Hyacinthe	153 000 $
Rosemère	n.d.*

Note* : Dans le cas de Laval, les revenus combinés des taxes sur fournaises au mazout et sur surfaces minéralisées s'élèvent à 1 271 790 $ en 2024. Dans le cas de Rosemère, le revenu combiné tiré de la taxe sur réservoirs de mazout et de la taxe sur les cases de stationnement s'élève à 367 619 $.

Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, Rapport financier 2024 des organismes municipaux – Exercice financier 2024. Montants perçus en vertu des articles 500.1 à 500.5 L.C.V.

Crédit de taxes lié à l'efficacité énergétique des bâtiments

La ville de Mascouche a instauré un crédit de taxes foncières d'une valeur de 2 000 $ par année sur 5 ans offert aux propriétaires dont la nouvelle construction résidentielle se qualifie aux certifications LEED Canada, Living Building Challenge ou BOMA BEST[252]. Les villes de Laval[253] et Saint-Jérôme[254] bonifient quant à elle leurs crédits de taxe destinés aux entreprises dans le cas où la construction/agrandissement/rénovation d'un immeuble admissible obtient une des certifications susmentionnées.

[249] Ville de Laval, *Règlement L-12964*.

[250] Ville de Laval, *Appareils de chauffage fonctionnant au mazout* <https://www.laval.ca/Pages/Fr/Citoyens/chauffage-mazout.aspx> (consulté le 22 septembre 2026).

[251] Ville de St-Hyacinthe, *Règlement numéro 720* <https://www.st-hyacinthe.ca/medias/services-aux-citoyens/reglementations/2024/reg720ref_150524.pdf> (consulté le 1er juillet 2025).

[252] Ville de Mascouche, *Programme d'incitatifs à la construction et à la rénovation durables*, <https://mascouche.ca/services-aux-citoyens/subventions/construction-durable/> (consulté le 6 mai 2026).

[253] Ville de Laval (s.d.), *Programme expansion urbaine* <https://lavaleconomique.com/wp-content/uploads/2022/12/credits-taxes-expansion-vf.pdf>.

[254] Ville de Saint-Jérôme, *Crédit de taxes industrielles* <https://www.vsj.ca/programmes-daide-et-subventions/credit-taxes-industrielles/> (consulté le 6 mai 2026).

Incitatif à la densification de l'utilisation du sol

L'incitatif à la densification de l'utilisation du sol est entré en vigueur en 2020 à Varennes[255] et Victoriaville[256] et vise à dissuader la détention de terrains peu ou pas occupés. Cette taxe, qui vise les immeubles non résidentiels ou industriels[257] desservis par un service d'aqueduc et d'égout municipal est proportionnelle à la valeur des taxes foncières de la propriété et s'applique lorsque le coefficient d'utilisation du sol est inférieur au minimum établi par la ville.

Sans constituer une liste exhaustive, les villes de Contrecœur[258] et Carignan[259] prélèvent aussi des taxes annuelles sur le coefficient d'occupation au sol qui visent les immeubles non résidentiels ou industriels desservis par un service d'aqueduc et d'égout municipal.

Tableau 41. **Taxe de type coefficient d'occupation du sol (liste partielle),** 2024

Varennes	**n.d.**
Victoriaville	574 241 $
Contrecoeur	n.d.
Carignan	72 281 $,

Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, Rapport financier 2024 des organismes municipaux – Exercice financier 2024. Montants perçus en vertu des articles 500.1 à 500.5 L.C.V.

Exemption de taxes municipales et scolaires pour les réserves naturelles en milieu privé

Le gouvernement du Québec permet, en vertu de la *Loi sur la fiscalité municipale*, une exemption totale des taxes foncières municipales et scolaires aux réserves naturelles qui se qualifient. Cette mesure n'est pas appliquée par les municipalités, mais constitue tout de même une dépense fiscale pour la municipalité dans laquelle se situe la réserve. Le gouvernement évalue le coût de cette mesure à environ 500 000 $ pour l'année 2019[260].

La reconnaissance en tant que réserve naturelle est offerte par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs[261].

[255] Ville de Varennes, *Règlement 919-1 décrétant une taxe sur le coefficient d'occupation du sol en milieu commercial ou industriel pour l'année 2020* <https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2023/06/varennes-rglt919-juin23.pdf> (consulté le 22 septembre 2026). Il est cependant à noter que la Ville de Varennes ne rapporte pas de revenus perçus en vertu des articles 500.1 à 500.11 LCV dans ses états financiers.

[256] Ville de Victoriaville, *Règlement 1378-2020*.

[257] Ville de Victoriaville, *Règlement numéro 1554-2023*, p.7 <https://www.munidata.ca/upload/Reglements%2Ffiles%2FLng%2F247fr-CA.pdf?v=2024-01-15>.

[258] Ville de Contrecœur, *Règlement numéro 1313-2023* <https://www.ville.contrecoeur.qc.ca/storage/app/media/ville/administration/taxes-et-evaluation/reglement-taxes-no-1313-2023.pdf> (consulté le 22 septembre 2026). Il est à noter que la ville de Contrecœur ne rapporte pas de revenus perçus en vertu des articles 500.1 à 500.5 LCV dans ses états financiers.

[259] Ville de Carignan, *Règlement numéro 558* <https://www.carignan.quebec/wp-content/uploads/2024/05/Reglement-numero-558-2024.pdf> (consulté le 22 septembre 2026).

[260] Gouvernement du Québec, ministère des Finances, *Exemption de taxes municipales et scolaires pour les réserves naturelles en milieu privé*, <http://www.finances.gouv.qc.ca/ministere/environnement_economie_verte/mesures-ecofiscales/fiches/exemption_taxes_reserves_naturelles.asp#:~:text=L'exemption%20de%20taxes%20fonci%C3%A8res,la%20Faune%20et%20des%20Parcs> (consulté le 6 mai 2026).

[261] Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, *Les réserves naturelles : comment protéger les attraits naturels de votre propriété* <https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/prive/depliant.htm> (consulté le 6 mai 2026).

Encadré 14 – **Ampleur de l'écofiscalité municipale au Québec**

L'information diffusée par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec ne permet pas de cerner avec précision le niveau de prélèvements écofiscaux exigés par les municipalités du Québec. Une compilation des principaux revenus tirés des mesures écofiscales recensées au sein de ce cahier (incluant les revenus de l'écofiscalité sur l'énergie et les transports) permet toutefois d'estimer que ceux-ci pourraient atteindre jusqu'à 600 M$ en 2024.

Estimation des revenus tirés de l'écofiscalité municipale au Québec

Source de revenus	Montant (M$), 2024
Redevances règlementaires (est.)	5,9
Redevances au développement (en vertu du 2e paragraphe du 1er alinéa de l'article 145.21 de la L.A.U.) (est.)	10,3
Droits municipaux relatifs à l'exploitation d'une carrière ou d'une sablière	58,9
Facturation de la consommation d'eau potable	130,0
Facturation des eaux usées et pluviales rejetées	52,6
Taxes prélevées en vertu des articles 500.1 à 500.5 de la L.C.V. (est.)	39,0
Sous-total, éléments chiffrés inclus à la section sur l'écofiscalité municipale	*296,7*
Surtaxe sur les carburants AMT/ARTM	92,1
Taxe sur l'immatriculation de véhicules	125,7
Contribution des automobilistes au transport en commun	89,2
Grand total	**603,7**

Il est à noter que les droits municipaux relatifs à l'exploitation d'une carrière[262], la surtaxe sur les carburants[263] et la contribution des automobilistes au transport en commun[264] sont spécifiquement prévus à des lois du Québec, la gestion responsable de l'eau potable par les municipalités, et son éventuelle facturation, découlent de la stratégie québécoise d'économie d'eau potable[265]. Ces prélèvements s'inscrivent dans une approche centralisée de l'écofiscalité municipale.

Les municipalités disposent de plusieurs outils pour implanter des mesures écofiscales qui incitent à l'adoption de comportements écoresponsables tout en permettant de générer des revenus et des économies. Toutefois, ce type de mesures exige le déploiement d'efforts relativement important quant à leur conception, à leur mise en place (incluant leur communication à la population) et à leur suivi[266].

---

262 L.Q.. c. 47.1 (Loi sur les compétences municipales).

263 L.Q. c. T-1 (Loi concernant la taxe sur les carburants).

264 L.Q. c. T-12 (Loi sur les transports).

265 Québec, *Responsabilités des municipalités à l'égard de la Stratégie québécoise d'économie d'eau potable*, <https://www.quebec.ca/gouvernement/ministeres-fs/affaires-municipales/publications/strategie-economie-potable/responsabilites>..

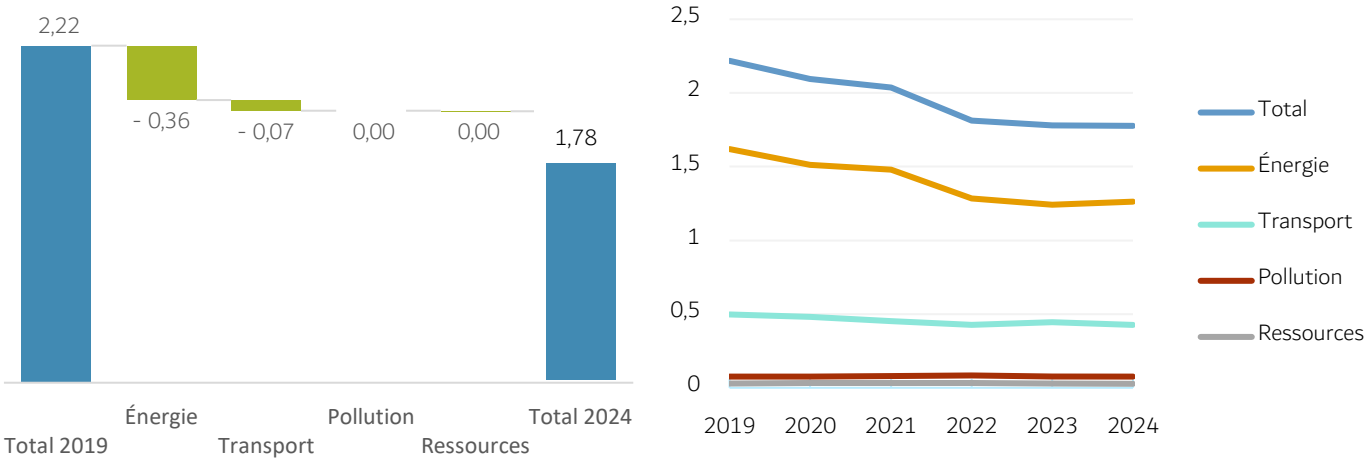
266 Maury Beaudry, Mathieu Bouchard-Racine et Louis Lemay (2026), *Fiscalité et urgence climatique : quel rôle pour les municipalités québécoises?*

Pour conclure

Malgré les obstacles liés à une recension exhaustive des impacts financiers des mesures écofiscales au Québec (les impacts de certaines mesures des gouvernements du Québec et du Canada ne sont pas estimés, une liste exhaustive des mesures écofiscales municipales n'est pas disponible et certaines limites inhérentes aux comparaisons internationales doivent être prises en compte), « l'inventaire des mesures écofiscales au Québec, édition 2025 » brosse un portrait du recours à l'écofiscalité au Québec à partir des données de 2024. Rappelons que ces données ne prennent donc pas en compte l'effet des récentes annonces visant la redevance fédérale sur les combustibles et la suspension de la taxe d'accise fédérale sur l'essence et le diesel. Celles-ci auront pour effet de réduire les recettes canadiennes tirées des taxes liées à l'environnement. Or, ce recul anticipé ne constitue pas un mouvement isolé du Canada, mais s'inscrit dans plutôt dans une plus large tendance.

En effet, entre 2019 (dernière année pré-pandémique) et 2024, une diminution du ratio entre taxes liées à l'environnement au PIB est observée pour 36 des 38 pays membres de l'OCDE[267]. Il en résulte que la moyenne non pondérée des prélèvements liés à l'environnement rapportés en proportion du PIB a chuté de 20 % (0,44 point de pourcentage) en cinq ans. Ce recul est attribuable, à plus de 80 %, à la diminution des prélèvements sur l'énergie.

Graphique 5. **Évolution des recettes provenant des taxes liées à l'environnement, moyenne OCDE, total et par catégories, en proportion du PIB (pourcentage), 2019-2024**



Source : OCDE. Explorateur des données de l'OCDE-Recettes provenant des taxes liées à l'environnement (données extraites le 24 sept. 2026) et nos calculs.

Pour mettre ce constat en perspective, au Québec les recettes tirées de la taxe fédérale et de la taxe du Québec sur les carburants, de loin les prélèvements écofiscaux qui génèrent les recettes les plus élevées, représentaient 0,73 % du PIB en 2019. Elles représentent 0,49 % du PIB en 2024 (une baisse de 33 %).

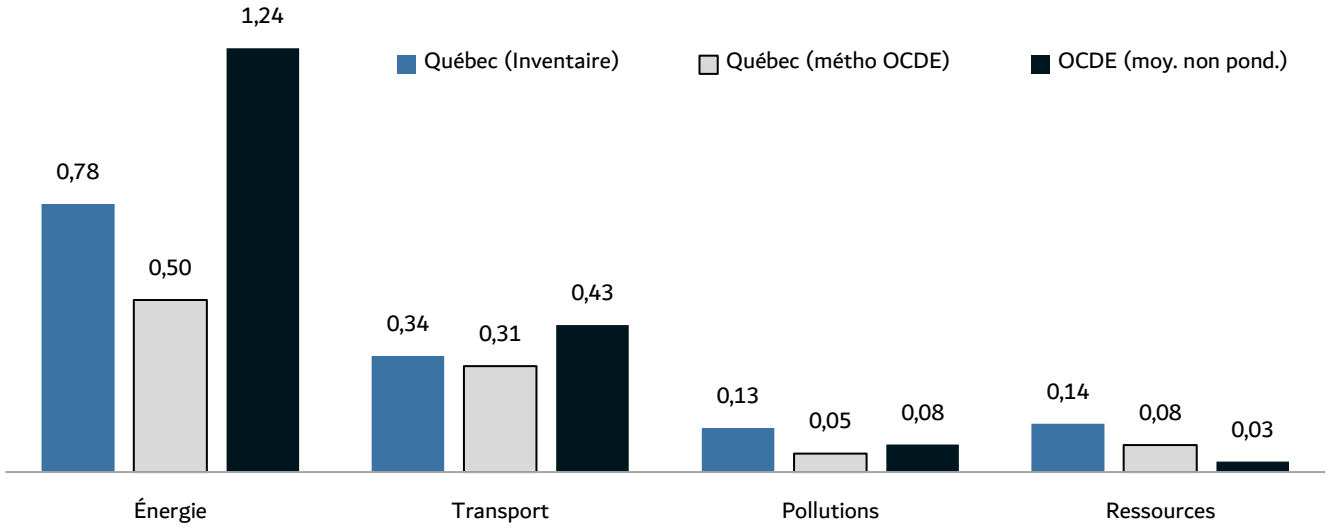
C'est dans ce contexte que les recettes tirées de l'écofiscalité au Québec sont comparées à la moyenne des pays de l'OCDE en cette matière.

[267] OCDE. *Explorateur des données de l'OCDE-Recettes provenant des taxes liées à l'environnement* (données extraites le 24 sept. 2026) et nos calculs. Certaines données manquantes pour 2024 ont été remplacées par les données disponibles les plus récentes.

À nouveau cette année, la comparaison confirme que les mesures prises en compte, réparties sous les quatre bases de taxation utilisées par l'OCDE (énergie, transports, pollutions et utilisation des ressources naturelles) sont relativement diversifiées et répondent à de multiples préoccupations environnementales. Ainsi, tandis que 56,1 % des prélèvements proviennent de la base d'imposition Énergie dans le cas du Québec, dans le cas de 18 pays membres de l'OCDE sur 38 c'est plus de 75 % de la valeur des prélèvements écofiscaux qui reposent uniquement sur cette base d'imposition en 2024.

Il en découle que les revenus tirés de l'écofiscalité ramenés en proportion du PIB montrent une proportion largement inférieure à la moyenne des pays de l'OCDE pour la base d'imposition énergie au Québec (graphique 6). Ce constat s'applique aussi en matière de transport, quoique dans une moindre mesure.

Graphique 6. **Recettes provenant des taxes liées à l'environnement, Québec et moyenne OCDE, par catégories, en proportion du PIB (pourcentage), 2024**

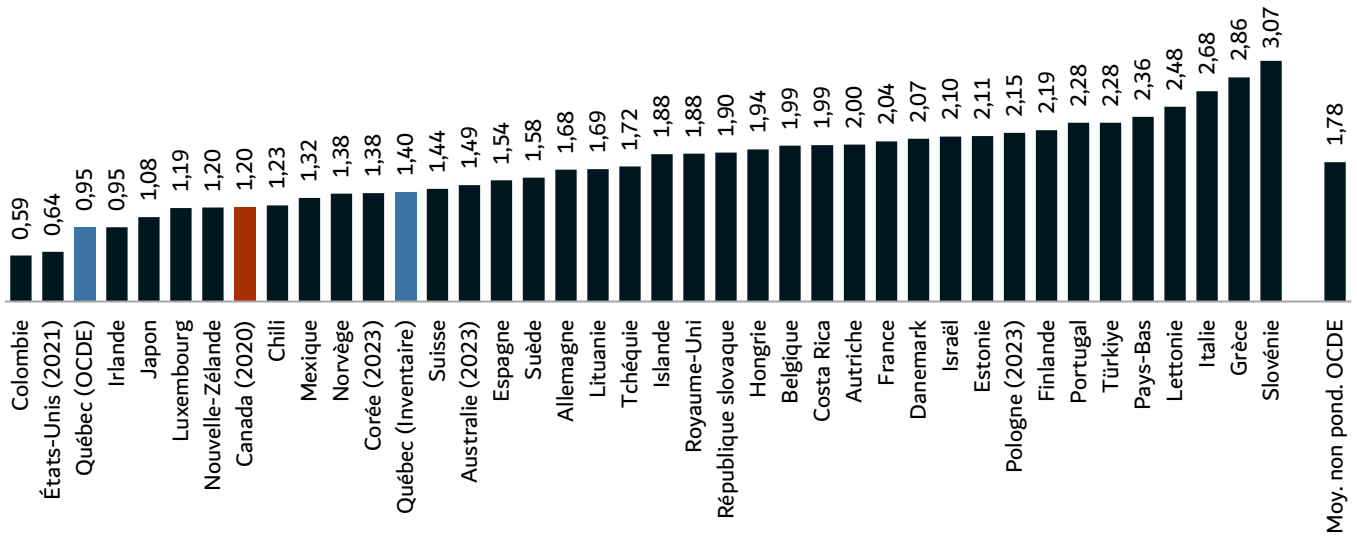


Source : OCDE. *Explorateur des données de l'OCDE-Recettes provenant des taxes liées à l'environnement* (données extraites le 22 sept. 2026) et nos calculs.

Note : Les données fournies par l'OCDE comportent certains retards de mises à jour : la donnée canadienne la plus récente remonte à 2020, mais le détail de celle-ci ne comporte aucun revenu tiré de la taxation de la pollution et des ressources. Par ailleurs, à titre d'exemple, bien qu'il soit prévu que la donnée canadienne prenne en compte les revenus tirés du SPEDE du Québec, aucun revenu n'est compilé à ce titre. Ainsi, l'indicateur « Québec (métho OCDE) » prend uniquement en compte les mesures écofiscales considérées dans la donnée canadienne en 2020 ou antérieurement. Comme indiqué précédemment, l'indicateur « Québec (Inventaire) » prend en compte des mesures non considérées par l'OCDE afin d'établir les revenus tirés de l'écofiscalité au Québec.

Prises dans leur ensemble, les recettes tirées des mesures écofiscales en proportion du PIB au Québec se situent sous la moyenne OCDE (1,78 %) avec un total pour les mesures recensées dans ce cahier (mesures chiffrées) de 1,40 % du PIB en 2024 (graphique 7). Une application plus stricte du concept de « taxes liées à l'environnement » (qui exclut notamment les recettes tirées du SPEDE, les redevances associées au recyclage, les incitatifs fiscaux ou encore les droits et permis sur les ressources forestières) ramène cette proportion à 0,95 % du PIB. Sur la base de cette définition stricte de l'application de la méthodologie de l'OCDE, seuls deux pays membres utilisent plus faiblement l'écofiscalité que le Québec.

Graphique 7. **Recettes provenant des taxes liées à l'environnement, Québec et pays de l'OCDE, en proportion du PIB (pourcentage), 2024**



Source : OCDE. Explorateur des données de l'OCDE-Recettes provenant des taxes liées à l'environnement (données extraites le 22 sept. 2026) et nos calculs.

Notes : Les données fournies par l'OCDE comportent certains retards de mises à jour : la donnée canadienne la plus récente remonte à 2020, mais le détail de celle-ci ne comporte aucun revenu tiré de la taxation de la pollution et des ressources. Par ailleurs, à titre d'exemple, bien qu'il soit prévu que la donnée canadienne prenne en compte les revenus tirés du SPEDE du Québec, aucun revenu n'est compilé à ce titre. Ainsi, l'indicateur « Québec (métho OCDE) » prend uniquement en compte les mesures écofiscales considérées dans la donnée canadienne en 2020 ou antérieurement. Comme indiqué précédemment l'indicateur « Québec (Inventaire) » prend en compte des mesures non considérées par l'OCDE afin d'établir les revenus tirés de l'écofiscalité au Québec.

À nouveau, le Gouvernement du Québec a perçu davantage de revenus des mesures écofiscales que l'année précédente, mais cette hausse n'a pas suivi le rythme de progression du PIB (annexe III). De nouvelles mesures sont mises en place, mais les revenus tirés de celles-ci ne parviennent pas à compenser pour la diminution des revenus (en termes réels) tirés des mesures existantes (dont les taxes sur les carburants)[268].

[268] Luc Godbout et Michaël Robert-Angers (2025), *Revue sommaire : Dix arguments militants pour une hausse de la taxe sur les carburants*, Regard CFFP n° R2025–04.

Annexes

I. Description des structures mentionnées dans ce cahier

Structure	Type de structure	Objectifs/Mission
Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC)*	Fonds spécial institué en vertu de la *Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification*.	Financer les actions climatiques du Plan pour une économie verte 2030, notamment pour réduire les émissions de GES, s'adapter aux changements climatiques et soutenir la transformation de la société et de l'économie.
Fonds vert	Fonds spécial institué en vertu de la Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (remplacé par le FECC).	Appuyer la réalisation de mesures favorisant un développement durable, plus particulièrement en regard de son volet environnemental, incluant la lutte contre les changements climatiques.
Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État.	Fonds spécial en vigueur depuis le 1er avril 2017 par la *Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement afin de moderniser le régime d'autorisation environnementale et modifiant d'autres dispositions législatives notamment pour réformer la gouvernance du Fonds vert*. Le fonds a été modifié le 1er novembre 2020 pour y ajouter les activités de gestion des matières résiduelles et la gouvernance de l'eau qui étaient auparavant prises en charge par le Fonds vert.	Financer des activités, des projets ou des programmes visant à stimuler l'innovation technologique, la recherche et le développement, l'acquisition de connaissances, l'amélioration des performances ainsi que la sensibilisation et l'éducation de la population en matière de lutte contre les changements climatiques.
Fonds des ressources naturelles	Fonds spécial institué par la *Loi sur le ministère des Ressources naturelles et de la Faune*.	Ce fonds est affecté au financement de certaines activités du ministère et comporte les volets suivants : le volet forestier, le volet aménagement durable du territoire forestier, le volet patrimoine minier, le volet gestion des énergies fossiles et le volet gestion de l'activité minière. (art. 17.12.12 de la *Loi sur le ministère des Ressources naturelles et de la Faune*).
Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)	Fonds spécial institué par la *Loi sur le ministère des Transports*.	Affecté au financement des services de transport en commun des organismes publics et à la construction, l'exploitation d'infrastructures routières et d'infrastructures de transport en commun, notamment (art. 12.30 de la *Loi sur le ministère des Transports*).
Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	Société d'État (personne morale de droit public) Instituée par le projet de loi nº 76 (*Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*) (adoptée en mai 2016) et la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain*.	Planifier, organiser, financer et faire la promotion du transport collectif dans la grande région métropolitaine de Montréal dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale.
Société de financement des infrastructures locales (SOFIL)	Société d'État (personne morale mandataire de l'État) (art. 1 de la *Loi sur la Société de financement des infrastructures locales du Québec*).	Verser aux organismes municipaux l'aide financière déterminée par le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour la réalisation de projets d'infrastructures.
Recyc-Québec	Société d'État (personne morale mandataire de l'État) (art. 2 et 3 de la *Loi sur la Société québécoise de récupération et de recyclage*).	Amener le Québec à réduire, réutiliser, recycler et valoriser les matières résiduelles dans une

Structure	Type de structure	Objectifs/Mission
		perspective d'économie circulaire et de lutte contre les changements climatiques.
Éco Entreprises Québec	Personne morale sans but lucratif créée par l'industrie.	Représenter les entreprises qui mettent sur le marché québécois des contenants, des emballages et des imprimés dans leur responsabilité de financer les coûts des services municipaux de collecte sélective.
RecycleMédias	Personne morale sans but lucratif créée par l'industrie.	Représenter les propriétaires et distributeurs de journaux dans le cadre de la *Loi sur la qualité de l'environnement et du Règlement sur la compensation pour les services municipaux en vue d'assurer la récupération et la valorisation des matières résiduelles*.

Note * : À la suite des mesures législatives adoptées le 22 octobre 2020, ce fonds remplace en partie le Fonds vert à compter du 1er novembre 2020.
Note ** : Ce fonds a été fusionné au FECC le 27 mars 2024. Voir : *Loi édictant la Loi sur la performance environnementale des bâtiments et modifiant diverses dispositions en matière de transition énergétique* (L.Q. 2024 c. 5).

II. Exemptions prévues à la taxe spécifique sur les carburants (*Loi concernant la taxe sur les carburants,* L.R.Q., c. T -1, art. 9).

Les carburants suivants sont exemptés de la taxe prévue par l'article 2 :

a) le gaz butane et le gaz de pétrole liquéfié lorsqu'ils sont acquis par une personne qui en prend livraison dans un contenant servant exclusivement à alimenter le système de chauffage d'un immeuble ou servant à une fin autre que celle d'alimenter un moteur à combustion interne;

b) les solvants dérivés du pétrole;

c) l'essence destinée à des usages chimiques;

d) le mazout coloré utilisé uniquement à une fin autre que celle d'alimenter un moteur propulsif qui n'est pas visé dans les paragraphes a et c à f de l'article 19;

e) l'huile lourde et le pétrole brut :

i. servant à l'alimentation d'un moteur de bateau décrit comme bateau commercial par règlement, mais seulement s'ils sont versés directement dans le réservoir installé comme équipement normal d'alimentation du moteur de ce bateau;

ii. servant uniquement à une fin autre que celle d'alimenter un moteur à combustion interne;

iii. acquis ou utilisés dans les circonstances, aux fins et dans les conditions déterminées par règlement;

f) le mazout non coloré acquis ou utilisé dans les circonstances, aux fins et dans les conditions déterminées par règlement;

g) l'essence d'aviation acquise après le 20 juin 1983 et utilisée lors d'un vol international au sens des règlements;

h) le gaz naturel et le gaz propane.

III. Sommaire des mesures écofiscales recensées pour lesquelles une estimation de leur impact est disponible, en millions de dollars pour 2024 et 2023 *

Mesure	**2024**	**2023**
Marché du carbone (SPEDE)	1 451,6	1 419,3
Quote-part des distributeurs d'énergie	85,7	85,2
Taxe spécifique sur le carburant	2 044,0	2 279,0
Surtaxe sur l'essence (territoire de l'ARTM)	92,1	93,0
Remboursement de la taxe spécifique sur les carburants accordé aux transporteurs en commun	17,7	19,2
Permis et droits d'immatriculation	1 417,1	1 312,8
Contribution additionnelle des automobilistes pour le transport en commun	89,2	90,1
Droits additionnels pour les moteurs de forte cylindrée	100,6	97,5
Taxe sur l'immatriculation de véhicules**	125,7	37,3
Exonération de la TVQ pour les services municipaux de transport en commun	110,7	92,7
Exemption de droits et gratuité visant les véhicules électriques	39,8	23,5
Droits sur les pneus neufs	41,2	37,9
Consignation	105,4	9,1
Redevances sur les matières résiduelles	190,4	176,3
Écofrais	78,4	73,1
Compensation pour les contenants et imprimés et journaux	322,8	227,2
Redevances sur l'eau	30,0	9,3
Redevances favorisant le traitement et la valorisation des sols contaminés excavés	25,3	-
Compensation pour milieu humide	40,8	47,0
Crédit d'impôt remboursable pour la mise aux normes des installations pour les eaux usées	13,5	11,5
Droits annuels assainissement en milieu industriel	17,4	8,9
Impôt minier	484,6	431,2
Droits et permis sur les ressources forestières	298,7	340,9
Dons de terres écosensibles	0,5	-
Sous-total, ensemble des mesures du Québec	***7 223,2***	***6 921,9***
Crédit d'impôt à l'investissement pour les technologies propres	88,3	157,0
Crédit d'impôt à l'investissement pour le captage, l'utilisation et le stockage du carbone	7,9	19,8
Crédit d'impôt à l'investissement dans l'hydrogène propre	-	14,8
Crédit d'impôt à l'investissement pour l'électricité propre	42,7	-
Crédit d'impôt à l'investissement dans la fabrication de technologies propres	39,7	-
Droits pour la sécurité des passagers du transport aérien	154,0	120,0
Taxe d'accise sur les véhicules énergivores	1,6	1,7
Taxe d'accise sur l'essence, l'essence d'aviation et le diesel	963,0	1 030,0
Réduction de taux d'imposition pour les fabricants de technologies à zéro émission	6,9	4,0
Exonération de la TPS pour les services municipaux de transport	45,6	38,5
Taxe d'accise pour les climatiseurs automobiles	34,6	33,4
Déduction pour amortissement accéléré des coûts des véhicules zéro-émission	5,0	2,0
Déductibilité des contributions à une fiducie pour l'environnement admissible	9,9	9,9
Dons de terres écosensibles : Crédit d'impôt et non-imposition des gains en capital	5,2	7,5
Droits de pêche commerciale	*3,2*	*3,2*
Sous-total, ensemble des mesures fédérales	***1 407,5***	***1 441,7***
Grand total	***8 630,7***	***8 363,7***
Grand total exprimé en % du PIB du Québec	**1,40 %**	**1,44 %**

Note : *La donnée de 2023 est celle présentée dans l'édition 2025 de l'Inventaire des mesures écofiscales. Celle-ci ne considère pas d'éventuelles révisions apportées aux données gouvernementales. ** La taxe sur l'immatriculation de véhicules de certaines municipalités ne visait que les automobilistes montréalais avant 2024.